

UCHWAŁA NR 144/2023

RADY MINISTRÓW

z dnia 16 sierpnia 2023 r.

**zmieniająca uchwałę w sprawie ustanowienia Krajowego Programu Kolejowego
do 2023 roku**

Na podstawie art. 136 ust. 2 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2023 r. poz. 1270, 1273, 1407 i 1429) Rada Ministrów uchwała, co następuje:

§ 1. W uchwale nr 162/2015 Rady Ministrów z dnia 15 września 2015 r. w sprawie ustanowienia Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku, zmienionej uchwałą nr 144/2016 Rady Ministrów z dnia 23 listopada 2016 r. zmieniającą uchwałę w sprawie ustanowienia Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku, uchwałą nr 106/2017 Rady Ministrów z dnia 12 lipca 2017 r. w sprawie przyjęcia sprawozdania z wykonania planu realizacji Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku za rok 2016, uchwałą nr 186/2017 Rady Ministrów z dnia 4 grudnia 2017 r. zmieniającą uchwałę w sprawie ustanowienia Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku, uchwałą nr 89/2018 Rady Ministrów z dnia 28 czerwca 2018 r. w sprawie przyjęcia sprawozdania z wykonania planu realizacji Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku za rok 2017, uchwałą nr 181/2018 Rady Ministrów z dnia 6 grudnia 2018 r. zmieniającą uchwałę w sprawie ustanowienia Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku, uchwałą nr 17/2019 Rady Ministrów z dnia 19 lutego 2019 r. zmieniającą uchwałę w sprawie ustanowienia Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku, uchwałą nr 53/2019 Rady Ministrów z dnia 14 czerwca 2019 r. w sprawie przyjęcia sprawozdania z wykonania planu realizacji Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku za rok 2018, uchwałą nr 110/2019 Rady Ministrów z dnia 17 września 2019 r. zmieniającą uchwałę w sprawie ustanowienia Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku, uchwałą nr 73/2020 Rady Ministrów z dnia 12 czerwca 2020 r. w sprawie przyjęcia sprawozdania z wykonania planu realizacji Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku za rok 2019, uchwałą nr 86/2021 Rady Ministrów z dnia 20 lipca 2021 r. w sprawie przyjęcia sprawozdania z wykonania planu realizacji Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku za rok 2020, uchwałą nr 156/2021 Rady Ministrów z dnia 26 listopada 2021 r. zmieniającą uchwałę w sprawie ustanowienia Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku, uchwałą nr 82/2022

Rady Ministrów z dnia 20 kwietnia 2022 r. zmieniającą uchwałę w sprawie ustanowienia Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku, uchwałą nr 146/2022 Rady Ministrów z dnia 30 czerwca 2022 r. w sprawie przyjęcia sprawozdania z wykonania planu realizacji Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku za rok 2021, uchwałą nr 249/2022 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2022 r. zmieniającą uchwałę w sprawie ustanowienia Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku oraz uchwałą nr 95/2023 Rady Ministrów z dnia 14 czerwca 2023 r. w sprawie przyjęcia sprawozdania z wykonania planu realizacji Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku za rok 2022, wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w tytule uchwały określenie przedmiotu uchwały otrzymuje brzmienie:
„w sprawie ustanowienia Krajowego Programu Kolejowego do 2030 roku
(z perspektywą do roku 2032)”;
 - 2) w § 1 ust. 1 otrzymuje brzmienie:
„1. Ustanawia się program wieloletni pod nazwą „Krajowy Program Kolejowy do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032)”, zwany dalej „Programem”.”;
 - 3) w § 3 ust. 1 otrzymuje brzmienie:
„1. Ustanawia się łączny limit wydatków z budżetu państwa na realizację Programu w okresie od dnia 1 stycznia 2015 r. do dnia 31 grudnia 2032 r. na poziomie 61 070,4 mln zł.”;
 - 4) załącznik do uchwały otrzymuje brzmienie określone w załączniku do niniejszej uchwały.
- § 2.** Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

PREZES RADY MINISTRÓW

MATEUSZ MORAWIECKI

/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

Załącznik
do uchwały nr 144/2023
Rady Ministrów
z dnia 16 sierpnia 2023 r.



MINISTER INFRASTRUKTURY

KRAJOWY PROGRAM KOLEJOWY DO 2030 ROKU (z perspektywą do roku 2032)

**Infrastruktura kolejowa zarządzana
przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.**

Spis treści

1. Wstęp	4
2. Dotychczasowy przebieg realizacji <i>Programu</i>	6
3. Podstawy <i>KPK</i>	7
3.1. Powiązanie <i>KPK</i> z działaniami przewidzianymi w innych dokumentach strategicznych	7
3.1.1. Krajowe dokumenty strategiczne	7
3.1.2. <i>KPK</i> w kontekście innych planów w zakresie rozwoju transportu kolejowego	11
3.1.3. Dokumenty strategiczne UE	11
3.2. Założenia <i>KPK</i>	12
3.3. Cele <i>KPK</i>	13
4. Perspektywa finansowa 2021–2027	14
4.1. Wstęp	14
4.2. Kontynuacja projektów perspektywy finansowej 2014–2020	14
4.3. Zadania perspektywy finansowej 2021–2027	15
5. Priorytety oraz kierunki interwencji	15
6. Kategorie projektów objętych <i>Programem</i>	17
7. Finansowanie <i>KPK</i>	22
8. Efekty i rezultaty <i>KPK</i>	27
9. System realizacji <i>Programu</i>	31
9.1. Realizator <i>Programu</i>	31
9.2. Nadzór nad realizacją <i>Programu</i>	32
10. Przedsięwzięcia zgłoszone przez PLK SA do <i>KPO</i>	33
10.1. Podstawy <i>KPO</i>	33
10.2. Metoda wyboru przedsięwzięć oraz konsultacje i uzgodnienia	34
10.3. Finansowanie inwestycji <i>KPO</i>	36
10.4. Wskaźniki do osiągnięcia w ramach <i>KPO</i>	36
11. Procedura zatwierdzenia i aktualizacji <i>Programu</i>	37

Załączniki:

Załącznik 1. Lista projektów podstawowych i rezerwowych CEF i POIiŚ

Załącznik 2. Lista projektów podstawowych i rezerwowych PO PW

Załącznik 3. Lista projektów RPO

Załącznik 4. Lista projektów krajowych do 2023 roku

Załącznik 5. Lista inwestycji KPO

Załącznik 6. Lista projektów CEF 2 i FEnIKS 2021–2027

Załącznik 7. Lista projektów FE PW 2021–2027

Załącznik 8. Lista projektów regionalnych 2021–2027

Załącznik 9. Lista projektów krajowych do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032)

1. Wstęp

Krajowy Program Kolejowy do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032) (dalej: *KPK* lub *Program*) jest dokumentem ustanawiającym ramy finansowe oraz warunki realizacji zamierzeń państwa w zakresie inwestycji kolejowych przewidywanych do wykonania do 2032 r. *Program* stanowi bezpośrednią kontynuację *Krajowego Programu Kolejowego do 2023 r.*

KPK jest programem wieloletnim w rozumieniu *ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych*¹⁾. Przyjęcie *Programu* wynika z art. 38c *ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym*²⁾ i obejmuje wszystkie inwestycje PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (dalej: PLK SA lub Spółka) realizowane z wykorzystaniem środków finansowych, których dysponentem jest minister właściwy do spraw transportu.³⁾

KPK spełnia wymogi *ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju*⁴⁾ w zakresie programów rozwoju ustanawianych w celu realizacji średniookresowej strategii rozwoju kraju, w postaci *Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)*⁵⁾ oraz *Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku*⁶⁾ – strategii sektorowej w ramach systemu dziewięciu zintegrowanych strategii rozwoju kraju zawierającej rozwinięcie i uszczegółowienie najważniejszych celów strategicznych w zakresie transportu.

Program jest odpowiedzią na wyzwania związane z przyjęciem przez Unię Europejską (dalej: UE) oraz Polskę ambitnych celów w zakresie infrastruktury kolejowej i zapewnienia dzięki niej zrównoważonego rozwoju gospodarczego.

Zmiana *KPK* wynika głównie z:

- opracowania listy projektów przewidzianych do realizacji w perspektywie finansowej 2021–2027,
- podjętych działań na rzecz kontynuacji: fazowania i etapowania projektów inwestycyjnych między perspektywą finansową 2014–2020 a 2021–2027,
- konieczności umożliwienia składania wniosków w ramach Instrumentu „Łącząc Europę” 2021–2027 (dalej: CEF 2),
- zaleceń śródk okresowego badania ewaluacyjnego *KPK* przeprowadzonego w 2019 r. na zlecenie Ministerstwa Infrastruktury,
- konieczności wypełnienia warunków podstawowych na perspektywę finansową 2021–2027 określonych w *rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r. ustanawiającym 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*⁷⁾.

¹⁾ Dz. U. z 2023 r. poz. 1270, 1273, 1407 i 1429.

²⁾ Dz. U. z 2023 r. poz. 602, z późn. zm.

³⁾ Brak ujęcia w *KPK* inwestycji w zakresie dworców kolejowych czy taboru kolejowego oraz inwestycji innych zarządców infrastruktury niż PLK SA wynika z zakresu dokumentu określonego w *ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym* (art. 38c).

⁴⁾ Dz. U. z 2023 r. poz. 1259, z późn. zm.

⁵⁾ Uchwała nr 8 Rady Ministrów z dnia 14 lutego 2017 r. w sprawie przyjęcia *Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)* (M.P. poz. 260).

⁶⁾ Uchwała nr 105 Rady Ministrów z dnia 24 września 2019 r. w sprawie przyjęcia „*Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku*” (M.P. poz. 1054), na podstawie której utraciła moc uchwała nr 6 Rady Ministrów z dnia 22 stycznia 2013 r. w sprawie *Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)* (M.P. poz. 75).

⁷⁾ Dz. Urz. UE L 231 z 30.06.2021, str. 159, z późn. zm.

Finansowanie ogółem inwestycji obejmujących infrastrukturę kolejową zarządzaną przez PLK SA będzie się odbywało według następujących kategorii projektów:

- **projekty perspektywy finansowej 2014–2020 – realizowane w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (dalej: POIiŚ), Instrumentu „Łącząc Europę” (dalej: CEF), Programu Operacyjnego Polska Wschodnia (dalej: PO PW), Regionalnych Programów Operacyjnych (dalej: RPO),**
- **projekty perspektywy finansowej 2021–2027 – realizowane w ramach programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021–2027 (dalej: FEnIKS), CEF 2, programu Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021–2027 (dalej: FE PW), programów regionalnych 2021–2027,**
- **projekty krajowe.**

Lista zadań określonych w *KPK* dla perspektywy finansowej 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument *PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021–2030 z perspektywą do 2040 roku* (dalej: *Zamierzenia inwestycyjne PLK SA*), który został poddany strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko. W odniesieniu do zadań finansowanych ze środków UE przewidzianych w *KPK* zakłada się, że po przeprowadzeniu prac, ruch pociągów przekroczy 10 pociągów/dobę.

KPK określa cele (główne i szczegółowe) z zachowaniem pełnej spójności z zamierzeniami przyjętymi w *Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku* oraz *Zamierzeniach inwestycyjnych PLK SA*. Jest również narzędziem umożliwiającym realizację celów ww. dokumentów w odniesieniu do poprawy stanu technicznego i modernizacji infrastruktury kolejowej.

KPK i *Zamierzenia inwestycyjne PLK SA* są wzajemnie powiązane, i stanowią formalną podstawę wypełnienia przez Polskę określonych warunków wyjściowych dla programów współfinansowanych ze środków europejskich (tzw. warunkowość podstawowa), uzależniających możliwość przekazywania środków finansowych na lata 2021–2027. *KPK* stanowi wypełnienie tego wymogu w odniesieniu do infrastruktury linii kolejowych objętych projektami PLK SA. W *Zamierzeniach inwestycyjnych PLK SA* ujęto również zadania współfinansowane ze środków europejskich, dedykowane działaniom o charakterze regionalnym, po ich wstępnym uzgodnieniu z właściwymi marszałkami województw.

Program dotyczy wyłącznie infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PLK SA wraz z infrastrukturą towarzyszącą, umożliwiając jednocześnie wywiązanie się ministra właściwego do spraw transportu z obowiązku realizacji inwestycji na zasadach określonych w *ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym*.

W *KPK* uwzględniono źródła finansowania zdefiniowane w innych strategiach, programach, politykach i planach, zarówno szczebla rządowego, jak i samorządowego, w tym w szczególności w kontraktach terytorialnych.

KPK określa cele i priorytety inwestycyjne oraz wielkość i źródła niezbędnego finansowania, a także stanowi podstawę dla zapewnienia finansowania zgodnie z *ustawą z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych*, w ramach limitów wskazanych w *Programie*.

Zgodnie z treścią art. 38c ust. 3 pkt 1 *ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym*, *KPK* zawiera listę wszystkich inwestycji PLK SA realizowanych z wykorzystaniem środków finansowych, których dysponentem jest minister właściwy do spraw transportu, wraz z określeniem łącznego kosztu każdej z tych inwestycji i przyporządkowaniem jej do grupy inwestycji finansowanych z określonych źródeł. Ponadto przedstawia zestawienie wszystkich źródeł finansowania w podziale na lata realizacji inwestycji ujętych w *Programie*, z wyszczególnieniem grup inwestycji finansowanych z określonych źródeł.

Uzupełnieniem do *KPK* jest *Szczegółowy Plan Realizacji KPK* (dalej: *SPR*), zawierający rzeczowy i finansowy zakres planowanych inwestycji (w szczególności określenie planowanych wydatków wraz

z podziałem źródeł finansowania na określone inwestycje w poszczególnych latach realizacji *Programu*). Dokument ten jest zatwierdzany przez ministra właściwego do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych oraz w zakresie projektów realizowanych z udziałem środków europejskich z ministrem właściwym do spraw rozwoju regionalnego.

Kwestie dotyczące sprawozdawczości oraz zmian *KPK* zostały omówione odpowiednio w rozdziale 9.2 *Nadzór nad realizacją Programu* oraz rozdziale 11 *Procedura zatwierdzenia i aktualizacji Programu*.

Podkreślenia wymaga fakt, że polityka gospodarcza rządu bierze pod uwagę *Europejski Zielony Ład* – strategię rozwoju, która ma przekształcić UE w obszar neutralny klimatycznie, stanowiącą odpowiedź na kryzys klimatyczny i procesy degradacji środowiska. Dokumentem kierunkowym dla sektora transportu, który wpisuje się w założenia *Europejskiego Zielonego Ładu*, jest *Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości*, mająca doprowadzić do ograniczenia emisji gazów cieplarnianych z sektora transportu o 90% do 2050 r. W zakresie transportu kolejowego dokument wskazuje na ukończenie tworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu, jak przewidziano w *Białej Księdze* z 2011 r., ponadto przewiduje m.in. wzrost o 50% kolejowego ruchu towarowego do 2030 r. (podwojenie do 2050 r.) oraz podwojenie ruchu kolejowego dużych prędkości do 2030 r. (potrójnie do 2050 r.).

Projekty w zakresie PO PW i POIiŚ, jak i kolejne projekty perspektywy finansowej 2021–2027, przyczynią się do realizacji założeń *Europejskiego Zielonego Ładu*, bowiem stymulują wykorzystanie bardziej efektywnych i ekologicznych form transportu publicznego.

Realizacja *KPK* jest zatem niezbędna również dla wywiązania się Polski z przyjętych lub nałożonych na nią zobowiązań międzynarodowych.

2. Dotychczasowy przebieg realizacji *Programu*

W celu poprawy jakości oferty dla przewoźników, już w latach 2011–2013 PLK SA realizowała działania inwestycyjne w zakresie 118 projektów objętych *Wieloletnim Programem Inwestycji Kolejowych do roku 2015 z perspektywą do roku 2020* (dalej: *WPIK*), przyjętym przez Radę Ministrów w dniu 5 listopada 2011 r. Program ten został zaktualizowany w listopadzie 2013 r. Jego kolejna kompleksowa aktualizacja miała miejsce w marcu 2015 r. Do końca roku 2015 w ramach *WPIK* zakończono łącznie 115 projektów. Zadania ujęte w tym programie były realizowane na jego podstawie do końca 2015 r., po czym wszystkie zadania inwestycyjne PLK SA w zakresie infrastruktury kolejowej finansowane ze środków finansowych będących w dyspozycji ministra właściwego do spraw transportu zostały objęte *KPK*.

Według stanu określonego w sprawozdaniu z wykonania planu realizacji *KPK* za rok 2022, ogółem od początku realizacji *Programu* do dnia 31 grudnia 2022 r.:

- wydatki wyniosły 54 mld zł, tj. 70,3% wartości całego *KPK*,
- zmodernizowano 6 439,1 km torów,
- zakończono 168 projektów o łącznej wartości 16,4 mld zł,
- zawarto łącznie umowy o wartości 57 mld zł.

Na koniec 2022 r. PLK SA miała zakontraktowane środki unijne dla 79 projektów, z tego:

- POIiŚ – 42 projekty na łączną kwotę alokacji UE – 18,3 mld zł,
- PO PW – wszystkie 9 projektów na łączną kwotę alokacji UE – 1,6 mld zł,
- CEF – 28 projektów na łączną kwotę alokacji UE – 3,6 mld EUR, tj. 16,6 mld zł.

Od początku realizacji *KPK* projekty inwestycyjne są prowadzone na terenie całego kraju. Cyklicznie prowadzone są działania związane z kompleksowym monitorowaniem wszystkich projektów z listy podstawowej *Programu*, w szczególności w zakresie kluczowych zagadnień, takich jak: realizacja robót, prognozowane wykonanie nakładów i wydatków, postępowania o udzielenie zamówień publicznych, terminowa realizacja kamieni milowych oraz harmonogramy projektów. Spółka usprawnia realizację inwestycji przez wypracowywanie partnerskich warunków kontraktowych z wykonawcami, poprawia dostępność komunikacyjną kolei, integruje kolej z innymi gałęziami transportu.

3. Podstawy *KPK*

3.1. Powiązanie *KPK* z działaniami przewidzianymi w innych dokumentach strategicznych

3.1.1. Krajowe dokumenty strategiczne

KPK służy wypełnieniu krajowych planów rozwoju w zakresie transportu oraz rozwoju społecznego zawartych w dokumentach strategicznych:

- ***Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)***,
- ***Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku***,
- ***Koncepcja przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej***,
- ***Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030***,
- ***Zamierzenia inwestycyjne PLK SA***,
- ***Krajowy plan na rzecz energii i klimatu na lata 2021–2030***.

Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.) (dalej: *SOR*), jest kluczowym dokumentem w obszarze średnio- i długofalowej polityki gospodarczej państwa. *SOR* w odniesieniu do sektora transportu definiuje cel w postaci zwiększenia dostępności transportowej oraz poprawy warunków świadczenia usług związanych z przewozem towarów i pasażerów. Ponadto w zakresie kierunku interwencji – budowa zintegrowanej, wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce – wyszczególniono działanie w postaci modernizacji sieci kolejowej (poprawa parametrów technicznych infrastruktury liniowej transportu kolejowego).

SOR definiuje projekty strategiczne dla sektora kolejowego. Dwa z nich odnoszą się wprost do działalności PLK SA wynikającej z kompetencji w zakresie zarządzania infrastrukturą kolejową, są to: *KPK* oraz *Rządowy Program wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2023 roku*.

Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku (dalej: *SRT2030*), zawiera rozwinięcie i uszczegółowienie najważniejszych celów strategicznych państwa w zakresie transportu. *SRT2030* to horyzontalna, zintegrowana strategia sektorowa w ramach systemu dziewięciu zintegrowanych strategii rozwoju kraju.

SRT2030 wyznacza najważniejsze kierunki rozwoju transportu w Polsce do 2030 roku i stanowi kluczowy dokument związany z perspektywą finansową UE na lata 2021–2027. Cel główny *SRT2030* to zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego przez utworzenie spójnego, zrównoważonego, innowacyjnego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym.

Realizacja celu głównego w perspektywie do 2030 r. wiąże się z wdrażaniem sześciu kierunków interwencji właściwych dla każdej z gałęzi transportu, w tym transportu kolejowego:

- kierunek interwencji 1: budowa zintegrowanej, wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce,
- kierunek interwencji 2: poprawa sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym,
- kierunek interwencji 3: zmiany w indywidualnej i zbiorowej mobilności,
- kierunek interwencji 4: poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz przewożonych towarów,
- kierunek interwencji 5: ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko,
- kierunek interwencji 6: poprawa efektywności wykorzystania publicznych środków na przedsięwzięcia transportowe.

W zakresie infrastruktury kolejowej *SRT2030* wskazuje na realizację następujących działań w perspektywie do 2030 roku:

- konsekwentna modernizacja, rozbudowa i rewitalizacja istniejącej sieci linii kolejowych na rzecz ukończenia sieci bazowej i konsekwentnego uzupełniania sieci kompleksowej TEN-T, podnoszenie parametrów linii w ramach kolejowych korytarzy towarowych oraz zapewnienie spójności sieci kolejowej,
- rewitalizacja i rozbudowa linii kolejowych w obszarach funkcjonalnych miast,
- realizacja projektów dotyczących linii kolejowych o znaczeniu regionalnym, w szczególności zadań, dla których przygotowana została z udziałem środków unijnych, dokumentacja przedprojektowa i projektowa,
- uzupełnienie lokalnej i regionalnej infrastruktury kolejowej, w oparciu m.in. o *Program Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2029 roku*,
- likwidacja „wąskich gardeł” oraz poprawa parametrów sieci kolejowej w ramach inwestycji multilokalizacyjnych, w tym wpływających na wzrost bezpieczeństwa oraz zwiększających multimodalność,
- wdrażanie Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym (dalej: system ERTMS) – zgodnie z *Krajowym Planem Wdrażania Technicznej Specyfikacji Interoperacyjności „Sterowanie” (TSI)* oraz *Europejskim Planem Wdrożenia ERTMS*,
- modernizacja infrastruktury dworców i przystanków kolejowych oraz ewentualna budowa nowej pasażerskiej infrastruktury usługowej zgodnie z zasadami projektowania uniwersalnego, dostosowanych do potrzeb osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej możliwości poruszania się – zgodnie z *Krajowym planem wdrażania technicznych specyfikacji interoperacyjności, odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się (TSI PRM)*,
- realizacja etapów rozwoju infrastruktury kolejowej określonych w koncepcji budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego (dalej: CPK) w Polsce w oparciu o *Koncepcję przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej*, w tym budowa nowych linii kolejowych oraz modernizacja i elektryfikacja części linii istniejących.

Koncepcja przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej⁸⁾ oraz *ustawa z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym*⁹⁾ – określają koncepcję, zasady i tryb zarządzania przygotowaniem oraz realizacją inwestycji w zakresie

⁸⁾ Uchwała nr 173/2017 Rady Ministrów z dnia 7 listopada 2017 r. w sprawie przyjęcia Koncepcji przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej.

⁹⁾ Dz. U. z 2023 r. poz. 892, z późn. zm.

CPK, w tym Inwestycjami Towarzyszącymi, obejmującymi inwestycje w linii kolejowe o znaczeniu państwowym w rozumieniu przepisów *ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym*.

CPK to planowany węzeł przesiadkowy między Warszawą i Łodzią, który zintegruje transport lotniczy, kolejowy i drogowy. W ramach tego projektu w odległości około 37 km na zachód od Warszawy zostanie wybudowany Port Lotniczy Solidarność, który w ramach pierwszego etapu realizacji będzie mógł obsługiwać 45 mln pasażerów rocznie.

Inwestycje Towarzyszące CPK obejmują m.in. projekty w zakresie infrastruktury kolejowej, tj. węzeł w bezpośredniej bliskości portu lotniczego oraz budowę i modernizację linii kolejowych na terenie kraju, które umożliwią przejazd między Warszawą a największymi polskimi miastami w czasie nie dłuższym niż 2,5 godziny.

Komponent kolejowy związany z budową CPK obejmuje w ramach realizacji Inwestycji Towarzyszących zarówno budowę nowych linii kolejowych, jak i modernizację istniejących.

Co do zasady zakłada się, że proces inwestycyjny w zakresie budowy nowych linii kolejowych, w głównej mierze obsługiwany będzie przez spółkę celową Centralny Port Komunikacyjny sp. z o.o. (dalej: spółka CPK). PLK SA prowadzić będzie modernizację istniejących linii kolejowych, jak również odpowiadać będzie za budowę niektórych odcinków nowych linii kolejowych, w obrębie Inwestycji Towarzyszących CPK.

Plan zamierzeń państwa oraz priorytetów inwestycyjnych związanych z budową Centralnego Portu Komunikacyjnego – w perspektywie obejmującej Strategię Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku¹⁰⁾ stanowi potwierdzenie listy inwestycji transportowych, wynikających z *SRT2030* oraz związanych z CPK, i zmierza do synchronizacji prac wszystkich podmiotów odpowiedzialnych za wdrożenie przedsięwzięć dotyczących powstania CPK.

Zawiera zestawienie planowanych inwestycji związanych z budową CPK na poziomie krajowym, obejmujące transportowe Inwestycje Towarzyszące, których realizatorami będą spółka CPK, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad oraz PLK SA. W dokumencie tym zawarto zasady doboru projektów oraz mapy zawierające wyniki modelowania multimodalnej sieci transportowej, uwzględniającej przedmiotowe przedsięwzięcia. Zaprezentowano je w kontekście korytarzy sieci bazowej TEN-T, wskazano które odcinki znajdują się w tych korytarzach oraz opisano powiązania pozostałych inwestycji z siecią TEN-T.

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030¹¹⁾ wskazuje, że głównym celem polityki regionalnej jest efektywne wykorzystanie endogenicznych potencjałów terytoriów i ich specjalizacji dla osiągnięcia zrównoważonego rozwoju kraju, co tworzyć będzie warunki do wzrostu dochodów mieszkańców Polski, przy jednoczesnym osiągnięciu spójności w wymiarze społecznym, gospodarczym, środowiskowym i przestrzennym. Zgodnie z treścią dokumentu przewiduje się realizację działań, które obejmą zwiększenie wykorzystania potencjału kolejowego w obszarze transportu międzyregionalnego, regionalnego, a także między- i wewnątrz-aglomeracyjnego. W szczególności na obszarach zmarginalizowanych będą prowadzone działania modernizacyjne lub rewitalizacyjne na liniach regionalnych i lokalnych, co stanowić będzie czynnik poprawiający ich dostępność zewnętrzną i wewnętrzną.

Powyższe działania wpisują się w realizację Celu nr 1 w postaci zwiększenia spójności kraju w wymiarze społecznym, środowiskowym i przestrzennym, która osiągnana będzie w szczególności przez interwencję w obszarze rozwoju infrastruktury wspierającej dostarczanie usług publicznych i podnoszącej atrakcyjność inwestycyjną obszarów.

¹⁰⁾ Uchwała nr 92/2022 Rady Ministrów z dnia 4 maja 2022 r. w sprawie Planu zamierzeń państwa oraz priorytetów inwestycyjnych związanych z budową Centralnego Portu Komunikacyjnego – w perspektywie obejmującej Strategię Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku.

¹¹⁾ Uchwała nr 102 Rady Ministrów z dnia 17 września 2019 r. w sprawie przyjęcia „Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030” (M.P. poz. 1060).

Zamierzenia inwestycyjne PLK SA, przyjęte przez Zarząd Spółki, określają działania inwestycyjne przewidziane na kolejne lata programowania inwestycji, tj. 2021–2027, z ukierunkowaniem na lata następne. Lista zadań, które przyczynią się do poprawy krajowej i międzynarodowej dostępności transportowej Polski, została przygotowana w oparciu o zidentyfikowane priorytety:

- **spełnienie wymogów dla sieci bazowej infrastruktury transportu kolejowego określonych w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylającym decyzję nr 661/2010/UE¹²⁾ (dalej: rozporządzenie nr 1315/2013),**
- **stworzenie spójnej sieci połączeń wojewódzkich i międzywojewódzkich zapewniających bezpośrednie połączenia ze stolicami województw oraz między miastami,**
- **modernizacja i rozbudowa linii kolejowych międzyaglomeracyjnych i aglomeracyjnych** przez poprawę przepustowości węzłów miejskich, poprawę czasu przejazdu, integrację ośrodków miejskich w układy aglomeracyjne, tworzenie powiązań sieciowych między istniejącymi ośrodkami miejskimi w zagrożonych marginalizacją obszarach peryferyjnych,
- **podniesienie parametrów ciągów towarowych** przez podniesienie kluczowych parametrów technicznych w postaci nacisku osi, zwiększenia długości torów użytecznych, likwidację punktowych ograniczeń prędkości (zły stan drogi kolejowej, przejazdy kolejowo-drogowe w poziomie szyn, rozjazdy itd.), w szczególności na liniach i odcinkach jednotorowych,
- **zapewnienie dostępu do portów morskich,**
- **sukcesywne wdrażanie systemu ERTMS** – zgodnie z *Krajowym Planem Wdrażania Technicznych Specyfikacji Interoperacyjności „Sterowanie” (TSI) oraz Europejskim Planem Wdrożenia ERTMS,*
- **likwidacja „wąskich gardeł” oraz poprawa parametrów sieci kolejowej w ramach inwestycji multilokalizacyjnych, w tym wpływających na wzrost bezpieczeństwa oraz zwiększających multimodalność,**
- **zapewnienie obsługi potrzeb związanych z obronnością w zakresie transportu wojsk.**

Krajowy plan na rzecz energii i klimatu na lata 2021–2030, przewiduje działania na rzecz rozwoju efektywnego energetycznie i niskoemisyjnego transportu. *KPK* wpisuje się w powyższe działania przez wspieranie projektów z zakresu transportu kolejowego uznawanego za przyjazny środowisku (podobnie jak transport morski oraz żegluga śródlądowa) oraz dążenie do stworzenia warunków sprzyjających przenoszeniu przewozów z dróg na kolej, w szczególności na odległości powyżej 300 km, promowanie ekologicznie czystych środków transportu, zasilanych alternatywnymi źródłami energii, skutkujące m.in. redukcją emisji zanieczyszczeń.

