

UCHWAŁA NR 162/2015

RADY MINISTRÓW

z dnia 15 września 2015 r.

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 2013 r. poz. 885, z późn. zm.¹⁾) Rada Ministrów uchwala, co następuje:

§ 1. 1. Ustanawia się program wieloletni pod nazwą „Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku”, zwany dalej „Programem”.

2. Program stanowi załącznik do uchwały.

§ 2. 1. Nadzór nad realizacją Programu sprawuje minister właściwy do spraw transportu.

2. Wykonawcą Programu jest spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

§ 3. 1. Ustanawia się łączny limit wydatków z budżetu państwa na realizację Programu w okresie od dnia 1 stycznia 2015 r. do dnia 31 grudnia 2023 r. na poziomie 22 324,3 mln zł.

2. Przed podjęciem działań dokonywanych w ramach realizacji Programu, w wyniku których może nastąpić przekroczenie kwoty, o której mowa w ust. 1, konieczne jest dokonanie zmiany Programu w drodze uchwały Rady Ministrów.

§ 4. Z dniem 31 grudnia 2015 r. traci moc uchwała nr 196/2013 Rady Ministrów z dnia 5 listopada 2013 r. w sprawie ustanowienia Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych do roku 2015 z perspektywą do roku 2020, zmieniona uchwałą nr 124/2014 Rady Ministrów z dnia 25 czerwca 2014 r., uchwałą nr 149/2014 Rady Ministrów z dnia 29 lipca 2014 r. oraz uchwałą nr 30/2015 Rady Ministrów z dnia 13 marca 2015 r., z wyjątkiem załączników nr 2 i 3, które tracą moc z dniem wejścia w życie niniejszej uchwały.

§ 5. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

PREZES RADY MINISTRÓW

EWA KOPACZ

¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2013 r. poz. 938 i 1646, z 2014 r. poz. 379, 911, 1146, 1626 i 1877 oraz z 2015 r. poz. 238, 532, 1045, 1117, 1130, 1189, 1190, 1269 i 1358.

Załącznik
do uchwały nr 162/2015
Rady Ministrów
z dnia 15 września 2015 r.

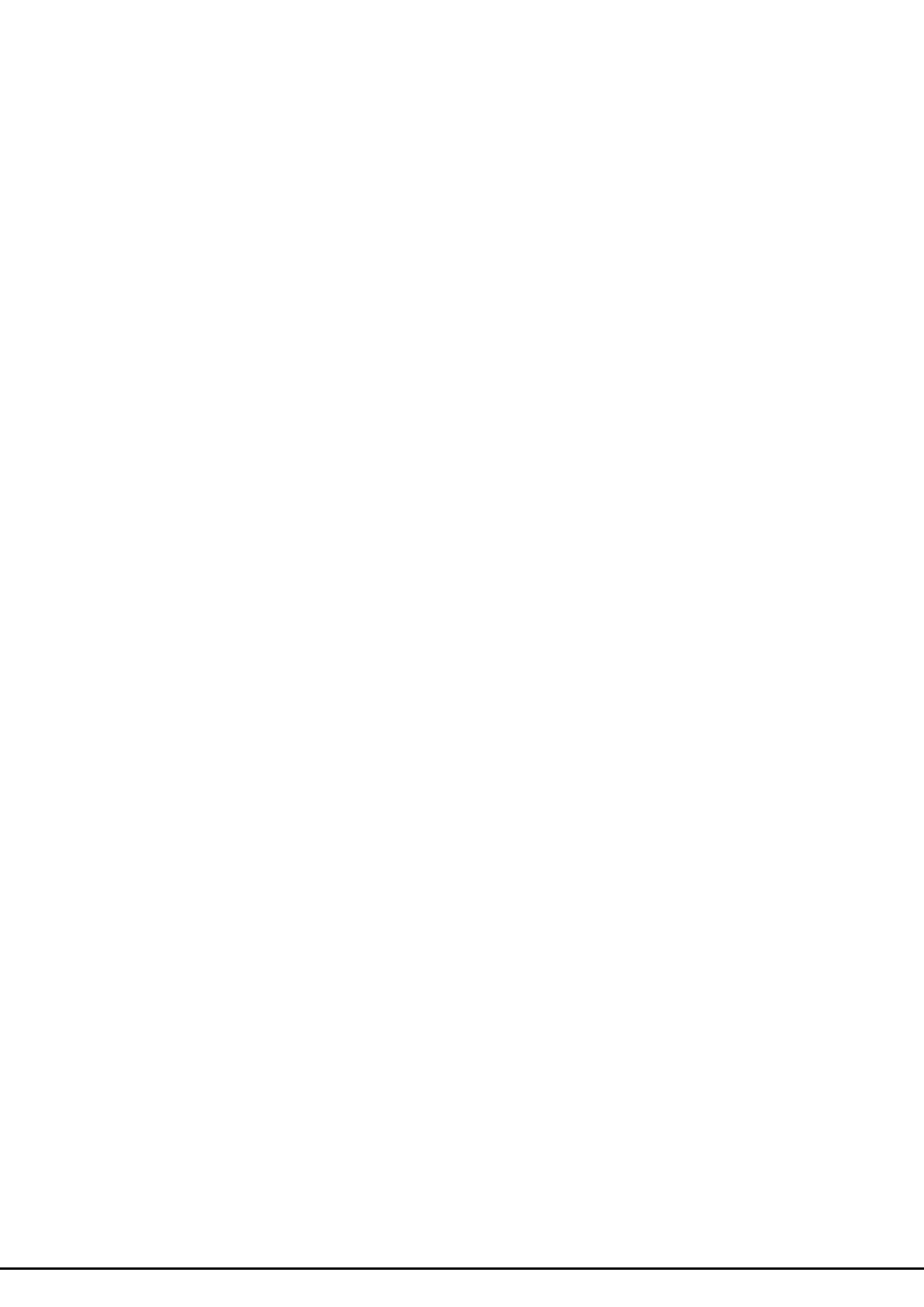


MINISTER INFRASTRUKTURY I ROZWOJU

KRAJOWY PROGRAM KOLEJOWY DO 2023 ROKU

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

wrzesień 2015 r.



Spis treści

1. Wstęp	4
2. Diagnoza – stan obecny	6
2.1. Sieć linii kolejowych w Polsce	6
2.2. Sieć linii kolejowych będących w zarządzie PLK S.A.	7
2.3. <i>Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych do roku 2015</i> – wykonanie na koniec 2014 roku	11
2.4. Wyniki badania ewaluacyjnego <i>Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych do roku 2015</i>	13
3. Podstawy <i>KPK</i>	15
3.1. Powiązanie <i>KPK</i> z działaniami przewidzianymi w innych dokumentach strategicznych	15
3.1.1. Krajowe dokumenty strategiczne	15
3.1.2. Dokumenty strategiczne Unii Europejskiej	20
3.2. Założenia <i>KPK</i>	22
3.3. Cele <i>KPK</i>	24
4. Priorytety oraz kierunki interwencji	25
5. Kategorie projektów objętych <i>Programem</i>	27
6. Finansowanie <i>KPK</i>	31
7. Efekty i rezultaty <i>KPK</i>	35
8. System realizacji <i>Programu</i>	38
8.1. Realizator <i>Programu</i>	38
8.2. Nadzór nad realizacją <i>Programu</i>	39
9. Procedura zatwierdzenia i aktualizacji <i>Programu</i>	40

Załączniki

- 1. Lista projektów podstawowych i rezerwowych CEF i POIiŚ finansowanych z Funduszu Spójności objętych *KPK***
- 2. Lista projektów podstawowych i rezerwowych PO PW objętych *KPK***
- 3. Lista projektów RPO objętych *KPK***
- 4. Lista projektów krajowych objętych *KPK***

1. Wstęp

Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku. Infrastruktura kolejowa zarządzana przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., zwany dalej *KPK* lub *Programem*, jest dokumentem ustanawiającym ramy finansowe oraz warunki realizacji zamierzeń państwa w zakresie inwestycji kolejowych przewidywanych do wykonania do 2023¹. Program stanowi kontynuację programu wieloletniego pod nazwą *Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych do roku 2015, z perspektywą do roku 2020* (dalej: *WPIK*).

KPK jest programem wieloletnim w rozumieniu ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych². Przyjęcie programu wynika z art. 38c ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym³ i obejmuje wszystkie inwestycje PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. realizowane z wykorzystaniem środków finansowych, których dysponentem jest minister właściwy do spraw transportu.⁴

KPK spełnia wymogi ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju⁵ w zakresie programów rozwoju ustanawianych w celu realizacji średniookresowej strategii rozwoju kraju⁶ oraz strategii rozwoju, którą w tym wypadku pozostaje *Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)*⁷ (dalej: *SRT*).

KPK 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.

Polska otrzymała deklarację wsparcia (alokacji środków) z budżetu *UE* dla perspektywy 2014–2020 w wysokości **42,8 mld zł**⁸ na kolej. Szacuje się, że *PLK SA* otrzyma w ramach dofinansowania ze środków *UE* kwotę przynajmniej 9,48 mld euro, tj. **39,8 mld zł**⁹. Aby środki *UE* przeznaczone na infrastrukturę kolejową mogły zostać wykorzystane, wymagane jest w latach 2014–2023 znaczne zaangażowanie środków krajowych:

- **budżetu państwa,**
- **Funduszu Kolejowego (dalej: *FK*),**
- **PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. (dalej: *PLK S.A.*).**

Finansowanie ogółem infrastruktury kolejowej zarządzanej przez *PLK S.A.* będzie odbywało się według następujących kategorii projektów¹⁰:

1/ projekty Funduszu Spójności (dalej: *FS*) realizowane w ramach *POIiŚ* i *CEF*:

51,6 mld zł:

¹ Okres programowania przy przyjęciu zasady $n+3$, w której n jest końcowym rokiem programowania finansowego *UE*. Kończącą datą kwalifikowalności wydatków dla projektów współfinansowanych ze środków Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego jest 31 grudnia 2023 r.

² Dz. U. z 2013 r. poz. 885, 938 i 1646, z 2014 r. poz. 379, 911, 1146, 1626 i 1877 oraz z 2015 r. poz. 238, 532, 1045, 1117, 1130, 1189, 1190, 1269 i 1358.

³ Dz. U. z 2015 r. poz. 1297.

⁴ Brak ujęcia w *KPK* inwestycji w zakresie dworców czy taboru oraz inwestycji innych zarządców niż *PLK S.A.* wynika z zakresu dokumentu określonego w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (art. 38c).

⁵ Dz. U. z 2014 r. poz. 1649 oraz z 2015 poz. 349, 1240 i 1358.

⁶ *Strategia Rozwoju Kraju 2020. Aktywne społeczeństwo, konkurencyjna gospodarka, sprawne państwo*. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego. Warszawa, wrzesień 2012; dokument przyjęty uchwałą Rady Ministrów nr 157 z dnia 25 września 2012 r. (M.P. poz. 882).

⁷ *Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)*, dokument przyjęty uchwałą Rady Ministrów nr 6 z dnia 22 stycznia 2013 r. (M.P. poz. 75).

⁸ Zgodnie z Umową Partnerstwa zawartą pomiędzy Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Komisją Europejską planowana kwota alokacji na sektor kolejowy wynosi ok. 10,2 mld euro.

⁹ Kwota nie uwzględnia ewentualnego dofinansowania projektów w ramach *CEF* poza tzw. kopertami narodowymi.

¹⁰ Dokładne wartości z podziałem na lata przedstawione są w tabelach 1 i 3.

- projekty CEF¹¹: 21,8 mld zł, w tym dofinansowanie ze środków europejskich – 3 651,1 mln euro,
 - projekty POIiŚ 2014–2020¹²: 26,4 mld zł, w tym dofinansowanie ze środków europejskich – 4 623,1 mln euro,
 - projekty POIiŚ 2007–2013: 3,4 mld zł, w tym dofinansowanie ze środków europejskich – 0,6 mln euro;
- 2/ projekty Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (dalej: EFRR) realizowane w ramach Programu Operacyjnego Polska Wschodnia (dalej: PO PW): 1,7 mld zł, w tym dofinansowanie ze środków europejskich – 330,4 mln euro;**
- 3/ projekty EFRR realizowane w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych (dalej: RPO): 4,27 mld zł:**
- projekty RPO 2014–2020: 4,26 mld zł, w tym dofinansowanie ze środków europejskich – 868,00 mln euro,
 - projekty RPO 2007–2013: 0,01 mld zł, w tym dofinansowanie ze środków europejskich – 2,3 mln euro;
- 4/ projekty krajowe realizowane w ramach budżetu państwa i FK 9,96 mld zł, w tym:**
- dodatkowe środki ponad poziom 18% planowanych na dany rok wpływów z podatku akcyzowego od paliw silnikowych: 1,665 mld zł,
 - środki z emisji obligacji w roku 2015, wykorzystywane w roku 2016: 0,2 mld zł¹³.