Projekty inwestycyjne dedykowane infrastrukturze kolejowej przewidują:

- wzmocnienie efektywności transportu kolejowego,
- zwiększenie bezpieczeństwa funkcjonowania transportu kolejowego,
- poprawę jakości w przewozach pasażerskich i towarowych.

Ponadto *KPK* zakłada elektryfikację wybranych linii kolejowych, co w sposób szczególny wpływa na redukcję emisji gazów cieplarnianych. Elektryfikacja linii kolejowych wdrażana ze względu na zidentyfikowane potrzeby w zakresie poprawy efektywności sieci (poprawa przepustowości), oddziałuje bezpośrednio na poprawę stanu środowiska, a w szczególności na poprawę warunków klimatycznych.

¹²⁾ Dz. Urz. UE L 348 z 20.12.2013, str. 1, z późn. zm.

3.1.2. **KPK w kontekście innych planów w zakresie rozwoju transportu kolejowego**

Projekty ujęte w *KPK* pozostają powiązane i komplementarne w swoim zakresie rzeczowym z innymi programami inwestycyjnymi, obejmującymi obszar sektora transportu, a w szczególności gałęzi transportu kolejowego. Pozwala to na osiągnięcie efektu synergii i maksymalizację efektów realizacji *Programu*.

Do najważniejszych programów inwestycyjnych, z którymi *KPK* jest powiązany, należą:

- ***Program Uzupelniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2029 roku,***
- ***Rządowy program budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021–2025,***
- ***Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności*** (dalej: *KPO*),
- ***Program Inwestycji Dworcowych na lata 2016–2023*** oraz dokument stanowiący jego kontynuację (realizowany przez Polskie Koleje Państwowe S.A.).

Ponadto *KPK* jest również powiązany z *Rządowym Programem wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2023 roku*, który stanowi instrument zapewniania standardu wymaganego parametrami technicznymi, określonymi w ramach odbiorów końcowych inwestycji, m.in. w zakresie maksymalnej prędkości czy dopuszczalnego nacisku osi.

3.1.3. **Dokumenty strategiczne UE**

W komunikacie z dnia 11 grudnia 2019 r. Komisja Europejska (dalej: KE) przedstawiła ***Europejski Zielony Ład***, będący planem działania na rzecz zrównoważonej gospodarki UE, mający na celu osiągnięcie neutralności klimatycznej do 2050 r. Ponieważ transport odpowiada za jedną czwartą emisji gazów cieplarnianych w UE, będzie on odgrywał kluczową rolę w realizacji tego celu: do 2050 r. wielkość emisji w sektorze transportu ma spaść o 90%. Priorytetowym zadaniem będzie przesunięcie znacznej części ładunków przewożonych obecnie w transporcie drogowym (75% śródlądowego transportu towarowego) na kolej i śródlądowe drogi wodne.

Natomiast w komunikacie z dnia 9 grudnia 2020 r. KE przedstawiła ***Strategię na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości***, w której wśród najważniejszych celów przyszłej unijnej polityki transportowej wskazano na konieczne zapewnienie, aby unijny system transportu był rzeczywiście odporny na przyszłe kryzysy. W dokumencie wskazano również jako cele pośrednie do 2050 r., m.in. dwukrotne zwiększenie kolejowego ruchu towarowego oraz trzykrotne zwiększenie ruchu kolei dużych prędkości. Podkreślono również znaczenie inwestycji w infrastrukturę transportową w całej UE, w szczególności w zakresie sieci TEN-T, które mają kluczowe znaczenie dla zapewnienia połączeń, zrównoważonego funkcjonowania gospodarki i spójności między państwami członkowskimi.

Rozporządzenie nr 1315/2013 określa wytyczne i priorytety rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T o strukturze dwupoziomowej, składającej się z sieci kompleksowej i bazowej, jak również wskazuje jej przebieg w całej UE (w tym również na terytorium Polski).

Sieć TEN-T ma na celu wzmacnianie spójności społecznej, gospodarczej i terytorialnej UE, jak również ma przyczyniać się do tworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportowego, który jest wydajny i zrównoważony oraz zwiększa korzyści dla użytkowników i wspiera wzrost sprzyjający włączeniu społecznemu.

W ramach procesu tworzenia spójnej sieci TEN-T rozwijane będą również multimodalne korytarze sieci bazowej TEN-T stanowiące instrument wdrażania sieci bazowej, służący koordynacji różnych projektów na szczeblu ponadnarodowym, o przebiegu określonym w *rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego*

i Rady (UE) 2021/1153 z dnia 7 lipca 2021 r. ustanawiającym instrument „Łącząc Europę” i uchylającym rozporządzenia (UE) nr 1316/2013 i (UE) nr 283/2014¹³⁾.

Założeniem jest ukończenie sieci bazowej TEN-T do roku 2030 oraz sieci kompleksowej do roku 2050.

Powyższe rozporządzenie podkreśla, że głównymi podmiotami odpowiedzialnymi za rozwój i utrzymanie infrastruktury transportowej są państwa członkowskie.

Realizacja *KPK* jest zatem niezbędna również dla wywiązania się Polski z przyjętych lub nałożonych na nią zobowiązań międzynarodowych.

3.2. Założenia *KPK*

Realizacja polityki rządu w odniesieniu do transportu kolejowego wymaga kontynuacji przedsięwzięć inwestycyjnych w celu dalszej poprawy stanu technicznego i parametrów eksploatacyjnych infrastruktury kolejowej. Polityka ta obejmuje następujące priorytety wynikające z krajowych i międzynarodowych dokumentów strategicznych:

- poprawę parametrów infrastruktury wykorzystywanej w obsłudze połączeń międzynarodowych ułatwiających prowadzenie wymiany handlowej,
- zapewnienie sprawnej infrastruktury obsługującej sieć połączeń w ruchu pasażerskim i towarowym między aglomeracjami oraz w obszarach ich ciężenia,
- przeciwdziałanie marginalizacji pozostałych regionów kraju, szczególnie zlokalizowanych na terenach Polski Wschodniej, Polski Południowej i Polski Zachodniej.

Mając na uwadze powyższe *KPK* zakłada:

- konieczność realizacji polityki rządu w odniesieniu do transportu kolejowego oraz zaleceń zawartych w krajowych i unijnych dokumentach strategicznych,
- wdrożenie inwestycji dotyczących rozwoju kolejowej części sieci TEN-T¹⁴⁾, linii o znaczeniu państwowym i innych odcinków istotnych dla całości sieci kolejowej,
- wykorzystanie dostępnych instrumentów perspektywy finansowej UE na lata 2014–2020 i 2021–2027, jak również środków innych planowanych programów, np. *KPO*,
- uwzględnienie wpływu planowanych projektów na środowisko, co zostało rozpatrzone w ramach prac nad *Zamierzeniami inwestycyjnymi PLK SA*,
- rezerwę przewidzianą w ramach list projektów Funduszu Spójności (FS) i Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR), która zostanie przeznaczona na zwiększenie wartości projektów ujętych na liście podstawowej (w przypadku zwiększenia wartości kosztorysowej na etapie prac przygotowawczych lub rozstrzygnięcia przetargów na kwotę wyższą niż pierwotnie zakładano) lub na projekty z listy rezerwowej, gdzie podział tej kwoty zostanie uwzględniony w kolejnych aktualizacjach *SPR*,
- wyodrębnienie źródeł finansowania w układzie limitów kwotowych na poszczególne lata.

KPK określa więc cele i priorytety inwestycyjne, wskazuje wysokość planowanych wydatków na poziomie poszczególnych źródeł finansowania w ujęciu rocznym oraz listę zadań (podstawowych i rezerwowych) do realizacji w perspektywie do 2032 r.

Program zakłada pełne wykorzystanie dostępnych środków UE przeznaczonych na sfinansowanie projektów kolejowych. Jest to możliwe przy zapewnieniu sprawnej organizacji i realizacji inwestycji

¹³⁾ Dz. Urz. UE L 249 z 14.07.2021, str. 38.

¹⁴⁾ Zawierająca projekty będące projektami wspólnego zainteresowania, które realizowane są przez państwa członkowskie, zgodnie z art. 171 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej; uściślenia wg rozporządzenia nr 1315/2013.

oraz pełnym zabezpieczeniu odpowiedniego wkładu krajowego w postaci środków budżetu państwa, Funduszu Kolejowego (dalej: FK) i środków własnych PLK SA.

3.3. Cele KPK

W Programie wyodrębniono dwie kategorie wzajemnie powiązanych i hierarchicznie ułożonych celów: cel główny oraz cele szczegółowe.

Cel główny KPK obejmuje wzmocnienie roli transportu kolejowego w zintegrowanym systemie transportowym kraju przez stworzenie spójnej i nowoczesnej sieci linii kolejowych. Przyjęty cel główny wynika bezpośrednio z postanowień *SRT2030*, w zakresie dotyczącym transportu kolejowego.

Komplementarne wobec celu głównego **cele szczegółowe** obejmują:

- wzmocnienie efektywności transportu kolejowego,
- zwiększenie bezpieczeństwa funkcjonowania transportu kolejowego,
- poprawę jakości w przewozach pasażerskich i towarowych.

Realizacja przyjętego układu celów wpłynie na podniesienie parametrów sieci kolejowej przez zarządcę narodowej, publicznej infrastruktury kolejowej – PLK SA, w taki sposób, aby zaspokoić potrzeby pasażerów oraz przewoźników, a także nadawców i odbiorców towarów przewożonych z wykorzystaniem transportu kolejowego. Doprowadzi także do skrócenia czasów przejazdów, podniesienia bezpieczeństwa transportu kolejowego, komfortu podróży oraz likwidacji barier utrudniających przewóz ładunków.

Jednym z głównych celów realizacji robót planowanych w perspektywie do 2032 r. jest bowiem zwiększenie bezpieczeństwa funkcjonowania transportu kolejowego, w tym prowadzenia ruchu kolejowego. W Polsce, podobnie jak i w innych krajach europejskich, statystyka w obszarze bezpieczeństwa wykazuje przewagę transportu kolejowego nad transportem drogowym. Działania modernizacyjne obejmujące sektor transportu kolejowego przyniosą dalszy pozytywny efekt. Poprawa parametrów i stanu linii kolejowych, będąca rezultatem prac inwestycyjnych, przełoży się bezpośrednio na poprawę bezpieczeństwa w wielu jego aspektach. W szczególności wynika to z modernizacji lub rewitalizacji nawierzchni kolejowej, urządzeń sieci trakcyjnej, a także modernizacji lub zabudowy nowoczesnych, komputerowych urządzeń sterowania ruchem kolejowym. Podnosi to niezawodność systemów bezpieczeństwa i minimalizuje prawdopodobieństwo zaistnienia sytuacji potencjalnie niebezpiecznych, np. powodujących konieczność prowadzenia ruchu przy wykorzystaniu sygnałów zastępczych.

Modernizacja infrastruktury kolejowej obejmie również skrzyżowania linii kolejowych i dróg (przejazdy kolejowo-drogowe). Stanowią one miejsce drugiej najliczniejszej grupy wypadków kolejowych. Kolidże w takich miejscach stanowią zagrożenie przede wszystkim dla uczestników ruchu drogowego, są również niebezpieczne dla przewozów kolejowych oraz niejednokrotnie zagrażają środowisku naturalnemu. Najskuteczniejszym sposobem na eliminację zagrożenia zderzenia pojazdu drogowego z pociągiem jest budowa skrzyżowania dwupoziomowego (wiadukt kolejowy lub wiadukt drogowy). W ramach inwestycji planowanych do roku 2030 skrzyżowania dwupoziomowe będą budowane m.in. w celu likwidacji przejazdów o największych iloczynach ruchu w ramach przedsięwzięć liniowych oraz dedykowanego bezpieczeństwu projektu multilokalizacyjnego. Na pozostałych przejazdach kolejowo-drogowych, na liniach kolejowych objętych projektami, modernizowane lub zabudowywane będą nowoczesne systemy przejazdowe, co również przyczyni się do ograniczenia wypadkowości.

W ramach realizowanych inwestycji będą prowadzone także działania w zakresie multimodalności połączeń pasażerskich – na etapie prac przygotowawczych do realizacji inwestycji są analizowane, przy współpracy z jednostkami samorządu terytorialnego oraz zainteresowanymi podmiotami, możliwości tworzenia węzłów przesiadkowych przy dworcach i przystankach, integrujących różne gałęzie transportu pasażerskiego.

Znaczący wpływ na zwiększenie bezpieczeństwa przewozów kolejowych oraz podniesienie prędkości pociągów powyżej 160 km/h ma wdrażanie systemu ERTMS. Pierwsze w Polsce projekty z zakresu doposażenia linii kolejowych w ten system były realizowane w ramach perspektywy finansowej UE 2007–2013. Wiele nowych doświadczeń z budowy i eksploatacji systemu ERTMS uzyskano w ramach przedsięwzięć inwestycyjnych współfinansowanych z budżetu unijnego 2014–2020. Na lata 2021–2027 jest planowana kontynuacja procesu wdrożenia systemu ERTMS na polskiej sieci kolejowej.

Do poprawy bezpieczeństwa przyczyni się także budowa przejść dla zwierząt lub przystosowanie do tego istniejących obiektów inżynierskich, a także zamontowanie urządzeń do odpłaszania zwierząt poza sąsiedztwo linii kolejowej za pomocą sygnałów akustycznych lub świetlnych (odblaskowych). Kolidy ze zwierzętami powodują uszkodzenie taboru, a w pojedynczych przypadkach wykolejenia.

Mając na uwadze utworzenie korytarza towarowego nr 11 łączącego Polskę z południem Europy, szczególnie istotne jest zabezpieczenie odpowiedniej infrastruktury dla realizowania przewozów w przedmiotowym korytarzu. Działania takie przyczynią się także do poprawy stanu infrastruktury łączącej Polskę ze Słowacją. Jednym z ważnych elementów korytarza północ-południe jest projektowane połączenie Podłęże – Szczyrzyc – Tymbark/Mszana Dolna.

Niezależnie od przedstawionych powyżej planów inwestycyjnych, należy podkreślić, że PLK SA, na podstawie umowy na realizację *Rządowego Programu wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2023 roku*, zawartej w dniu 21 grudnia 2018 r. z ministrem właściwym do spraw transportu, zobowiązana jest do zmniejszenia liczby wypadków kolejowych, z winy zarządcy infrastruktury, przypadających na 1 mln pociągokilometrów (pockm) pracy eksploatacyjnej z poziomu 0,28 w 2019 r. do 0,23. Świadczy to o uwzględnianiu kwestii poprawy bezpieczeństwa funkcjonowania transportu kolejowego zarówno w bieżącej działalności utrzymaniowej, jak i pozostaje w bezpośrednim związku z prowadzonymi przez PLK SA działaniami o charakterze inwestycyjnym.

Odnosząc się do celów *KPK*, podkreślenia wymaga, że przyjęty w dokumencie układ celów podporządkowano konieczności realizacji polityki rządu w odniesieniu do transportu kolejowego, której podstawowe założenia przedstawiono powyżej.

Każdy z celów szczegółowych *KPK* mierzony będzie odrębnie, według zestawu wskaźników, które jednocześnie umożliwią ocenę stopnia realizacji celu głównego.

4. Perspektywa finansowa 2021–2027

4.1. Wstęp

Zgodnie z przyjętymi zasadami finansowania unijnego, rok 2020 był ostatnim rokiem perspektywy 2014–2020, przy czym mając na uwadze regułę „n+3” finansowanie projektów będzie możliwe również w latach 2021–2023, tj. w okresie pokrywającym się z perspektywą 2021–2027. Z tego też względu zasadnym jest rozszerzenie *KPK* o projekty inwestycyjne, przewidziane do realizacji w perspektywie finansowej 2021–2027.

4.2. Kontynuacja projektów perspektywy finansowej 2014–2020

Realizacja w perspektywie finansowej 2014–2020 programu inwestycji na niespotykaną jak dotąd skalę, związana jest z szeregiem ryzyk, m.in. znaczącym wzrostem kosztów realizacji projektów ze względu na ograniczenia zasobów firm branży wykonawczej oraz utrudnieniami pojawiającymi się w trakcie prowadzenia prac, które doprowadziły do wydłużenia harmonogramów projektów. Zaistniała sytuacja wymaga podjęcia działań w celu kontynuowania rozpoczętych projektów inwestycyjnych.

4.3. Zadania perspektywy finansowej 2021–2027

Oprócz projektów stanowiących kontynuację wcześniejszych prac, na liście projektów perspektywy finansowej 2021–2027 ujęto w określonej kolejności projekty zawarte w *Zamierzeniach inwestycyjnych PLK SA*. Dokument ten, opracowany przez PLK SA w latach 2019–2020, uzyskał konwalidację ministra właściwego do spraw transportu w zakresie uzyskania statusu dokumentu strategicznego dla gałęzi transportu kolejowego na perspektywę 2021–2027 i ukięrowania na lata kolejne. Dokument został poddany strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko zgodnie z art. 46 ust. 1 pkt 2 *ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko*¹⁵⁾. Integralnym elementem oceny były konsultacje społeczne, prowadzone zgodnie z art. 39 ust. 1 ww. ustawy.

Projekty ujęte w *Zamierzeniach inwestycyjnych PLK SA* poddane zostały rankingowaniu, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej:

- **spełnienie wymogów dla sieci bazowej infrastruktury transportu kolejowego określonych w rozporządzeniu nr 1315/2013,**
- **stworzenie spójnej sieci połączeń wojewódzkich i międzywojewódzkich zapewniających bezpośrednie połączenia ze stolicami województw oraz między miastami,**
- **modernizacja i rozbudowa linii kolejowych międzyaglomeracyjnych i aglomeracyjnych** przez poprawę przepustowości węzłów miejskich, poprawę czasu przejazdu, integrację ośrodków miejskich w układy aglomeracyjne, tworzenie powiązań sieciowych między istniejącymi ośrodkami miejskimi w zagrożonych marginalizacją obszarach peryferyjnych,
- **podniesienie parametrów ciągów towarowych** przez podniesienie kluczowych parametrów technicznych w postaci nacisku osi, zwiększenia długości torów użytecznych, likwidację punktowych ograniczeń prędkości (zły stan nawierzchni kolejowej, przejazdy – drogowe w poziomie szyn, rozjazdy itd.), w szczególności na liniach i odcinkach jednotorowych,
- **zapewnienie dostępu do portów morskich,**
- **sukcesywne wdrażanie systemu ERTMS** – zgodnie z *Krajowym Planem Wdrażania Technicznej Specyfikacji Interoperacyjności „Sterowanie” (TSI)* oraz *Europejskim Planem Wdrożenia ERTMS,*
- **likwidacja „wąskich gardeł” oraz poprawa parametrów sieci kolejowej w ramach inwestycji multilokalizacyjnych, w tym wpływających na wzrost bezpieczeństwa oraz zwiększających multimodalność,**
- **zapewnienie obsługi potrzeb związanych z obronnością w zakresie transportu wojsk.**

Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z rankingiem i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania.

5. Priorytety oraz kierunki interwencji

Przyjętym w *Programie* trzem celom szczegółowym, odpowiadają następujące priorytety inwestycyjne:

Cel 1 – Wzmocnienie efektywności transportu kolejowego:

- poprawa stanu technicznego bazowej i kompleksowej sieci TEN-T, w tym kontynuacja prac w korytarzach C-E 30, E 20/C-E 20, E 59/C-E 59, E 65/C-E 65, E 75, a także w korytarzach stanowiących połączenia międzynarodowe,

¹⁵⁾ Dz. U. z 2023 r. poz. 1094, z późn. zm.

- poprawa przepustowości linii kolejowych w obrębie aglomeracji, dojazdów do nich oraz na odcinkach, na których zidentyfikowano niewystarczającą zdolność przepustową,
- uzyskanie atrakcyjnego czasu przejazdu pociągów względem ruchu drogowego,
- poprawa powiązań kolejowych w ramach makroregionu Polski Wschodniej, w tym inwestycje w ciągu „Wschodniej Magistrali Kolejowej”¹⁶⁾: Rzeszów/Kielce – Lublin – Białystok – Olsztyn;

Cel 2 – Zwiększenie bezpieczeństwa funkcjonowania transportu kolejowego:

- wdrażanie systemu ERTMS obejmującego Europejski System Sterowania Pociągami (dalej: ETCS) i Globalny System Kolejowej Radiokomunikacji Ruchomej (GSM-R),
- poprawa jakości oferty i bezpieczeństwa infrastruktury kolejowej udostępnianej przez PLK SA przewoźnikom;

Cel 3 – Poprawa jakości w przewozach pasażerskich i towarowych:

- poprawa stanu technicznego linii kolejowych tworzących tzw. korytarze towarowe na podstawie *rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 913/2010 z dnia 22 września 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy*¹⁷⁾,
- poprawa stanu infrastruktury obsługującej kolejowe przejścia graniczne na styku linii normalno- i szerokotorowych (1435 i 1520 mm) oraz położonych w tych obszarach odcinków linii szerokotorowych,
- poprawa połączeń Warszawy z rejonami ważnymi dla obszarów o najniższej dostępności transportowej, poprawa połączeń między miastami wojewódzkimi, a także między innymi ważnymi ośrodkami gospodarczymi; zapewnienie sprawnych połączeń kolejowych z portami morskimi w celu integracji różnych gałęzi transportu,
- komplementarność zadań w obrębie Inwestycji Towarzyszących CPK z działaniami realizowanymi przez spółkę CPK w celu uzyskania siatki szybkich połączeń kolejowych opartych na liniach kolei dużych prędkości, zarówno w transporcie krajowym, jak i międzynarodowym,
- poprawa stanu technicznego linii kolejowych szczególnie ważnych dla ruchu towarowego, w tym:
 - zapewniających omińnięcie aglomeracji warszawskiej, poznańskiej i górnośląskiej (Katowic),
 - poprawiających dostęp do portów morskich w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu,
 - stanowiących wyprowadzenia z innych punktów generujących największe potoki przewozowe.

Spośród projektów polegających na realizacji inwestycji, środkami *Programu* objęte zostaną przedsięwzięcia służące konkretnym usprawnieniom w ruchu pasażerskim lub towarowym, które zwiększają konkurencyjność polskich przewoźników kolejowych w porównaniu z transportem drogowym, zapewniając jednocześnie minimalizację zakłóceń w rozkładzie jazdy pociągów w trakcie procesu inwestycyjnego.

Zgodnie z założoną polityką rządu, priorytety inwestycyjne określono z uwzględnieniem zróżnicowanych potrzeb poszczególnych regionów kraju. W ujęciu terytorialnym, priorytety przyczyniają się do poprawy stanu infrastruktury wykorzystywanej w połączeniach pasażerskich

¹⁶⁾ Magistrala Wschodnia to szczególna koncepcja połączenia miast wojewódzkich Polskich Wschodniej, które z powodów historycznych nie posiadają bezpośrednich połączeń kolejowych.

¹⁷⁾ Dz. Urz. UE L 276 z 20.10.2010, str. 22.

między Warszawą a pozostałymi miastami wojewódzkimi, a także między poszczególnymi stolicami województw. Uwzględniono priorytety dotyczące obsługi połączeń aglomeracyjnych w ruchu pasażerskim (m.in. na obszarze aglomeracji warszawskiej, krakowskiej, poznańskiej, łódzkiej, wrocławskiej i górnośląskiej). Poprawa stanu technicznego kolejowej sieci TEN-T umożliwi zwiększenie zewnętrznej dostępności kraju do obszarów o najniższej dostępności transportem kolejowym. Należą do nich m.in. województwo dolnośląskie (przez którego teren przebiega ciąg E/C-E 30 na odcinku Zgorzelec – Wrocław – Opole), województwo zachodniopomorskie (obsługiwane przez ciąg C-E 59 na odcinku Świnoujście – Szczecin – Kostrzyn), czy województwo lubuskie (ciąg C-E 59 na odcinku Kostrzyn – Zielona Góra – Wrocław). Również inwestycje w województwach Polski Wschodniej: warmińsko-mazurskim, podlaskim, lubelskim, podkarpackim i świętokrzyskim, łącznie z regionem statystycznym mazowieckim regionalnym, są ukierunkowane na poprawę spójności i dostępności obszarów zaliczonych do omawianego terytorium.

Z punktu widzenia potrzeb ruchu towarowego, dodatkowe priorytety skoncentrowano na poprawie infrastruktury wykorzystywanej w połączeniach między punktami generującymi największe jego natężenie oraz usprawniającymi prowadzenie pociągów towarowych (w tym w tranzycie). W szczególności uwzględniono powiązania występujące między aglomeracją górnośląską a polskimi portami morskimi w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu. Istotne jest również zamierzenie udroźnienia „wąskich gardeł” utrudniających prowadzenie ruchu pociągów towarowych na obszarze najbardziej zurbanizowanej aglomeracji górnośląskiej oraz zapewnienie poprawy jej połączenia z sąsiadującymi województwami. Na poprawie stanu technicznego sieci TEN-T oraz wdrożeniu systemu ERTMS skorzystają zarówno przewoźnicy pasażerscy, jak i towarowi. Nastąpi również poprawa przepustowości linii kolejowych w obrębie aglomeracji oraz dojazdów do nich, m.in. dzięki budowie infrastruktury uzupełniającej, umożliwiającej separację ruchu pasażerskiego i towarowego. Priorytet dedykowany specyfice przewozów towarowych, uwzględniający podniesienie parametrów sieci kolejowej oraz umożliwiający ominięcie aglomeracji warszawskiej oraz Katowic, ma istotne znaczenie w ruchu tranzytowym, jak również dla zwiększenia bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych.

Program obejmuje projekty inwestycyjne zlokalizowane na terenie wszystkich województw. Przyjęte priorytety pozwalają na zwiększenie zewnętrznej dostępności do terytorium kraju. W ten sposób *KPK* zachowuje spójność z działaniami w zakresie rozwoju regionalnego, zwiększając komplementarność polityki sektorowej dotyczącej transportu kolejowego z rządowymi zamierzeniami o charakterze horyzontalnym.

6. Kategorie projektów objętych *Programem*

W *Programie* przyjęto podział przedsięwzięć inwestycyjnych na kategorie, obejmujące projekty podstawowe i rezerwowe:

- **projekty UE:**
 - CEF 2,
 - CEF,
 - FEnIKS 2021–2027,
 - POIiŚ 2014–2020,
 - POIiŚ 2007–2013,
 - FE PW 2021–2027,
 - PO PW 2014–2020;

- **projekty regionalne:**
 - programy regionalne 2021–2027,
 - RPO 2014–2020,
 - RPO 2007–2013;
- **projekty krajowe¹⁸⁾;**
- **projekty KPO¹⁹⁾:**
 - KPO.

Kategorie wyróżniono na podstawie źródeł finansowania dostępnych dla kolejowych inwestycji infrastrukturalnych realizowanych przez PLK SA, których dysponentem jest minister właściwy do spraw transportu.

Projekty objęte współfinansowaniem w ramach instrumentu CEF obejmują inwestycje zgłoszone do poszczególnych konkursów CEF, a także inwestycje, które zostaną objęte postępowaniem konkursowym w kolejnych latach, w tym na lata 2021–2027.

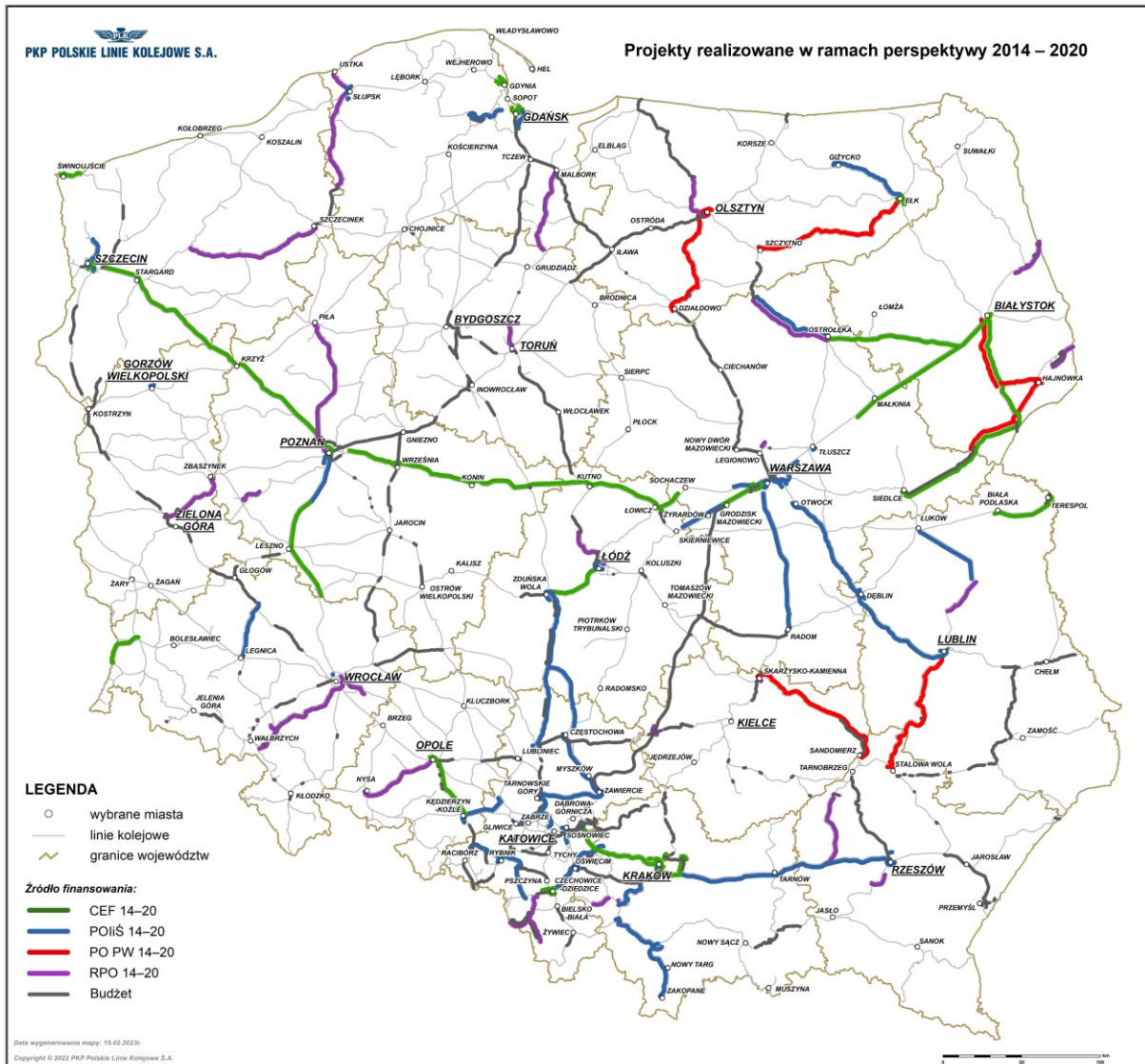
Zamierzenia inwestycyjne skoncentrowano na projektach, które mają najkorzystniejszą relację nakładów do osiągniętych efektów eksploatacyjnych w możliwie najkrótszym czasie, przyczyniają się do bezpośredniego wyeliminowania konkretnych utrudnień występujących na danej linii kolejowej, a także zmieniają strukturę wydatków ponoszonych na utrzymanie infrastruktury kolejowej, umożliwiając w tej sferze przejście od podejścia reaktywnego (reagowanie na występujące trudności) do proaktywnego (zapobieganie ich wystąpieniu).

Inwestycje infrastrukturalne zawarte w *Programie* realizowane w perspektywie finansowej 2014–2020 w podziale na poszczególne kategorie przedsięwzięć przedstawiono na rysunku 1. Na rysunku 2 przedstawiono inwestycje infrastrukturalne zawarte w *Programie* realizowane w perspektywie finansowej 2021–2027. Natomiast na rysunku 3 zilustrowano lokalizację inwestycji infrastrukturalnych zawartych w *Programie* realizowanych w perspektywie finansowej 2021–2027 na tle projektów zrealizowanych w ramach poprzednich perspektyw finansowych.

¹⁸⁾ Kategoria obejmuje projekty, których źródłem finansowania jest budżet państwa, FK lub środki prywatne (obejmujące również środki własne realizatora *Programu*, tj. PLK SA).

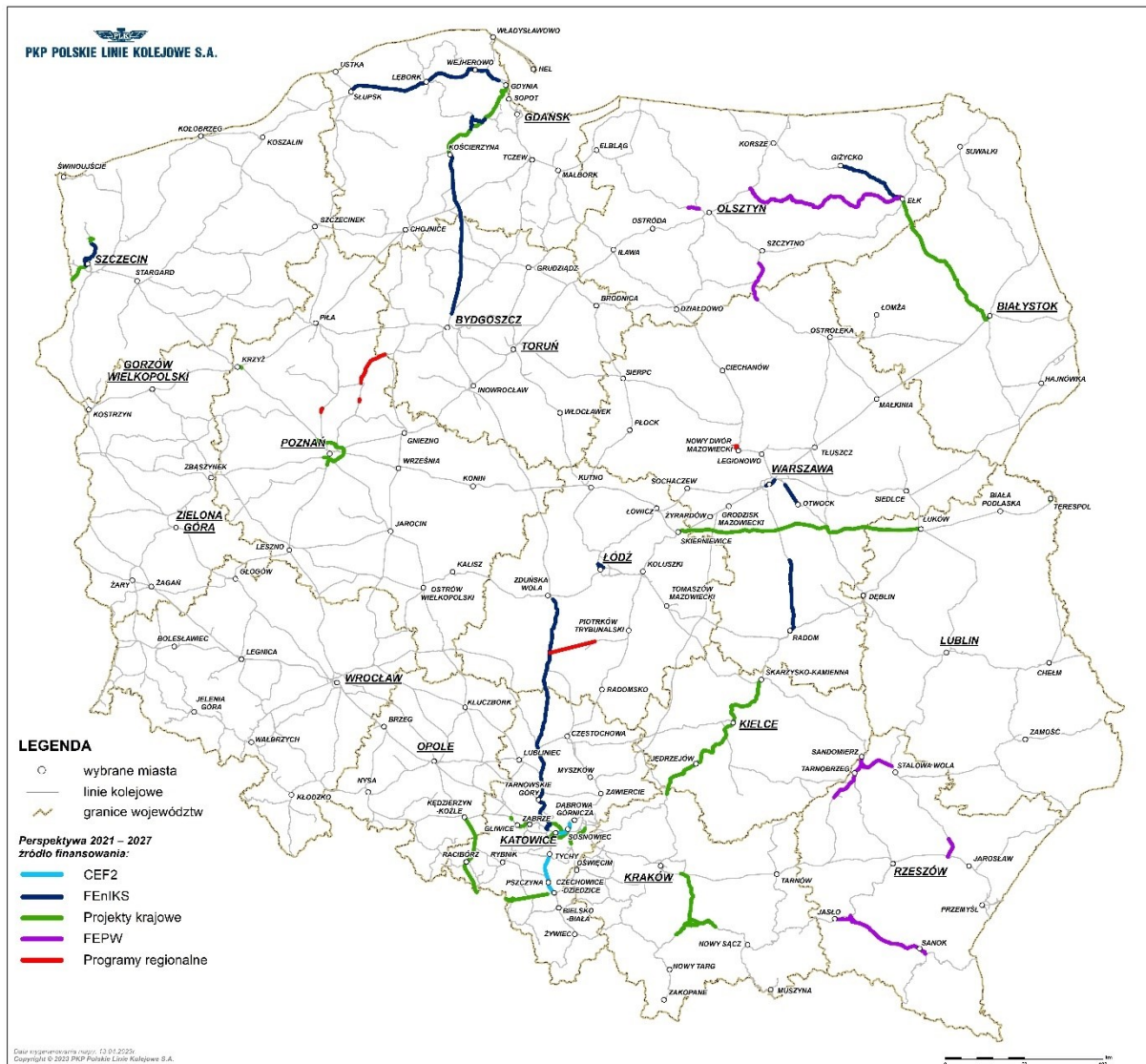
¹⁹⁾ Szczegółowe informacje o projektach KPO są zawarte w rozdziale 10.

Rysunek 1. Inwestycje infrastrukturalne zawarte w *Programie* realizowane w perspektywie finansowej 2014–2020 (z wyłączeniem projektów multilokalizacyjnych oraz dokumentacyjnych) – lokalizacja projektów według kategorii



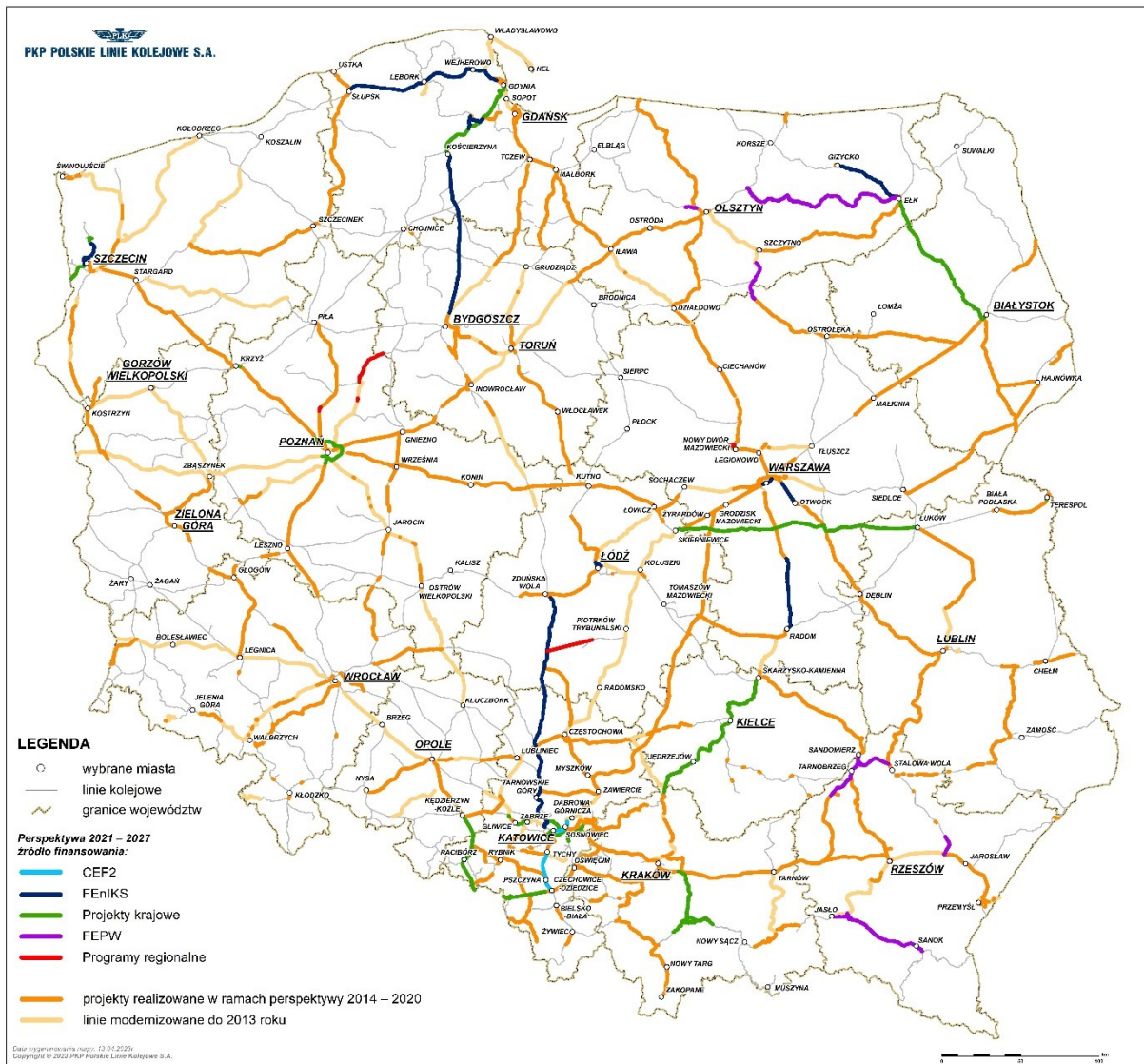
Źródło: opracowanie PLK SA.

Rysunek 2. Inwestycje infrastrukturalne zawarte w *Programie* realizowane w perspektywie finansowej 2021–2027 (z wyłączeniem projektów multilokalizacyjnych oraz dokumentacyjnych) – lokalizacja projektów według kategorii



Źródło: opracowanie PLK SA.

Rysunek 3. Inwestycje infrastrukturalne zawarte w *Programie* realizowane w perspektywie finansowej 2021–2027 (na tle zrealizowanych inwestycji w ramach WPIK i KPK do 2023 r.) – lokalizacja projektów według kategorii



Źródło: opracowanie PLK SA.

7. Finansowanie *KPK*

Finansowanie *KPK* uwzględnia dostępne formy wsparcia UE oraz środki budżetu państwa, FK i środki własne PLK SA, w tym obligacje Spółki i kredyty Europejskiego Banku Inwestycyjnego (dalej: EBI). Finansowanie *KPK* środkami budżetu państwa następuje w ramach limitu wydatków budżetu państwa przyjętego na dany rok. Finansowanie środkami FK również następuje w ramach ustalonych na dane lata limitów określonych w Planie Finansowym FK.

Zapewnienie finansowania projektów realizowanych przez PLK SA w ramach *KPK* z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 3 pkt 1 i 5c ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych, następuje wraz z zatwierdzeniem *SPR* przez ministrów właściwych do spraw transportu, finansów publicznych oraz rozwoju regionalnego, w zakresie kwot wydatków i źródeł finansowania, przy zachowaniu limitów wydatków określonych w tabeli 3 prezentującej planowane wydatki w latach według docelowych źródeł finansowania.

Zapewnienie finansowania projektów ujętych w *SPR* realizowane jest przez zapewnienie odpowiednich kwot w budżecie państwa i budżecie środków europejskich, określonych w ustawie budżetowej na dany rok, a także łącznego limitu wydatków budżetu państwa na realizację *KPK*.

Na liście podstawowej w załącznikach do *KPK* mogą być ujęte wyłącznie projekty o łącznej wartości nieprzekraczającej limitów środków (według poszczególnych źródeł finansowania), określonych w tabeli 3.

Projekty, których szacowane koszty i harmonogramy nie pozwoliły na ich sfinansowanie w pełnym zakresie w ramach okresu programowania 2014–2020, finansowane będą częściowo ze środków dostępnych dla perspektywy finansowej 2021–2027. Wartości projektów perspektywy finansowej 2014–2020 uwzględniają dostępną pulę środków na pokrycie wzrostu kosztów inwestycji (waloryzacja), co uwzględniono również w szacunkowych kosztach projektów perspektywy finansowej 2021–2027.

W tabeli 1 przedstawiono wydatki według docelowych źródeł finansowania niezbędne dla zrealizowania *Programu* w podziale na poszczególne lata realizacji wraz z wyróżnieniem poszczególnych kategorii przedsięwzięć. Ze względu na zakończone wydatkowanie środków w latach wcześniejszych, kwoty za ten okres zostały zagregowane do jednej kolumny. Są one wyższe niż pokazane w tabeli 2 nakłady PLK SA, ponieważ uwzględniają również refundację wydatków PLK SA poniesionych wcześniej (prefinansowanie).

Minister właściwy do spraw transportu może dokonywać przesunięć środków finansowych między zadaniami w ramach limitów rocznych wskazanych w *KPK* w drodze aktualizacji *SPR*. Zmiany w zakresie projektów realizowanych z udziałem środków europejskich są dokonywane w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw rozwoju regionalnego w przypadku, kiedy polegają one na zmniejszeniu lub zwiększeniu wydatków przeznaczonych na realizację projektów finansowanych z udziałem środków europejskich. Dokonane przesunięcia środków między zadaniami będą uwzględniane w najbliższej aktualizacji *SPR*.

W *SPR* oszczędności środków dla projektów UE (poza środkami z kredytów EBI) są ujmowane w ramach pozycji „rezerwa”. Mogą być one przeznaczone na:

- zwiększenie dofinansowania dla projektów, których wartość uległa zwiększeniu (np. waloryzacja) lub ze względu na limit środków był przyjęty niższy poziom udziału środków UE,
- realizację projektów z listy rezerwowej.

Po zgromadzeniu środków w pozycjach „rezerwa” umożliwiającym zwiększenie dofinansowania realizowanego projektu lub wprowadzenie na listę podstawową projektu z listy rezerwowej, pozycja „rezerwa” będzie odpowiednio pomniejszana.

Prezentacja w tabeli 3 wysokości środków budżetu państwa przeznaczonych na realizację *Programu pozamilitarnych przygotowań obronnych Rzeczypospolitej Polskiej* (dalej: *Program obronny*) ma jedynie charakter informacyjny. Inwestycje na liniach kolejowych o znaczeniu obronnym są realizowane zgodnie z powyższym programem.

Poza wydatkami FK wskazanymi w tabeli 3, ze środków FK są refinansowane również zobowiązania finansowe PLK SA związane z realizacją inwestycji ujętych w *KPK*, w szczególności kredyty zaciągnięte w EBI oraz obligacje PLK SA.

Tabele finansowe *KPK* zawierają również środki *KPO*, przekazywane w odrębnym trybie, opisanym w rozdziale 10.3 Finansowanie inwestycji *KPO*.

Tabela 1. Planowane wydatki w latach według docelowych źródeł finansowania (w tys. zł)

Lp.	Kategoria projektów	2014–2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030*	Razem
Perspektywy finansowe 2007–2013 i 2014–2020													
1	Fundusz Spójności	25 693 395,7	6 250 758,9	7 463 704,2	13 264 964,0	7 000 400,7	989 235,0						60 662 458,5
1.1	CEF	11 613 820,2	4 097 043,8	4 426 757,3	4 389 140,0	2 982 983,6	989 235,0						28 498 979,9
1.2	POiŚ 2014–2020	10 881 829,2	2 151 031,9	3 035 134,8	8 870 614,4	4 017 417,1	0,0						28 956 027,4
1.3	POiŚ 2007–2013	3 197 746,3	2 683,2	1 812,1	5 209,6	0,0	0,0						3 207 451,2
2	PO PW	1 510 324,7	163 446,0	223 167,7	428 238,7	263 907,6	0,0						2 589 084,6
3	RPO	1 859 940,8	901 922,5	800 849,8	1 206 473,2	2 768,0	0,0						4 771 954,3
3.1	RPO 2014–2020	1 765 472,0	901 669,9	800 849,8	1 206 473,2	2 768,0	0,0						4 677 232,9
3.2	RPO 2007–2013	94 468,8	252,6	0,0	0,0	0,0	0,0						94 721,3
4	Krajowe	6 793 895,3	1 326 797,3	774 789,3	1 609 970,6	245 377,4	0,0						10 750 829,9
5	Program obronny	129 302,1	43 388,3	57 827,0	23 843,9	13 342,1	0,0						267 703,5
6	Razem	35 986 858,5	8 686 312,9	9 320 338,1	16 533 490,5	7 525 795,9	989 235,0						79 042 030,9
KPO													
7	KPO	0,0	0,0	0,0	1 394 544,5	4 075 472,9	4 918 424,8	738 207,0	0,0	0,0	0,0	0,0	11 126 649,2
Perspektywa finansowa 2021–2027													
8	FEniKS		0,0	0,0	267 187,1	2 657 383,2	4 186 261,5	5 613 324,2	5 381 671,7	4 412 331,0	1 404 493,5	490 230,5	24 412 882,8
9	CEF		0,0	0,0	682 096,5	1 269 762,1	1 297 257,7	1 714 709,2	887 959,7	1 489 000,0	1 489 000,0	1 489 411,5	10 319 196,8
10	FE PW		0,0	0,0	0,0	389 634,0	592 064,5	591 120,0	623 986,5	660 944,1	675 919,5	0,0	3 533 668,6
11	Programy regionalne		0,0	0,0	0,0	0,0	98 053,9	182 100,1	200 110,0	200 110,0	200 110,0	320 196,2	1 200 680,2
12	Krajowe		0,0	0,0	0,0	4 537 685,9	5 452 330,3	5 914 469,3	5 932 872,4	3 766 308,4	4 412 931,2	10 010 812,3	40 027 409,7
13	Program obronny		0,0	0,0	0,0	143 778,5	248 274,0	114 109,5	0,0	0,0	0,0	0,0	506 162,0
14	Razem		0,0	0,0	949 283,6	8 998 243,8	11 874 241,8	14 129 832,3	13 026 600,4	10 528 693,4	8 182 454,2	12 310 650,5	80 000 000,0
Razem													
	Razem (6+7+14)	35 986 858,5	8 686 312,9	9 320 338,1	18 877 318,6	20 599 512,6	17 781 901,6	14 868 039,3	13 026 600,4	10 528 693,4	8 182 454,2	12 310 650,5	170 168 680,1

* W roku 2030 uwzględniono wydatki do 2032 r., które dotyczą wybranych projektów.

Tabela 2. Planowane nakłady PLK SA (w tys. zł)

Lp.	Kategoria projektów	2014–2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030*	Razem
Perspektywy finansowe 2007–2013 i 2014–2020													
1	Fundusz Spójności	25 343 264,6	8 774 743,9	8 337 712,7	11 477 853,4	4 371 764,2	0,0						58 305 338,8
1.1	CEF	12 652 649,0	4 938 649,0	4 224 061,5	4 682 558,1	2 078 047,1	0,0						28 575 964,7
1.2	POIiŚ 2014–2020	11 872 839,9	3 835 225,8	4 111 702,2	6 790 417,2	2 293 675,8	0,0						28 903 860,9
1.3	POIiŚ 2007–2013	817 775,7	869,1	1 948,9	4 878,1	41,3	0,0						825 513,2
2	PO PW	1 678 646,2	98 730,8	210 894,3	469 821,9	119 440,7	0,0						2 577 533,9
3	RPO	2 535 534,1	1 037 679,6	722 947,4	421 628,1	94,4	0,0						4 717 883,5
3.1	RPO 2014–2020	2 512 243,2	1 037 427,0	722 947,4	421 628,1	94,4	0,0						4 694 340,1
3.2	RPO 2007–2013	23 290,9	252,6	0,0	0,0	0,0	0,0						23 543,5
4	Krajowe	6 830 152,7	1 246 054,6	894 709,4	1 448 371,2	244 189,0	0,0						10 663 476,9
5	Program obronny	129 302,1	43 412,3	57 872,7	23 843,9	8 000,0	0,0						262 431,1
6	Razem	36 516 899,7	11 200 621,2	10 224 136,4	13 841 518,6	4 743 488,4	0,0						76 526 664,2
KPO													
7	KPO	0,0	0,0	0,0	452 887,3	3 762 610,5	5 714 306,0	1 196 845,4	0,0	0,0	0,0	0,0	11 126 649,2
Perspektywa finansowa 2021–2027													
8	FEnIKS		0,0	0,0	718 508,2	4 606 756,0	5 728 323,1	5 471 670,9	5 249 713,8	1 874 070,0	674 267,6	89 573,1	24 412 882,8
9	CEF		0,0	0,0	1 286 443,4	1 301 777,7	1 288 287,7	1 823 688,0	632 588,5	1 370 528,3	1 307 900,0	1 307 983,2	10 319 196,8
10	FE PW		0,0	0,0	214 915,0	488 150,0	658 300,0	552 450,0	657 300,0	690 818,6	271 735,0	0,0	3 533 668,6
11	Programy regionalne		0,0	0,0	0,0	0,0	200 110,0	200 110,0	200 110,0	200 110,0	200 110,0	200 130,2	1 200 680,2
12	Krajowe		0,0	0,0	0,0	4 537 685,9	5 452 330,3	5 914 469,3	5 932 872,4	3 766 308,4	4 412 931,2	10 010 812,3	40 027 409,7
13	Program obronny		0,0	0,0	0,0	143 778,5	248 274,0	114 109,5	0,0	0,0	0,0	0,0	506 162,0
14	Razem		0,0	0,0	2 219 866,6	11 078 148,1	13 575 625,1	14 076 497,7	12 672 584,6	7 901 835,3	6 866 943,8	11 608 498,8	80 000 000,0
Razem													
	Razem (6+7+14)	36 516 899,7	11 200 621,2	10 224 136,4	16 514 272,5	19 584 246,9	19 289 931,1	15 273 343,1	12 672 584,6	7 901 835,3	6 866 943,8	11 608 498,8	167 653 313,4

* W roku 2030 uwzględniono nakłady do 2032 r., które dotyczą wybranych projektów.

Tabela 3. Planowane wydatki w latach według docelowych źródeł finansowania (w tys. zł)

Lp.	Źródło	2014–2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030*	Razem
Perspektywy finansowe 2007–2013 i 2014–2020													
1	Projekty UE	29 063 661,1	7 316 127,3	8 487 721,7	14 899 675,9	7 267 076,3	989 235,0						68 023 497,5
1.1	środki UE	21 749 133,7	4 823 935,4	4 220 454,1	6 929 391,0	2 980 486,0	842 793,8						41 546 194,1
1.2	budżet państwa	3 179 785,2	971 918,0	1 462 577,3	2 636 326,0	971 789,5	146 441,2						9 368 837,1
1.3	budżet państwa – art. 5 UFTL	29 577,4	8 456,1	0,0	0,0	0,0	0,0						38 033,5
1.4	budżet państwa – środki pochodzące z kontraktów terytorialnych	14 895,0	27 397,1	16 442,9	9 882,5	0,0	0,0						68 617,6
1.5	Fundusz Kolejowy	1 345 757,4	168 968,2	142 854,9	219 653,0	256,1	0,0						1 877 489,6
1.6	dokapitalizowanie 2020–2023	0,0	0,0	783 102,5	2 811 467,9	2 204 634,4	0,0						5 799 204,8
1.7	pozostałe źródła	2 744 512,4	1 315 452,5	1 862 290,0	2 292 955,4	1 109 910,3	0,0						9 325 120,7
2	Projekty krajowe	6 793 895,3	1 326 797,3	774 789,3	1 609 970,6	245 377,4	0,0						10 750 829,9
2.1	budżet państwa – art. 5 UFTL	4 259 918,8	1 253 520,9	0,0	1 003 028,7	0,0	0,0						6 516 468,4
2.2	Fundusz Kolejowy	16 117,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0						16 117,0
2.3	pozostałe źródła	2 517 859,4	73 276,4	774 789,3	606 941,9	245 377,4	0,0						4 218 244,5
3	Program obronny	129 302,1	43 388,3	57 827,0	23 843,9	13 342,1	0,0						267 703,5
4	Razem	35 986 858,5	8 686 312,9	9 320 338,1	16 533 490,5	7 525 795,9	989 235,0						79 042 030,9
KPO													
5	KPO				1 394 544,5	4 075 472,9	4 918 424,8	738 207,0					11 126 649,2
Perspektywa finansowa 2021–2027													
6.	Projekty UE		0,0	0,0	949 283,6	4 316 779,4	6 173 637,5	8 101 253,5	7 093 727,9	6 762 385,1	3 769 523,0	2 299 838,3	39 466 428,3
6.1	środki UE		0,0	0,0	806 891,0	3 658 743,9	5 248 490,2	6 673 853,0	5 471 645,5	4 464 879,3	1 920 946,5	660 863,7	28 906 313,3
6.2	budżet państwa		0,0	0,0	142 392,5	658 035,5	901 865,2	1 368 054,4	1 571 256,9	2 249 991,3	1 801 061,9	1 562 946,1	10 255 603,8
6.3	Fundusz Kolejowy		0,0	0,0	0,0	0,0	23 282,1	43 238,2	47 514,5	47 514,5	47 514,5	76 028,4	285 092,2
6.4	kredyt EBI		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	16 107,9	3 311,1	0,0	0,0	0,0	19 418,9
7.	Projekty krajowe		0,0	0,0	0,0	4 537 685,9	5 452 330,3	5 914 469,3	5 932 872,4	3 766 308,4	4 412 931,2	10 010 812,3	40 027 409,7
7.1	budżet państwa – art. 5 UFTL		0,0	0,0	0,0	1 100 000,0	1 100 000,0	1 100 000,0	1 100 000,0	1 100 000,0	1 100 000,0	1 100 000,0	7 700 000,0
7.2	budżet państwa*		0,0	0,0	0,0	2 898 455,9	3 822 690,3	3 882 778,3	3 787 783,4	2 616 308,4	2 237 931,2	7 135 812,3	26 381 759,7
7.3	kredyt EBI		0,0	0,0	0,0	539 230,0	529 640,0	931 691,0	1 045 089,0	50 000,0	1 075 000,0	1 775 000,0	5 945 650,0
8.	Program obronny		0,0	0,0	0,0	143 778,5	248 274,0	114 109,5	0,0	0,0	0,0	0,0	506 162,0
8.1	środki UE		0,0	0,0	0,0	15 620,5	12 774,0	2 605,5	0,0	0,0	0,0	0,0	31 000,0
8.2	budżet państwa – inne niż art. 5 UFTL		0,0	0,0	0,0	128 158,0	235 500,0	111 504,0	0,0	0,0	0,0	0,0	475 162,0
9.	Razem		0,0	0,0	949 283,6	8 998 243,8	11 874 241,8	14 129 832,3	13 026 600,4	10 528 693,4	8 182 454,2	12 310 650,5	80 000 000,0
Razem													
	Razem (4+5+9)	35 986 858,5	8 686 312,9	9 320 338,1	18 877 318,6	20 599 512,6	17 781 901,6	14 868 039,3	13 026 600,4	10 528 693,4	8 182 454,2	12 310 650,5	170 168 680,1

* W roku 2030 uwzględniono wydatki do 2032 r., które dotyczą wybranych projektów.

8. Efekty i rezultaty *KPK*

Efekty *Programu* zostały określone dla każdego z celów szczegółowych. Wyprecyzowanie ich w ten sposób jednoznacznie wskazuje wymogi postawione realizatorowi *KPK*, a także zwiększa przejrzystość i czytelność *Programu*. Istnieje możliwość wzajemnego przenikania się efektów wyodrębnionych dla różnych celów, co jest przejawem komplementarności przyjętych założeń programowych.

Dodatkowo, dla każdego z celów szczegółowych opracowano dostosowane do ich specyfiki wskaźniki mierzące poziom stopnia ich osiągnięcia. Analiza wartości osiąganych przez poszczególne wskaźniki będzie prowadzona w ramach rocznych sprawozdań z realizacji *Programu*. Ocena osiągnięć realizatora *Programu* będzie stanowić jedną z przesłanek do podjęcia przez ministra właściwego do spraw transportu ewentualnej decyzji dotyczącej zmian *KPK*.

Wskaźniki celów szczegółowych *KPK* powinny umożliwić ocenę stopnia realizacji celu głównego. Jednocześnie jest również określenie efektu, jaki realizacja celu głównego wywiera na cały rynek transportowy w Polsce, przyczyniając się do jego ewolucji w kierunku społecznie pożądanym i akceptowanym. Cel główny obejmuje więc wzmocnienie roli transportu kolejowego w zintegrowanym systemie transportowym kraju przez budowę spójnej i nowoczesnej sieci linii kolejowych. Ocena rezultatów *Programu* będzie możliwa przez wskaźnik *Długość przebudowanych torów (w km) w ramach Programu*. Wskaźnik ten będzie uwzględniony w budżecie zadaniowym.