Lista zadań określonych w *KPK* w grupie projektów Funduszu Spójności realizowanych w ramach POIiŚ i CEF oraz w grupie projektów EFRR w ramach PO PW została opracowana w oparciu o *Listę projektów kolejowych* znajdującą się w *Dokumencie implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) (dalej: DI)*. Kategorie 1 oraz 3 obejmują także część zadań realizowanych ze środków perspektywy 2007–2013, dla których wydatki budżetu państwa ponoszone są po roku 2015, w tym refundację poniesionych już środków.

KPK określa cele (główne i szczegółowe) z zachowaniem pełnej spójności z zamierzeniami przyjętymi w SRT oraz DI. Jest również narzędziem umożliwiającym realizację SRT i DI w odniesieniu do poprawy stanu technicznego i obecnych parametrów infrastruktury kolejowej.

KPK i *DI* są wzajemnie powiązane. *DI* stanowi formalną podstawę wypełnienia przez Polskę określonych warunków wyjściowych umożliwiających efektywną realizację programów współfinansowanych ze środków europejskich, warunkujących przekazanie środków UE przeznaczonych na rozwój całego sektora transportowego. Definiuje i hierarchizuje on wyłącznie te zadania, których realizacja oparta jest o środki finansowe UE w ramach programów krajowych i ponadregionalnych. *DI* nie ujmuje zaś zadań współfinansowanych ze środków europejskich i samorządowych będących w dyspozycji marszałków województw, a także środków budżetu państwa i FK na zadania realizowane bez udziału środków UE. Natomiast *KPK* dotyczy wyłącznie infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PLK S.A. wraz z infrastrukturą towarzyszącą, umożliwiając jednocześnie

¹¹ *Connecting Europe Facility* – instrument finansowania projektów dotyczący rozwoju transeuropejskich sieci transportowych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1316/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. ustanawiającego instrument „Łącząc Europę”, zmieniającego rozporządzenie (UE) nr 913/2010 oraz uchylającego rozporządzenia (WE) nr 680/2007 i (WE) Nr 67/2010 (Dz. Urz. UE L 348 z 20.12.2013, str. 129, z późn. zm.).

¹² Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014–2020.

¹³ Środki te pochodzą z dotychczasowych emisji obligacji PLK S.A.; wydatkowane będą na projekty krajowe - na zaplanowane docelowe płatności oraz zobowiązania z roku 2015.

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*¹⁴. Dlatego też uwzględniono w nim źródła finansowania zdefiniowane w innych strategiach, programach, politykach i planach zarówno szczebla rządowego, jak i samorządowego, w tym w szczególności w kontraktach terytorialnych i strategiach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych.

KPK określa cele i priorytety inwestycyjne oraz wielkość i źródła niezbędnego finansowania, a także stanowi podstawę, zapewnienia finansowania, zgodnie z ustawą o finansach publicznych do limitów wskazanych w niniejszym Programie.

KPK, zgodnie z treścią art. 38c pkt 1 *ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym*, 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 będzie *Szczegółowy Plan Realizacji KPK* zawierający rzeczowy i finansowy zakres planowanych inwestycji (w szczególności określenie planowanych wydatków wraz z podziałem źródeł finansowania na określone inwestycje w poszczególnych latach realizacji tego *Programu*). Dokument ten będzie 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.

Udzielenie zapewnienia finansowania lub dofinansowania z budżetu państwa w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych, następuje na podstawie *Szczegółowego Planu Realizacji KPK*.

Kwestie dotyczące sprawozdawczości oraz zmian *Programu* zostały omówione odpowiednio w rozdziale 8.2 *Nadzór nad realizacją Programu* oraz rozdziale 9. *Procedura zatwierdzenia i aktualizacji Programu*. Podkreślenia wymaga fakt, że polityka gospodarcza rządu bierze pod uwagę propozycje *Białej Księgi. Planu utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu*¹⁵, która jest ukierunkowana na ustanowienie systemu transportowego wzmacniającego konkurencyjność UE oraz mobilność osób i towarów przemieszczających się na jej obszarze. Oznacza to, że transport ma dążyć do ograniczania zużycia energii i lepiej korzystać z infrastruktury, ograniczając negatywny wpływ na środowisko. Realizacja KPK jest zatem niezbędna również do wywiązania się Polski z przyjętych lub nałożonych na nią zobowiązań międzynarodowych.

2. Diagnoza – stan obecny

2.1. Sieć linii kolejowych w Polsce

Według danych Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego (UTK) długość eksploatowanych linii kolejowych przez wszystkich zarządców infrastruktury, włączając koleje szeroko- i wąskotorowe w Polsce, w 2013 roku wyniosła 19 995 km.

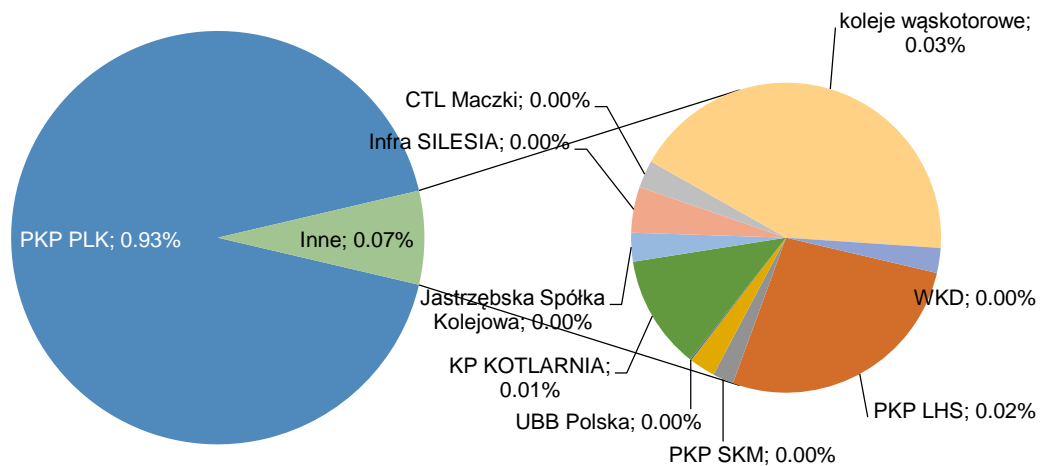
Na koniec 2013 roku działalność polegającą na zarządzaniu liniową infrastrukturą kolejową realizowało, poza PLK S.A., 9 przedsiębiorców: Infra SILESIA S.A., „Kopalnia Piasku Kotłarnia – Linie

¹⁴ Dz. U. z 2015 r. poz. 1297.

¹⁵ Strategia (Transport 2050) opublikowana przez Komisję Europejską 28 marca 2011 r., KOM(2011) 144.

Kolejowe” Sp. z o.o., Jastrzębska Spółka Kolejowa Sp. z o.o., CTL Maczki-Bór S.A., UBB Polska Sp. z o.o., PMT Linie Kolejowe Sp. z o.o., PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o., Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o. oraz PKP LHS Sp. z o.o. (trzy ostatnie z wymienionych spółek pełnią jednocześnie rolę przewoźnika i zarządcy infrastruktury kolejowej, a dwie ostatnie nie udostępniały własnej infrastruktury innym przewoźnikom). PLK S.A. zarządza około 93% długości całej eksploatowanej sieci kolejowej w Polsce i 96% całej ogólnodostępnej sieci kolejowej¹⁶ i jako jedyna zarządza liniami kolejowymi o znaczeniu państwowym, które na koniec 2013 r. stanowiły prawie 62% wszystkich eksploatowanych linii.

Wykres 1. Udział według długości eksploatowanych linii kolejowych (stan na 31 grudnia 2013 r.).



Źródło: Ocena Funkcjonowania Rynku Transportu Kolejowego i Stanu Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego w 2013 roku, Urząd Transportu Kolejowego, Warszawa 2014, <http://utk.gov.pl/pl/analizy-i-monitoring/oceny-roczne/201/5555,Ocena-Funkcjonowania-Rynku-Transportu-Kolejowego-i-Stanu-Bezpieczenstwa-Ruchu-Ko.html>, s. 54.

Na przestrzeni lat 2011–2013 gęstość sieci kolejowej w poszczególnych województwach mierzona w km linii/100 km² powierzchni znacząco się nie zmieniła. Średnia krajowa gęstość sieci na koniec 2013 r. wyniosła 6,39 km/100 km² w stosunku do 6,59 km/100 km² w roku poprzednim.¹⁷

Według stanu na dzień 31 grudnia 2013 r. na krajowej sieci kolejowej, zarządzanej przez 10 zarządców infrastruktury, funkcjonowało 13 649 czynnych przejazdów kolejowo-drogowych oraz przejść dla pieszych.

2.2. Sieć linii kolejowych będących w zarządzie PLK S.A.

Stan infrastruktury będącej w zarządzie PLK S.A. nie jest zadowalający. Tylko prawie połowa linii kolejowych nie budzi zastrzeżeń co do parametrów, zaś pozostała część linii wymaga przeprowadzenia bieżących napraw lub kompleksowej modernizacji. W 2013 roku długość torów linii kolejowych będących w zarządzie PLK S.A. z dobrą oceną stanu technicznego stanowiła 47% całkowitej długości torów¹⁸, co oznacza wzrost o 4 p.p. w porównaniu ze wskaźnikiem na koniec 2012 roku.¹⁹

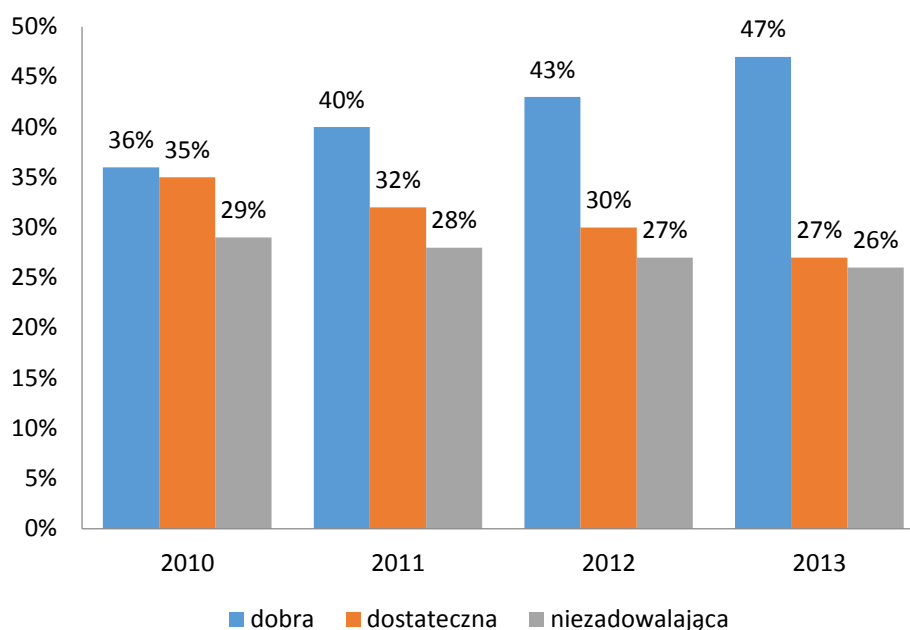
¹⁶ Długość eksploatowanych linii kolejowych w Polsce w 2013 roku wyniosła 19 994,87 km, w tym PLK S.A. zarządzała 18 532,65 km linii, za: Ocena funkcjonowania rynku transportu kolejowego i stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego w 2013 roku, Urząd Transportu Kolejowego, Warszawa, 2014 r., <http://utk.gov.pl/pl/analizy-i-monitoring/oceny-roczne/201/5555,Ocena-Funkcjonowania-Rynku-Transportu-Kolejowego-i-Stanu-Bezpieczenstwa-Ruchu-Ko.html>, s. 55.

¹⁷ Ibidem, s. 55.

¹⁸ Stan na 31 grudnia 2013 roku.

¹⁹ Raport roczny PLK S.A. 2013, s. 35.