Należy zauważyć, że istotnym czynnikiem konieczności aktualizacji wskaźnika rezultatu jest fakt zaniechania bądź ograniczenia zakresów rzeczowych projektów ujętych m.in. w załączniku 3 do *KPK*, tj. projektów finansowanych w ramach RPO. Wybrane projekty są realizowane obecnie jako projekty dokumentacyjne, z zamiarem wejścia w fazę robót budowlanych niezwłocznie po potwierdzeniu dostępnej alokacji w aktualnym, bądź kolejnym okresie finansowania.

Zmiany w zakresie szczegółowej wartości wskaźnika wynikają z trwającego procesu inwestycyjnego i ciągłej aktualizacji danych dla poszczególnych inwestycji w zależności od zmian zachodzących w trakcie ich realizacji.

W związku z czynnikami zidentyfikowanymi powyżej, zachodzi konieczność zaktualizowania wartości wskaźnika *Liczba ośrodków wojewódzkich połączonych liniami kolejowymi zmodernizowanymi co najmniej do średniej prędkości kursowania pociągów pasażerskich 100 km/h dla 2023 r.*

Mając na uwadze, że zgodnie z przewidywaniami w 2023 r. realizowany będzie szereg inwestycji kolejowych (zakończenie projektów perspektywy finansowej 2014–2020 oraz realizacja kolejnych w ramach perspektywy finansowej 2021–2027), które będą wpływały na ruch pociągów po sieci kolejowej, niezbędna jest również aktualizacja wartości wskaźnika *Średniej prędkości kursowania pociągów towarowych na sieci kolejowej PLK SA dla 2023 r.*

Tabela 4. Wskaźnik rezultatu

Lp.	Wskaźnik	Jednostka miary	Stan na 31.12.2015 r.	Stan na 31.12.2017 r.	Stan na 31.12.2023 r.	Stan na 31.12.2026 r.	Stan na 31.12.2030 r.*	Źródło danych
1	Długość przebudowanych torów (w km) w ramach Programu	km	8	1 454	8 270	9 600	12 500	Raport z wykonania Programu

* W roku 2030 uwzględniono wartość wskaźnika planowaną do osiągnięcia w 2032 r., która dotyczy wybranych projektów.

Cel 1 – Wzmocnienie efektywności transportu kolejowego

Efekty:

- skrócenie czasów przejazdów pociągów na wszystkich liniach kolejowych zarządzanych przez PLK SA,
- podniesienie przepustowości linii kolejowych na odcinkach o największym obciążeniu lub wykorzystaniu przepustowości,
- wzrost długości odcinków linii kolejowych pozwalających na ruch pociągów pasażerskich z prędkością techniczną powyżej 160 km/h,
- zwiększenie długości linii kolejowych z dopuszczalnym naciskiem osi ≥ 221 kN,
- wzrost przepustowości infrastruktury obsługującej porty morskie w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu.

Tabela 5. Wskaźnik realizacji Celu 1

Lp.	Wskaźnik	Jednostka miary	Stan na 31.12.2015 r.	Stan na 31.12.2017 r.	Stan na 31.12.2023 r.	Stan na 31.12.2026 r.	Stan na 31.12.2030 r.*	Źródło danych
1	Długość linii kolejowych pozwalających na ruch pociągów pasażerskich z prędkością techniczną powyżej 160 km/h	km	90	135	296	375	650	Sprawozdawczość PLK SA

* W roku 2030 uwzględniono wartość wskaźnika planowaną do osiągnięcia w 2032 r., która dotyczy wybranych projektów.

Cel 2 – Zwiększenie bezpieczeństwa funkcjonowania transportu kolejowego

Efekty:

- wzrost długości linii kolejowych wyposażonych w ETCS,
- zwiększenie liczby skrzyżowań dwupoziomowych oraz zmodernizowanych przejazdów kolejowych,
- zmniejszenie liczby wypadków kolejowych na skrzyżowaniach linii kolejowych i dróg w jednym poziomie.

Tabela 6. Wskaźnik realizacji Celu 2

Lp.	Wskaźnik	Jednostka miary	Stan na 31.12.2015 r.	Stan na 31.12.2017 r.	Stan na 31.12.2023 r.	Stan na 31.12.2026 r.	Stan na 31.12.2030 r.*	Źródło danych
1	Długość linii kolejowych, na których zabudowano ETCS	km	-	389,9	1 020	1 770	2 700	Raport z wykonania Programu

* W roku 2030 uwzględniono wartość wskaźnika planowaną do osiągnięcia w 2032 r., która dotyczy wybranych projektów.

Cel 3 – Poprawa jakości w przewozach pasażerskich i towarowych

Efekty:

- zapewnienie dostępu do transportu kolejowego osobom o ograniczonej możliwości poruszania się, z uwzględnieniem uregulowań wskazanych w *rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się²⁰⁾*,
- wzrost liczby miast wojewódzkich połączonych liniami kolejowymi zmodernizowanymi co najmniej do średniej prędkości kursowania pociągów pasażerskich 100 km/h,
- wzrost liczby pasażerów przewiezionych na liniach kolejowych zarządzanych przez PLK SA (globalnie dla następujących kategorii przewozów: wojewódzkie, międzywojewódzkie, międzynarodowe, ekspresowe),
- wzrost masy przewiezionych towarów,
- wzrost prędkości kursowania pociągów towarowych na sieci kolejowej zarządzanej przez PLK SA,
- wzrost prędkości kursowania pociągów towarowych na terenie aglomeracji śląskiej,
- wzrost udziału kolejowych przewozów intermodalnych w towarowych przewozach kolejowych ogółem.

Tabela 7. Wskaźniki realizacji Celu 3

Lp.	Wskaźnik	Jednostka miary	Stan na 31.12.2015 r.	Stan na 31.12.2017 r.	Stan na 31.12.2023 r.	Stan na 31.12.2026 r.	Stan na 31.12.2030 r.*	Źródło danych
1	Średnia prędkość kursowania pociągów towarowych na sieci kolejowej PLK SA	km/h	-	30	30	35	40	Raport z wykonania Programu
2	Liczba ośrodków wojewódzkich połączonych liniami kolejowymi zmodernizowanymi co najmniej do średniej prędkości kursowania pociągów pasażerskich 100 km/h	liczba	8/18	8/18	14/18	16/18	18/18	Sprawozdawczość PLK SA

* W roku 2030 uwzględniono wartość wskaźnika planowaną do osiągnięcia w 2032 r., która dotyczy wybranych projektów.

²⁰⁾ Dz. Urz. UE L 356 z 12.12.2014, str. 110, z późn. zm.

Zarówno wskaźniki realizacji celu głównego, jak i celów szczegółowych stanowią integralny element systemu nadzoru nad realizacją *Programu*. Wartości wskaźników osiągnane w poszczególnych latach obowiązywania *KPK* będą ujmowane w sprawozdawczości prowadzonej przez realizatora *Programu* na potrzeby ministra właściwego do spraw transportu, a także Rady Ministrów.

Wpływ inwestycji kolejowych na gospodarkę – wnioski z diagnozy

Inwestowanie w infrastrukturę kolejową polega nie tylko na wydatkowaniu środków publicznych przeznaczonych na poprawę jej stanu technicznego. Transfer środków finansowych jest tylko jednym z elementów kolejowych inwestycji infrastrukturalnych. Proces ten wiąże się również z generowaniem poważnych korzyści dodatkowych zarówno w sferze społecznej, jak i w wymiarze czysto fiskalnym. Co prawda, w Polsce brakuje kompleksowych badań precyzujących wpływ inwestycji w infrastrukturę kolejową na rozwój gospodarki narodowej, lecz badania tego typu są prowadzone na poziomie europejskim. Określają one zarówno związek transportu kolejowego z rynkiem pracy, poziomem produkcji gospodarczej, jak i ze stanem finansów publicznych Państwa²¹⁾. Z przeprowadzonych na poziomie europejskim analiz wynika, że każde miejsce pracy utworzone w transporcie kolejowym generuje więcej niż jedno miejsce pracy w sektorze usług powiązanych z koleją (usługi budownictwa kolejowego, produkcja urządzeń wykorzystywanych w transporcie kolejowym, księgowość i usługi finansowe, badania handlowe i marketingowe oraz inne). Polski sektor kolejowy, rozumiany jako ogół przedsiębiorstw świadczących na terenie Rzeczypospolitej Polskiej usługi tylko w obszarze zarządzania infrastrukturą kolejową i wykonywania przewozów transportem kolejowym, zatrudnia ponad 90 tys. pracowników. Oznacza to, że transport kolejowy wyłącznie w Polsce daje pracę kolejnym 100 tys. pracowników. Tym samym, z usług związanych z transportem kolejowym utrzymuje się ponad 1,1% wszystkich zatrudnionych w Polsce. Co więcej, każdy z nich ponosi wydatki umożliwiające stworzenie kolejnych miejsc pracy w innych sektorach gospodarki. Podstawowym źródłem finansowania tych wydatków są wynagrodzenia wygenerowane w transporcie kolejowym. Należy podkreślić, że miejsca pracy utworzone w sektorze kolejowym należą do szczególnie cennych dla gospodarki. Obejmują m.in. zatrudnienie w produkcji przemysłowej, czyli sektorze gospodarki, którego rozwój jest szczególnie pożądany przez obywateli większości państw europejskich zagrożonych utratą pracy na rzecz rynków azjatyckich. Przemysł tworzy stabilne miejsca pracy, wymaga wykształcenia odpowiednich kadr w sferze produkcji, wzornictwa i projektowania oraz zapewnienia dostępu do niezbędnego zaplecza technicznego, integrując tym samym naukę i biznes.

Prowadzone badania umożliwiły również określenie wartości efektu mnożnikowego wynikającego z ponoszenia wydatków na finansowanie kolejowych inwestycji infrastrukturalnych. W skali europejskiej przyjęto go na poziomie 0,75, co w odniesieniu do Polski oznacza, że planowane do zainwestowania w infrastrukturę kolejową środki w latach 2014–2023 w ramach *KPK* na poziomie 75 mld zł wygenerują efekty dodatkowe i pośrednie w gospodarce narodowej o wartości ponad 56 mld zł. Suma tych wartości (tj. planowanych wydatków inwestycyjnych oraz możliwych do osiągnięcia korzyści dodatkowych) stanowi około 2% polskiego PKB. Podobnie planowane do zainwestowania w infrastrukturę kolejową środki w latach 2021–2029 z perspektywą do 2032 r. na poziomie 80 mld zł wygenerują efekty dodatkowe i pośrednie w gospodarce narodowej o wartości ponad 60 mld zł, co przełoży się na ponad 2% polskiego PKB.

Transport kolejowy cechuje niższy koszt transportu w przeliczeniu na pasażera lub jednostkę ładunku, jak i niższa emisja gazów cieplarnianych, w porównaniu do transportu drogowego. Niższa jest również emisja hałasu, mniejsza zajętość terenu oraz zdecydowanie mniejsza liczba wypadków komunikacyjnych. Inwestycje w infrastrukturę kolejową przyczyniają się również do zmniejszenia kongestii na drogach dzięki przejęciu części pasażerów i ładunków. Wzrost liczby użytkowników kolei jest odnotowywany od 2015 r., co zbiegło się z zakończeniem inwestycji z perspektywy finansowej 2007–2013. Przynosi to wymierną korzyść dla społeczeństwa w postaci redukcji efektów zewnętrznych transportu takich jak zanieczyszczenie powietrza, emisja gazów cieplarnianych, hałas i wypadki.

²¹⁾ CER, *The Economic Footprint of Railway Transport in Europe*, Brussels, October 2014.

Przeprowadzone symulacje przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych kształtowania się ruchu pasażerskiego z wykorzystaniem Zintegrowanego Modelu Ruchu (dalej: ZMR) wykazały, że realizacja projektów ujętych w *KPK* przyniesie pozytywne efekty ekonomiczne, w tym korzyści bezpośrednio odczuwalne przez użytkowników transportu. Zgodnie z analizami średnia prędkość kolei w wyniku realizacji *Programu*, w porównaniu do wariantu bezinwestycyjnego, powinna wzrosnąć. Przełoży się to na oszczędności czasu dotychczasowych użytkowników kolei, pasażerów przesiadających się, oraz użytkowników transportu drogowego, którzy będą mogli korzystać z mniej zatłoczonych dróg. Pozwoli to na przejęcie pasażerów z transportu drogowego. Zakłada się, że rezygnacja z podróży samochodem i dzięki temu przyśpieszenie pozostałego ruchu na drogach przełoży się na oszczędności w kosztach eksploatacji pojazdów (przy założeniu, że cały ruch zdejmowany jest z dróg w terenie niegórzystym o nowej nawierzchni i odbywa się pojazdami spalinowymi).

Symulacja z wykorzystaniem ZMR wskazuje także na korzyści z realizacji *KPK* w zakresie kosztów zmiany klimatu, zanieczyszczenia dolnych warstw atmosfery i hałasu, jak również oszczędności z tytułu zmniejszenia liczby wypadków.

Mając na uwadze, że przeciętna żywotność infrastruktury kolejowej wynosi 40 lat, zakłada się również, że po zakończeniu realizacji inwestycji, w kolejnych latach wraz z rozwojem gospodarczym, mobilność pasażerów i korzyści z dobrej infrastruktury powinny rosnąć.

Natomiast całkowite korzyści z *KPK* powinny być jeszcze wyższe, z uwagi na to, że symulacja z wykorzystaniem ZMR nie uwzględnia m.in. oszczędności czasu w ruchu towarowym, zmian ruchu pojazdów ciężkich, autobusów dalekobieżnych, ruchu w obrębie aglomeracji i wewnątrz gmin. W szczególności zdecydowanie powinna poprawić się dostępność transportowa głównych aglomeracji, a czasy dojazdu do nich z terenu Polski, ulec znaczącemu skróceniu.

9. System realizacji *Programu*

9.1. Realizator *Programu*

Realizatorem i wykonawcą *Programu* jest PLK SA.

Infrastruktura kolejowa zarządzana przez PLK SA stanowi około 96% długości eksploatowanych linii kolejowych w Polsce, w tym infrastrukturę o kluczowym znaczeniu dla gospodarki narodowej.

PLK SA jest organizacyjnie i technicznie przygotowana do podjęcia *KPK* i jego zrealizowania, w tym do użycia na jego wykonanie przewidywanych środków finansowych, co zobowiązuje Spółkę do:

- realizacji inwestycji finansowanych z udziałem środków publicznych przez wykonywanie w stosunku do nich funkcji inwestora bezpośredniego, z jednoczesnym nadzorowaniem i rozliczaniem inwestycji, których wykonawcy będą wyłaniani zgodnie z przepisami prawa;
- zapewnienia dla wykonania *Programu*:
 - realizacji zadań w planowanym terminie i zakresie rzeczowym,
 - uzyskania efektu ostatecznego, uzasadniającego poniesione nakłady i wydatki rzeczowe oraz wywołane procesem inwestycyjnym ograniczenia użytkowania,
 - prawidłowego wykorzystania i utrzymania obiektów podczas eksploatacji po zakończeniu realizacji inwestycji z zachowaniem zasad trwałości projektu;
- prowadzenia inwestycji przy spełnieniu wymagań obowiązujących norm budowlanych i warunków technicznych, technicznych specyfikacji interoperacyjności (TSI) oraz przepisów branżowych, co znajdzie potwierdzenie w odpowiedniej dokumentacji poszczególnych zadań; spełnione również będą wymagania określone uzyskanymi warunkami i pozwoleniami, w tym w zakresie sposobów ograniczenia negatywnego oddziaływania na środowisko i tworzenia

dla powstałych obiektów warunków do korzystania z nich przez osoby o ograniczonych możliwościach poruszania się;

- zapewnienia technicznych i organizacyjnych warunków umożliwiających bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego ze szczególnym uwzględnieniem odcinków linii kolejowych objętych robotami budowlanymi;
- realizacji inwestycji z poszanowaniem środowiska;
- utrzymania zmodernizowanej w ramach *Programu* infrastruktury zgodnie z zasadami przyjętymi w PLK SA.

KPK został sporządzony zgodnie z wymogami obowiązującego prawa oraz z zachowaniem odpowiedniej przejrzystości i należytej staranności, niezbędnej przy realizacji wieloletnich programów finansowanych ze środków publicznych.

9.2. Nadzór nad realizacją *Programu*

Minister właściwy do spraw transportu jest obowiązany do egzekwowania ustaleń *KPK* w odniesieniu do realizatora *Programu* – PLK SA.

Na podstawie ustawowych wymogów określonych dla programów rozwoju²²⁾, w *KPK* zdefiniowane zostały podstawowe założenia systemu realizacji jego postanowień, które obejmują:

- zasady zarządzania i kontroli,
- monitorowanie,
- sprawozdawczość.

KPK jest elementem systemu realizacji *SRT2030*. Wyodrębnione w *Programie* priorytety inwestycyjne oraz realizowane na jego podstawie projekty przyczyniają się do osiągnięcia celów określonych w *SRT2030*. Na podstawie tych założeń oraz dla zachowania spójności dokumentu strategicznego z operacyjno-wdrożeniowym, do systemu wskaźników realizacji celów *KPK* zostały włączone wskaźniki realizacji celów strategicznych *SRT2030*. Zwiększy to również przejrzystość procesu monitorowania.

Monitorowanie realizacji *KPK* przez ministra właściwego do spraw transportu będzie dotyczyć stopnia osiągnięcia przez realizatora celów wyznaczonych w *Programie*.

Zasady monitorowania i sprawozdawczości *KPK* w perspektywie finansowej 2021–2027 są kontynuowane na podstawie dobrych praktyk z poprzedniej perspektywy.

Instrumentami wykorzystywanymi w monitoringu są:

- raporty okresowe i roczne z wykonania *SPR*,
- raport końcowy z wykonania *Programu*,
- systemy informatyczne monitorowania wewnętrznego i zewnętrznego.

Raporty roczne po zatwierdzeniu przez Zarząd PLK SA, są przekazywane do końca marca każdego kolejnego roku do ministra właściwego do spraw transportu.

Zarówno raporty bieżące, jak również raporty okresowe, wynikające m.in. z zasad kontroli i nadzoru w odniesieniu do projektów ujętych w *KPK*, są przekazywane przez PLK SA do ministra właściwego do spraw transportu. Zawierają one tabelaryczne zestawienia i część opisową, w których są ujęte informacje o realizacji w zakresie rzeczowym i finansowym poszczególnych zadań, odchyleniach od docelowych wielkości programowanych w *KPK*, powodach wystąpienia odchylenia, zidentyfikowanych zagrożeniach i ryzykach, podjętych działaniach je eliminujących. Informacje dotyczące poszczególnych

²²⁾ Art. 17 ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju.

zadań są w raportach odpowiednio agregowane z rozróżnieniem grup i rodzajów zadań, źródeł ich finansowania itd. Raporty te są wykorzystywane w nadzorowaniu i kontrolowaniu bieżącego przebiegu realizacji *Programu*.

Raporty roczne i raport końcowy przekazywane przez realizatora *Programu* ministrowi właściwemu do spraw transportu powinny zawierać:

- wykonanie finansowe i rzeczowe,
- ocenę stopnia realizacji wskaźników określonych w rozdziale 8,
- identyfikację pojawiających się ryzyk,
- wskazanie mechanizmów i sposobów eliminowania ryzyk.

Zgodnie z zaleceniami Najwyższej Izby Kontroli z kontroli realizacji *WPIK* w raportach rocznych z *KPK* będą również wskazane informacje dotyczące:

- kwot, jakie były planowane do poniesienia na poszczególne zadania w planowanym terminie realizacji oraz kwot rzeczywiście poniesionych na te zadania od początku ich realizacji,
- kwot niewykorzystanych z budżetu środków europejskich w podziale na poszczególne inwestycje,
- wpływów zmian harmonogramów wydatków w stosunku do planu na osiągnięcie celów *Programu*, tj. wskaźniki rzeczowe oraz wskaźniki jakościowe *Programu*.

Monitorowanie postępu realizacji poszczególnych projektów będzie prowadzone przez PLK SA zgodnie z obowiązującą w Spółce metodyką zarządzania projektami.

Minister właściwy do spraw transportu, zgodnie z art. 38c ust. 6 *ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym*, składa Radzie Ministrów sprawozdanie z wykonania *SPR* za poprzedni rok w terminie do końca maja każdego kolejnego roku.

10. Przedsięwzięcia zgłoszone przez PLK SA do KPO

10.1. Podstawy KPO

KPO jest planem rozwojowym, opracowanym w celu przeciwdziałania skutkom ekonomicznym pandemii COVID-19. Planowany horyzont czasowy realizacji zamierzeń dokumentu zamyka się wraz z końcem czerwca 2026 r.

KPO został przyjęty w dniu 30 kwietnia 2021 r. przez Radę Ministrów na podstawie *rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/241 z dnia 12 lutego 2021 r. ustanawiającego Instrument na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności*²³⁾ (dalej: *rozporządzenie nr 2021/241*) oraz wytycznych KE. Następnie *KPO* został zaakceptowany przez KE w dniu 1 czerwca 2022 r. oraz przez Radę UE w dniu 17 czerwca 2022 r.

Z uwagi na fakt, że *KPO* został określony jako podstawa wsparcia i wzmocnienia gospodarek krajów europejskich w związku z pandemią COVID-19, w *KPO* zostały wskazane następujące komponenty, tzw. filary wsparcia:

- odporność i konkurencyjność gospodarki,
- transformacja cyfrowa,
- efektywność, jakość i dostępność systemu ochrony zdrowia,

²³⁾ Dz. Urz. UE L 57 z 18.02.2021, str. 17, z późn. zm.

- zielona energia i zmniejszenie energochłonności,
- zielona, inteligentna mobilność.

Przedsięwzięcia PLK SA przewidziane do *KPO* będą realizowane w ramach celu szczegółowego E.2. *Zwiększenie dostępności transportowej, bezpieczeństwa i cyfrowych rozwiązań, reformy E2.1. Zwiększenie konkurencyjności sektora kolejowego*, której celem jest zwiększenie roli sektora kolejowego w systemie transportowym – inwestycja E2.1.1. *Linie kolejowe*.

Przedsięwzięcia przewidziane do *KPO* będą realizowane również w ramach reformy E2.2. *Zwiększenie bezpieczeństwa transportu*, której celem jest wprowadzenie rozwiązań minimalizujących wpływ transportu na otoczenie społeczne, poprawiających bezpieczeństwo w ruchu drogowym, kolejowym oraz innych rodzajach transportu, w tym zastosowanie rozwiązań w organizacji ruchu – inwestycja E2.2.2. *Cyfryzacja transportu*.

Zgodnie z *KPO* inwestycje są oceniane pod kątem realizacji markerów klimatycznych. Największe markery klimatyczne (100%) posiadają prace inwestycyjne na liniach zelektryfikowanych bądź elektryfikowanych oraz interwencje na liniach nieelektryfikowanych, o ile posiadają one plan elektryfikacji w perspektywie najbliższych lat od realizacji *KPO*. Kwestia ta stanowiła więc istotny element selekcji zadań przewidzianych do finansowania w ramach *KPO*.

10.2. Metoda wyboru przedsięwzięć oraz konsultacje i uzgodnienia

Kształtowanie listy inwestycji przewidzianych do finansowania w ramach *KPO* rozpoczęło się w połowie 2020 r. W procesie wyboru inwestycji kierowano się głównymi wymogami określonymi przez KE w zaleceniach szczegółowych dla poszczególnych państw członkowskich (Country Specific Recommendations – CSR), które corocznie przyjmuje Rada UE, tj.: wkład w rozwój gospodarczy, tworzenie nowych miejsc pracy, wpływ na klimat i cyfryzację (zgodnie z *rozporządzeniem nr 2021/241* – 37% środków w ramach *KPO* musi być przeznaczonych na działania proklimatyczne, a 20% na działania cyfryzacyjne).

Z uwagi na krótki horyzont czasowy (wszystkie przedsięwzięcia muszą zostać zakończone do końca czerwca 2026 r.), istotnym elementem oceny była również gotowość inwestycji do realizacji. Pod uwagę wzięto także dostępność innych źródeł finansowania i zasad obowiązujących w tych źródłach (m.in. Polityka Spójności, CEF 2).

Konsultacje społeczne były prowadzone w pierwszej połowie 2021 r. Do udziału w konsultacjach zaproszono podmioty publiczne, samorządy terytorialne, przedsiębiorców, przedstawicieli środowisk akademickich i opiniotwórczych oraz społeczeństwa. W tym celu, m.in. z uwagi na ograniczenia spowodowane pandemią COVID-19, wykorzystano różne działania i narzędzia komunikacji.

Równolegle konsultacje społeczne przeprowadziła PLK SA, w ramach przygotowania dokumentu strategicznego *Zamierzenia inwestycyjne PLK SA*.

Po przeprowadzonych analizach oraz konsultacjach społecznych przedsięwzięcia w zakresie kolejnictwa, w związku z potrzebą ich oceny i różnicowania pod względem celu interwencji, zostały podzielone na następujące grupy:

1. Inwestycje liniowe i stacje kolejowe

Analiza inwestycji liniowych oraz inwestycji dotyczących modernizacji stacji kolejowych objęła przedsięwzięcia zidentyfikowane jako będące na zaawansowanym etapie przygotowania, tj. gwarantującym możliwość zrealizowania w terminie kwalifikowalności wydatków. Wśród wybranych inwestycji postawiono też na takie, które będą stanowić uzupełnienie do inwestycji

realizowanych w ramach *KPK*, dając efekt synergii. Innym istotnym kryterium był wybór inwestycji obejmujących elektryfikację linii kolejowych – zgodnie z tzw. markerami klasyfikacyjnymi inwestycji. Priorytet uzyskały inwestycje realizowane na sieci bazowej i kompleksowej TEN-T. Natomiast wypełnienie markera klimatycznego zostanie osiągnięte przez elektryfikację linii kolejowych.

2. Digitalizacja

Grupa przedsięwzięć digitalizacyjnych obejmuje działania na rzecz instalacji nowoczesnych, komputerowych systemów sterowania oraz systemów zdalnego sterowania. Inwestycje przyczynią się zatem do zwiększenia niezawodności warstwy sterowania ruchem kolejowym, a także poprawy bezpieczeństwa. Systemy starszej generacji zostaną zastąpione, co obniży koszty eksploatacji i utrzymania.

3. Systemy Dynamicznej Informacji Pasażerskiej (SDIP)

Przedsięwzięcia w ramach tej grupy inwestycji obejmują wyposażanie stacji kolejowych w system dynamicznej informacji pasażerskiej wskazujący rzeczywisty czas odjazdu pociągów, z uwzględnieniem potrzeb osób niedowidzących, osób o ograniczonej sprawności ruchowej, osób z ograniczeniem słuchu oraz obcokrajowców. Inwestycje w tym zakresie przewidują montaż m.in. elektronicznych wyświetlaczy na terenie wybranych stacji kolejowych lub przystanków kolejowych, co będzie stanowić działanie komplementarne do przedsięwzięć prowadzonych w ramach perspektywy 2014–2020. Zakłada się, że SDIP będzie systemem jednolitej konstrukcji na sieci kolejowej.

4. Inwestycje przejazdowe

Systemy przejazdowe stanowią podstawowy element bezpieczeństwa zarówno ruchu kolejowego, jak i drogowego, przez sygnalizację zbliżania się pojazdu szynowego do przejazdu kolejowo-drogowego i wstrzymywanie ruchu drogowego. Modernizacja i budowa systemów przejazdowych jest i była realizowana zarówno w ramach dużych projektów modernizacyjnych, jak i mniejszych zadań, prowadzonych w ramach perspektyw finansowych 2007–2013 i 2014–2020. Efektem realizowanych inwestycji będzie zdecydowany wzrost bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych oraz eliminacja ograniczeń prędkości, jak również wymiana urządzeń starszych typów, co przełoży się na unowocześnienie i zmniejszenie liczby usterek.

5. Wąskie gardła

W ramach prac rozwojowych zdefiniowano listę tzw. wąskich gardeł na sieci kolejowej. Jako wąskie gardła należy traktować przede wszystkim odcinki linii kolejowych o zaniżonej zdolności przepustowej, które uniemożliwiają konstruowanie i realizację oferty przewozowej w zakładanej wielkości i kształcie, co skutkuje niedostosowaniem oferty pasażerskiej do potrzeb społeczności lokalnej, a w transporcie towarowym – wydłużenie czasu dostaw ładunków. Co istotne, zagadnienie wąskich gardeł występuje także na liniach kolejowych poddanych we wcześniejszych latach pracom inwestycyjnym finansowanym ze środków unijnych i krajowych. Wynika to jednak z faktu istotnych zmian w wielkości ruchu pociągów względem ówczesnych prognoz. Istnienie wąskich gardeł objawia się, pomimo dobrego i bardzo dobrego stanu technicznego infrastruktury, w braku odpowiedniej liczby torów kolejowych, stacji kolejowych i mijanek, co skutecznie ogranicza możliwości przewozowe.

W wyniku przeprowadzonych prac analitycznych wyselekcjonowano listę przedsięwzięć *KPO* stanowiącą załącznik 5 do *KPK*. Lista inwestycji *KPO*, w tym nazwy oraz szacunkowe wartości inwestycji, ma jedynie charakter informacyjny, w związku z tym, że *KPO* jest planem rozwojowym, o którym mowa w art. 5 pkt 7aa *ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju*, w ramach którego są realizowane inwestycje wybrane zgodnie z procedurami określonymi dla tego planu. Zmiany listy realizowanych inwestycji w ramach *KPO* stanowiącej załącznik 5 do *KPK* lub wysokości środków na

poszczególne inwestycje w wyniku zmian *KPO*, nie powodują konieczności aktualizacji *KPK*. Procedury związane z wyborem i realizacją inwestycji oraz ich rozliczeniem są prowadzone w oparciu o *KPO* przez odpowiednie jednostki, którym obowiązki te zostały powierzone.