Wykres 2. Stan techniczny infrastruktury kolejowej²⁰ w latach 2010–2013.



Źródło: Raporty roczne PLK S.A. za lata 2010–2013.

Jakość infrastruktury liniowej przekłada się bezpośrednio na prędkość pociągów, która jest dużo niższa niż w większości krajów europejskich. Jednak z drugiej strony, dzięki prowadzonym modernizacjom oraz innym działaniom związanym z poprawą stanu technicznego linii kolejowych, od 2010 roku można zauważyć wzrost długości torów w stanie dobrym oraz spadek długości torów z maksymalną prędkością mniejszą lub równą 30 km/h.

Efektom poprawy stanu technicznego torów było podwyższenie w Rozkładzie Jazdy Pociągów 2013/14 maksymalnej prędkości rozkładowej dla pociągów pasażerskich na odcinkach torów o długości 1375 km torów, a obniżenie prędkości na długości 533 km torów.²¹ Ponadto po raz kolejny w 2013 roku wzrosła długość torów z obowiązującą prędkością rozkładową równą 160 km/h do 2022 km torów²² oraz zmniejszyła się długość torów z maksymalną prędkością mniejszą lub równą 40 km/h²³.

Wymiana starych, wyeksploatowanych i zdegradowanych elementów infrastruktury kolejowej oraz urządzeń technicznych na elementy i urządzenia nowe, wykonane z zastosowaniem współczesnych technologii, pozwala na znaczącą poprawę parametrów eksploatacyjnych linii kolejowych (głównie maksymalnych dopuszczalnych prędkości) przy co najmniej zachowaniu, a zazwyczaj podniesieniu poziomu bezpieczeństwa ruchu.²⁴

Struktura prędkości rozkładowych na eksploatowanych liniach kolejowych zarządzanych przez PLK S.A. (stan na koniec 2013 roku) została zaprezentowana na poniższym wykresie.

²⁰ Wykres opracowano według następujących kryteriów: 1. ocena dobra – linie kolejowe eksploatowane z założonymi parametrami, wymagane są tylko roboty konserwacyjne; 2. ocena dostateczna – linie kolejowe o obniżonych parametrach eksploatacyjnych (obniżona maksymalna prędkość rozkładowa, lokalne ograniczenia prędkości); dla przywrócenia maksymalnych parametrów eksploatacyjnych, oprócz robót konserwacyjnych, wymagane jest wykonanie napraw bieżących polegających na wymianie uszkodzonych elementów torów; 3. ocena niezadowalająca – linie kolejowe o znacznie obniżonych parametrach eksploatacyjnych (małe prędkości rozkładowe, duża liczba lokalnych ograniczeń prędkości, obniżone dopuszczalne naciski), kwalifikujące tory linii do kompleksowej wymiany nawierzchni.

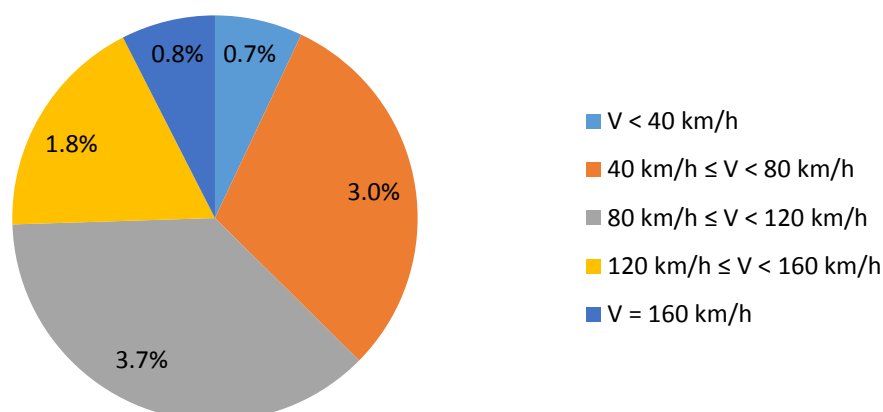
²¹ Raport roczny PLK S.A. 2013, s.36.

²² Na koniec 2012 roku było to 1956 km torów. Raport roczny PLK S.A. 2013, s.37.

²³ Raporty roczne PLK S.A. za lata 2010–2013.

²⁴ Ocena funkcjonowania..., op. cit., s. 107.

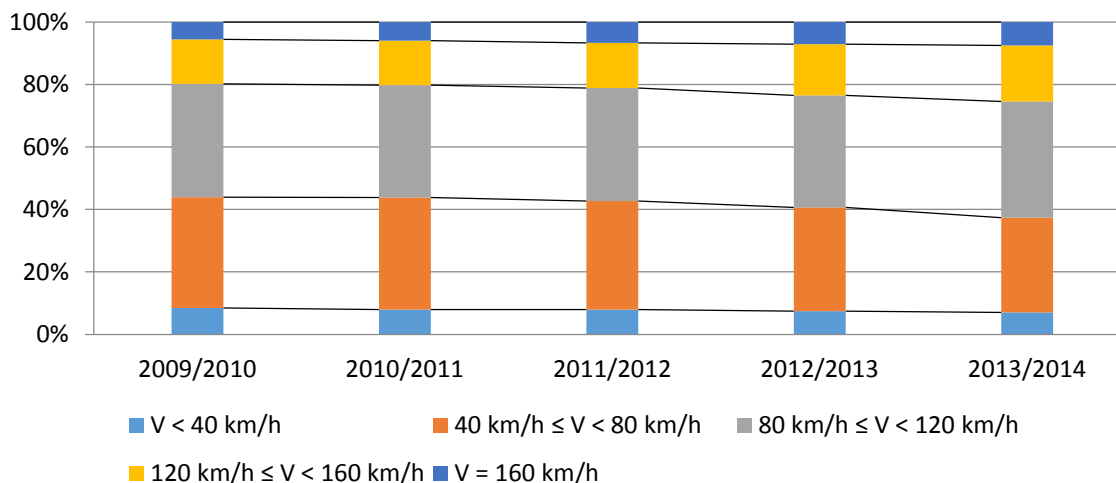
Wykres 3. Procentowa struktura maksymalnych prędkości rozkładowych w rozkładzie jazdy 2013/2014.



Źródło: opracowanie własne na podstawie raportów rocznych PLK S.A. za lata 2010–2013.

Na koniec 2013 roku 25,5% linii było dostosowanych do prędkości przekraczających 120 km/h. Wartość ta wzrasta sukcesywnie od 2010 r. Obecnie trwają prace polegające na przystosowaniu wybranych odcinków sieci kolejowej do prędkości maksymalnej przekraczającej 160 km/h (w rocznym rozkładzie jazdy 2014–2015 na odcinku 90 km wprowadzono prędkość maksymalną 200 km/h dla pociągów pasażerskich)²⁵.

Wykres 4. Struktura maksymalnych prędkości rozkładowych w latach 2010–2013.



Źródło: opracowanie własne na podstawie raportów rocznych PLK S.A. za lata 2010–2013.

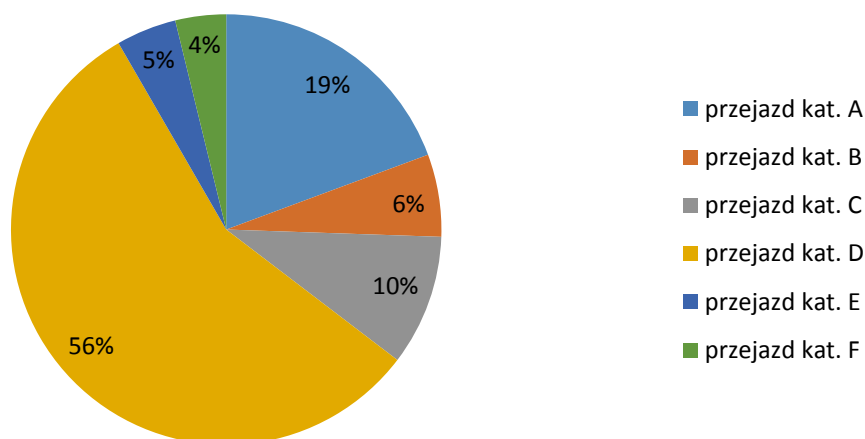
W latach 2010–2013 odnotowano również wzrost w udziale linii pozwalających na jazdę pociągów z prędkością od 80 do 120 km/h (z 36,3% do 37,1%). W 2013 r. w stosunku do roku 2010 spadła długość linii, na których dopuszczalna prędkość nie przekraczała 80 km/h.²⁶

²⁵ Dotyczy odcinka linii kolejowej nr 4 Grodzisk Mazowiecki – Zawiercie od km 125,200 do km 214,800. „Regulamin przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rjp 2014/2015”, Załącznik 2.1(P). Wykaz maksymalnych prędkości – pociągi pasażerskie.

²⁶ Raporty roczne PLK S.A. za lata 2010–2013.

W zarządzie PLK S.A. na dzień 31 grudnia 2013 r. było 13 120 przejazdów kolejowo-drogowych²⁷ (96% łącznej liczby przejazdów na krajowej sieci kolejowej). Wśród nich zdecydowanie najliczniejszą grupę stanowiły przejazdy kategorii D. Drugą co do liczebności kategorią przejazdów były przejazdy kategorii A. Najmniej liczną grupę stanowiły przejazdy kategorii E i F.²⁸

Wykres 5. Liczba czynnych przejazdów na sieci PLK S.A. w 2013 roku.



Źródło: opracowanie własne na podstawie raportu UTK „Ocena funkcjonowania...”, s. 84.

W ramach prowadzonych prac na liniach kolejowych przejazdy i przejścia w poziomie szyn, na których występuje największe natężenie ruchu kolejowego i drogowego są likwidowane i zastępowane wiaduktami lub przejściami podziemnymi. Na pozostałych przejazdach przebudowywana jest nawierzchnia i w miarę potrzeb modernizowane urządzenia zabezpieczenia i ostrzegania.

W 2013 roku na sieci PLK S.A. zmodernizowano nawierzchnię 259 przejazdów, zabudowano samoczynną sygnalizację przejazdową (urządzenia ssp) na 75 przejazdach oraz wybudowano lub dokonano gruntownej rewitalizacji 116 wiaduktów.²⁹

Na sieci zarządzanej przez PLK S.A. w 2013 r. wykonano pracę przewozową brutto równą 132,852 mld tonokilometrów, z czego praca brutto wykonana w przewozie towarów stanowiła 76% (101 mld brutto tonokilometrów). Pozostałą część zrealizowali przewoźnicy pasażerscy.³⁰

Średnie obciążenie kilometra linii w 2013 r. wyniosło około 6,64 mln ton brutto, o 0,5 mln mniej niż w 2012 r. W przeliczeniu na jeden km linii przewoźnicy towarowi wykonali pracę przewozową brutto większą o 141 tys. ton. W 2013 r. średnie obciążenie dla tego typu przejazdów wyniosło 5,053 mln

²⁷ Zgodnie z art. 9 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 26 lutego 1996 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 33, poz. 144 oraz z 2000 r. Nr 100, poz. 1082) przejazdy i przejścia dzielą się na następujące kategorie: 1) kategoria A - przejazdy użytku publicznego z rogatkami lub przejazdy użytku publicznego bez rogatek, na których ruch na drodze kierowany jest sygnałami nadawanymi przez pracowników kolejowych, 2) kategoria B - przejazdy użytku publicznego z samoczynną sygnalizacją świetlną i z półrogatkami, 3) kategoria C - przejazdy użytku publicznego z samoczynną sygnalizacją świetlną lub uruchamianą przez pracowników kolei, 4) kategoria D - przejazdy użytku publicznego bez rogatek i półrogatek i bez samoczynnej sygnalizacji świetlnej, 5) kategoria E - przejścia użytku publicznego, 6) kategoria F - przejazdy i przejścia użytku niepublicznego – procedowana zmiana rozporządzenia.

²⁸ Ocena funkcjonowania..., op. cit., s. 84.

²⁹ Raport roczny PLK S.A. za 2013 r., s. 54.