10.3. Finansowanie inwestycji *KPO*

Przedsięwzięcia *KPO* są finansowane w ramach środków unijnego Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności (*Recovery and Resilience Facility* – dalej: *RRF*) alokowanych na inwestycje ujęte w *KPO*.

PLK SA będzie zaciągała zobowiązania w ramach realizowanych przedsięwzięć ujętych w *KPO* do wysokości środków wynikających z zawartych umów o objęcie tych przedsięwzięć wsparciem w ramach *KPO*. Na podstawie art. 20 ust. 1 *rozporządzenia nr 2021/241* wydana została decyzja wykonawcza Rady UE w sprawie zatwierdzenia oceny planu odbudowy i zwiększania odporności Polski, w której przedstawiono szczegółowe regulacje dotyczące realizacji kamieni milowych i wskaźników określonych w *KPO* zatwierdzonych do realizacji na szczeblu rządowym.

W świetle obowiązujących przepisów²⁴⁾, finansowanie inwestycji w ramach *KPO* zapewnione zostanie przez Polski Fundusz Rozwoju S.A. do wysokości środków alokowanych na określone inwestycje w *KPO* z Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności, na podstawie odpowiednich porozumień zawartych między ministrem właściwym do spraw rozwoju regionalnego i ministrem właściwym do spraw transportu, a w dalszej kolejności – między ministrem właściwym do spraw transportu i Centrum Unijnych Projektów Transportowych.

Zgodnie z umową podpisaną z Polskim Funduszem Rozwoju S.A. prefinansuje on inwestycje, które kwalifikują się do docelowego finansowania z *RRF*. Oznacza to, że w przypadku niezrealizowania terminowego danej inwestycji i odpowiedniej utraty kwalifikowalności wydatki niekwalifikowane zostaną sfinansowane w ramach środków będących w dyspozycji ministra właściwego do spraw transportu – w ramach uzgodnionych limitów *KPK*. Utrata kwalifikowalności danej inwestycji oznacza konieczność odpowiedniego zwrotu finansowania na rzecz Polskiego Funduszu Rozwoju S.A.

Należy zauważyć, że podatek VAT stanowi wydatek niekwalifikowalny ze środków Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności, zatem jego koszt nie będzie finansowany z tych środków w inwestycjach ujętych w *KPO*. Jednakże realizacja inwestycji w ramach *KPO* nie powinna wpłynąć na zaburzenie płynności finansowej PLK SA z tytułu płatności podatku VAT. Spółka zwyczajowo wykorzystuje mechanizmy finansowe pozwalające na regulowanie płatności związanych z podatkiem VAT. PLK SA jest czynnym podatnikiem podatku VAT i ma prawo do obniżenia kwoty podatku należnego o kwotę podatku naliczonego, tym samym posiada również możliwość uzyskania zwrotu podatku, gdy kwota podatku naliczonego przewyższa kwotę podatku należnego w podsumowaniu danego okresu.

10.4. Wskaźniki do osiągnięcia w ramach *KPO*

Do katalogu inwestycji PLK SA zgłoszonych do *KPO* bezpośrednio zastosowanie znajdują kamienie milowe i wskaźniki przewidziane do osiągnięcia w ramach *KPO*, które zostały wskazane w załączniku do wniosku dotyczącego decyzji wykonawczej Rady UE w sprawie zatwierdzenia oceny planu odbudowy i zwiększania odporności Polski. Są to zarówno wskaźniki rzeczowe (długość przebudowanych linii kolejowych, w tym umożliwiających ruch z prędkością powyżej 160 km/h,

²⁴⁾ W szczególności ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju, zmienionej m.in. przez art. 108 ustawy z dnia 28 kwietnia 2022 r. o zasadach realizacji zadań finansowanych ze środków europejskich w perspektywie finansowej 2021–2027 (Dz. U. poz. 1079).

długość linii kolejowych, na których zabudowano ETCS), jak i wskaźniki efektywnościowe, które pozwalają na zwiększenie oferty przewozowej.

Realizacja przez PLK SA kamieni milowych i wskaźników w zakładanych terminach stanowi warunek wypłat środków RRF w ramach Komponentu E. Zielona, inteligentna mobilność.

11. Procedura zatwierdzenia i aktualizacji *Programu*

Zgodnie z art. 38c ust. 1 *ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym*, *Program* oraz jego aktualizacje (zmiany) zatwierdzane są przez Radę Ministrów w drodze uchwały.

Zgodnie z art. 38c ust. 8 *ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym* Rada Ministrów, przez przyjęcie sprawozdania z wykonania *SPR*, wyraża zgodę na aktualizację *Programu* w zakresie wskazanym w sprawozdaniu, z zastrzeżeniem że aktualizacja ta nie może zwiększyć łącznego limitu wydatków z budżetu państwa na realizację *Programu*.

Przesunięcie zadań między załącznikami (kategoriami projektów) nie wymaga zmiany *Programu*.

Zadania z listy rezerwowej mogą zostać przesunięte na listę podstawową w przypadku pojawienia się wolnych środków finansowych umożliwiających realizację zadania w ramach limitu środków finansowych *Programu* (np. uzyskania oszczędności przetargowych, niższego niż zakładano wydatkowania środków na zadania). Zmiany te nie powodują konieczności aktualizacji *Programu*.

W przypadku pozytywnego rozstrzygnięcia i uzyskania dofinansowania w kolejnych konkursach CEF 2 całkowita wartość *KPK* może wzrosnąć jedynie o wysokość pozyskanych środków europejskich. Natomiast limit zaangażowanych środków budżetu państwa pozostaje niezmienny, a współfinansowanie krajowe projektów jest zabezpieczane ze środków dostępnych w ramach *KPK*. W przypadku braku odpowiedniej puli środków budżetu państwa w pozycji „rezerwa” niezbędne kwoty są przesuwane z innych projektów realizowanych w ramach *Programu*.

Zmiany wartości zadań ujętych w *KPK* oraz wydatków wskazanych w *SPR* nie powodują konieczności aktualizacji *KPK* pod warunkiem, że łączne limity wydatków ze wszystkich źródeł, zarówno roczne, jak i całkowite, określone w tabeli 3 zostają zachowane.

Uszczegółowienie i zmiany list projektów zbiorczych, tzw. „grupowych” w *SPR*, nie stanowi podstawy do zmiany *KPK*. Wynika to np. z konkursowego charakteru projektów, gdzie na etapie zatwierdzania *KPK* nie można określić pełnej listy tych zadań.

Wprowadzenie zmian do *Programu* następuje z inicjatywy ministra właściwego do spraw transportu lub PLK SA za pośrednictwem ministra właściwego do spraw transportu. We wniosku PLK SA kierowanym do ministra właściwego do spraw transportu wskazuje się zakres zmiany wraz z uzasadnieniem.

Inwestycje na liniach kolejowych o znaczeniu obronnym są realizowane zgodnie z *Programem obronnym*. Lista tzw. zadań obronnych wynika z *Programu obronnego*. Prezentacja w *KPK* wysokości środków budżetu państwa przeznaczonych na realizację tych zadań ma jedynie charakter informacyjny. Zmiany wysokości środków na zadania obronne lub listy realizowanych inwestycji w wyniku aktualizacji *Programu obronnego* nie powodują konieczności aktualizacji *KPK*.

Wskazane powyżej zmiany *KPK*, niewymagające akceptacji Rady Ministrów, będą uwzględnione również w *SPR*, zgodnie z art. 38c ust. 4 i 5 *ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym*.

Załącznik 1. Lista projektów podstawowych i rezerwowych CEF i POIiŚ

Lp.	Nr KPK	Nazwa zadania	Lista	Szacunkowa wartość projektu [tys. zł]	Uwagi
1	2	3	4	5	6
1	1.001	Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa – Gdynia – obszar LCS Ciechanów	podstawowa	68 742,7*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
2	1.002	Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa – Gdynia – obszar LCS Gdańsk, LCS Gdynia	podstawowa	36 633,1*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
3	1.003	Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa – Gdynia – obszar LCS Ilawa, LCS Malbork	podstawowa	396 570,4*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
4	1.004	Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa – Gdynia w zakresie warstwy nadrzędnej LCS, ERTMS/ETCS/ GSM-R, DSAT oraz zasilania układu trakcyjnego - Faza I	podstawowa	164 542,4*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
5	1.005	Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa – Gdynia – obszar LCS Działdowo	podstawowa	65 591,9*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
6	1.006	Prace przygotowawcze dla modernizacji linii kolejowej E 65 – Południe, odcinek Grodzisk Mazowiecki – Kraków/Katowice – Zebrzydowice/Zwardoń – granica państwa – Faza II	podstawowa	3 854,8*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
7	1.007	Modernizacja linii kolejowej E 59 na odcinku Wrocław – Poznań, etap II, odcinek Wrocław – granica województwa dolnośląskiego	podstawowa	142 335,9*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
8	1.008	Modernizacja linii kolejowej E 59 na odcinku Wrocław – Poznań, etap III, odcinek Czempin – Poznań - Faza I	podstawowa	15 708,1*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
9	1.009	Modernizacja linii kolejowej E 20 na odcinku Warszawa – Poznań – pozostałe roboty, odcinek Sochaczew – Swarzędz – PRACE PRZYGOTOWAWCZE	podstawowa	22 530,8*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
10	1.010	Modernizacja linii kolejowej E 20/C-E 20 na odcinku Siedlce – Terespol, etap II	podstawowa	86 008,0*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
11	1.011	Modernizacja linii kolejowej E 30, odcinek Zabrze – Katowice – Kraków etap IIa	podstawowa	74 196,8*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
12	1.012	Modernizacja linii kolejowej E 30, etap II, odcinek Bielawa Dolna – Horka: budowa mostu przez Nysę Łużycką oraz elektryfikacja	podstawowa	13 685,5*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
13	1.013	Modernizacja linii kolejowej E 30, etap II. Wdrożenie ERTMS/ETCS i ERTMS/GSM-R w Polsce na odcinku Legnica – Wrocław – Opole	podstawowa	58 476,7*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
14	1.014	Modernizacja linii kolejowej E 30, etap II. Pilotażowe wdrożenie ERTMS/ETCS i ERTMS/GSM-R w Polsce na odcinku Legnica – Węgliniec – Bielawa Dolna	podstawowa	15 903,4*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
15	1.015	Modernizacja linii kolejowej nr 8, odcinek Warszawa Okęcie – Radom (LOT: A, B, F) FAZA I	podstawowa	59 423,1*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
16	1.016	Modernizacja linii kolejowej nr 8, odcinek Warszawa Okęcie – Radom – PRACE PRZYGOTOWAWCZE	podstawowa	393,7*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
17	1.017	Budowa połączenia kolejowego MPL "Kraków – Balice" z Krakowem, odcinek Kraków Główny – Mydlniki – Balice	podstawowa	41 303,3*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
18	1.018	Modernizacja linii kolejowej E 75 Rail Baltica Warszawa – Białystok – granica z Litwą, etap I, odcinek Warszawa Rembertów – Zielonka – Tuszcz (Sadowne) Faza I	podstawowa	341 166,3*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
19	1.019	Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, Lot A – odcinek Warszawa Zachodnia – Miedniewice (Skjerniewice) - Faza I	podstawowa	95 853,9*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
20	1.020	Udrożnienie Łódzkiego Węzła Kolejowego (TEN-T), etap I, odcinek Łódź Widzew – Łódź Fabryczna	podstawowa	204 194,3*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
21	1.021	Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, Lot C – pozostałe roboty – Faza I	podstawowa	87 285,3*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
22	1.022	Budowa infrastruktury systemu GSM-R zgodnie z NPW ERTMS na linii kolejowej E 20/C-E 20 korytarz F na odcinku Kunowice – Terespol	podstawowa	48 264,4*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
23	1.023	Analiza kierunków rozwoju sieci kolejowej w Polsce z uwzględnieniem ograniczeń w węzłach kolejowych	podstawowa	2 942,8*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
24	1.024	Modernizacja linii kolejowej E 30/C-E 30, odcinek Kraków-Rzeszów, etap III – Faza I	podstawowa	423 912,7*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
25	1.025	Studium wykonalności dokumentacja przedprojektowa dla „Modernizacji linii kolejowej E65/C-E65 na odcinku Grodzisk Mazowiecki – Kraków/Katowice – Zwardoń/Zebrzydowice – granica państwa, stacje kolejowe: Czechowice Dziedzice, Zebrzydowice, Zwardoń”	podstawowa	483,1*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
26	1.026	Zintegrowany System Transportu Zbiorowego w aglomeracji krakowskiej	podstawowa	1 354,3*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
27	1.027	Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowej nr 18 Kutno – Pila na odcinku Toruń – Bydgoszcz	podstawowa	6 564,4*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
28	1.028	Budowa infrastruktury systemu GSM-R na liniach kolejowych zgodnych z harmonogramem NPW ERTMS, FAZA I – PRACE PRZYGOTOWAWCZE	podstawowa	22 272,3*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
29	1.029	Przebudowa kompleksu dworcowego Gliwice	podstawowa	17 571,7*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
30	1.030	Poprawa bezpieczeństwa i likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych na przejazdach kolejowych – etap I	podstawowa	45 938,0*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
31	1.031	Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowej nr 132 na odcinku Błotnica Strzelecka – Opole Groszowice	podstawowa	23 106,4*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
32	1.032	Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowej nr 1 na odcinku Kuluszki – Częstochowa	podstawowa	868,1*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
33	1.033	Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowej nr 61 i 700 na odcinku Częstochowa – Fosowskie	podstawowa	28 923,2*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
34	1.034	Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowej nr 353 na odcinku Inowrocław – Jabłonowo Pomorskie (z wyłączeniem odcinka Toruń Główny – Toruń Wschodni)	podstawowa	10 249,7*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
35	1.035	Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowych nr 1, 133, 160, 186 na odcinku Zawiercie – Dąbrowa Górnicza Żąbkowice – Jaworzno Szczakowa	podstawowa	27 159,4*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
36	1.036	Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowej nr 143 na odcinku Kalety – Kluczbork	podstawowa	22 469,9*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
37	1.037	Poprawa bezpieczeństwa poprzez zabudowę nowych rozjazdów kolejowych o podwyższonym standardzie konstrukcyjnym	podstawowa	44 308,3*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
38	1.038	Modernizacja linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk na odcinku Otwock – Lublin, Prace Przygotowawcze (dokumentacja projektowa i materiały przetargowe)	podstawowa	30 750,9*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
39	1.039	Dokumentacja projektowa na modernizację linii kolejowej E30 na odcinku Kraków Główny Towarowy – Rudzice wraz z dobudową torów linii aglomeracyjnej na odcinku Kraków Główny – Kraków Płaszów – Kraków Bieżanów	podstawowa	3 025,7*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
40	1.040	Modernizacja linii E75 na odcinku Sadowne – Białystok wraz z robotami pozostałymi na odcinku Warszawa Rembertów – Sadowne – Prace Przygotowawcze (dokumentacja projektowa i materiały przetargowe)	podstawowa	4 077,7*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
41	1.041	Studium wykonalności dla budowy linii kolejowej w tunelu od stacji Łódź Fabryczna do linii nr 15	podstawowa	1 731,0*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013

Załącznik 1. Lista projektów podstawowych i rezerwowych CEF i POIiŚ

Lp.	Nr KPK	Nazwa zadania	Lista	Szacunkowa wartość projektu [tys. zł]	Uwagi
1	2	3	4	5	6
42	1.042	Poprawa infrastruktury kolejowego dostępu do portu Gdańsk – PRACE PRZYGOTOWAWCZE	podstawowa	1 029,6*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
43	1.043	Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowych nr 140 i 158 na odcinku Rybnik – Chatupki	podstawowa	83 383,9*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
44	1.044	Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowej nr 272 na odcinku Kluczbork – Ostrzeszów	podstawowa	32 785,1*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
45	1.045	Poprawa bezpieczeństwa i likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych na przejazdach kolejowych – etap II	podstawowa	42 526,2*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
46	1.046	Dokumentacja przedprojektowa dla elektryfikacji linii nr 278 (E30) na odcinku Węgliniec – Zgorzelec	podstawowa	470,1*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
47	1.047	Dokumentacja przedprojektowa dla modernizacji linii kolejowej nr 202 na odcinku Gdynia Chylonia – Słupsk	podstawowa	788,7*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
48	1.048	Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni – PRACE PRZYGOTOWAWCZE	podstawowa	808,6*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
49	1.049	Poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu – PRACE PRZYGOTOWAWCZE	podstawowa	693,3*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
50	1.050	Modernizacja linii obwodowej w Warszawie (odc. Warszawa Gołębki / Warszawa Zachodnia – Warszawa Gdańska) – PRACE PRZYGOTOWAWCZE	podstawowa	3 804,7*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
51	1.051	Modernizacja linii kolejowej E 20 na odcinku Siedlce – Terespol, etap III – PRACE PRZYGOTOWAWCZE	podstawowa	1 257,2*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
52	1.052	Przygotowanie dokumentacji środowiskowej dla wybranych projektów infrastrukturalnych perspektywy finansowej 2014-2020	podstawowa	868,9*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
53	1.053	Prace na wybranych liniach kolejowych w perspektywie UE 2014-2020 – PRACE PRZYGOTOWAWCZE	podstawowa	18 385,1*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
54	1.054	Przebudowa budynku dworca kolejowego Szczecin Główny wraz z infrastrukturą torową – peronową	podstawowa	1 369,3*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
55	1.055	Budowa Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego w Bydgoszczy Etap I	podstawowa	1 237,1*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
56	1.056	Poprawa jakości i niezawodności usług kolejowych poprzez centralizację lub automatyzację urządzeń sūk	podstawowa	61 172,1*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
57	1.057	Poprawa jakości i niezawodności usług kolejowych poprzez zakup sprzętu wykorzystywanego do diagnostyki stanu taboru i linii kolejowych	podstawowa	64 335,9*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
58	1.149	Modernizacja linii kolejowej nr 8, budowa łącznicy do lotniska Okęcie (od przystanku osobowego Służewiec do stacji MPL Okęcie)	podstawowa	8 805,5*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
59	1.150	Budowa łącznicy kolejowej Kraków Zabłocie - Kraków Krzemionki - prace przygotowawcze	podstawowa	432,4*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
60	1.151	Projekt poprawy dostępu kolejowego do Portu Gdańsk (most + dwutorowa linia kolejowa) - Faza I	podstawowa	122 922,8*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
61	1.058	Zabudowa ERTMS/ETCS na liniach sieci bazowej TEN-T	podstawowa	1 077 250,4	Projekt finansowany w ramach CEF
62	1.059	Budowa infrastruktury systemu ERTMS/GSM-R na liniach kolejowych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w ramach NPW ERTMS	podstawowa	2 606 152,9	projekt fazowany do perspektywy 2021-2027 projekt częściowo w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
63	1.060	Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto	podstawowa	440 849,3	projekt fazowany do perspektywy 2021-2027 projekt w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
64	1.062	Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni	podstawowa	2 087 047,9	Projekt finansowany w ramach CEF
65	1.063	Poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu	podstawowa	1 669 929,4	Projekt finansowany w ramach CEF
66	1.064	Poprawa infrastruktury kolejowego dostępu do portu Gdańsk	podstawowa	1 229 410,8	Projekt finansowany w ramach CEF
67	1.065	Projekt, dostawa i instalacja elementów prezentacji dynamicznej informacji pasażerskiej oraz systemu monitoringu wizyjnego wraz z infrastrukturą techniczną na dworcach, stacjach i przystankach kolejowych	podstawowa	256 318,0	projekt częściowo w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
68	1.066-01	Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami – Etap I - część przejazdowa	podstawowa	284 442,0	projekt częściowo w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
69	1.066-02	Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami – Etap IIa - część wiaduktowa	podstawowa	59 011,3	projekt etapowany do perspektywy 2021-2027 projekt częściowo w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
70	1.066-03	Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami - Etap III	podstawowa	328 072,6	projekt etapowany do perspektywy 2021-2027 projekt częściowo w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
71	1.067	Poprawa stanu technicznego obiektów inżynierskich	podstawowa	428 738,2	projekt częściowo w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
72	1.068	Poprawa stanu technicznego infrastruktury obsługi podróźnych (w tym dostosowanie do wymagań TSI PRM)	podstawowa	458 952,3	projekt częściowo w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
73	1.070	Poprawa bezpieczeństwa ruchu kolejowego poprzez zakup specjalistycznego sprzętu technicznego	podstawowa	240 556,4	projekt częściowo w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
74	1.147	Poprawa bezpieczeństwa poprzez zabudowę nowych rozjazdów kolejowych o podwyższonym standardzie konstrukcyjnym – etap II	podstawowa	212 563,4	projekt częściowo w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
75	1.071	Modernizacja linii kolejowej E 59 na odcinku Wrocław – Poznań, etap III, odcinek Czempin – Poznań – Faza II	podstawowa	319 479,2	Projekt fazowany z perspektywy 2007-2013
76	1.072	Modernizacja linii kolejowej E 30/C-E 30, odcinek Kraków – Rzeszów, etap III – Faza II	podstawowa	587 646,0	Projekt fazowany z perspektywy 2007-2013
77	1.073	Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa – Gdynia w zakresie warstwy nadrzędnej LCS, ERTMS/ETCS/ GSM-R, DSAT oraz zasilania układu trakcyjnego – Faza II	podstawowa	224 008,8	Projekt fazowany z perspektywy 2007-2013

Załącznik 1. Lista projektów podstawowych i rezerwowych CEF i POIiŚ

Lp.	Nr KPK	Nazwa zadania	Lista	Szacunkowa wartość projektu [tys. zł]	Uwagi
1	2	3	4	5	6
78	1.074	Modernizacja linii kolejowej nr 8, odcinek Warszawa Okęcie – Radom (LOT: A, B, F) Faza II	podstawowa	1 014 905,7	Projekt fazowany z perspektywy 2007-2013
79	1.075	Modernizacja linii kolejowej E 30, odcinek Zabrze – Katowice – Kraków, etap IIb	podstawowa	1 869 824,3	Projekt w części przeniesiony do realizacji w perspektywie 2014-2020 Projekt finansowany w ramach CEF projekt częściowo w obszarze Inwestycji Towarzyszącej CPK
80	1.076	Projekt poprawy dostępu kolejowego do Portu Gdańsk (most + dwutorowa linia kolejowa) – Faza II	podstawowa	223 793,7	Projekt fazowany z perspektywy 2007-2013
81	1.077	Budowa łącznicy kolejowej Kraków Zabłocie – Kraków Krzemionki	podstawowa	308 736,5	Projekt w części przeniesiony do realizacji w perspektywie 2014-2020
82	1.078	Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, Lot A – odcinek Warszawa Zachodnia – Miedniewice (Skiermiewice), Faza II	podstawowa	121 832,7	Projekt fazowany z perspektywy 2007-2013 projekt częściowo w obszarze Inwestycji Towarzyszącej CPK
83	1.079	Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, Lot C – pozostałe roboty, Faza II	podstawowa	209 664,1	Projekt fazowany z perspektywy 2007-2013
84	1.080	Modernizacja linii kolejowej E 75 Rail Baltica Warszawa – Białystok – granica z Litwą, etap I, odcinek Warszawa Rembertów – Zielonka – Tłuszcz (Sadowne) Faza II	podstawowa	519 215,4	Projekt fazowany z perspektywy 2007-2013 projekt w obszarze Inwestycji Towarzyszącej CPK
85	1.083	Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska, etap I: linia E 65 na odc. Będzin – Katowice – Tychy – Czechowice Dziedzice – Zembrzydowice – prace przygotowawcze	podstawowa	39 912,0	Projekt finansowany w ramach CEF projekt częściowo w obszarze Inwestycji Towarzyszącej CPK
86	1.084	Prace na linii kolejowej E 30 na odcinku Kędzierzyn Koźle – Opole Zachodnie	podstawowa	879 924,2	Projekt finansowany w ramach CEF projekt częściowo w obszarze Inwestycji Towarzyszącej CPK
87	1.086	Prace na linii kolejowej E 59 na odcinku Poznań Główny – Szczecin Dąbie	podstawowa	2 925 389,6	Projekt finansowany w ramach CEF projekt w obszarze Inwestycji Towarzyszącej CPK
88	1.087	Prace na linii kolejowej nr 8, odcinek Warka – Radom (Lot: C, D, E)	podstawowa	710 487,4	projekt fazowany do perspektywy 2021-2027 projekt w obszarze Inwestycji Towarzyszącej CPK
89	1.088-01	Prace na linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk na odcinku Warszawa – Otwock – Dęblin – Lublin, etap I	podstawowa	3 660 462,1	projekt w obszarze Inwestycji Towarzyszącej CPK
90	1.088-02	Prace na linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk na odcinku Warszawa – Otwock – Dęblin – Lublin, etap IIa	podstawowa	545 827,9	projekt etapowany do perspektywy 2021-2027 projekt w obszarze Inwestycji Towarzyszącej CPK
91	1.089	Prace na linii kolejowej E 59 na odcinku Wrocław – Poznań, etap IV, odcinek granica województwa dolnośląskiego – Czempiń	podstawowa	1 386 994,8	Projekt finansowany w ramach CEF
92	1.061	Prace na linii E 75 na odcinku Sadowne – Czyżew wraz z robotami pozostałymi na odcinku Warszawa Rembertów – Sadowne	podstawowa	1 082 510,1	Projekt finansowany w ramach CEF projekt w obszarze Inwestycji Towarzyszącej CPK
93	1.090	Prace na linii E 75 na odcinku Czyżew – Białystok	podstawowa	4 440 999,2	Projekt finansowany w ramach CEF projekt w obszarze Inwestycji Towarzyszącej CPK
94	1.091	Prace na linii kolejowej nr 93 na odcinku Trzebinia – Oświęcim – Czechowice Dziedzice	podstawowa	992 248,7	projekt częściowo w obszarze Inwestycji Towarzyszącej CPK
95	1.092	Prace na liniach kolejowych nr: 132, 147, 161, 180, 188, 654, 657 na odcinkach Gliwice - Bytom, Chorzów Stary - Mysłowice oraz Dorota - Mysłowice Brzezinka	podstawowa	420 298,5	
96	1.093	Prace na linii średnicowej w Warszawie na odcinku Warszawa Wschodnia – Warszawa Zachodnia, etap I	podstawowa	2 499 305,5	projekt etapowany do perspektywy 2021-2027 projekt w obszarze Inwestycji Towarzyszącej CPK
97	1.094	Prace na linii kolejowej E 30 na odcinku Kraków Główny Towarowy – Rudzice wraz z dobudową torów linii aglomeracyjnej	podstawowa	1 257 427,3	Projekt finansowany w ramach CEF projekt w obszarze Inwestycji Towarzyszącej CPK
98	1.095	Prace na linii kolejowej C-E 65 na odc. Chorzów Batory – Tamowskie Góry – Karsznice – Inowrocław – Bydgoszcz – Maksymilianowo, etap I	podstawowa	3 052 421,6	projekt fazowany do perspektywy 2021-2027 projekt częściowo w obszarze Inwestycji Towarzyszącej CPK
99	1.096	Prace na linii kolejowej nr 146 na odcinku Wyczerpy – Chorzew Siemkowice	podstawowa	209 950,5	
100	1.097	Udrożnienie Łódzkiego Węzła Kolejowego (TEN-T), etap II, odcinek Łódź Fabryczna – Łódź Kaliska/Łódź Zabieniec	podstawowa	1 904 102,8	projekt fazowany do perspektywy 2021-2027
101	1.098	Prace na liniach kolejowych nr 140, 148, 157, 159, 173, 689, 691 na odcinku Chybie – Żory – Rybnik – Nędza / Turze	podstawowa	400 780,7	
102	1.099	Poprawa przepustowości linii kolejowej E 20 na odcinku Warszawa – Kutno, etap I: Prace na linii kolejowej nr 3 na odc. Warszawa – granica LCS Łowicz	podstawowa	129 699,3	
103	1.100	Prace na linii kolejowej nr 202 na odcinku Gdynia Chylonia – Słupsk	podstawowa	424 332,5	projekt fazowany do perspektywy 2021-2027 projekt w obszarze Inwestycji Towarzyszącej CPK
104	1.101	Prace na linii kolejowej nr 1 na odcinku Częstochowa – Zawiercie	podstawowa	392 514,4	
105	1.102	Prace na linii kolejowej nr 289 na odcinku Legnica – Rudna Gwizdanów	podstawowa	188 537,0	
106	1.103	Poprawa przepustowości linii kolejowej E 20 na odcinku Warszawa – Mińsk Mazowiecki, etap I	podstawowa	180 693,8	projekt w obszarze Inwestycji Towarzyszącej CPK
107	1.104	Prace na linii obwodowej w Warszawie (odc. Warszawa Gołębki / Warszawa Zachodnia – Warszawa Gdańska)	podstawowa	248 245,6	Projekt finansowany w ramach CEF
108	1.105	Prace na liniach kolejowych nr 14, 811 na odcinku Łódź Kaliska – Zduńska Wola – Ostrów Wlkp., etap I: Łódź Kaliska – Zduńska Wola	podstawowa	385 004,3	Projekt finansowany w ramach CEF
109	1.106	Prace na linii kolejowej E 20 na odcinku Warszawa – Poznań – pozostałe roboty, odcinek Sochaczew – Swarzędz	podstawowa	2 296 888,0	Projekt finansowany w ramach CEF projekt w obszarze Inwestycji Towarzyszącej CPK
110	1.108	Prace na linii kolejowej Warszawa Włochy – Grodzisk Mazowiecki (linia nr 447)	podstawowa	300 023,8	Projekt finansowany w ramach CEF

Załącznik 1. Lista projektów podstawowych i rezerwowych CEF i POIiŚ

Lp.	Nr KPK	Nazwa zadania	Lista	Szacunkowa wartość projektu [tys. zł]	Uwagi
1	2	3	4	5	6
111	1.109	Infrastrukturalne projekty aglomeracyjne finansowane z Funduszu Spójności	podstawowa	1 610 088,1	projekt fazowany do perspektywy 2021-2027
112	1.110	Poprawa bezpieczeństwa na Centralnej Magistrali Kolejowej poprzez likwidację przejazdów w poziomie szyn w km 127 i 147 oraz budowę skrzyżowań dwupoziomowych	podstawowa	16 723,1	Projekt finansowany w ramach CEF projekt w obszarze Inwestycji Towarzyszącej CPK
113	1.111	Prace na liniach kolejowych nr 153, 199, 681, 682, 872 na odcinku Toszek Północ – Rudziniec Gliwicki – Stare Koźle	podstawowa	274 966,6	
114	1.119	Prace na linii kolejowej nr 38 na odcinku Elk – Giżycko wraz z elektryfikacją	podstawowa	850 768,6	projekt fazowany do perspektywy 2021-2027
115	1.120	Elektryfikacja linii kolejowych nr 274, 278 na odcinku Węgliniec – Zgorzelec	podstawowa	79 310,9	Projekt finansowany w ramach CEF
116	1.122	Prace na linii kolejowej nr 8 na odcinku Skarżysko Kamienna – Kielce – Kozłów	podstawowa	35 593,6	projekt częściowo w obszarze Inwestycji Towarzyszącej CPK
117	1.123	Prace na linii kolejowej E 20 na odcinku Siedlce – Terespol, etap III – LCS Terespol	podstawowa	754 201,2	Projekt finansowany w ramach CEF projekt w obszarze Inwestycji Towarzyszącej CPK
118	1.136	Prace na liniach kolejowych nr 97, 98, 99 na odcinku Skawina – Sucha Beskidzka – Chabówka – Zakopane	podstawowa	1 490 014,1	projekt częściowo w obszarze Inwestycji Towarzyszącej CPK
119	1.144	Prace na linii kolejowej E-75 na odcinku Białystok – Suwałki – Trakiszki (granica państwa), etap I odcinek Białystok – Elk, faza I	podstawowa	794 257,8	Projekt finansowany w ramach CEF projekt w obszarze Inwestycji Towarzyszącej CPK
120	1.148	Budowa nowej linii kolejowej Podłęże – Szczyrzyc – Tymbark/Mszana Dolna oraz modernizacja istniejącej linii kolejowej nr 104 Chabówka – Nowy Sącz – Etap II	podstawowa	89 800,8	Obecnie z uwagi na dostępną alokację dla projektu przypisana jest niepełna kwota do realizacji całego zakresu prac projekt w obszarze Inwestycji Towarzyszącej CPK
121	1.152	Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska, etap I: linia E 65 na odc. Będzin – Katowice – Tychy – Czechowice Dziedzice – Zembrzydowice, LOT C odcinek Most Wisła – Czechowice Dziedzice – Zabrzeg	podstawowa	1 605 388,3	Projekt finansowany w ramach CEF projekt w obszarze Inwestycji Towarzyszącej CPK
122	1.153	Prace na linii kolejowej E-59 na odcinku Wronki – Słonice	podstawowa	1 704 568,8	Projekt uzyskał dofinansowanie w naborze CEF Blending 2017 projekt w obszarze Inwestycji Towarzyszącej CPK
123	1.156	Prace przygotowawcze dla wybranych projektów - w sieci TEN-T	podstawowa	135 881,9	Projekt przeniesiony z Zał. 4 Lista projektów krajowych objętych KPK do 2023 roku, projekt częściowo w obszarze Inwestycji Towarzyszącej CPK
124	1.157	Prace na linii kolejowej E 75 na odcinku Białystok – Suwałki – Trakiszki (granica państwa), etap II odcinek Elk - Trakiszki (granica państwa) – dokumentacja projektowa	podstawowa	95 393,5	Projekt finansowany w ramach CEF projekt w obszarze Inwestycji Towarzyszącej CPK
125	1.112	Rezerwa FS	podstawowa	0,0	
126	1.167	Prace na linii kolejowej C-E 30 na odcinku Opole Groszowice-Jelcz-Wrocław Brochów – dokumentacja projektowa	podstawowa	24 978,2	Projekt finansowany w ramach CEF projekt częściowo w obszarze Inwestycji Towarzyszącej CPK
127	1.168	Dostosowanie stacji Krzyż do parametrów sieci bazowej TEN-T – dokumentacja projektowa	podstawowa	4 874,5	Projekt finansowany w ramach CEF projekt częściowo w obszarze Inwestycji Towarzyszącej CPK
128	1.169	Modernizacja linii kolejowej E30 na odcinku Rzeszów – Medyka (granica państwa) – dokumentacja przedprojektowa	podstawowa	10 400,7	Projekt finansowany w ramach CEF
129	1.170	Prace na linii kolejowej E 59 na odcinku Kędzierzyn Koźle – Chalupki – dokumentacja projektowa	podstawowa	33 605,1	Projekt finansowany w ramach CEF
130	1.171	Modernizacja linii kolejowej nr 35 na odcinku Ostrolęka – Chorzele - Etap II	podstawowa	110 808,8	
131	1.159	Prace przygotowawcze dla wybranych projektów - poza siecią TEN-T	rezerwowa	0,0	Projekt przeniesiony z Zał. 4 Lista projektów krajowych objętych KPK do 2023 roku
132	1.069	Wzmocnienie zasilania trakcyjnego	rezerwowa	0,0	
133	1.114	Prace na linii kolejowej C-E 20 na odcinku Łowicz Główny – Skierniewice	rezerwowa	107 800,0	
134	1.130	Prace na linii kolejowej nr 18 na odcinku Kutno – Toruń Główny	rezerwowa	230 400,0	projekt częściowo w obszarze Inwestycji Towarzyszącej CPK
135	1.133	Prace na linii kolejowej nr 358 na odcinku Czerwieńsk – Gubin (granica państwa)	rezerwowa	197 000,0	
136	1.138	Prace na liniach kolejowych nr 281, 766 na odcinku Oleśnica / Lukanów – Krotoszyn – Jarocin –	rezerwowa	400 000,0	
137	1.140	Budowa nowej linii kolejowej w relacji Modlin – Płock	rezerwowa	1 800 000,0	
138	1.141	Prace na liniach kolejowych nr 61, 567 na odcinku Kielce – Żeliszewice	rezerwowa	200 000,0	projekt częściowo w obszarze Inwestycji Towarzyszącej CPK
139	1.160	Prace na linii kolejowej E 20 na odcinku Siedlce – Terespol, etap III – pozostałe roboty	rezerwowa	195 780,0	projekt w obszarze Inwestycji Towarzyszącej CPK
RAZEM POIiŚ 2007 – 2013			podstawowa	3 207 451,2	
RAZEM FS 2014 – 2020			podstawowa	57 455 007,4	
			rezerwowa	3 130 980,0	
RAZEM FS 2021 – 2027			rezerwowa	0,0	

* Wartość projektu obejmuje wartość nakładów realizowanych po roku 2015 oraz refundacje wydatków z lat wcześniejszych, dokonane po roku 2015.

** Lista uwzględnia projekty, które będą gotowe do aplikowania w dwóch pierwszych konkursach CEF 2 (2021-2027).

Projekty (lub projekty w ramach zadań zbiorczych), które będą uznane za potencjalnie niesfunkcjonujące

Projekt niesfunkcjonujący - projekt, o którym mowa w rozdz. 7. Wytocznych dotyczących zamknięcia programów operacyjnych przyjętych do celów pomocy z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Morskiego, Rybackiego i Akwakultury (2014–2020)

Załącznik 2. Lista projektów podstawowych i rezerwowych PO PW

Lp.	Nr KPK	Nazwa zadania	Lista	Szacunkowa wartość projektu [tys. zł]	Uwagi
1	2	3	4	5	6
1	2.001	Prace na liniach kolejowych nr 68, 565 na odcinku Lublin – Stalowa Wola Rozwadów wraz z elektryfikacją	podstawowa	444 409,9	projekt w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
2	2.002	Prace na liniach kolejowych nr 25, 74, 78 na odcinku Stalowa Wola – Tarnobrzeg/Sandomierz – Ocice/Padew (prace przygotowawcze)	podstawowa	23 815,3	projekt częściowo w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
3	2.003	Prace na linii kolejowej nr 32 na odcinku Białystok – Bielsk Podlaski (Lewki)	podstawowa	66 700,0	projekt w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
4	2.004	Prace na linii kolejowej nr 25 na odcinku Skarżysko Kamienna – Sandomierz	podstawowa	635 983,8	projekt częściowo w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
5	2.005	Prace na linii kolejowej nr 31 na odcinku gr. województwa – Czeremcha – Hajnówka	podstawowa	185 603,4	projekt w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
6	2.006	Prace na linii kolejowej nr 52 Lewki – Hajnówka	podstawowa	96 044,6	projekt w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
7	2.007	Prace na linii kolejowej nr 216 na odcinku Działdowo – Olsztyn	podstawowa	783 749,6	projekt w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
8	2.008	Prace na linii kolejowej nr 219 na odcinku Szczytno – Elk	podstawowa	341 655,8	
9	2.010	Prace na linii kolejowej nr 68 na odcinku Stalowa Wola Rozwadów – Przeworsk (prace przygotowawcze)	podstawowa	4 831,5	projekt częściowo w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
10	2.009	Rezerwa PO PW	podstawowa	6 290,8	
11	2.014	Prace na linii kolejowej nr 68 na odcinku Stalowa Wola Rozwadów – Przeworsk (roboty budowlane)	rezerwowa	341 240,6	projekt częściowo w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
12	2.015	Prace na liniach kolejowych nr 25, 74, 78 na odcinku Stalowa Wola – Tarnobrzeg/Sandomierz – Ocice/Padew (roboty budowlane)	rezerwowa	850 000,0	projekt częściowo w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
13	2.012	Prace na linii kolejowej nr 25 na odcinku Końskie – Skarżysko Kamienna	rezerwowa	185 000,0	projekt w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
14	2.013	Prace na linii kolejowej nr 30 na odcinku Parczew – Łuków	rezerwowa	202 000,0	projekt częściowo w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
RAZEM PO PW 2014 – 2020			podstawowa	2 589 084,6	
			rezerwowa	1 578 240,6	

Projekty (lub projekty w ramach zadań zbiorczych), które będą uznane za potencjalnie niesfunkcjonujące

Załącznik 3. Lista projektów RPO

Lp.	Nr KPK	Województwo	Nazwa zadania	Lista	Szacunkowa wartość projektu [tys. zł]
1	2	3	4	5	6
1	3.001	Kujawsko-pomorskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 207 Toruń Wschodni – Malbork na odcinku Toruń Wschodni – Grudziądz - etap I obejmujący odcinek Chelmża - Grudziądz	podstawowa	3 540,9*
2	3.002	Lubelskie	Budowa toru dojazdowego od stacji Świdnik do terminalu Portu Lotniczego Lublin S.A. w Świdniku wraz z infrastrukturą towarzyszącą	podstawowa	338,3*
3	3.003	Lubelskie	Modernizacja linii kolejowej nr 30 Łuków - Lublin Północny na odcinku Lubartów - Lublin Północny	podstawowa	6 136,0*
4	3.004	Lubelskie	Przebudowa układu komunikacyjnego wraz z modernizacją wiaduktu kolejowego i przejścia podziemnego w obrębie dworca kolejowego Lublin	podstawowa	6 803,7*
5	3.005	Pomorskie	Rewitalizacja i modernizacja tzw. „Kościerskiego korytarza kolejowego” odcinka Kościerzyna – Gdynia linii kolejowej nr 201	podstawowa	40 895,4*
6	3.006	Pomorskie	Rewitalizacja i modernizacja tzw. "Helskiego korytarza kolejowego" – linii kolejowej nr 213 Reda – Hel	podstawowa	14 547,9*
7	3.007	Pomorskie	Dokumentacja przygotowawcza dla II Etapu rewitalizacji i modernizacji Korytarza Kościerskiego wraz z modernizacją urządzeń srk oraz elektryfikacją odc. linii kolejowych nr 201, 214, 229 i linii PKM	podstawowa	226,6*
8	3.008	Warmińsko-mazurskie	Rewitalizacja i modernizacja linii kolejowych Olsztyn – Szczytno – Szymany jako kolejowe połączenie modernizowanego lotniska w Szymanach z Olsztynem – etap I	podstawowa	2 299,4*
9	3.009	Warmińsko-mazurskie	Rewitalizacja i modernizacja linii kolejowych Olsztyn – Szczytno – Szymany (odcinek Olsztyn – Szczytno – linia kolejowa nr 219 i odcinek Szymany – Szczytno – linia kolejowa nr 35) jako kolejne połączenie modernizowanego lotniska w Szymanach z Olsztynem – etap II	podstawowa	13 889,9*
10	3.010	Wielkopolskie	Modernizacja linii kolejowej nr 357 Sulechów – Luboń na terenie województwa wielkopolskiego, mającej duże znaczenie w obsłudze połączeń małych miejscowości z aglomeracją poznańską, na odcinku Poznań Wschód – Golańcz - Etap I A	podstawowa	5 119,2*
11	3.011	Wielkopolskie	Modernizacja linii kolejowej nr 357 Sulechów – Luboń na terenie województwa wielkopolskiego, mającej duże znaczenie w obsłudze połączeń małych miejscowości z aglomeracją poznańską, na odcinku Wolsztyn – Luboń – Etap II	podstawowa	923,9*
12	3.012	Dolnośląskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 274 na odcinku Jelenia Góra – Zgorzelec wraz z łącznicą kolejową linia nr 778 Etap I	podstawowa	162,4
13	3.013	Dolnośląskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 292 Jelcz Miłoszyce – Wrocław Softysowice w celu przywrócenia przewozów pasażerskich we WrOF	podstawowa	95 995,3
14	3.014	Dolnośląskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 137 na odcinku Legnica – Dzierżoniów	podstawowa	1 065,2
15	3.015	Dolnośląskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 309 na odcinku Kłodzko Nowe – Polanica Zdr.	rezerwowa	33 000,0
16	3.016	Dolnośląskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 286 Wałbrzych – Jedlina Zdrój – Gluszyca – Nowa Ruda – Kłodzko	rezerwowa	179 100,0
17	3.017	Dolnośląskie	Rewitalizacja linii nr 322 Kłodzko Nowe – Stronie Śląskie	rezerwowa	94 200,0
18	3.018	Dolnośląskie	Rewitalizacja linii nr 316 Chojnow – Rokietki	rezerwowa	20 300,0
19	3.019	Dolnośląskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 285 na odcinku Wrocław Gł. – Świdnica Przedmieście wraz z linią nr 771 Świdnica Przedmieście – Świdnica Miasto	podstawowa	218 669,7
20	3.020	Dolnośląskie	Przebudowa linii kolejowej nr 285 na odcinku Świdnica Kraszowice – Jedlina Zdrój	podstawowa	129 980,4
21	3.021	Dolnośląskie	Dostosowanie linii kolejowej nr 273 do obsługi przewozów pasażerskich we WrOF poprzez modernizację przystanku kolejowego Wrocław Muchobór	podstawowa	18 305,0
22	3.022	Dolnośląskie	Dostosowanie linii kolejowej nr 274 do obsługi przewozów pasażerskich we WrOF poprzez budowę przystanku kolejowego Mokronos Górny	podstawowa	3 813,2
23	3.023	Dolnośląskie	Dostosowanie linii kolejowej nr 276 do obsługi przewozów pasażerskich we WrOF poprzez budowę przystanku kolejowego Włocławek	podstawowa	8 883,4
24	3.024	Dolnośląskie	Budowa przystanków kolejowych w ciągu linii kolejowej Wrocław – Jelenia Góra nr 274 i 311 /Kolei Aglomeracyjnej	podstawowa	18 329,9
25	3.025	Kujawsko-pomorskie	Prace na linii kolejowej nr 208 na odcinku Grudziądz – Tuchola – granica województwa	podstawowa	1 214,2
26	3.026	Kujawsko-pomorskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 207 na odcinku Toruń Wschodni – Chelmża	podstawowa	162 565,9
27	3.027	Kujawsko-pomorskie	Rewitalizacja linii kolejowych nr 208 i 33 na odcinku Grudziądz – Brodnica	podstawowa	1 179,3
28	3.029	Kujawsko-pomorskie	Poprawa stanu infrastruktury do obsługi pasażerów	podstawowa	580,5
29	3.028	Kujawsko-pomorskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 207 na odcinku Grudziądz – granica województwa	podstawowa	4 330,0
30	3.030	Kujawsko-pomorskie	Rewitalizacja kolejowego ciągu komunikacyjnego linii kolejowej 356 na odcinku granica województwa - Kcynia wraz z budową mijanki na odcinku Kcynia - Nakło nad Notecią linii kolejowej nr 281	podstawowa	2 685,0
31	3.032	Lubelskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 30 na odcinku Lubartów – Parczew	podstawowa	99 405,8
32	3.033	Lubelskie	Odbudowa łącznicy w Rejowcu między liniami 7 i 69	rezerwowa	18 000,0
33	3.034	Lubelskie	Modernizacja linii kolejowej nr 69 Rejowiec – Hrebennie	rezerwowa	332 000,0
34	3.035	Lubelskie	Odbudowa łącznicy w Zawadzie między liniami 69 i 72	rezerwowa	31 000,0
35	3.036	Lubelskie	Modernizacja linii kolejowej nr 72 Zamość – Hrubieszów Miasto (na odc. Zawada – Zamość)	rezerwowa	26 000,0
36	3.037	Lubuskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 203 na odcinku Krzyż – Gorzów Wielkopolski	podstawowa	6 806,0
37	3.038	Lubuskie	Modernizacja linii kolejowej nr 358 Zbąszynek – Gubin na odcinku Zbąszynek – Czerwieńsk – II etap	podstawowa	162 927,6
38	3.039	Lubuskie	Rewitalizacja linii kolejowych nr 14 na odcinku Żagań – Żary – Forst oraz nr 275 na odcinku granica województwa – Żagań	rezerwowa	205 000,0
39	3.040	Łódzkie	Budowa zintegrowanych węzłów multimodalnych wraz z budową i przebudową przystanków kolejowych na terenie województwa łódzkiego	podstawowa	94 718,1
40	3.041	Łódzkie	Dokończenie budowy wiaduktu wschodniego na stacji Łódź Kaliska**	rezerwowa	0,0
41	3.042	Łódzkie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 16 Łódź Widzew – Kutno na odcinku Zgierz – Ozorków	podstawowa	168 011,1
42	3.043	Łódzkie	Modernizacja odcinka linii kolejowej nr 25 Tomaszów Mazowiecki – Opatów wraz z elektryfikacją	rezerwowa	0,0
43	3.044	Małopolskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 117 odc. Kalwaria Zebrzydowska Lanckorona – Wadowice – granica województwa – etap I	podstawowa	133 678,7
44	3.045	Małopolskie	Rozbudowa infrastruktury do obsługi Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej	rezerwowa	50 000,0
45	3.046	Małopolskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 96 odc. Stróże – Muszyna	rezerwowa	200 000,0
46	3.047	Małopolskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 97 Sucha Beskidzka – granica województwa	rezerwowa	44 000,0
47	3.048	Małopolskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 108 odc. Stróże – granica województwa	rezerwowa	92 000,0
48	3.049	Mazowieckie	Budowa odcinka linii kolejowej od stacji Modlin do Mazowieckiego Portu Lotniczego (MPL) Warszawa/Modlin oraz budowa stacji kolejowej Mazowiecki Port Lotniczy (MPL) Warszawa/Modlin	podstawowa	788,6
49	3.050	Mazowieckie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 33 Kutno – Płock	podstawowa	648,7
50	3.051	Mazowieckie	Modernizacja linii kolejowej nr 35 na odcinku Ostrołęka – Chorzele	podstawowa	248 012,8
51	3.052	Mazowieckie	Prace na linii kolejowej nr 28 Wieliszew – Żegrze	podstawowa	46 855,8
52	3.053	Mazowieckie	Prace na linii kolejowej nr 29 odcinek Mostówka – Ostrołęka	rezerwowa	148 000,0
53	3.054	Mazowieckie	Prace na linii kolejowej nr 36 odcinek Ostrołęka – Śniadowo	rezerwowa	48 000,0
54	3.055	Opolskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 287 Nysa – Opole	podstawowa	126 958,5
55	3.056	Opolskie	Rewitalizacja linii kolejowych nr 301 i nr 293 na odcinku Opole – Kluczbork	podstawowa	4 571,3
56	3.057	Opolskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 288 Nysa – Brzeg	podstawowa	4 408,0
57	3.058	Podkarpackie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 106 na odcinku Boguchwała – Czudec	podstawowa	43 191,7
58	3.059	Podkarpackie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 108 na odcinku Jasto – Nowy Zagórz	podstawowa	19 319,6
59	3.060	Podkarpackie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 25 na odcinku Padew – Mielec – Dębica	podstawowa	352 191,0
60	3.061	Podkarpackie	Budowa łącznicy kolejowej Jedlicze – Szepietów	podstawowa	2 644,0
61	3.066	Podkarpackie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 79 Padew – Wola Baranowska w ramach prac przy rozbudowie terminala LHS w Woli Baranowskiej ***	rezerwowa	0,0
62	3.064	Podkarpackie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 107 Nowy Zagórz – Łupków	podstawowa	3 981,5
63	3.062	Podkarpackie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 108 na odcinku Jasto – granica województwa	rezerwowa	61 100,0
64	3.063	Podkarpackie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 618 Jasto Towarowa – Sobniów	rezerwowa	12 000,0

Załącznik 3. Lista projektów RPO

Lp.	Nr KPK	Województwo	Nazwa zadania	Lista	Szacunkowa wartość projektu [tys. zł]
1	2	3	4	5	6
65	3.065	Podkarpackie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 101 Munina – Hrebenne na odcinku Munina – granica województwa	rezerwowa	214 000,0
66	3.067	Podlaskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 59 na odcinku granica państwa – Chryzanów (S)	podstawowa	78 896,5
67	3.068	Podlaskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 57 na odcinku Kuźnica Białostocka – Gieniusze (S)	podstawowa	226 657,2
68	3.069	Podlaskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 923 na odcinku Bułatowo Wschód – Bułatowo (S)	podstawowa	7 015,2
69	3.070	Podlaskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 36 na odcinku Łapy – Śniadowo – gr. województwa	podstawowa	119,5
70	3.071	Podlaskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 49 na odcinku Śniadowo – Łomża	podstawowa	4 841,1
71	3.072	Podlaskie	Prace na linii nr 32 odc. Lewki – Czeremcha	rezerwowa	0,0
72	3.073	Pomorskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 405 odcinek granica województwa – Słupsk – Ustka	podstawowa	173 398,0
73	3.074	Pomorskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 207 odcinek granica województwa – Malbork	podstawowa	258 038,2
74	3.075	Pomorskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 229 odcinek Lębork – Łeba	podstawowa	443,0
75	3.076	Pomorskie	Utworzenie transportowych węzłów integrujących wraz ze ścieżkami pieszo-rowerowymi i rozwojem sieci publicznego transportu zbiorowego na terenie Chojnicko-Człuchowskiego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego	podstawowa	15 596,4
76	3.077	Pomorskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 211 odcinek Lipusz- Kościerzyna i linii kolejowej nr 212 odcinek Lipusz - Bytów	podstawowa	1 047,4
77	3.078	Pomorskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 229 na odcinku Kartuzy - Sierakowice wraz z ewentualną elektryfikacją	podstawowa	4 828,3
78	3.095	Pomorskie	Rewitalizacja i elektryfikacja linii kolejowej nr 229 na odcinku Lębork – Nowa Wieś Lęborska	podstawowa	347,4
79	3.096	Pomorskie	Włączenie północnych dzielnic Miasta Gdyni i Gminy Kosakowo w system kolei aglomeracyjnej na obszarze pomorskiej Metropolii	podstawowa	1 948,7
80	3.097	Pomorskie	Poprawa przepustowości na linii nr 213 Reda – Hel	podstawowa	1 445,9
81	3.079	Śląskie	Rewitalizacja linii kolejowych nr 694/157/190/191 Bronów – Bieniowiec – Skoczów – Goleśzów – Cieszyn/ Wisła Głęboce	podstawowa	512 537,5
82	3.080	Śląskie	Rewitalizacja linii kolejowych nr 140/169/179/885/138 połączenia: Orzesze Jaśkowice – Tychy – Baraniec – KWK Piast – Nowy Bieruń – Oświęcim	podstawowa	13 522,4
83	3.081	Śląskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 140 Katowice Ligota – Nędza na odcinku Rybnik Towarowy – Sumina	rezerwowa	73 000,0
84	3.082	Śląskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 117 Kalwaria Zebrzydowska Lanckorona – Bielsko-Biała Główna na odcinku granica województwa – Bielsko-Biała Główna	rezerwowa	56 000,0
85	3.083	Śląskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 90 Zebrzydowice – Cieszyn	rezerwowa	84 000,0
86	3.084	Śląskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 148 odc. Pszczyna – Żory	rezerwowa	46 000,0
87	3.085	Świętokrzyskie	Budowa linii kolejowej nr 582 Czarnca – Włoszczowa Pn.	podstawowa	49 100,7
88	3.086	Świętokrzyskie	Budowa zintegrowanego systemu komunikacyjnego wraz z tunelem pod torami w obrębie dworca kolejowego stacji Skarżysko Kamienna	podstawowa	49 394,9
89	3.087	Świętokrzyskie	Modernizacja istniejących i budowa nowych przystanków kolejowych	rezerwowa	0,0
90	3.088	Warmińsko-mazurskie	Prace na liniach kolejowych nr 220 i 221 na odcinku Olsztyn - Gutkowo - Dobre Miasto	podstawowa	252 479,5
91	3.090	Wielkopolskie	Modernizacja linii kolejowej nr 354 Poznań Główny POD – Chodzież – Piła Główna	podstawowa	483 542,5
92	3.091	Wielkopolskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 na odcinku Wągrowiec – Golańcz – granica województwa ****	podstawowa	3 413,1
93	3.092	Wielkopolskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 357 na odcinku Drzymalowo – Wolsztyn	podstawowa	121 562,1
94	3.098	Wielkopolskie	Budowa drugiego toru kolejowego wraz z drugą przeprawą mostową na rzece Warcie na odcinku linii kolejowej nr 354 od posterunku odgałęźnego Oborniki Wlkp. Most do stacji Oborniki Wlkp.****	podstawowa	2 037,0
95	3.093	Zachodniopomorskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 210 na odcinku Szczecinek – Runowo Pomorskie	podstawowa	170 095,1
96	3.094	Zachodniopomorskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 405 odcinek Szczecinek – granica województwa	rezerwowa	14 500,0
97	3.100	-	Rezerwa RPO	podstawowa	58 047,5
				RAZEM RPO 2007 - 2013	94 721,3
				RAZEM RPO 2014 -2020	4 677 232,9
				rezerwowa	2 081 200,0

* Wartość projektu obejmuje wartość nakładów realizowanych po roku 2015 oraz refundacje wydatków z lat wcześniejszych, dokonane po roku 2015.

** Zakres prac przedmiotowego zadania, jest elementem zadania realizowanego w ramach KPK o nr 4.030 *Zwiększenie dostępności magistrali E 20 i C-E 20 poprzez poprawę stanu technicznego przyległych linii kolejowych*.

*** Zakres prac przedmiotowego zadania, jest elementem zadania realizowanego w ramach KPK o nr 4.022 *Poprawa bezpieczeństwa i likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych na sieci kolejowej*.

**** Deklaracja Urzędu Marszałkowskiego odnośnie woli finansowania z RPO WW 2014-2020 projektów dokumentacyjnych, została uzupełniona wolą realizacji projektów w perspektywie 2021-2027, w podpisanym liście intencyjnym, który jednakże nie stanowi zapewnienia finansowania.