³⁰ Ocena Funkcjonowania..., op. cit., s. 56.

ton brutto na jeden kilometr linii. W przewozach pasażerskich współczynnik ten wyniósł 1,592 mln ton na kilometr. W ostatnich latach wskaźnik dla przewozów pasażerskich utrzymuje się na niższym poziomie, głównie za sprawą uruchamiania mniejszej liczby i lżejszych składów pociągów np. w relacjach regionalnych (z wykorzystaniem szynobusów oraz lekkich zespołów trakcyjnych) oraz krótszych składów w relacjach międzywojewódzkich.³¹

Spółka PLK S.A. dzięki wzrostowi środków finansowych przeznaczonych w ostatnich latach na finansowanie infrastruktury kolejowej zrealizowała szeroki zakres inwestycji. Wielkości środków finansowych przeznaczonych dla PLK S.A. na zadania inwestycyjne zostały przedstawione w poniższym rozdziale (wykres 6). Należy zauważyć, że wielkość środków finansowych na ten cel z roku na rok wzrasta.

2.3. Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych do roku 2015 – wykonanie na koniec 2014 roku

Zgodnie z art. 38c ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, inwestycje PLK S.A. realizowane z udziałem środków będących w dyspozycji ministra właściwego do spraw transportu realizowane są w ramach programu wieloletniego w rozumieniu ustawy o finansach publicznych. W oparciu o ten przepis 7 listopada 2011 roku Rada Ministrów przyjęła „Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych do roku 2013 z perspektywą do roku 2015”. Został on zastąpiony „Wieloletnim Programem Inwestycji Kolejowych do roku 2015 z perspektywą do roku 2020” (dalej: *WPIK*) przyjętym uchwałą Rady Ministrów z dnia 5 listopada 2013 r. i jej późniejszymi zmianami. Ostatnia aktualizacja *WPIK* nastąpiła 13 marca 2015 r. poprzez przyjęcie uchwały Rady Ministrów nr 30/2015.

Celem nadrzędnym *WPIK* jest zwiększenie dostępności i poprawa jakości transportu kolejowego przez zarządcę narodowej, publicznej infrastruktury kolejowej (PLK S.A.), w taki sposób, aby zaspokoić potrzeby przewoźników oraz pasażerów, nadawców i odbiorców towarów przewożonych koleją.

Inwestycje w infrastrukturę kolejową ujęte w *WPIK* realizowane są w przeważającej większości ze środków pochodzących z funduszy europejskich, a następnie z budżetu państwa, Funduszu Kolejowego, obligacji oraz środków własnych PLK S.A.

Planowane środki na realizację inwestycji kolejowych PLK S.A. zgodnie z uchwałą Rady Ministrów nr 30/2015 z 13 marca 2015 r. wynoszą około 46,5 mld zł, w tym:

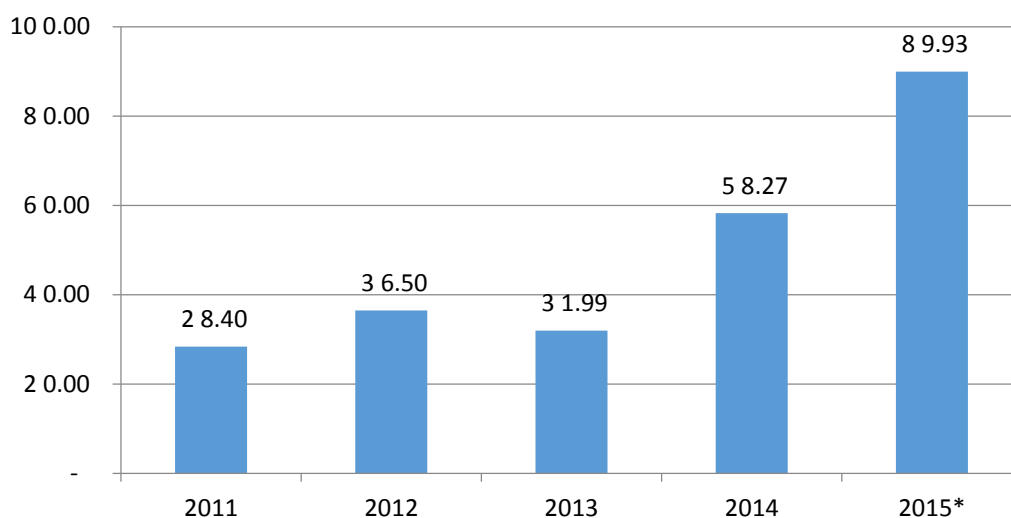
- 31,6 mld zł w ramach programów UE perspektywy 2007–2013,
- 10,2 mld zł na inwestycje planowane do zgłoszenia do pierwszego konkursu w ramach Funduszu CEF,
- 4,7 mld zł jako kontynuacja inwestycji w perspektywie finansowej na lata 2014–2020.

Najliczniejszą grupę inwestycji stanowią zadania współfinansowane w ramach programów operacyjnych UE. Pozostałe środki pochodzą z budżetu państwa, Funduszu Kolejowego oraz środków własnych zarządcy infrastruktury. Z powodu niedoboru środków finansowych, niezbędnych na uzupełnienie wkładu krajowego projektów współfinansowanych z funduszy UE dla zbilansowania działalności inwestycyjnej, wystąpiła konieczność pozyskania przez PLK S.A. finansowania dłużnego.

W latach 2011–2014 na realizację *WPIK* zostały poniesione wydatki w łącznej wysokości ok. 15 516,14 mln zł, natomiast zdecydowany wzrost wydatków na realizację zadań ujętych w programie nastąpi w 2015 roku.

³¹ Ocena funkcjonowania..., op. cit., s. 57.

Wykres 6. Poziom wydatków na realizację WPIK w latach 2011–2015.



Źródło: opracowanie własne MliR na podstawie raportów rocznych PLK S.A. z wykonania WPIK (dla 2015 roku podano plan wydatków wskazanych w zał. 1 do uchwały RM nr 30 przyjętej 13 marca 2015 r.).

W 2014 roku PLK S.A. realizowała działania inwestycyjne na 118 projektach, w tym na 24 projektach przygotowawczych i 94 projektach z realizacją prac (w tym ERTMS i GSM-R), z czego zakończonych zostało 27 projektów. Łączna wartość projektów zakończonych wyniosła 3 803,2 mln zł.³²

Do końca 2014 roku zakończono realizację 65 projektów o łącznej wartości 6 493,9 mln zł.

W 2014 roku na realizację WPIK poniesiono łącznie wydatki w wysokości 5 827,12 mln zł (wydatki według docelowych źródeł finansowania). Natomiast wydatki PLK S.A. w 2014 roku na rzecz wykonawców wyniosły 6 584,94 mln zł.

W wyniku realizacji projektów w WPIK w latach 2011–2014 w ramach działań modernizacyjnych, rewitalizacyjnych oraz przebudowy i budowy poprawiony został stan infrastruktury kolejowej na:

- ponad 2,5 tys. km linii kolejowych,
- ponad 2 tys. obiektach inżynierskich,
- ponad 1,6 tys. skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami publicznymi zarówno w poziomie szyn, jak i wielopoziomowych.

W 2015 roku planowane jest zmodernizowanie około 820 km torów.

W lipcu 2014 roku³³ dokonano zmiany WPIK poprzez wprowadzenia do niego załącznika 2 Wykaz zadań planowanych do zgłoszenia w pierwszym konkursie Funduszu Łącząc Europę (CEF) w perspektywie finansowej UE 2014–2020. Lista obejmuje 6 projektów zgłoszonych przez PLK S.A. w 2014 roku w pierwszym konkursie w ramach nowego instrumentu finansowego Unii Europejskiej – Funduszu „Łącząc Europę” (ang. *Connecting Europe Facility* – CEF)³⁴. Wprowadzona zmiana do WPIK umożliwiła rozpoczęcie rzeczowej realizacji ujętych w nim nowych inwestycji oraz wykazanie odpowiedniej dojrzałości projektów zgłaszanych do konkursu CEF.

³² Sprawozdanie z wykonania w 2014 roku WPIK.

³³ Uchwała nr 149/2014 Rady Ministrów z dnia 29 lipca 2014 r. zmieniająca uchwałę w sprawie ustanowienia Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych do 2015.

³⁴ Ostatecznie do CEF w pierwszym konkursie (1st call) zostało zgłoszonych 7 projektów PLK S.A. (poz. 86, 89, 90, 104, 106, 108 i 110 z załącznika 1 do niniejszego dokumentu).

Ostatnia zmiana *WPIK* obejmowała m.in. dodanie załącznika³⁵ stanowiącego wykaz zadań rozpoczętych w perspektywie 2007-2013, dla których planowana jest kontynuacja w perspektywie finansowej UE 2014–2020 (tzw. projekty fazowane).

Zarówno projekty zgłoszone do konkursu CEF, jak i tzw. projekty fazowane zostały uwzględnione w *KPK*. Natomiast projekty, których realizacja nie zakończy się w 2015 roku, będą włączone niejako automatycznie do *KPK* i zostaną uwzględnione do realizacji w latach następnych, co znajdzie odzwierciedlenie w *Szczegółowym Planie Realizacji KPK*.

2.4. Wyniki badania ewaluacyjnego Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych do roku 2015

W 2014 roku na zlecenie MliR zostało przeprowadzone badanie ewaluacyjne dotyczące oceny stanu realizacji „*Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych do roku 2015*”. Wykonanie tego badania wynikało z zapisów *WPIK*, mówiących o przygotowaniu śródkresowego (*mid-term*) raportu ewaluacyjnego. Badanie zostało wykonane przez niezależnych ekspertów³⁶. Ewaluacja miała na celu ocenę stanu realizacji *WPIK*, oszacowanie wpływu *WPIK* na zwiększenie dostępności i poprawę jakości transportu kolejowego w Polsce oraz opracowanie rekomendacji zadań planowanych do realizacji w perspektywie 2014–2020. Poza dokonaniem oceny stopnia wykonania *WPIK* zaproponowano szereg zaleceń zarówno w zakresie zmian prawnych, jak i w systemie zarządzania i monitoringu *WPIK* oraz kolejnych programów wieloletnich, czy też sposobu realizacji inwestycji i optymalizacji wykorzystania efektów inwestycji.

Zmiany w zakresie systemu zarządzania *WPIK* w opinii autorów powinny obejmować:

- uelastycznienie *WPIK* oraz uproszczenie finansowania,
- zwiększenie przejrzystości systemu monitoringu realizacji *WPIK*,
- otwarcie finansowania budżetowego (a także prawa) na realizację projektów przez zarządców innych niż PLK S.A. (spółki celowe samorządowe i rządowe),

oraz – w zakresie doskonalenia kształtu i sposobu realizacji inwestycji – m. in. przygotowanie listy rezerwowej (tzw. „zapasu”) projektów inwestycyjnych.

Wskazane w badaniu rekomendacje dotyczą zarówno kwestii ujętych w programie wieloletnim, jak i obszarów niezależnych zarówno od realizatora *WPIK* oraz organu nadzorującego, tj. ministra właściwego ds. transportu. Ewaluatorzy zwrócili uwagę również na inne niż ww. zagadnienia, w tym m.in. uelastycznienie procedur związanych z decyzją środowiskową (w szczególności stworzenie uproszczonej procedury zmian w decyzji, na etapie tworzenia projektu budowlanego i wykonawczego), zmiany w sposobie zagospodarowania przestrzennego oraz ochrony przed hałasem okolic linii kolejowych, czy zmiany w strukturach organizacyjnych PLK S.A. Z uwagi na systemowy charakter tych rekomendacji oraz zakres przedmiotowy *KPK* poniżej odniesiono się jedynie do tych elementów badania ewaluacyjnego, które dotyczą programu wieloletniego, sposobu jego zarządzania i monitoringu.

Podczas opracowywania *KPK* – programu wieloletniego będącego następcą i kontynuatorem *WPIK* – zostały uwzględnione propozycje usprawnień w zakresie zarządzania programem wskazane w badaniu ewaluacyjnym.

1. Uelastycznienie *WPIK* oraz uproszczenie finansowania

W zakresie uproszczenia finansowania wprowadzono zmiany przepisów ujętych w *ustawie z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym*. Modyfikacji uległ art. 38c, który określa zakres programu wieloletniego oraz sposób jego zatwierdzania. Aktualnie program wieloletni powinien zawierać (poza zakresem określonym w *ustawie o zasadach prowadzenia polityki rozwoju*):

³⁵ Zał. 3. Wykaz zadań przeniesionych do realizacji w perspektywie finansowej 2014-2020 do *WPIK*.

³⁶ „Ocena stanu realizacji Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych do roku 2015 oraz oszacowanie wpływu Programu na zwiększenie dostępności i poprawę jakości transportu kolejowego w Polsce” – badanie ewaluacyjne wykonane przez EGO Evaluation for Government Organisations s.c. pod kierunkiem dr. Michała Wolańskiego.