Załącznik 4. Lista projektów krajowych do 2023 roku

Lp.	Nr KPK	Nazwa zadania	Lista	Szacunkowa wartość projektu [tys. zł]	Uwagi
1	2	3	4	5	6
1	4.001	Rewitalizacja linii kolejowej nr 131 Chorzów Batory – Tczew, odcinek Bydgoszcz Główna – Tczew	podstawowa	3 740,4	1) 2) 3) projekt częściowo w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
2	4.002	Rewitalizacja linii kolejowej nr 131 Chorzów Batory – Tczew, odcinek Bydgoszcz Główna – Zduńska Wola – Chorzów Batory	podstawowa	58 959,7	1) 2) 3)
3	4.003	Modernizacja linii kolejowej nr 273 na odcinku Głogów – Zielona Góra – Rzepin – Dolna Odra	podstawowa	73 506,3	1) 2) 3) projekt częściowo w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
4	4.004	Rewitalizacja linii kolejowej nr 61 i 572 na odcinku Wioszczowa Północ – Częstochowa Stradom	podstawowa	16 537,0	1) 2) 3)
5	4.005	Prace na linii kolejowej nr 169 na odcinku Tychy – Orzesze Jaśkowice	podstawowa	37 673,5	1) 2) 3)
6	4.006	Wymiana nawierzchni wraz z robotami towarzyszącymi na linii kolejowej nr 272 Kluczbork – Poznań, odcinek Kórnik – Poznań Główny wraz z przebudową mostu stalowego na rzece Warcie na stacji Poznań Staroleka w km 196,254	podstawowa	36 755,5	1) 2) 3)
7	4.007	Budowa łącznicy kolejowej wraz z przystankiem osobowym w ciągu linii kolejowych nr 97 Skawina – Żywiec i nr 98 Sucha Beskidzka – Chabówka	podstawowa	22 088,9	1) 2) 3)
8	4.008	Modernizacja stacji Libiąż na linii kolejowej nr 93 Trzebinia – Zembrzydowice	podstawowa	35 455,7	1) 2) 3)
9	4.009	Likwidacja wąskich gardeł poprzez poprawę stanu technicznego obiektów inżynierskich	podstawowa	26 875,9	1) 2) 3) projekt częściowo w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
10	4.010	Modernizacja linii kolejowej nr 4 – Centralna Magistrała Kolejowa	podstawowa	1 657 930,2	1) 2) 3) projekt w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
11	4.011	Modernizacja linii kolejowej nr 91 Kraków Główny Osobowy – Medyka i linii nr 92 Przemysł – Medyka, odcinek Rzeszów – granica państwa	podstawowa	124 401,2	1) 2)
12	4.012	Prace przygotowawcze dla wybranych projektów	podstawowa	299 994,4	1) 2) 3) projekt częściowo w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
13	4.014	Modernizacja linii kolejowej nr 274 Wrocław – Zgorzelec na odcinku Wrocław – Jelenia Góra	podstawowa	76 491,5	1) 2) 3) projekt częściowo w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
14	4.015	Prace na liniach nr 353, 206, 544 Poznań Wschód – Dziarnowo – Inowrocław Rąbinek oraz Zamków – Borysławice	podstawowa	141 982,8	1) 2) 3)
15	4.016	Modernizacja linii kolejowej nr 8 Radom – Kielce	podstawowa	29 254,1	1) 2) 3)
16	4.017	Modernizacja infrastruktury kolejowej w obrębie peronów stacji Poznań Główny po stronie zachodniej z dostosowaniem jej do obsługi osób niepełnosprawnych	podstawowa	47 207,4	1) 2) 3) projekt w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
17	4.018	Prace na linii nr 353 na odcinku Jabłonowo Pom – Ilawa – Olsztyn – Korsze	podstawowa	203 901,4	1) 2) 3)
18	4.019	Modernizacja linii kolejowej Rzeszów – Warszawa przez Kolbuszową, etap II	podstawowa	124 637,6	1) 2) 3)
19	4.020	Modernizacja linii kolejowej nr 25 na odcinku Skarżysko Kamienna – Ocice	podstawowa	399,6	1) 2) 3)
20	4.021	Przebudowa infrastruktury obsługi podróżnych na stacjach i przystankach	podstawowa	207 815,6	1) 2) 3) projekt częściowo w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
21	4.022	Poprawa bezpieczeństwa i likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych na sieci kolejowej	podstawowa	2 039 388,5	3) projekt częściowo w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
22	4.023	Zwiększenie przepustowości wybranych linii kolejowych poprzez optymalizację urządzeń sterowania ruchem kolejowym i układów stacyjnych	podstawowa	257 882,6	2) 3) projekt częściowo w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
23	4.024	Prace na linii nr 7 na odcinku Lublin – Dorohusk	podstawowa	39 903,9	projekt w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
24	4.025	Poprawa stanu technicznego infrastruktury kolejowej w rejonach przejść granicznych, w tym toru szerokiego	podstawowa	276 602,6	
25	4.026	Prace na liniach kolejowych nr 408 i 409 Szczecin Główny – Granica państwa (Tantow)	podstawowa	30 013,7	3)
26	4.027	Udrożnienie podstawowych ciągów wywozowych z Górnego Śląska	podstawowa	1 989 649,8	3) projekt częściowo w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
27	4.028	Udrożnienie podstawowych ciągów wywozowych z Dolnego Śląska	podstawowa	1 229 436,4	2) 3) projekt częściowo w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
28	4.029	Zwiększenie kolejowej dostępności regionów atrakcyjnych turystycznie	podstawowa	158 577,9	projekt częściowo w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
29	4.030	Zwiększenie dostępności magistrali E 20 i C-E 20 poprzez poprawę stanu technicznego przyległych linii kolejowych	podstawowa	1 283 144,5	projekt częściowo w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
30	4.035	Budowa nowej linii kolejowej Podłęże – Szczyrzyc – Tymbark/Mszana Dolna oraz modernizacja istniejącej linii kolejowej nr 104 Chabówka – Nowy Sącz – Etap I: prace przygotowawcze	podstawowa	153 285,2	3) projekt częściowo w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
31	4.036	Udrożnienie podstawowych ciągów wywozowych w ruchu towarowym na terenie Śląska, etap IV	podstawowa	23 154,2	1) 2) 3) projekt częściowo w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
32	4.037	Prace na linii kolejowej 273 na odcinku Rudna Gwizdanów – Głogów	podstawowa	36 900,7	1) 2) 3)
33	4.043	Rewitalizacja linii kolejowej nr 229 Pruszcz Gdański – Leba, odcinek Gliniec – Kartuzy	podstawowa	3 337,9	1)
34	4.044	Prace na linii kolejowej C-E 59 na odcinku Wrocław Brochów / Grabiszyn – Głogów	podstawowa	3 943,1	
Razem				10 750 829,9	
1	4.032	Linie obronne realizowane zgodnie Programem pozamilitarnych przygotowań obronnych	podstawowa	267 703,5	

1) Kontynuacja zadania z WPIK – nie podano pełnych wartości projektów, a jedynie kwoty dla roku 2016 i następnym.

2) Kwoty uwzględniają zobowiązania i wydatki w roku 2016 za nakłady roku 2015.

3) Na pokrycie części kosztów projektu wykorzystano środki z rekompensaty za emisję obligacji przez PKP PLK.

Załącznik 5. Lista inwestycji KPO

Lp. KPK	Nr KPK	Nazwa zadania	Lista	Szacunkowa wartość projektu [tys. zł]	Uwagi
1	1.201	Modernizacja linii kolejowej nr 104 Chabówka – Nowy Sącz, na odc. Chabówka - Rabka Zaryte - Mszana Dolna oraz Limanowa - Klęczany - Nowy Sącz	podstawowa	3 904 100,0	inwestycja realizowana w ramach działania E 2.1.1. Linie kolejowe projekt w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
2	1.202	Dostosowanie CMK do prędkości 250 km/h	podstawowa	194 960,3	inwestycja realizowana w ramach działania E 2.1.1. Linie kolejowe projekt w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
3	1.203	Prace na linii kolejowej nr 38 odc. Giżycko - Korsze wraz z elektryfikacją	podstawowa	1 499 885,7	inwestycja realizowana w ramach działania E 2.1.1. Linie kolejowe
4	1.204	Przebudowa stacji Częstochowa Towarowa	podstawowa	77 500,0	inwestycja realizowana w ramach działania E 2.1.1. Linie kolejowe
5	1.205	Modernizacja stacji Ostróda	podstawowa	195 000,0	inwestycja realizowana w ramach działania E 2.1.1. Linie kolejowe
6	1.207	Budowa tunelu drogowego w km 21,050 linii kolejowej nr 2 Warszawa Zachodnia – Terespol na skrzyżowaniu z drogą powiatową nr 2284W w mieście Sulejówce	podstawowa	97 339,8	inwestycja realizowana w ramach działania E 2.1.1. Linie kolejowe projekt w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
7	1.208	Modernizacja linii kolejowej nr 97 na odcinku Żywiec - Sucha Beskidzka	podstawowa	425 700,0	inwestycja realizowana w ramach działania E 2.1.1. Linie kolejowe
8	1.210	Rewitalizacja linii kolejowej nr 181 Herby Nowe - Oleśnica na odcinku Kępno - Oleśnica z elektryfikacją	podstawowa	861 480,8	inwestycja realizowana w ramach działania E 2.1.1. Linie kolejowe projekt częściowo w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
9	1.213	Prace na linii kolejowej nr 274 na odcinku Wrocław Świebodzki - Jelenia Góra - prace na szlaku Marciszów - Sędziszów, Wałbrzych Miasto - Wałbrzych Fabryczny oraz na obiektach inżynierskich	podstawowa	170 000,0	inwestycja realizowana w ramach działania E 2.1.1. Linie kolejowe projekt w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
10	1.215	Prace na linii kolejowej nr 26 Łuków - Radom Główny na odc. Łuków - Łuków Łapiguz	podstawowa	21 000,0	inwestycja realizowana w ramach działania E 2.1.1. Linie kolejowe
11	1.216	Prace na linii kolejowej nr 26 Łuków – Radom Główny na odc. Łuków Łapiguz - Dęblin	podstawowa	88 000,0	inwestycja realizowana w ramach działania E 2.1.1. Linie kolejowe
12	1.217	Prace na linii nr 26 Łuków – Radom Główny na odc. Dęblin - Radom Główny	podstawowa	32 400,0	inwestycja realizowana w ramach działania E 2.1.1. Linie kolejowe
13	1.219	Prace na linii kolejowej 148 na odc. Pszczyna - Żory	podstawowa	390 000,0	inwestycja realizowana w ramach działania E 2.1.1. Linie kolejowe
14	1.220	Prace na linii kolejowej nr 355 Ostrów Wielkopolski - Grabowo Wielkie	podstawowa	80 500,0	inwestycja realizowana w ramach działania E 2.1.1. Linie kolejowe
15	1.222	Zabudowa Systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej	podstawowa	179 587,2	inwestycja realizowana w ramach działań: E 2.1.1. Linie kolejowe (77 400,0 tys. zł) oraz E 2.2.2. Cyfryzacja transportu (102 187,2 tys. zł) projekt częściowo w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
16	1.223	Digitalizacja infrastruktury kolejowej poprzez zabudowę nowoczesnych urządzeń i systemów	podstawowa	1 447 944,2	inwestycja realizowana w ramach działań: E 2.1.1. Linie kolejowe (679 662,1 tys. zł) oraz E 2.2.2. Cyfryzacja transportu (768 282,1 tys. zł) projekt częściowo w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
17	1.224	Poprawa bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych	podstawowa	606 851,2	inwestycja realizowana w ramach działań: E 2.1.1. Linie kolejowe (431 351,2 tys. zł) oraz E 2.2.2. Cyfryzacja transportu (175 500,0 tys. zł) projekt częściowo w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
18	1.225	Likwidacja wąskich gardel i zwiększenie przepustowości linii kolejowych	podstawowa	296 000,0	inwestycja realizowana w ramach działania E 2.1.1. Linie kolejowe projekt częściowo w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
19	1.226	Dostosowanie do wymaganych parametrów sieci TEN-T poprzez zabudowę systemu ERTMS/ETCS poziom 2 na linii kolejowej nr 351 na odc. Poznań Główny – Krzyż	podstawowa	65 600,0	inwestycja realizowana w ramach działania E 2.1.1. Linie kolejowe
20	1.227	Dostosowanie do wymaganych parametrów sieci TEN-T poprzez zabudowę systemu ERTMS/ETCS poziom 2 na linii kolejowej nr 133 i linii kolejowej nr 134 na odc. Sosnowiec Jęzor – Kraków Główny	podstawowa	48 800,0	inwestycja realizowana w ramach działania E 2.1.1. Linie kolejowe
21	1.228	Prace na linii kolejowej nr 3 na odc. Poznań Górczyn – Zbąszynek	podstawowa	384 000,0	inwestycja realizowana w ramach działania E 2.1.1. Linie kolejowe
22	1.229	Prace na linii kolejowej nr 11 na odc. Łowicz Główny - Skierniewice	podstawowa	60 000,0	inwestycja realizowana w ramach działania E 2.1.1. Linie kolejowe
		RAZEM KPO	podstawowa	11 126 649,2	

Załącznik 6. Lista projektów CEF2 i FeniKS 2021-2027

Lp.	Nr KPK	Nazwa zadania	Lista	Szacunkowa wartość projektu [tys. zł]	uwagi
1	2	3	4	5	
1	5.004	Prace na odcinku Gliniec - Kartuzy - faza II	podstawowa	42 654,5	projekt fazowany do perspektywy 2021-2027
2	5.001	Prace na linii kolejowej C-E 65 na odc. Chorzów Batory – Tarnowskie Góry – Karsznice – Inowrocław – Bydgoszcz – Maksymilianowo - faza II	podstawowa	516 611,4	projekt fazowany do perspektywy 2021-2027 projekt częściowo w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
3	5.006	Prace na linii kolejowej nr 202 na odcinku Gdynia Chylonia – Słupsk - faza II	podstawowa	4 992 401,1	projekt fazowany do perspektywy 2021-2027 projekt w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
4	5.169	Prace na linii kolejowej nr 38 na odcinku Elk – Giżycko wraz z elektryfikacją - faza II	podstawowa	49 800,0	projekt fazowany do perspektywy 2021-2027
5	5.170	Udrożnienie Łódzkiego Węzła Kolejowego (TEN-T), etap II, odcinek Łódź Fabryczna – Łódź Kaliska/Łódź Żabieniec - faza II	podstawowa	70 000,0	projekt fazowany do perspektywy 2021-2027
6	5.196	Budowa infrastruktury systemu ERTMS GSM-R na liniach kolejowych PKP Polskie Linie Kolejowe S A w ramach NPW ERTMS - faza II	podstawowa	449 107,9	projekt fazowany do perspektywy 2021-2027 projekt częściowo w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
7	5.197	Prace na linii kolejowej nr 8, odcinek Warka – Radom (Lot C, D, E) - faza II	podstawowa	129 906,1	projekt fazowany do perspektywy 2021-2027 projekt w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
8	5.168	Budowa Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej z wykorzystaniem istniejących odcinków linii kolejowych nr 406, 273, 351 - faza II	podstawowa	360 252,8	projekt fazowany do perspektywy 2021-2027
9	5.002	Prace na linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk na odcinku Warszawa – Otwock – Dęblin – Lublin, etap IIb (Wawer - Otwock)	podstawowa	1 365 000,0	projekt etapowany do perspektywy 2021-2027 projekt w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
10	5.005	Prace na linii średnicowej w Warszawie na odcinku Warszawa Wschodnia – Warszawa Zachodnia - etap II	podstawowa	8 286 337,6	projekt etapowany do perspektywy 2021-2027 projekt w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
11	5.165	Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami - Etap IIb - część wiaduktowa	podstawowa	134 447,1	projekt etapowany do perspektywy 2021-2027 projekt częściowo w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
12	5.166	Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami - etap IV	podstawowa	36 500,0	projekt etapowany do perspektywy 2021-2027 projekt częściowo w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
13	5.007	Prace na linii kolejowej C-E 65 na odc. Chorzów Batory – Tarnowskie Góry – Karsznice – Inowrocław – Bydgoszcz – Maksymilianowo etap II: odcinek Nakło Śląskie - Kalina	podstawowa	1 939 478,0	projekt etapowany do perspektywy 2021-2027
14	5.206	Prace na odcinku Maksymilianowo - Kościerzyna	podstawowa	5 411 933,1	projekt etapowany do perspektywy 2021-2027 projekt w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
15	5.070	Zabudowa systemu ERTMS	podstawowa	618 082,3	projekt częściowo w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
16	5.200	rezerwa	podstawowa	5 260 370,8	
17	5.010	Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska, Etap I: linia E 65 na odcinku Tychy - Most Wisła	podstawowa	984 680,0	Projekt finansowany w ramach CEF2 projekt w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
18	5.015	Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska, Etap I: linia E 65 na odcinku Będzin - Katowice Szopieniec Płd. - Katowice - Katowice Piotrowice	podstawowa	4 084 516,8	Projekt finansowany w ramach CEF2 projekt w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
19	5.020	Prace na linii kolejowej E 75 na odcinku Białystok – Suwałki – Trakiszki (granica państwa), Etap II odcinek Elk – granica państwa	rezerwowa	5 250 000,0	projekt w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
20	5.071	Prace na linii kolejowej nr 138 na odcinku Oświęcim - Mysłowice	rezerwowa	700 000,0	
21	5.022	Modernizacja linii kolejowej nr 29 na odcinku Tłuszcz - Ostrołęka etap I: linia nr 29 wraz z trasą objazdową na linii nr 34	rezerwowa	3 465 414,2	projekt w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
22	5.143	Modernizacja linii kolejowej nr 29 na odcinku Tłuszcz - Ostrołęka etap II: linia nr 13 i nr 513	rezerwowa	1 508 572,8	
23	5.103	Prace na linii kolejowej nr 203 na odcinku Czersk - Wierzchowo Człuchowskie - roboty budowlane	rezerwowa	1 114 000,0	
24	5.047	Prace na linii kolejowej nr 143 na odcinku Kluczbork – Oleśnica – Wrocław Mikołajów, etap I: odcinek Oleśnica - Wrocław Główny	rezerwowa	1 000 000,0	
25	5.057	Prace na linii kolejowej nr 143 na odcinku Kluczbork – Oleśnica – Wrocław Mikołajów, etap II: odcinek Kluczbork - Oleśnica	rezerwowa	600 000,0	
26	5.024	Prace na linii kolejowej C–E 30 na odcinku Opole Groszowice – Jelcz – Wrocław Brochów	rezerwowa	1 500 000,0	projekt częściowo w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK

Załącznik 6. Lista projektów CEF2 i FEnIKS 2021-2027

Lp.	Nr KPK	Nazwa zadania	Lista	Szacunkowa wartość projektu [tys. zł]	uwagi
1	2	3	4	5	
27	5.012	Prace w ciągu C-E 65 na odcinku Zduńska Wola - Inowrocław - Tczew LCS Bydgoszcz Główna	rezerwowa	5 360 000,0	projekt częściowo w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
28	5.013	Prace w ciągu C-E 65 na odcinku Zduńska Wola - Inowrocław - Tczew LCS Inowrocław	rezerwowa	3 255 000,0	
29	5.011	Prace w ciągu C-E 65 na odcinku Zduńska Wola - Inowrocław - Tczew LCS Zduńska Wola Karsznice	rezerwowa	1 155 000,0	
30	5.080	Dobudowa torów aglomeracyjnych na odcinku Warszawa Al. Jerozolimskie - Piaseczno wraz z połączeniem do Konstancina-Jeziornej: etap I odc. Warszawa Aleje Jerozolimskie - Warszawa Okęcie	rezerwowa	900 000,0	
31	5.018	Prace na linii kolejowej nr 203 na odcinku Tczew - Czersk	rezerwowa	2 415 000,0	projekt częściowo w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
32	5.045	Prace na linii kolejowej nr 6 na odcinku Warszawa - Czyżew, etap I: budowa nowej linii kolejowej Warszawa Wschodnia - Warszawa Wileńska Marki oraz poprawa przepustowości na odc. Warszawa Wileńska Marki - Zielonka - prace projektowe	rezerwowa	80 000,0	projekt w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
33	5.028	Prace na linii kolejowej nr 138 na odcinku Katowice - podg Szabelnia - Mysłowice, etap I: stacja Mysłowice	rezerwowa	550 000,0	
34	5.190	Budowa północnej obwodnicy Białegostoku - prace projektowe	rezerwowa	250 000,0	
35	5.054	Poprawa dostępności przejścia granicznego Terespol - Brześć, etap II - Budowa nowego mostu na rzece Bug wraz z włączeniem do układu torowego o prześwicie 1520 mm i 1435 mm stacji Terespol	rezerwowa	247 000,0	
36	5.172	Prace na ciągu C-E 59 na odcinku Świnoujście - Szczecin Dąbie - Szczecin Podjuchy - prace projektowe	rezerwowa	110 000,0	projekt częściowo w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
37	5.173	Prace na ciągu E 20 na odcinku Poznań Główny - Kunowice (granica państwa) - prace projektowe	rezerwowa	200 000,0	projekt w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
38	5.040	Dostosowanie wrocławskiego węzła kolejowego do parametrów sieci bazowej TEN-T, etap I: prace na odcinku Święta Katarzyna - Wrocław Brochów - Wrocław Kuźniki - prace projektowe	rezerwowa	110 000,0	
39	5.039	Prace na linii kolejowej nr 204 na odcinku Malbork - Braniewo (granica państwa) - prace projektowe	rezerwowa	160 000,0	
40	5.043	Poprawa parametrów linii 132 na odcinku Bytom Bobrek - Opole Groszowice wraz z modernizacją węzła Opole oraz budową linii Pyskowice Miasto - Pyskowice - prace projektowe	rezerwowa	300 000,0	projekt częściowo w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
41	5.059	Prace na ciągu E 30 na odcinku Gliwice - Kędzierzyn Koźle, wraz ze stacją Gliwice - prace projektowe	rezerwowa	80 000,0	
42	5.062	Prace na linii kolejowej nr 1 na odcinku Zawiercie - Będzin - prace projektowe	rezerwowa	60 000,0	projekt w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
43	5.063	Prace na linii kolejowej nr 139 na odcinku Czechowice Dziedzice - Bielsko Biala - Żywiec - Zwardoń (granica państwa) - prace projektowe	rezerwowa	90 000,0	
44	5.058	Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska, etap IIB: linia E 30 na odcinku Katowice - Chorzów Batory - prace projektowe	rezerwowa	130 000,0	
45	5.079	Zwiększenie przepustowości na odcinku Warszawa Wschodnia - Nasielsk (Kątno/Świercze) - prace projektowe	rezerwowa	90 000,0	projekt w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
46	5.083	Poprawa przepustowości linii kolejowej nr 2 na odcinku Warszawa Wschodnia - Mińsk Mazowiecki - Siedlice - prace projektowe	rezerwowa	15 000,0	projekt w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
47	5.023	Prace na linii kolejowej nr 6 na odcinku Warszawa - Czyżew, etap II i III: zwiększenie prędkości pociągów do 200 km/h na odcinku Zielonka - Tłuszcz (wraz ze stacją Zielonka i Tłuszcz) oraz na odcinku Tłuszcz - Czyżew	rezerwowa	2 887 524,2	projekt w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
48	5.019	Prace w ciągu C-E 65 na odcinku Zduńska Wola - Inowrocław - Tczew LCS Tczew	rezerwowa	1 680 000,0	projekt w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
49	5.056	Budowa północnej obwodnicy Białegostoku - roboty budowlane	rezerwowa	2 467 600,0	
50	5.187	Prace na linii kolejowej nr 138 na odcinku Katowice - podg Szabelnia - Mysłowice, etap II: dobudowa torów aglomeracyjnych - prace projektowe	rezerwowa	30 000,0	
51	5.051	Dostosowanie krakowskiego węzła kolejowego do parametrów sieci bazowej TEN-T	rezerwowa	700 000,0	projekt w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
52	5.049	Modernizacja Łódźko - Kolszkowskiego Węzła Kolejowego wraz ze stacją Łódź Olechów	rezerwowa	2 200 000,0	
53	5.174	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	rezerwowa	735 000,0	projekt w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
54	5.050	Dostosowanie poznańskiego węzła kolejowego do parametrów sieci bazowej TEN-T	rezerwowa	1 500 000,0	projekt w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
55	5.044	Dostosowanie wrocławskiego węzła kolejowego do parametrów sieci bazowej TEN-T, etap II: pozostałe prace	rezerwowa	1 890 000,0	projekt w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
56	5.037	Prace na ciągu E 30 - linie kolejowe nr 91 i 92 na odcinku Rzeszów - Medyka (granica państwa) - roboty budowlane	rezerwowa	6 000 000,0	
57	5.042	Prace na ciągu C-E 59 na odcinku Świnoujście - Szczecin Dąbie - Szczecin Podjuchy - roboty budowlane	rezerwowa	3 099 600,0	projekt częściowo w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
58	5.038	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	rezerwowa	2 600 000,0	projekt w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
59	5.175	Dostosowanie wrocławskiego węzła kolejowego do parametrów sieci bazowej TEN-T, etap I: prace na odcinku Święta Katarzyna - Wrocław Brochów - Wrocław Kuźniki - roboty budowlane	rezerwowa	3 572 100,0	
60	5.186	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	rezerwowa	1 700 000,0	projekt w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
61	5.089	Zwiększenie przepustowości ciągu Tczew - Gdynia etap I: Tczew - Pruszcz Gdański	rezerwowa	574 000,0	projekt w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
62	5.091	Zwiększenie przepustowości ciągu Tczew - Gdynia etap III: pozostałe prace	rezerwowa	535 000,0	projekt w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
63	5.053	Prace na linii kolejowej nr 138 na odcinku Katowice - podg Szabelnia - Mysłowice, etap II: dobudowa torów aglomeracyjnych - roboty budowlane	rezerwowa	600 000,0	
64	5.145	Prace na ciągu E 20 na odcinku Poznań Główny - Kunowice (granica państwa) etap III: dobudowa dodatkowych torów na odcinku Poznań Górczyn - Nowy Tomyśl	rezerwowa	1 300 000,0	projekt w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
65	5.188	Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska, etap III: linia E 30 na odcinku Chorzów Batory - Gliwice - prace projektowe	rezerwowa	150 000,0	
66	5.090	Zwiększenie przepustowości ciągu Tczew - Gdynia etap II: Pruszcz Gdański - Gdynia	rezerwowa	1 491 000,0	projekt w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
67	5.193	Dobudowa torów aglomeracyjnych na odcinku Warszawa Al. Jerozolimskie - Piaseczno wraz z połączeniem do Konstancina-Jeziornej: etap II odc. Warszawa Okęcie - Zalesie, Warszawa Aleje Jerozolimskie - Warszawa Zachodnia oraz połączenie do Konstancina-Jeziornej	rezerwowa	1 600 000,0	
68	5.192	Dobudowa torów aglomeracyjnych na odcinku Warszawa Al. Jerozolimskie - Piaseczno wraz z połączeniem do Konstancina-Jeziornej: etap III od. Zalesie - Czachówek	rezerwowa	700 000,0	