- listę wszystkich inwestycji na liniach kolejowych zarządzanych przez PLK S.A. 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,
- zestawienie wszystkich źródeł finansowania w podziale na lata realizacji inwestycji ujętych w programie, z wyszczególnieniem grup inwestycji finansowanych z określonych źródeł.

Dopiero szczegółowy plan realizacji programu wieloletniego (określony w *KPK* jako *Szczegółowy plan realizacji KPK lub SPR KPK*) będzie zawierał rzeczowy i finansowy zakres planowanych inwestycji, w szczególności określenie planowanych wydatków wraz z podziałem źródeł finansowania na określone inwestycje w poszczególnych latach realizacji programu, co jest nowością w stosunku do *WPIK*. *Szczegółowy plan realizacji KPK* będzie zatwierdzany przez ministra właściwego ds. transportu w porozumieniu z ministrem właściwym ds. finansów publicznych oraz w zakresie projektów realizowanych z udziałem środków UE z ministrem właściwym ds. rozwoju regionalnego. Oznacza to, że zmiana w sposobie finansowania inwestycji (zmiana montażu finansowego) nie będzie wymagała każdorazowo przedstawienia dokumentu pod obrady Rady Ministrów, co przyczyni się do usprawnienia procedury finansowania zadań. W celu zapewnienia RM kontroli nad dokumentem, zmiany *KPK* (w zakresie określonym w *KPK*) podlegać będą zatwierdzeniu w drodze uchwały RM.

KPK stanowi podstawę dla zapewnienia finansowania, zgodnie z ustawą o finansach publicznych, do limitów wskazanych w programie. Udzielenie zapewnienia finansowania lub dofinansowania z budżetu państwa w rozumieniu przepisów *ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych*, następować będzie na podstawie szczegółowego planu realizacji programu wieloletniego, tj. *Szczegółowego Planu Realizacji KPK*.

W nowym programie wieloletnim zmniejszono zakres szczegółowości w stosunku do *WPIK*. Konkretyzacja zapisów programu dokonywana będzie przez ministra właściwego ds. transportu. Nowe podejście niewątpliwie usprawni, w stosunku do obowiązującego *WPIK*, finansowanie zadań ze środków, których dysponentem jest minister właściwy ds. transportu.

2. Zwiększenie przejrzystości systemu monitoringu realizacji *WPIK*

KPK zakłada opracowanie przez realizatora programu raportów okresowych i rocznych, jak również raportu końcowego, z wykonania *Szczegółowego Planu Realizacji KPK*. Raporty roczne (i końcowy) będą również przedkładane co roku Radzie Ministrów. Szczegółowe informacje o raportach (w tym zakres poszczególnych raportów) znajdują się w rozdziale 8.2 *Nadzór nad realizacją Programu*. Nadzór nad projektami będzie odbywał się poprzez składanie przez PLK S.A. raportów z wykonania wskaźników rzeczowych i finansowych. Przewidziano wskazywanie w raportach okresowych odchyłeń od danych zawartych w *KPK* oraz powodów wystąpienia rozbieżności od założonych wartości, czy też zagrożeń i ryzyk mających wpływ na realizację określonych wskaźników. Raporty będą dotyczyły zatem danych przeszłych, jak również prognozowanych wartości. Zgodnie z założeniami system monitorowania realizacji projektów *KPK* opierać się będzie na sprawozdawczości poszczególnych projektów uzupełnionych o globalne i szczegółowe raporty z nowego systemu EPM wdrożonego przez PLK S.A. Zaproponowany sposób raportowania w pełni wypełnia rekomendacje w zakresie zwiększenia przejrzystości systemu monitoringu.

3. Otwarcie budżetowego finansowania infrastruktury na innych zarządców

Kolejna z zaproponowanych propozycji obejmuje otwarcie finansowania budżetowego na realizację projektów przez zarządców innych niż PLK S.A.

KPK został opracowany zgodnie z treścią art. 38c *ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym*, który wskazuje, że zadania realizowane przez spółkę PLK S.A. prowadzone są w ramach zatwierdzanego przez Radę Ministrów programu wieloletniego w rozumieniu przepisów *ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych*. Brzmienie

tego artykułu nie pozwala na objęcie w niniejszym programie wieloletnim zadań realizowanych przez innych zarządców infrastruktury.

Finansowanie zadań na liniach będących w zarządzie innych podmiotów niż PLK S.A. odbywa się, co do zasady, ze środków danej jednostki. W ustawie o transporcie kolejowym³⁷ przewidziano jednakże możliwość dofinansowania zadań na liniach o znaczeniu niepaństwowym z budżetu państwa, budżetu jednostek samorządu terytorialnego i z innych źródeł. Dla tych zadań nie ma potrzeby opracowywania programu wieloletniego. Ponadto należy zaznaczyć, że poza środkami budżetowymi zarządcy infrastruktury mogą ubiegać się o dofinansowanie realizacji zadań ze środków Unii Europejskiej w ramach funduszy dostępnych w perspektywie finansowej 2014–2020.

4. Przygotowanie listy rezerwowej (tzw. „zapasu”) projektów inwestycyjnych

KPK zawiera poza listą inwestycji podstawowych również zestawienie projektów rezerwowych. Pojawienie się w toku wdrażania programów europejskich wolnej alokacji umożliwi realizację większej liczby zadań niż wskazano na liście podstawowej. Przesunięcie projektu z listy rezerwowej następować będzie, zgodnie z założeniem KPK, bez konieczności zmiany uchwały Rady Ministrów. Dla części zadań rezerwowych prowadzone są już prace przygotowawcze. Wypełniona została zatem kolejna rekomendacja badania ewaluacyjnego, która jako wadę WPIK wskazała brak dodatkowych (poza podstawowymi), dobrze przygotowanych zadań.

W ramach systemu nadzoru nad realizacją KPK przewidziano, że minister właściwy ds. transportu przygotuje w 2019 roku raport ewaluacyjny średniookresowy (*mid-term*), którego wyniki mogą posłużyć do ewentualnych zmian w *programie*, a w 2024 roku – raport ewaluacyjny po realizacyjny (*ex post*). Wyniki raportów uwzględnione zostaną w kolejnych wieloletnich programach inwestycji kolejowych.

3. Podstawy KPK

3.1. Powiązanie KPK z działaniami przewidzianymi w innych dokumentach strategicznych

3.1.1. Krajowe dokumenty strategiczne

KPK służyć będzie wypełnieniu krajowych planów rozwoju w zakresie transportu oraz rozwoju społecznego zawartych w opracowanych dokumentach strategicznych:

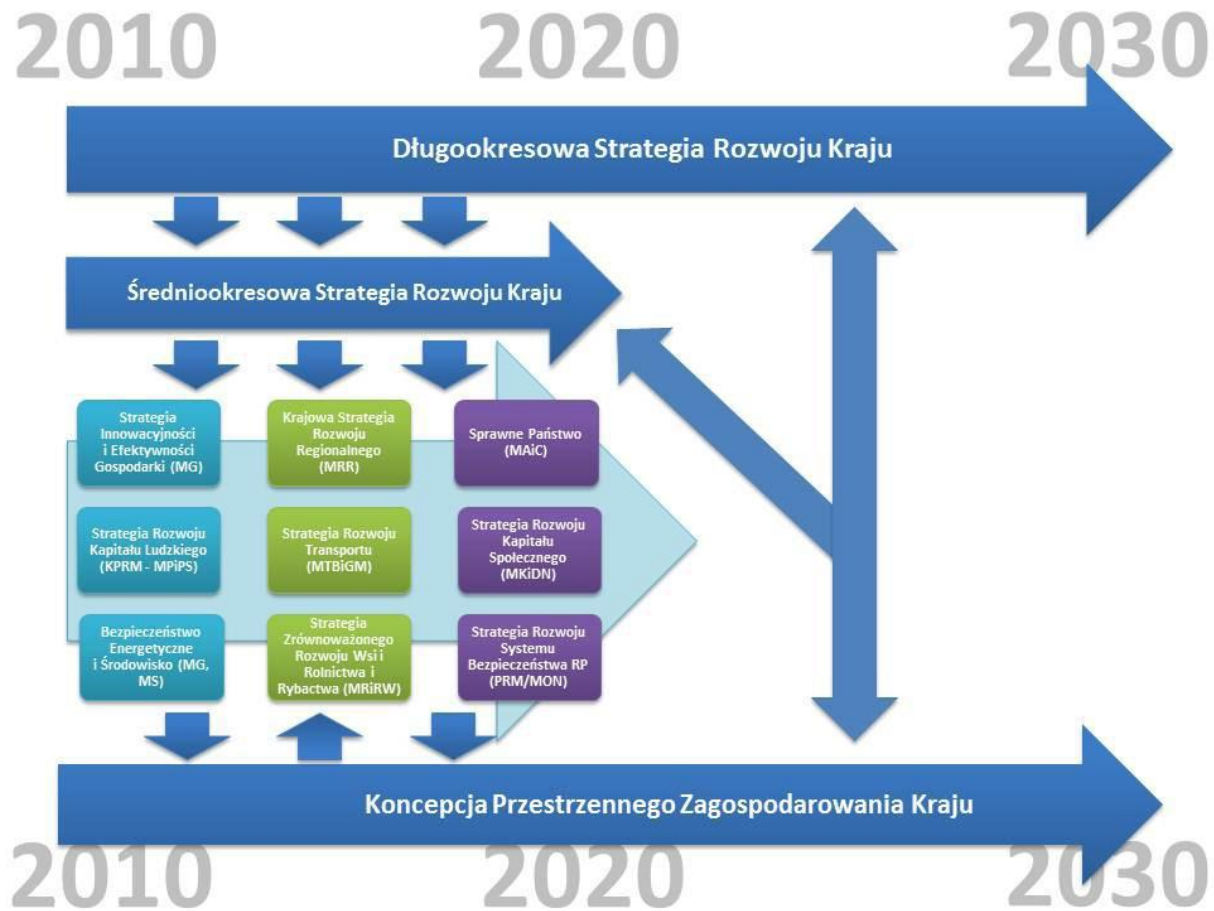
- *Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju – Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności*,
- *Strategia Rozwoju Kraju 2020*,
- *Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030*,
- *Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie*,
- *Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 roku)*, w tym *DI*.

Nowy porządek strategiczny wychodzący naprzeciw oczekiwaniom KE co do zakresu dokumentów o charakterze strategicznym stworzył nowy system zarządzania rozwojem kraju³⁸, którego ramę stanowią: *Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju* oraz *Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030*. W tak zdefiniowanych granicach zawarta jest średniookresowa *Strategia Rozwoju Kraju 2020* w korelacji z europejskim dokumentem programowym (*Europa 2020*) oraz 9 zintegrowanymi strategiami dotyczącymi, m.in. rozwoju transportu. Poniższy schemat przedstawia wzajemne oddziaływania i zależności tych dokumentów.

³⁷ Ustawa z dnia 15 stycznia 2015 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2015 r. poz. 200).

³⁸ Nowy system zarządzania rozwojem kraju ma podstawę w znowelizowanej ustawie z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju oraz w przyjętych uchwałą Rady Ministrów z dnia 27 kwietnia 2009 r. „Założeniach systemu zarządzania rozwojem Polski”.

Rysunek 1. Nowy porządek strategiczny.



Źródło: Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju – Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności, Rada Ministrów, 11 stycznia 2013 r.

Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju – Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności (dalej: DSRK), przyjęta 11 stycznia 2013 roku przez Radę Ministrów, zakłada jako strategiczny cel dążenie do poprawy jakości życia Polaków. Osiągnięcie go będzie możliwe poprzez podjęcie działań w trzech obszarach strategicznych równocześnie:

- I. konkurencyjności i innowacyjności gospodarki (modernizacji),
- II. równoważenia potencjału rozwojowego regionów Polski (dyfuzji),
- III. efektywności i sprawności państwa (efektywności).

W drugim obszarze strategicznym DSRK – równoważenia potencjału rozwojowego regionów Polski (dyfuzji) – podkreślana jest istotność równomiernego rozwoju regionalnego. Temu celowi przyporządkowane zostały kierunki interwencji w zakresie rozwoju regionalnego i transportu. Drugi obszar wskazuje na szansę związaną z nowym rozumieniem europejskiej polityki spójności jako narzędzia służącego rozwojowi regionalnemu oraz na system transportowy jako klucz – techniczny – do zapewnienia dostępności, spójności oraz rozwoju poszczególnych regionów. Kluczowym według strategii czynnikiem osiągnięcia zamierzonych rezultatów w tym obszarze jest poprawa dostępności transportowej. Oznacza to, że modernizacja kolei musi przyspieszyć, a decyzje dotyczące kolei szybkich powinny być powiązane z analizą efektywności gospodarczej tego przedsięwzięcia (ich niezbędnością ekonomiczną) oraz możliwościami sfinansowania.