Załącznik 6. Lista projektów CEF2 i FENIKS 2021-2027

Lp.	Nr KPK	Nazwa zadania	Lista	Szacunkowa wartość projektu [tys. zł]	uwagi
1	2	3	4	5	
69	5.055	Prace na linii kolejowej nr 25 na odcinku Tomaszów Mazowiecki - Skarżysko Kamienna	rezerwowa	2 000 000,0	projekt częściowo w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
70	5.066	Prace na ciągu C-E 59 – linia kolejowa 273 na odcinku Grabiszyn - Rzepin, odcinek Głogów – Rzepin	rezerwowa	3 496 500,0	projekt częściowo w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
71	5.067	Prace na ciągu Inowrocław - Olsztyn - Korsze - Granica Państwa etap I: odcinek Iława - Olsztyn - Korsze - granica państwa	rezerwowa	3 386 039,4	
72	5.087	Prace na liniach kolejowych nr 14, 815, 816 na odcinku Ostrów Wlkp. – (Krotoszyn) – Leszno – Głogów wraz z elektryfikacją odcinka Krotoszyn / Durzyn – Leszno – Głogów	rezerwowa	3 136 000,0	projekt w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
73	5.176	Prace na linii kolejowej nr 204 na odcinku Malbork - Braniewo - (granica państwa) - roboty budowlane	rezerwowa	1 500 000,0	
74	5.179	Prace na ciągu E 30 na odcinku Gliwice - Kędzierzyn Koźle, wraz ze stacją Gliwice - roboty budowlane	rezerwowa	1 800 000,0	
75	5.180	Prace na linii kolejowa nr 1 na odcinku Zawiercie - Będzin - roboty budowlane	rezerwowa	2 500 000,0	projekt w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
76	5.177	Poprawa parametrów linii 132 na odcinku Bytom Bobrek - Opole Groszowice wraz z modernizacją węzła Opole oraz budową linii Pyskowice Miasto - Pyskowice, etap I: prace na odcinku Bytom Bobrek - Pyskowice - Pyskowice Miasto - roboty budowlane	rezerwowa	1 200 000,0	
77	5.178	Poprawa parametrów linii 132 na odcinku Bytom Bobrek - Opole Groszowice wraz z modernizacją węzła Opole oraz budową linii Pyskowice Miasto - Pyskowice, etap II: prace na odcinku Pyskowice Miasto - Opole Groszowice wraz z węzłem Opole - roboty budowlane	rezerwowa	800 000,0	projekt częściowo w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
78	5.181	Prace na linii kolejowej nr 139 na odcinku Czechowice Dziedzice - Bielsko Biała - Żywiec - Zwardoń (granica państwa) - roboty budowlane	rezerwowa	3 000 000,0	
79	5.182	Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska, etap IIb: linia E 30 na odcinku Katowice – Chorzów Batory - roboty budowlane	rezerwowa	2 450 000,0	
80	5.183	Zwiększenie przepustowości na odcinku Warszawa Wschodnia - Nasielsk (Kątno/Świercze) - roboty budowlane	rezerwowa	7 000 000,0	projekt w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
81	5.184	Poprawa przepustowości linii kolejowej nr 2 na odcinku Warszawa Wschodnia - Mińsk Mazowiecki - Siedlce - roboty budowlane	rezerwowa	4 042 500,0	projekt w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
82	5.185	Prace na linii kolejowej nr 6 na odcinku Warszawa - Czyżew, etap I: budowa nowej linii kolejowej Warszawa Wschodnia - Warszawa Wileńska Marki oraz poprawa przepustowości na odc. Warszawa Wileńska Marki – Zielonka - roboty budowlane	rezerwowa	1 780 543,6	projekt w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
83	5.033	Projekty aglomeracyjne, finansowane w ramach FENIKS(EFRR)	rezerwowa	1 500 000,0	
84	5.035	Modernizacje zaplecza technicznego, w tym zakup specjalistycznego sprzętu technicznego	rezerwowa	300 000,0	
85	5.041	Modernizacja linii kolejowej nr 353 na odcinku Toruń Główny – Toruń Wschodni wraz z infrastrukturą dworcową oraz budową nowych przystanków kolejowych w Toruniu – BIT City II (POLiS Aglomeracyjny)	rezerwowa	400 000,0	
86	5.064	Prace na linii kolejowej nr 6 na odcinku Białystok – Sokółka – Kuźnica Białostocka (granica państwa)	rezerwowa	1 869 000,0	projekt w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
87	5.048	Prace na ciągu C-E 59 – linia kolejowa 273 na odcinku Grabiszyn - Rzepin, odcinek Grabiszyn – Głogów (granica województwa)	rezerwowa	3 864 000,0	projekt częściowo w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
88	5.068	Prace na ciągu Inowrocław - Olsztyn - Korsze - Granica Państwa etap II: wybrane prace na odcinku Inowrocław - Toruń Gł. - Iława	rezerwowa	300 000,0	
89	5.060	Prace na linii kolejowej nr 181 Herby Nowe - Oleśnica, etap I: prace na odcinku Kępno - Oleśnica	rezerwowa	320 000,0	
90	5.144	Prace na linii kolejowej nr 408 na odcinku Szczecin Gumieńce - (granica państwa) i linii kolejowej nr 429 na odcinku Słobno Szczecińskie - Dołuje	rezerwowa	562 264,5	
91	5.065	Prace na ciągu C-E 59 – linia kolejowa 273 na odcinku Rzepin - Szczecin Podjuchy	rezerwowa	3 158 863,1	
92	5.069	Prace na linii kolejowej nr 99 Chabówka - Zakopane	rezerwowa	400 000,0	projekt w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
93	5.072	Prace na ciągu Inowrocław - Poznań przez Wrześnię / Gniezno - likwidacja wąskiego gardła w zakresie maksymalnych długości pociągów oraz podwyższenie prędkości na odcinku Inowrocław - Poznań	rezerwowa	4 000 000,0	
94	5.073	Projekt, dostawa i instalacja elementów prezentacji dynamicznej informacji pasażerskiej oraz systemu monitoringu wizyjnego wraz z infrastrukturą techniczną na dworcach, stacjach i przystankach kolejowych	rezerwowa	3 900 000,0	projekt częściowo w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
95	5.074	Prace na linii kolejowej nr 181 Herby Nowe - Oleśnica, etap II: prace na odcinku Herby Nowe - Kępno - Hanulin	rezerwowa	500 000,0	
96	5.075	Usprawnienie kolejowego połączenia Łódź – Kutno poprzez budowę linii kolejowej lub modernizację istniejących linii	rezerwowa	1 200 000,0	
97	5.077	Prace na linii kolejowej nr 276 Wrocław Główny - Międzyzlesie	rezerwowa	4 800 000,0	projekt częściowo w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
98	5.078	Prace na liniach kolejowych 18, 203 na odcinku Bydgoszcz – Piła – Krzyż – Gorzów Wlkp. – Kostrzyn, etap III: prace na odcinku Krzyż – Gorzów Wlkp. wraz z elektryfikacją	rezerwowa	1 585 000,0	
99	5.081	Budowa linii kolejowej Lubin - Polkowice - Głogów wraz z rozbudową linii kolejowej nr 289 na odc. Legnica - Lubin - Rudna Gwizdanów	rezerwowa	2 500 000,0	
100	5.082	Prace na ciągu transportowym Trójmiasto – Szczecin etap I: linia kolejowa nr 402 na odcinku Kołobrzeg - Goleniów	rezerwowa	2 634 025,0	projekt częściowo w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
101	5.084	Modernizacja linii kolejowej nr 20 na odcinku Warszawa Główna Towarowa - Warszawa Zachodnia	rezerwowa	100 000,0	
102	5.085	Prace na ciągu transportowym Trójmiasto – Szczecin etap II: linia kolejowa nr 202 na odcinku Słupsk - Koszalin	rezerwowa	2 185 650,1	
103	5.086	Prace na ciągu transportowym Trójmiasto – Szczecin etap III: linia kolejowa nr 402 na odcinku Koszalin - Kołobrzeg	rezerwowa	1 486 186,0	
104	5.088	Prace na ciągu transportowym Trójmiasto – Szczecin etap IV: linia kolejowa nr 202 na odcinku Koszalin - Stargard	rezerwowa	3 463 448,4	projekt częściowo w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
105	5.092	Prace na liniach kolejowych nr 14, 811 na odcinku Łódź Kaliska – Zduńska Wola – Ostrów Wlkp., Etap II: Zduńska-Wola – Ostrów Wielkopolski	rezerwowa	1 950 000,0	projekt częściowo w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
106	5.093	Poprawa przepustowości linii 274 na odcinku Wrocław - Jaworzyna Śląska	rezerwowa	1 100 000,0	projekt częściowo w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
107	5.094	Prace na linii kolejowej nr 137 etap I: Kędzierzyn Koźle - Nysa	rezerwowa	1 599 149,3	
108	5.095	Prace na linii kolejowej nr 137 etap II: Nysa - Kamieniec Żąbkowicki	rezerwowa	589 888,6	projekt w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
109	5.096	Prace na linii kolejowej nr 137 etap III: Kamieniec Żąbkowicki - Legnica	rezerwowa	2 460 108,1	projekt częściowo w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
110	5.097	Prace na linii kolejowej nr 62 na odcinku Tunel - Sosnowiec Główny	rezerwowa	504 500,0	
111	5.098	Modernizacja linii kolejowej nr 33 na odcinku Kutno - Płock – Sierpc	rezerwowa	4 095 000,0	
112	5.099	Prace na liniach kolejowych 18, 203 na odcinku Bydgoszcz – Piła – Krzyż – Gorzów Wlkp. – Kostrzyn, etap I: prace na odcinku Bydgoszcz – Piła,	rezerwowa	2 308 000,0	projekt w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
113	5.100	Prace na liniach kolejowych 18, 203 na odcinku Bydgoszcz – Piła – Krzyż – Gorzów Wlkp. – Kostrzyn, etap II: prace na odcinku Piła – Krzyż wraz z elektryfikacją	rezerwowa	2 007 000,0	
114	5.101	Prace na liniach kolejowych 18, 203 na odcinku Bydgoszcz – Piła – Krzyż – Gorzów Wlkp. – Kostrzyn, etap IV: prace na odcinku Gorzów Wlkp. - Kostrzyn wraz z elektryfikacją	rezerwowa	1 188 000,0	
115	5.102	Prace na linii 18 na odcinku Włocławek - Bydgoszcz	rezerwowa	1 350 000,0	projekt w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK

Załącznik 6. Lista projektów CEF2 i FEnIKS 2021-2027

Lp.	Nr KPK	Nazwa zadania	Lista	Szacunkowa wartość projektu [tys. zł]	uwagi
1	2	3	4	5	
116	5.104	Prace na linii kolejowej nr 203 odcinku Tczew - Wierzychowo Człuchowskie: etap III pozostałe prace	rezerwowa	100 000,0	
117	5.105	Prace na linii kolejowej nr 203 na odcinku Wierzychowo Człuchowskie - Piła	rezerwowa	2 160 000,0	
118	5.106	Prace na ciągu Katowice - Chalupki: odcinki Katowice Ligota - Rybnik, Tychy - Orzesze Jaśkowice, Rybnik Towarowy - Chalupki	rezerwowa	1 200 000,0	
119	5.108	Prace na linii kolejowej nr 272 na odcinku Kluczbork - Poznań Główny	rezerwowa	2 100 000,0	
120	5.109	Poprawa bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych w tym ich przebudowa na skrzyżowania dwupoziomowe - etap II	rezerwowa	600 000,0	
121	5.110	Prace na liniach kolejowych 404, 405 na odcinku Piła - Szczecinek - Kołobrzeg - prace przygotowawcze	rezerwowa	50 000,0	projekt w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
122	5.111	Poprawa przepustowości i zwiększenie prędkości na liniach kolejowych 61, 144 na odcinku Herby Stare - Opole Główne - prace przygotowawcze	rezerwowa	10 000,0	projekt w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
123	5.112	Prace na linii 367 na odcinku Zbąszynek - Gorzów Wielkopolski wraz z niezbędnymi łącznicami - prace przygotowawcze	rezerwowa	40 000,0	projekt w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
124	5.113	Prace na linii 287 Opole Zachodnie - Nysa wraz z elektryfikacją - prace przygotowawcze	rezerwowa	30 000,0	projekt w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
125	5.114	Prace na linii 1 na odcinku Skierniewice - Częstochowa - prace przygotowawcze	rezerwowa	25 000,0	projekt w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
126	5.115	Prace na linii kolejowej nr 274 na odcinku Jelenia Góra - Lubań Śląski	rezerwowa	390 000,0	
127	5.116	Prace na linii kolejowej nr 190 na odc. Bielsko Biała Główna - Skoczów	rezerwowa	290 000,0	
128	5.117	Prace na linii kolejowej nr 94 na odcinku Skawina - Oświęcim	rezerwowa	1 400 000,0	
129	5.118	Prace na linii kolejowej nr 108 Jasło - Nowy Zagórz wraz z elektryfikacją - prace przygotowawcze	rezerwowa	30 000,0	projekt w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
130	5.119	Prace linii kolejowej nr 73 Sitkówka-Nowiny - Busko Zdrój - prace przygotowawcze	rezerwowa	30 000,0	projekt w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
131	5.120	Modernizacja linii kolejowych nr 274, 279, 282, 290, 324, 344, 348, 370, 779, 780, 786 na odcinkach Zielona Góra - Żary - Węgliniec - Zgorzelec/Lubań - Mikołowa - Zawidów - gr. państwa / Krzewina Zgorzelecka - Turoszów (- Bogatynia)	rezerwowa	1 300 000,0	
132	5.121	Prace na linii kolejowej nr 31 Siedlce - Siemianówka wraz z elektryfikacją	rezerwowa	860 000,0	projekt częściowo w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK.
133	5.123	Prace na linii kolejowej nr 355 Ostrów Wielkopolski - Grabowno Wielkie	rezerwowa	1 300 000,0	
134	5.124	Prace na linii kolejowej nr 208 na odcinku Wierzychucin - Chojnice	rezerwowa	450 000,0	
135	5.125	Modernizacja linii kolejowej nr 29 na odcinku Tłuszcz - Ostrołęka etap III: pozostałe prace w zakresie węzła w Ostrołęce	rezerwowa	160 154,4	
136	5.126	Budowa linii Stary Garbów - Zbydniew - prace przygotowawcze	rezerwowa	20 000,0	projekt w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
137	5.127	Prace na linii kolejowej nr 106 Rzeszów - Jasło wraz z elektryfikacją - prace przygotowawcze	rezerwowa	30 000,0	projekt w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
138	5.129	Budowa łącznicy pomiędzy liniami kolejowymi nr 140 i 148	rezerwowa	100 000,0	
139	5.132	Prace na linii 69 na odcinku Krasnystaw - Wólka Orłowska oraz Bełzec - Hrebennie (granica państwa) - prace przygotowawcze	rezerwowa	40 000,0	projekt w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
140	5.133	Prace na linii 93 na odcinku Chełmek - Czechowice-Dziedzice - prace przygotowawcze	rezerwowa	20 000,0	projekt w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
141	5.134	Utworzenie Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego	rezerwowa	700 000,0	
142	5.135	Stworzenie nowego szybkiego ciągu pomiędzy Olsztynem - Elblągiem i Trójmiastem, z uwzględnieniem obsługi Elbląga Zdroju - prace przygotowawcze	rezerwowa	15 000,0	
143	5.136	Prace na linii 61 na odcinku Kielce Herbskie - Kielce - prace przygotowawcze	rezerwowa	10 000,0	projekt w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
144	5.137	Budowa linii Kraśnik - Rzeszyca - prace przygotowawcze	rezerwowa	20 000,0	projekt w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
145	5.138	Prace na liniach kolejowych nr 96, 105 Tarnów - Leluchów/Krynica - prace przygotowawcze	rezerwowa	30 000,0	projekt częściowo w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
146	5.139	Budowa linii Szczecin Dąbie - Szczecin Port Centralny - prace przygotowawcze	rezerwowa	20 000,0	projekt w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
147	5.140	Budowa odcinka nowej linii w celu obsługi Garwolina - prace przygotowawcze	rezerwowa	10 000,0	
148	5.141	Stworzenie nowego ciągu transportowego (Lublin) - Kraśnik - Ożarów - Opatów - Daleszyce - Sitkówka Nowiny - (Kielce) - prace przygotowawcze	rezerwowa	15 000,0	
149	5.160	Prace na linii kolejowej nr 145 Chorzów Stary - Radzionków	rezerwowa	-	
150	5.161	Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska, etap III: linia E 30 na odcinku Chorzów Batory - Gliwice - roboty budowlane	rezerwowa	-	
151	5.162	Prace na linii kolejowej nr 8 na odcinku Radom - Skarżysko Kamienna	rezerwowa	-	
152	5.146	Prace w rejonie stacji Katowice Muchowiec	rezerwowa	-	
153	5.147	Prace na sieci TEN-T w rejonie podg. Hajduki	rezerwowa	-	
154	5.148	Prace na linii 275 na odcinku Miłkowice - Żagań	rezerwowa	-	
155	5.149	Prace na linii 281 na odcinku Oleśnica - Września	rezerwowa	-	
156	5.150	Prace na ciągu linii 22, 25 i 26 na odcinku Kolaszki - Tomaszów Maz. - Radom - Łuków	rezerwowa	-	
157	5.151	Poprawa przepustowości na odcinku Warszawa - Sochaczew	rezerwowa	-	projekt w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
158	5.152	Poprawa przepustowości na odcinku Grodzisk Maz. - Skierniewice	rezerwowa	-	projekt w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
159	5.153	Prace na linii 208 na odcinku Brodnica - Działdowo	rezerwowa	-	
160	5.154	Prace na ciągu Zebrzydowa - Żagań	rezerwowa	-	
161	5.155	Prace na ciągu Gorzów Wlkp. - Szczecin obejmującym linii 415, 422 i 411	rezerwowa	-	
162	5.156	Prace na liniach 363 i 364 na ciągu Międzychód - Wierzbno - Skwierzyzna/Międzyrzecz	rezerwowa	-	
163	5.157	Prace na linii kolejowej nr 281 na odcinku Gniezno - Chojnice	rezerwowa	-	
164	5.158	Prace na linii 286 na odcinku Wałbrzych Główny - Kłodzko Główny	rezerwowa	-	projekt częściowo w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
165	5.159	Prace na linii 32 na odcinku Białystok - Lewki - prace przygotowawcze	rezerwowa	-	projekt w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
RAZEM CEF2 i FEnIKS 2021-2027			podstawowa	34 732 079,5	
			rezerwowa	180 533 631,5	

Załącznik 7. Lista projektów FE PW 2021-2027

Lp.	Nr KPK	Nazwa zadania	Lista	Szacunkowa wartość projektu [tys. zł]	Uwagi
1	2	3	4	5	9
1	6.001	Prace na liniach kolejowych nr 25, 74, 78 na odcinku Stalowa Wola - Tarnobrzeg - Sandomierz - Ocice - Padew	podstawowa	939 650,0	projekt częściowo w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
2	6.003	Prace na linii kolejowej nr 68 na odcinku Stalowa Wola Rozwadów – Przeworsk - etap I	podstawowa	191 000,0	projekt częściowo w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
3	6.010	Rewitalizacja linii kolejowej nr 108 na odcinku Jasło - Nowy Zagórz wraz z budową łącznicy kolejowej Jedlicze - Szebnie	podstawowa	1 593 500,0	projekt w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
4	6.013	Prace linii nr 35 na odcinku Chorzele - Szymany	podstawowa	170 000,0	
5	6.011	Prace na linii 220 na odcinku Gutkowo - Jonkowo	podstawowa	80 000,0	
6	6.004	Rewitalizacja linii kolejowej nr 223 na odcinku Czerwonka - Orzysz - Elk	podstawowa	559 518,6	
7	6.005	Prace na linii kolejowej nr 220 na odc. (Olsztyn Główny) - Gutkowo - Bogaczewo	rezerwowa	600 000,0	
8	6.002	Prace na linii kolejowej nr 68 na odcinku Stalowa Wola Rozwadów – Przeworsk - etap II	rezerwowa	1 300 000,0	projekt częściowo w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
9	6.006	Modernizacja linii kolejowych nr 36, 49 na odcinku Łapy - Śniadowo - Łomża	rezerwowa	617 367,7	
10	6.100	rezerwa	podstawowa	0,0	
RAZEM FE PW 2021-2027			podstawowa	3 533 668,6	
			rezerwowa	2 517 367,7	

Załącznik 8. Lista projektów regionalnych 2021-2027

Lp.	Nr KPK	Województwo	Nazwa zadania	Lista	Szacunkowa wartość projektu [tys. zł]	uwagi
1	2	3	4	5	6	
1	7.046	łódzkie	budowa linii łączącej Bełchatów z linią 131	podstawowa	670 027,4	
2	7.047	łódzkie	Budowa nowych i modernizacja istniejących przystanków kolejowych na obszarze województwa Łódzkiego	podstawowa	107 055,7	
3	7.157	wielkopolskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 na odcinku Wągrowiec – Gołańcz – granica województwa	podstawowa	142 324,5	
	7.158	wielkopolskie	Budowa drugiego toru kolejowego wraz z drugą przeprawą mostową na rzece Warcie na odcinku linii kolejowej nr 354 od posterunku odgałęźnego Oborniki Wlkp. Most do stacji Oborniki Wlkp.	podstawowa	74 019,4	
4	7.067	mazowieckie	Budowa odcinka linii kolejowej od stacji Modlin do Mazowieckiego Portu Lotniczego (MPL) Warszawa/Modlin oraz budowa stacji kolejowej Mazowiecki Port Lotniczy (MPL) Warszawa/Modlin	podstawowa	207 253,2	
5	7.001	dolnośląskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 274 na odcinku Jelenia Góra – Zgorzelec, Etap I Lubań Śl. - Zgorzelec wraz z łącznicą kolejową linia nr 778	rezerwowa	182 000,0	
6	7.013	kujawsko-pomorskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 207 na odcinku Grudziądz – granica województwa	rezerwowa	232 360,0	
7	7.015	kujawsko-pomorskie	Prace na linii kolejowej nr 208 na odcinku Grudziądz – Tuchola – granica województwa	rezerwowa	484 000,0	
8	7.016	kujawsko-pomorskie	Rewitalizacja linii kolejowych nr 208 i 33 na odcinku Grudziądz – Brodnica	rezerwowa	675 450,0	
9	7.017	kujawsko-pomorskie	Rewitalizacja kolejowego ciągu komunikacyjnego Bydgoszcz - Kcynia - granica województwa	rezerwowa	111 000,0	
10	7.028	lubelskie	Prace na liniach kolejowych 69 i 72 na odc. Rejowiec - Zawada - Zamość Szopiniek wraz z budową łącznicy omijającej stację Zawada	rezerwowa	416 829,5	projekt częściowo w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
11	7.037	lubuskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 203 na odcinku Krzyż – Gorzów Wielkopolski	rezerwowa	703 000,0	
12	7.045	łódzkie	Budowa łącznicy pomiędzy liniami kolejowymi nr 16 i 17	rezerwowa	120 000,0	
13	7.052	małopolskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 117 odc. Kalwaria Zebrzydowska Lanckorona-Wadowice-gr województwa - etap II	rezerwowa	417 000,0	
14	7.078	opolskie	Rewitalizacja linii kolejowych nr 301 i nr 293 na odcinku Opole – Kluczbork	rezerwowa	250 000,0	
15	7.079	opolskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 288 Nysa – Brzeg	rezerwowa	248 051,0	
16	7.087	podkarpackie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 107 Nowy Zagórz - Łupków	rezerwowa	457 100,0	
17	7.103	podlaskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 49 na odcinku Śniadowo – Łomża	rezerwowa	165 000,0	
18	7.104	podlaskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 36 na odcinku Łapy – Śniadowo – gr. województwa	rezerwowa	195 000,0	
19	7.111	pomorskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 229 na odcinku Kartuzy – Sierakowice wraz z ewent. elektryfikacją	rezerwowa	262 290,6	
20	7.112	pomorskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 211 odcinek Lipusz – Kościerzyna i linii kolejowej nr 212 odcinek Lipusz – Bytów	rezerwowa	270 213,3	
21	7.113	pomorskie	Włączenie północnych dzielnic Miasta Gdyni i Gminy Kosakowo w system kolei aglomeracyjnej na obszarze pomorskiej Metropolii	rezerwowa	1 013 943,4	
22	7.114	pomorskie	Poprawa przepustowości na linii kolejowej nr 213 Reda – Hel	rezerwowa	759 016,2	
23	7.115	pomorskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 229 Lębork – Łeba	rezerwowa	320 000,0	
24	7.127	śląskie	Rewitalizacja linii kolejowych nr 140/169/179/885/138 połączenia: Orzesze Jaśkowice – Tychy – Baraniec – KWK Piast – Nowy Bieruń – Oświęcim	rezerwowa	595 938,2	projekt częściowo w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
25	7.128	śląskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 117 Kalwaria Zebrzydowska Lanckorona – Bielsko-Biała Główna na odcinku granica województwa – Bielsko-Biała Główna	rezerwowa	200 000,0	
26	7.144	świętokrzyskie	Modernizacja linii kolejowej nr 73 Sitkówka-Nowiny - Busko Zdrój	rezerwowa	690 000,0	projekt w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
27	7.151	warmińsko-mazurskie	Prace na linii nr 220 na odcinku Gutkowo-Jonkowo	rezerwowa	80 000,0	
28	7.170	zachodniopomorskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 210 na odcinku Szczecinek – Runowo Pomorskie, Etap III	rezerwowa	173 000,0	
Razem Programy Regionalne				podstawowa	1 200 680,2	
				rezerwowa	9 021 192,2	

Załącznik 9. Lista projektów krajowych do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032)

Lp.	Nr KPK	Nazwa zadania	Szacunkowa wartość projektu [tys. zł]	Uwagi
1	2	3	5	6
1	5.008	Prace na liniach kolejowych nr 132, 147, 161, 180, 188, 654, 655, 657, 658 na odcinkach Gliwice-Bytom, Chorzów Stary-Mysłowice oraz Dorota- Mysłowice Brzezinka - etap II	300 000,0	FEnIKS/ krajowe
2	5.205	Prace na odcinku Kościerzyna - Gdynia	3 820 224,1	FEnIKS/ krajowe * projekt w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
3	5.016	Prace na linii kolejowej nr 8 na odcinku Skarżysko Kamienna – Kielce – Kozłów, etap I: odcinek Skarżysko Kamienna - Tumlin	660 845,2	FEnIKS/ krajowe *
4	5.017	Prace na linii kolejowej nr 8 na odcinku Skarżysko Kamienna – Kielce – Kozłów, etap II: odcinek Sitkówka Nowiny - Kozłów	1 831 789,8	FEnIKS/ krajowe *
5	5.036	Prace na linii kolejowej nr 8 na odcinku Skarżysko Kamienna – Kielce – Kozłów, etap III: odcinek Tumlin - Sitkówka Nowiny	684 589,5	FEnIKS/ krajowe * projekt w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
6	5.014	Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska, Etap I: linia E 65 na odcinku Zabrzeg - Zebrzydowice (granica państwa)	1 995 650,0	CEF/ krajowe * projekt zgłoszony do II naboru CEF 2 projekt w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
7	5.052	Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska, Etap I: Linia E 65 na odcinku Katowice Piotrowice - Tychy - prace projektowe	40 000,0	CEF/ krajowe projekt zgłoszony do II naboru CEF 2 projekt w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
8	5.026	Prace na obwodnicy towarowej Poznania	1 815 610,0	CEF/ krajowe projekt zgłoszony do II naboru CEF 2
9	5.003	Prace na linii kolejowej E-75 na odcinku Białystok – Suwałki – Trakiszki (granica państwa), etap I odcinek Białystok – Elk, faza II (odc. LK 38 Białystok - Elk)	4 186 875,0	CEF/ krajowe projekt zgłoszony do II naboru CEF 2 projekt w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
10	5.171	Prace na ciągu E 30 - linie kolejowe nr 91 i 92 na odcinku Rzeszów - Medyka (granica państwa) - prace projektowe	261 000,0	CEF/ krajowe projekt zgłoszony do II naboru CEF 2
11	5.021	Dostosowanie stacji Krzyż do parametrów sieci bazowej TEN-T	493 500,0	CEF/ krajowe projekt w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
12	5.195	Zwiększenie przepustowości ciągu Tczew – Gdynia - prace projektowe	190 000,0	CEF/ krajowe projekt zgłoszony do II naboru CEF 2 projekt w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
13	5.029	Poprawa dostępności przejścia granicznego Terespol-Brześć, Etap I - Rozbudowa układu torów o prześwicie 1520 mm stacji Terespol	300 000,0	krajowe
14	5.027	Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska, etap IIA: linia E 30 stacja Gliwice Łabędy	690 000,0	CEF/ krajowe projekt zgłoszony do II naboru CEF 2
15	5.030	Prace na linii kolejowej nr 408 na odcinku Szczecin Główny - Szczecin Gumieńce i linii kolejowej 409 na odcinku Szczecin Gumieńce - granica państwa - roboty budowlane	671 920,0	CEF/ krajowe
16	5.198	Prace na linii kolejowej nr 408 na odcinku Szczecin Główny - Szczecin Gumieńce i linii kolejowej 409 na odcinku Szczecin Gumieńce - granica państwa - prace projektowe	10 580,0	krajowe
17	5.009	Budowa nowej linii kolejowej Podłęże – Szczyrzyc – Tymbark/Mszana Dolna oraz modernizacja istniejącej linii kolejowej nr 104 Chabówka – Nowy Sącz - Etap II (pozostałe prace na LK 104 oraz budowa nowej linii Podłęże - Tymbark)	7 791 248,0	FEnIKS/ krajowe projekt w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
18	5.061	Utworzenie kolejowego dostępu do portu morskiego w Policach	62 000,0	FEnIKS/ krajowe
19	5.207	Prace na linii kolejowej nr 203 na odcinku Czersk - Wierchowo Człuchowskie - prace projektowe	60 000,0	krajowe
20	5.025	Prace na linii kolejowej C-E 20 na odcinku Skierniewice – Piława – Łuków	3 746 578,1	CEF/ krajowe *
21	5.031	Prace na ciągu E 59 – linia kolejowa nr 151 Kędzierzyn Koźle - Chałupki, wraz ze stacją Kędzierzyn Koźle	2 685 000,0	CEF/ krajowe *
22	5.131	Prace na linii 7 na odcinku Lublin - Dorohusk - prace przygotowawcze	30 000,0	CEF/ krajowe projekt zgłoszony do II naboru CEF 2 projekt w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
24	8.001	Poprawa bezpieczeństwa i likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych na sieci kolejowej	405 895,5	projekt częściowo w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
25	8.002	Zwiększenie przepustowości i innych parametrów wybranych linii kolejowych	257 000,0	projekt częściowo w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
26	8.003	Zwiększenie przepustowości wybranych stacji kolejowych i posterunków ruchu	268 000,0	projekt częściowo w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
27	8.004	Poprawa spójności sieci kolejowej poprzez budowę łącznic	294 000,0	
28	8.005	Poprawa stanu technicznego obiektów inżynierskich	286 000,0	projekt częściowo w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
29	8.006	Poprawa stanu technicznego podtorza	173 000,0	projekt częściowo w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
30	8.007	Modernizacja urządzeń sterowania ruchem kolejowym	291 000,0	projekt częściowo w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
31	8.008	Rozwój punktów ładunkowych	250 000,0	
32	8.009	Przebudowa infrastruktury obsługi podróży na stacjach i przystankach	290 000,0	projekt częściowo w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK

Załącznik 9. Lista projektów krajowych do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032)

33	8.010	Zwiększenie kolejowej dostępności regionów atrakcyjnych turystycznie	290 000,0	
34	8.011	Poprawa stanu technicznego infrastruktury kolejowej w rejonach przygranicznych	258 000,0	
35	8.012	Dostosowanie wybranych stacji do obsługi pociągów o długości 750 m	291 000,0	
36	8.013	Udrożnienie podstawowych ciągów wywozowych z Górnego Śląska	285 000,0	projekt częściowo w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
37	8.014	Udrożnienie podstawowych ciągów wywozowych z Dolnego Śląska	280 000,0	projekt częściowo w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
38	8.015	Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach kolejowo-drogowych w tym ich przebudowa na skrzyżowania dwupoziomowe	861 000,0	projekt częściowo w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
39	8.016	Projekty ograniczające oddziaływanie linii kolejowych na środowisko	285 000,0	
40	8.017	Poprawa dostępu kolejowego do istotnych generatorów ruchu kolejowego w tym terminali	295 000,0	
41	8.018	Poprawa warunków ruchu towarowego poprzez umożliwienie separacji ruchu pasażerskiego	279 000,0	
42	8.019	Wybrane prace w obszarze Węzła Warszawskiego	100 000,0	projekt częściowo w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
43	8.020	Wybrane prace w obszarze Węzła Poznańskiego	100 000,0	projekt częściowo w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
44	8.021	Wybrane prace w obszarze Węzła Wrocławskiego	100 000,0	projekt częściowo w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
45	8.022	Wybrane prace w obszarze Węzła Krakowskiego	100 000,0	projekt częściowo w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
46	8.023	Wybrane prace w obszarze Węzła Trójmiejskiego	100 000,0	projekt częściowo w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
47	8.024	Wybrane prace w obszarze Węzła Szczecińskiego	100 000,0	projekt częściowo w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
48	8.025	Wybrane prace w obszarze Węzła Łódzko-Koluszkowskiego	100 000,0	projekt częściowo w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
49	8.026	Wybrane prace w obszarze Węzła GOP	125 000,0	projekt częściowo w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
50	8.027	Prace w zakresie zdalnego sterowania i centralizacji obsługi	251 062,8	
51	8.028	Wybrane prace w zakresie digitalizacji infrastruktury kolejowej	209 000,0	
52	8.029	Poprawa stanu technicznego urządzeń sieci trakcyjnej	222 000,0	
53	8.030	Prace na wybranych liniach związanych z koncepcją budowy CPK	280 000,0	projekt częściowo w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK
54	8.031	Projekty przygotowawcze	274 041,7	
		RAZEM FEnIKS/CEF krajowe	32 327 409,7	
		RAZEM krajowe (budżetowe)	7 700 000,0	
8.032		Program pozamilitarnych przygotowań obronnych	506 162,0	
		Razem Krajowe	40 533 571,7	

* Europejski Bank Inwestycyjny wyraził wstępne zainteresowanie udziałem we współfinansowaniu wskazanych projektów inwestycyjnych. Uzyskanie środków pieniężnych na współfinansowanie ww. projektów uzależnione jest m.in. od oceny zdolności kredytowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., zawarcia stosownych umów kredytowych, a także od ustanowienia zabezpieczenia kredytów w formie gwarancji Skarbu Państwa.