Cel 9 – Zwiększenie dostępności terytorialnej Polski poprzez utworzenie zrównoważonego, spójnego i przyjaznego użytkownikom systemu transportowego zakłada zwiększenie dostępności transportowej poprzez modernizację, rewitalizację, budowę, przebudowę i rozbudowę linii i infrastruktury

kolejowej, jak również rozwój i modernizację infrastruktury dostępu do portów zarówno od strony morza, jak i lądu (głównie drogi i koleje) oraz rozwój i modernizację infrastruktury dostępu do lotnisk.

Strategia Rozwoju Kraju 2020. Aktywne społeczeństwo, konkurencyjna gospodarka, sprawne państwo (dalej: SRK 2020) przyjęta uchwałą Rady Ministrów 25 września 2012 roku, wskazuje najważniejsze działania państwa w celu wzmocnienia i wykorzystania gospodarczych, społecznych i instytucjonalnych potencjałów zapewniających szybszy i zrównoważony rozwój kraju oraz poprawę jakości życia ludności³⁹. W ramach Strategii wskazano trzy główne obszary strategiczne, wokół których koncentrować się będą cele realizacyjne i działania rozwojowe:

- Sprawne i efektywne państwo;
- Konkurencyjna gospodarka;
- Spójność społeczna i gospodarcza.

Strategia wskazuje, że ważnym czynnikiem wpływającym na procesy rozwojowe jest dostępność transportowa i infrastrukturalna. Kontynuowane zatem powinny być wysiłki modernizacyjne w celu unowocześnienia i stworzenia spójnego systemu transportowego, czy też dostosowania infrastruktury do potrzeb rozwoju społeczno-gospodarczego i przestrzennego. Strategia zakłada, że sukcesywna poprawa sieci transportowej w Polsce i połączeń z innymi krajami Europy i świata, z jednej strony, zdynamizuje rozwój kraju i poszczególnych regionów, z drugiej – wymagać będzie znacznych nakładów publicznych na ten cel.

Dokument stwierdza, że kluczowym czynnikiem determinującym rozwój gospodarczy kraju jest transport. Ten obszar został uwzględniony w celu szczegółowym *II.7 Zwiększenie efektywności transportu*. Wskazuje się, że dostępność infrastruktury transportowej oraz jej odpowiednia przepustowość umożliwiają dyfuzję wzrostu gospodarczego z silnych regionów do regionów rozwijających się wolniej. Strategia określa, że długookresowym celem dla Polski jest osiągnięcie takiej gęstości i przepustowości sieci, która odpowiada potrzebom rozwojowym kraju i regionów.

Spójność terytorialna uzależniona jest od rozbudowy powiązań infrastrukturalnych łączących ośrodki miejskie położone na obszarach peryferyjnych z siecią metropolii. W tym zakresie priorytetem będą inwestycje obejmujące drogi i linie kolejowe o znaczeniu krajowym. Wspierane będą również projekty lokalne, stanowiące dodatkowe połączenia pomiędzy miejscowościami i uzupełniające transportowe układy krajowe i wojewódzkie.

W odniesieniu do infrastruktury kolejowej realizowane będą projekty polegające na modernizacji głównych linii i infrastruktury uzupełniającej. Ważnym zadaniem z punktu widzenia znoszenia peryferyjności i poprawy dostępności terytorialnej jest uzyskanie połączeń kolejowych o wysokim standardzie poprzez modernizację linii między głównymi miastami Polski, w szczególności odcinków biegnących promiennie z i do Warszawy (w tym Centralnej Magistrali Kolejowej).

Wśród kluczowych działań inwestycyjnych wskazanych w Strategii, modernizacja linii kolejowych (łącznie z wymianą taboru i modernizacją dworców) została umieszczona na stosunkowo wysokiej pozycji – trzecim miejscu.

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, przyjęta przez Radę Ministrów 13 grudnia 2011 roku, jest najważniejszym dokumentem dotyczącym ładu przestrzennego Polski. Jednym z sześciu celów strategicznych polityki przestrzennego zagospodarowania kraju jest *Poprawa dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej* (cel 3). Polityka przestrzennego zagospodarowania kraju w odniesieniu do systemu transportowego jako najważniejsze wymienia inwestycje transportowe służące poprawie dostępności wewnętrznej i zewnętrznej kraju, przynoszące wartość dodaną w

³⁹ Główny cel strategii średniookresowej.

postaci zapewnienia spójności systemu transportowego, realizowanego w warunkach zrównoważonego rozwoju. Wysoką rangę zachowują też inwestycje lądowe, których celem będzie poprawa dostępności polskiej przestrzeni w wymiarze europejskim. Dokument wskazuje, że począwszy od 2015 roku powinno sukcesywnie następować zwiększenie udziału i roli transportu szynowego w transporcie.

W ruchu pasażerskim ciężar zostanie położony na połączenia między największymi ośrodkami miejskimi, realizowane z równoległym wykorzystaniem sieci kolei o wysokim standardzie, oraz linie dojazdowe do obszarów metropolitalnych i niektórych ośrodków średniej wielkości zintegrowane z systemami transportu publicznego. Zaś w przewozach towarowych wspierana będzie modernizacja i budowa infrastruktury ułatwiającej prowadzenie głównie przewozów intermodalnych (w tym centrów i terminali intermodalnych) oraz masowych między obszarami metropolitalnymi, przejściami granicznymi, portami morskimi, a także pozostałymi kluczowymi ośrodkami gospodarczymi.

Jednymi z kluczowych działań w tym zakresie będzie *Poprawa dostępności polskich miast i regionów* (działanie 3.1) oraz *Zmniejszenie zewnętrznych kosztów transportu* (działanie 3.2). Celem rządu – zgodnie z Koncepcją – powinna być poprawa wzajemnej dostępności czasowej między miastami wojewódzkimi i pozostałymi miastami regionalnymi, w szczególności dotyczy to połączeń Warszawy i Wrocławia, Szczecina i Rzeszowa/Lublina oraz wzmocnienia połączeń w relacjach: Warszawa – Białystok, Gdańsk – Szczecin, Wrocław – Poznań, Gdańsk – Poznań, Warszawa – Bydgoszcz. Wysiłek inwestycyjny skupiony zostanie również na dalszej poprawie dostępności w obrębie aglomeracji i obszarów funkcjonalnych miast. Istotne znaczenie położone zostanie na połączeniach miast i regionów w przestrzeni europejskiej (połączenia z metropoliami europejskimi: Berlin, Praga, Bratysława, Wiedeń, Kijów, Lwów, Kowno, Mińsk i Moskwa). Ponadto poprawa dostępności do miejsc koncentracji usług publicznych oznaczać będzie przyznanie dużego znaczenia inwestycjom kolejowym łączącym największe miasta z ośrodkami subregionalnymi i najważniejszymi centrami powiatowymi. Zmniejszeniu zewnętrznych kosztów transportu, w tym kosztów środowiskowych, według Koncepcji służyć będą inwestycje obejmujące modernizację sieci kolejowej prowadzone pod kątem zapewnienia wysokiego jej standardu i skrócenia czasów przejazdu.

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010–2020: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie została przyjęta 13 lipca 2010 roku przez Radę Ministrów. Jednym z założeń Strategii jest zwiększanie spójności terytorialnej zarówno w skali krajowej, jak również regionalnej, w tym przez budowanie powiązań funkcjonalnych między miastami wojewódzkimi a ich otoczeniem regionalnym, a zwłaszcza między miastami i obszarami wiejskimi, poprzez ograniczanie dysproporcji rozwojowych między poszczególnymi województwami.

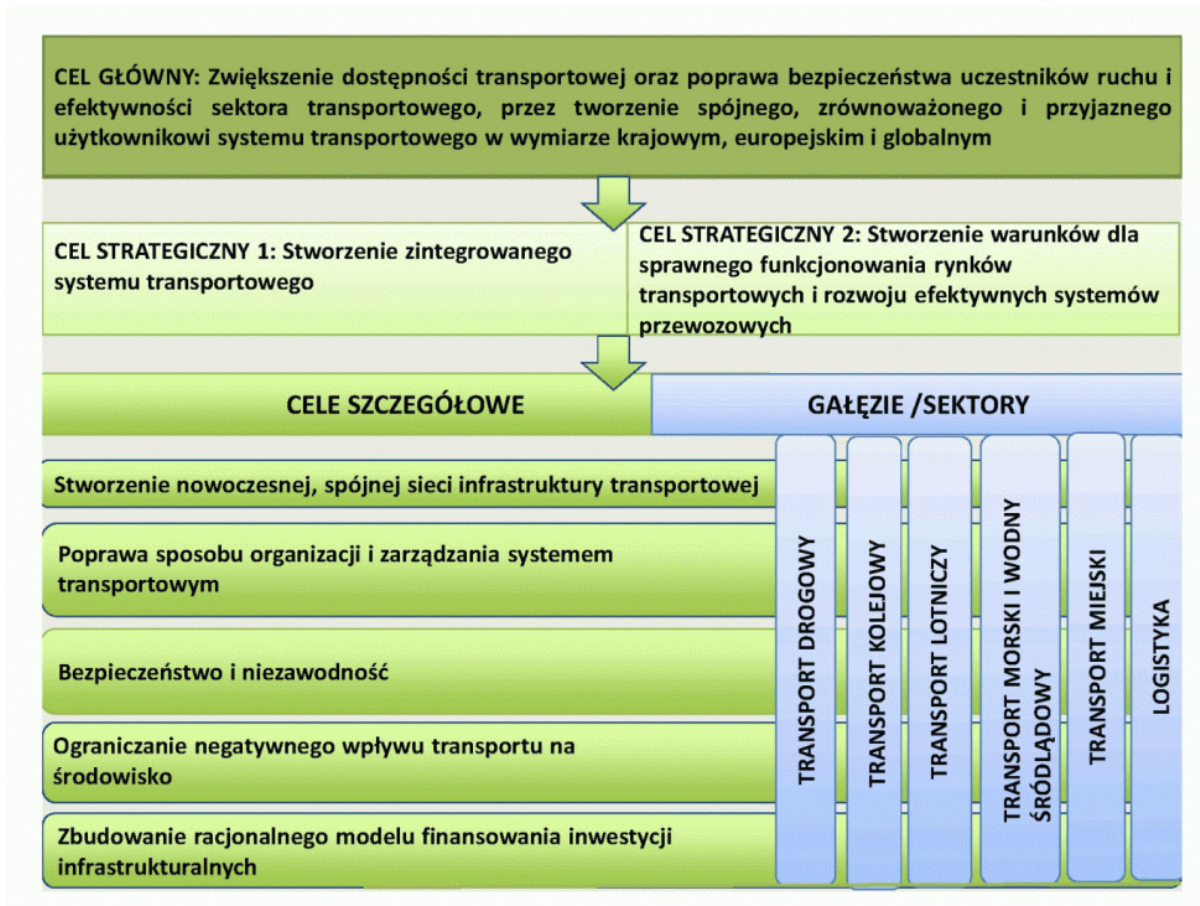
Wśród obszarów strategicznych wyzwań, przed którymi stoi rozwój regionalny kraju, wymienione zostało zapewnienie odpowiedniej infrastruktury transportowej i teleinformatycznej do wspierania konkurencyjności i zapewniającej spójność terytorialną kraju (pkt 10). Wskazano negatywny wpływ na efektywność i sprawność stanu połączeń sieci kolejowej, jakości relacji między miastami wojewódzkimi.

W celu zwiększania konkurencyjności polskich regionów ważna jest rozbudowa infrastruktury komunikacyjnej. Kluczowe znaczenie ma dostępność transportowa w wymiarach międzynarodowym i krajowym (zwiększanie wzajemnej oraz międzynarodowej dostępności głównych miast Polski) oraz wewnątrzregionalnym (poprawa dostępności do głównych ośrodków wzrostu z peryferyjnych części regionów).

Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) (dalej: *SRT*), przyjęta przez Radę Ministrów 22 stycznia 2013 r., jest średniookresowym dokumentem planistycznym, który wskazuje cele oraz nakreśla kierunki rozwoju transportu tak, aby etapowo do 2030 r. możliwe było osiągnięcie celów założonych w DSRK oraz SRK 2020. Transport stanowi jeden z najistotniejszych czynników wpływających na rozwój gospodarczy kraju, a dobrze rozwinięta infrastruktura transportowa wzmacnia spójność społeczną, ekonomiczną i przestrzenną kraju.

Podstawowym celem krajowej polityki transportowej jest *zwiększenie dostępności terytorialnej oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego przez utworzenie spójnego, zrównoważonego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym (lokalnym), europejskim i globalnym*. Układ celów oraz ich wzajemne powiązanie przedstawia poniższy schemat.

Rysunek 2. Struktura i hierarchia celów SRT.



Źródło: Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.), 22 lipca 2013 r.

Strategia wskazuje, że w pierwszej kolejności konieczne jest podejmowanie działań mających na celu usunięcie zaległości w rozbudowie, modernizacji i rewitalizacji infrastruktury transportowej oraz połączenie infrastrukturalne najważniejszych ośrodków wzrostu z obszarami o niższej dynamice rozwoju i włączenie ich w sieć transportu europejskiego (TEN-T). W kolejnym kroku należy skupić się na zwiększaniu poziomu nasycenia infrastrukturą i stworzeniu zintegrowanego systemu transportowego.

KPK realizuje cel główny SRT w zakresie transportu kolejowego poprzez następujące (wybrane) działania:

1. konsekwentna modernizacja i rewitalizacja istniejącej sieci linii kolejowych,
2. rewitalizacja i rozbudowa linii kolejowych w obszarach funkcjonalnych miast oraz podejmowanie działań zmierzających do lepszej integracji transportu szynowego i kołowego,
3. modernizacja przystanków kolejowych,

4. rozwijanie infrastruktury systemów usprawniających zarządzanie przewozami pasażerskimi i towarowymi; stopniowe wdrażanie Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS) na najważniejszych szlakach kolejowych.

W zakresie transportu kolejowego strategicznym zadaniem ujętym w SRT jest wzmocnienie roli kolei w zintegrowanym systemie transportowym. Cel ten powinien zostać osiągnięty dzięki działaniom inwestycyjnym oraz zmianom organizacyjnym i technologicznym, które przełożą się na poprawę konkurencyjności przewozów kolejowych. Inwestycje mogą obejmować nie tylko budowę nowych linii czy nowych torów na eksploatowanej sieci, ale także modernizację istniejących linii oraz rewitalizację niewykorzystywanych odcinków.

Zgodnie z SRT przedsięwzięcia rozwojowe w zakresie kolei będą skoncentrowane na zapewnieniu wydajnej i efektywnej infrastruktury, charakteryzującej się odpowiednią do potrzeb przewozów towarowych zdolnością przepustową, prędkością maksymalną, dopuszczalnym naciskiem osi, skrajnią ładunkową, a także długością torów. Taka infrastruktura pozwoli zapewnić właściwą płynność ruchu pociągów.

Uszczegółowieniem Strategii jest **Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)** (dalej: *DI*), który został przyjęty uchwałą nr 201/2014 Rady Ministrów z 13 października 2014 r. Wskazuje on cele operacyjne, wraz ze wskazaniem priorytetowych inwestycji, w obszarze m.in. transportu kolejowego. Cele planowane do osiągnięcia zgodne są z celami wyznaczonymi w innych dokumentach strategicznych, na czele z powyżej opisaną SRT. Lista rankingowa zadań, które przyczynią się do poprawy krajowej i międzynarodowej dostępności transportowej Polski, została przygotowana w oparciu o wyznaczone na podstawie ww. celów kryteria wyboru projektów. Tym samym dokument stanowi kompleksowy plan strategicznych inwestycji transportowych, wymagany przez KE w zakresie spełnienia przez Polskę warunku *ex ante* ustanowionego w perspektywie 2014–2020 dla otrzymania pomocy finansowej UE na realizację projektów wspierających rozwój transportu i infrastruktury transportowej.

Przyjęty cel główny *KPK*, który obejmuje wzmocnienie roli transportu kolejowego w zintegrowanym systemie transportowym kraju poprzez stworzenie spójnej i nowoczesnej sieci linii kolejowych, wynika bezpośrednio z zapisów SRT. Jest on również narzędziem umożliwiającym realizację SRT i *DI* w odniesieniu do poprawy stanu technicznego i obecnych parametrów infrastruktury kolejowej. Zatem *KPK* jest ściśle powiązany z ww. dokumentami strategicznymi, stanowi ich rozwinięcie (głównie na gruncie finansowym).

3.1.2. Dokumenty strategiczne Unii Europejskiej

Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu „Europa 2020”, przyjęta 3 marca 2010 roku, obejmuje trzy wzajemnie ze sobą powiązane priorytety, mające na celu wyjście silniejszej UE z kryzysu, powstanie inteligentnej i zrównoważonej gospodarki UE sprzyjającej włączeniu społecznemu, osiąganie wysokich wskaźników zatrudnienia i wydajności oraz większą spójność społeczną:

- rozwój inteligentny: rozwój gospodarki opartej na wiedzy i innowacji,
- rozwój zrównoważony: wspieranie gospodarki efektywniej korzystającej z zasobów, bardziej przyjaznej środowisku i bardziej konkurencyjnej,
- rozwój sprzyjający włączeniu społecznemu: wspieranie gospodarki o wysokim poziomie zatrudnienia, zapewniającej spójność społeczną i terytorialną.

W ramach priorytetu II *Zrównoważony rozwój – wspieranie gospodarki efektywniej korzystającej z zasobów, bardziej przyjaznej środowisku i bardziej konkurencyjnej* za istotne uznaje się działania zwiększające spójność gospodarczą, społeczną i terytorialną.

W celu umożliwienia postępu w ramach wskazanych priorytetów tematycznych KE przedstawiła siedem projektów przewodnich. Do realizacji II priorytetu przyczyni się wdrożenie dwóch projektów

przewodnych: „Europa efektywnie korzystająca z zasobów” oraz „Polityka przemysłowa w erze globalizacji”. Pierwszy z nich wskazuje na potrzebę podjęcia działań w zakresie m.in. infrastruktury, zarządzania ruchem, logistyki i ograniczenia emisji CO₂. Nakłada też na państwa członkowskie obowiązek stworzenia na poziomie krajowym inteligentnej, zmodernizowanej i w pełni połączonej infrastruktury transportowej oraz, mające ogromne znaczenie dla efektywności całego systemu transportowego, zapewnienia skoordynowanej realizacji projektów infrastrukturalnych w ramach sieci bazowej UE. Z kolei drugi ze wskazanych powyżej projektów przewodnich – *Polityka przemysłowa w erze globalizacji* – formułuje zalecenie dotyczące zapewnienia, aby sieci transportowe i logistyczne umożliwiały sektorowi przemysłowemu w UE skuteczny dostęp zarówno do jednolitego rynku, jak i rynków międzynarodowych. Ponadto, Strategia zachęca do koncentracji wydatków publicznych na przedsięwzięciach zwiększających potencjał wzrostu, takich jak połączenia transportowe.

Biała Księga. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i oszczędnego zasobowo systemu transportu (Transport 2050) opublikowana 28 marca 2011 r. przez KE.

Strategia przedstawia docelowy i pożądaný obraz konkurencyjnego systemu transportu, który zwiększy mobilność, usunie bariery i wąskie gardła w kluczowych obszarach i spowoduje wzrost zatrudnienia. *Biała Księga* wskazuje, że inwestycje w infrastrukturę transportową mają pozytywny wpływ na wzrost gospodarczy, pozwalają na stworzenie dobrobytu i miejsc pracy, zwiększenie handlu, dostępności geograficznej i mobilności obywateli. Należy je planować w sposób maksymalizujący pozytywny wpływ na wzrost gospodarczy i minimalizujący negatywne skutki dla środowiska. *Biała Księga* wskazuje niezbędne do podjęcia działania, które w perspektywie średnio- i długoterminowej przyczynią się do osiągnięcia określonych w niej celów. W odniesieniu do transportu kolejowego zostały zidentyfikowane następujące cele:

- 1) Przeniesienie 30% ładunków z transportu drogowego na inne gałęzie transportu - kolej, transport morski i wodny śródlądowy na dystansach powyżej 300 km do 2030 roku i 50% ładunków do 2050 roku. Zostanie to ułatwione dzięki stworzeniu efektywnych, ekologicznych korytarzy transportowych. Ich tworzenie wymaga jednak rozbudowy stosownej infrastruktury.
- 2) Stworzenie do 2030 roku w pełni funkcjonalnej, multimodalnej bazowej sieci (*core network*) TEN-T, obejmującej cały obszar UE, a do 2050 roku osiągnięcie wysokiej przepustowości i jakości tej sieci wraz z uzupełniającym zestawem odpowiednich usług informacyjnych.
- 3) Włączenie wszystkich lotnisk (bazowej sieci) do sieci kolejowej; (...) Zapewnienie, aby wszystkie ważniejsze porty morskie posiadały dobre połączenie z siecią kolejową służącą przewozom towarowym oraz w ramach możliwości siecią dróg wodnych śródlądowych.
- 4) (...) UE ma stać się światowym liderem w zakresie bezpieczeństwa i zapewnienia ochrony we wszystkich gałęziach transportu.

Nadrzędnym celem podjęcia przyszłych działań ma być zgodnie ze Strategią stworzenie jednolitego europejskiego obszaru transportu. Ma to być obszar, w którym sektor transportu będzie charakteryzował się wysokim poziomem konkurencyjności i dodatkowo wykorzystującym oszczędnie nieodnawialne surowce naturalne.

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) NR 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE

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

Transeuropejska sieć transportowa (TEN-T) ma na celu wzmacnianie spójności społecznej, gospodarczej i terytorialnej UE i przyczyniać się do tworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportowego, który jest wydajny i zrównoważony, ma zwiększać korzyści dla użytkowników i wspierać wzrost sprzyjający włączeniu społecznemu. Wśród celów, dla których jest tworzona sieć, rozporządzenie wymienia (m.in.):

- zapewnienie dostępności i łączności wszystkich regionów Unii,
- zniwelowanie różnic w jakości infrastruktury między państwami członkowskimi,
- stworzenie połączeń między infrastrukturą transportową do ruchu dalekobieżnego a infrastrukturą do ruchu regionalnego i lokalnego,
- usuwanie wąskich gardeł i uzupełnianie brakujących ogniw w obrębie infrastruktury poszczególnych gałęzi transportu,
- zapewnienie bezpiecznych połączeń zarówno w przewozie osób, jak i towarów,
- umożliwienie dostępności do infrastruktury transportowej dla osób starszych, osób o ograniczonej sprawności ruchowej i pasażerów niepełnosprawnych.

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) nr 1316/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. ustanawiającym instrument „Łącząc Europę”*. Założeniem jest ukończenie sieci bazowej TEN-T do roku 2030 oraz sieci kompleksowej do 2050 r.

Rozporządzenie 1315/2013 podkreśla, że głównymi podmiotami odpowiedzialnymi za tworzenie i utrzymywanie infrastruktury transportowej są nadal państwa członkowskie.

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

3.2. Założenia *KPK*

W celu poprawy jakości oferty udostępnianej przewoźnikom, już w latach 2011–2013 PLK S.A. realizowała działania inwestycyjne na 118 projektach objętych pierwszym kompleksowym programem infrastrukturalnym: *Wieloletnim Programem Inwestycji Kolejowych do roku 2013 z perspektywą do roku 2015*, przyjętym uchwałą Rady Ministrów z dnia 7 listopada 2011 r.⁴⁰ Program ten został zastąpiony *Wieloletnim Programem Inwestycji Kolejowych do roku 2015* przyjętym uchwałą Rady Ministrów z dnia 5 listopada 2013⁴¹. Do końca roku 2013 zakończono łącznie 41 projektów objętych dwoma programami.

Zadania ujęte w *WPIK* będą realizowane na podstawie tego dokumentu do końca 2015 roku. Po tym czasie wszystkie zadania inwestycyjne PLK S.A. w zakresie infrastruktury finansowane ze środków finansowych będących w dyspozycji ministra właściwego do spraw transportu będą ujęte w *KPK*.

Pomimo podejmowanych przedsięwzięć inwestycyjnych, w wyniku zaniechań w poprzednich latach, dotychczasowy stan techniczny i parametry eksploatacyjne udostępnianej przez PLK S.A. infrastruktury kolejowej utrudniają realizację polityki Rządu w odniesieniu do transportu kolejowego. Polityka ta obejmuje następujące priorytety wynikające z krajowych i międzynarodowych dokumentów strategicznych:

⁴⁰ z późniejszymi zmianami. Obejmował on zadania rozpoczęte jeszcze przed 2011 rokiem. Był to pierwszy tego typu program, stąd zawierał zadania będące już w trakcie realizacji.

⁴¹ *Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych do roku 2015*, z perspektywą do roku 2020 przyjęty uchwałą nr 196/2013 Rady Ministrów z dnia 5 listopada 2013 r. zmieniony uchwałą nr 124/2014 Rady Ministrów z dnia 25 czerwca 2014 r., uchwałą nr 149/2014 Rady Ministrów z dnia 29 lipca 2014 r. oraz uchwałą nr 30/2015 Rady Ministrów z dnia 13 marca 2015 r.

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

KPK stworzono w oparciu o następujące założenia:

- konieczność realizacji polityki Rządu w odniesieniu do transportu kolejowego oraz zaleceń zawartych w krajowych i unijnych dokumentach strategicznych;
- wdrożenie inwestycji dotyczących rozwoju kolejowej części Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T)⁴², linii o znaczeniu państwowym i innych odcinków istotnych dla całości sieci kolejowej;
- wykorzystanie dostępnych instrumentów perspektywy finansowej UE na lata 2014–2020 (CEF, programy operacyjne o zasięgu krajowym, ponadregionalnym i regionalnym⁴³);
- wiążącego charakteru listy projektów ujętych w *DI*;
- lista projektów aglomeracyjnych POIiŚ 2014–2020 zostanie uszczegółowiona przez ministra właściwego do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw rozwoju regionalnego w oparciu o wyniki konkursu;
- rezerwa przewidziana w ramach listy projektów PO PW 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; podział tej kwoty zostanie uwzględniony w kolejnych aktualizacjach *Szczegółowego planu realizacji KPK*;
- podstawę udzielenia zapewnienia finansowania stanowić będzie szczegółowy plan realizacji programu wieloletniego – *KPK*;
- wyodrębnienie poszczególnych źródeł finansowania w układzie limitów określonych na dany rok;
- uwzględnienia w planie finansowym kwoty w wysokości 1,665 mld zł, stanowiącej środki na finansowanie infrastrukturalnych inwestycji kolejowych ponad poziom 18% planowanych na dany rok wpływów z podatku akcyzowego od paliw silnikowych zgodnie z ustawą o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego, która będzie dzielona na projekty krajowe w *Szczegółowym Planie Realizacji KPK*;
- powyższe środki zostaną zabezpieczone w budżecie państwa w latach 2017–2019.

KPK określa więc cele i priorytety inwestycyjne, wskazuje wysokość planowanych wydatków na poziomie poszczególnych źródeł w ujęciu rocznym oraz listę zadań (podstawowych i rezerwowych) do realizacji w latach 2014–2023.

Opracowany na podstawie KPK *Szczegółowy Plan Realizacji KPK*, zatwierdzany przez ministra właściwego ds. transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych

⁴² zawierająca projekty będące projektami wspólnego zainteresowania, które realizowane są przez państwa członkowskie, zgodnie z art. 171 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE C z 26.10.2012); uściślenia wg rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE (Dz. Urz. UE L 348 z 20.12.2013, s. 1).

⁴³ POIiŚ 2014–2020; PO PW 2014–2020; RPO 2014–2020.

oraz w zakresie projektów realizowanych z udziałem środków europejskich z ministrem właściwym do spraw rozwoju regionalnego. *Szczegółowy Plan Realizacji KPK* będzie opracowywany na co najmniej 3 kolejne lata. Dokument ten będzie zawierał rzeczowy i finansowy zakres planowanych inwestycji, w szczególności określenie planowanych wydatków wraz z podziałem źródeł finansowania na określone inwestycje w poszczególnych latach realizacji tego programu.

Program zakłada pełne wykorzystanie dostępnych środków UE przeznaczonych na sfinansowanie projektów kolejowych. Jest to możliwe przy zapewnieniu sprawnej organizacji i realizacji inwestycji oraz pełnym zabezpieczeniu odpowiedniego wkładu krajowego w postaci środków budżetu państwa, FK i środków własnych PLK S.A.

3.3. Cele KPK

Uwzględniając zapisy ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju, 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 poprzez stworzenie spójnej i nowoczesnej sieci linii kolejowych. Przyjęty cel główny wynika bezpośrednio z zapisów SRT, 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 przez zarządcę narodowej, publicznej infrastruktury kolejowej – PLK S.A., 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 ramach perspektywy finansowej 2014–2020 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 kołowym transportem drogowym. Działania modernizacyjne obejmujące sektor transportu kolejowego przyniosą dalszy pozytywny efekt. Poprawa parametrów i stanu linii kolejowych, będące rezultatem prac inwestycyjnych, przełożą 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 kolejowe). Stanowią one miejsce drugiej najliczniejszej grupy wypadków kolejowych. Kolizje w takich miejscach stanowią zagrożenie przede wszystkim dla uczestników ruchu drogowego, są również niebezpieczne dla przewoźników 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 2023 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 kolejowych, na liniach objętych projektami, modernizowane lub zabudowane będą nowoczesne urządzenia sygnalizacyjne, co również przyczyni się do ograniczenia wypadkowości poprzez np. podnoszenie ich kategorii.

Znaczący wpływ na zwiększenie bezpieczeństwa przewozów kolejowych oraz podniesienie prędkości pociągów powyżej 160 km/h ma wdrażanie Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym ERTMS (*European Rail Traffic Management System*), składającego się z: Europejskiego Systemu Sterowania Pociągami – ETCS (od ang. *European Train Control System*) oraz Globalnego Systemu Kolejowej Radiokomunikacji Ruchomej – GSM-R. Pierwsze w Polsce projekty z zakresu wyposażenia linii kolejowych w omawiany system realizowane były w ramach perspektywy unijnej 2007–2013. W ramach przedsięwzięć inwestycyjnych współfinansowanych z budżetu unijnego 2014–2020 planowana jest 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 odstraszenia zwierząt poza sąsiedztwo linii kolejowej za pomocą sygnałów akustycznych lub świetlnych (odblaskowych). Przypadki kolizji ze zwierzętami również doprowadzały do uszkodzeń, a w pojedynczych przypadkach do wykolejenia taboru.

Niezależnie od przedstawionych powyżej zamierzeń inwestycyjnych, należy podkreślić, że spółka PLK S.A., na podstawie *Umowy o dofinansowanie z budżetu państwa kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową i jej ochrony w okresie 01.01.2014 – 31.12.2016* zawartej w dniu 29 stycznia 2014 r. z ministrem właściwym ds. transportu, zobowiązana jest do zmniejszenia liczby poważnych wypadków oraz wypadków, które wystąpiły z przyczyn leżących po stronie zarządcy, o 5% w stosunku do roku poprzedniego. Świadczy to o uwzględnianiu kwestii poprawy bezpieczeństwa funkcjonowania transportu kolejowego zarówno w bieżącej działalności utrzymaniowej, jak i pozostaje w bezpośrednim związku z prowadzonymi przez zarządcę 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. 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-T⁴⁴, 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,

⁴⁴ Zgodnie z rozporządzeniem 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/UE (Dz. Urz. UE L 348 z 20.12.2013, s. 1) strategia rozwoju sieci TEN-T do lat 2030/2050 zakłada dwupoziomową strukturę. Sieć bazowa, wyodrębniona na sieci kompleksowej, ma zostać utworzona do 2030 r. Będzie ona stanowiła fundament systemu transportowego w ramach jednolitego rynku, natomiast sieć kompleksowa będzie uzupełnieniem na poziomie regionalnym i krajowym, przy czym jej ukończenie planowane jest do 2050 r. W ramach procesu tworzenia spójnej sieci TEN-T rozwijane będą multimodalne korytarze sieci bazowej TEN-T o przebiegu określonym w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1316/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. ustanawiającym instrument „Łącząc Europę”.

- poprawa przepustowości linii w obrębie aglomeracji, dojazdów do nich oraz na odcinkach, na których zidentyfikowano niewystarczającą zdolność przepustową,
- uzyskanie atrakcyjnego czasu przejazdu pociągów względem ruchu drogowego,
- realizacja projektów istotnych dla poszczególnych regionalnych systemów transportowych,
- inwestycje w ciągu „Magistrali Wschodniej”⁴⁵: Rzeszów / Kielce – Lublin – Białystok – Olsztyn;
- **cel 2 – Zwiększenie bezpieczeństwa funkcjonowania transportu kolejowego:**
 - wdrażanie ERTMS/ETCS i ERTMS/GSM-R,
 - poprawa jakości oferty i bezpieczeństwa infrastruktury udostępnianej przez PLK S.A. 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 nr 913/2010 z dnia 20 października 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy⁴⁶,
 - 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,
 - poprawa stanu technicznego linii szczególnie ważnych dla ruchu towarowego, w tym:
 - zapewniających ominięcie 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 jedynie przedsięwzięcia służące konkretnym usprawnieniom w ruchu pasażerskim lub towarowym, które zwiększają konkurencyjność polskich przewoźników kolejowych w porównaniu z transportem drogowym, nie powodując przy tym poważniejszych 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 pomiędzy 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, łódzkiej, wrocławskiej i

⁴⁵ Magistrala Wschodnia to szczególna koncepcja połączenia miast wojewódzkich Polskich Wschodniej, które z powodów historycznych nie posiadają bezpośrednich połączeń kolejowych.

⁴⁶ Dz. Urz. UE L 276 z 20.10.2010, str. 22.

górnoląskiej). Poprawa stanu technicznego kolejowej sieci TEN-T umożliwi zwiększenie zewnętrznej dostępności kraju, w tym także obszarów zaliczonych w *Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego*⁴⁷ 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 ciągu „Magistrali Wschodniej”: Rzeszów / Kielce – Lublin – Białystok – Olsztyn oraz pozostałe projekty w tych województwach, łącznie z województwem mazowieckim, ukierunkowane są na poprawę spójności i dostępności obszarów zaliczonych do omawianej kategorii przestrzennej.

Uzupełnieniem inwestycji kluczowych z punktu widzenia funkcjonowania całej gospodarki i wykorzystywanych w połączeniach między ważnymi ośrodkami gospodarczymi są projekty istotne w skali poszczególnych regionalnych systemów transportowych, które są przewidywane do realizacji m.in. na obszarze województw: wielkopolskiego, śląskiego, kujawsko-pomorskiego, zachodniopomorskiego, warmińsko-mazurskiego, małopolskiego czy łódzkiego.

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 tranzytem). 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. W wyniku poprawy stanu technicznego sieci TEN-T oraz wdrożenia ERTMS skorzystają zarówno przewoźnicy pasażerscy, jak i towarowi. Nastąpi również poprawa przepustowości linii w obrębie aglomeracji oraz dojazdów do nich, między innymi dzięki budowie infrastruktury uzupełniającej, umożliwiającej separację ruchu pasażerskiego i towarowego. Priorytet dedykowany specyficze przewozów towarowych, uwzględniający podniesienie parametrów sieci 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 *Program* zachowuje spójność z działaniami w zakresie rozwoju regionalnego oraz zagospodarowania przestrzennego⁴⁸, zwiększając komplementarność polityki sektorowej dotyczącej transportu kolejowego z rządowymi zamierzeniami o charakterze horyzontalnym.

5. Kategorie projektów objętych *Programem*

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

- 1/ projekty FS:
 - CEF,
 - POIiŚ 2014–2020,

⁴⁷ *Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010–2020: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie*. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego. Dokument przyjęty przez Radę Ministrów dnia 13 lipca 2010 r. (M.P. z 2011 r. Nr 36, poz. 423).

⁴⁸ *Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030*. Dokument przyjęty uchwałą nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r. (M.P. z 2012 r. poz. 252).

- POLiŚ 2007–2013,
- 2/ PO PW,
- 3/ projekty RPO:
 - RPO 2014–2020,
 - RPO 2007–2013,
- 4/ projekty krajowe⁴⁹.

Kategorie wyróżniono na podstawie źródeł finansowania dostępnych dla kolejowych inwestycji infrastrukturalnych realizowanych przez PLK S.A., których dysponentem jest minister właściwy ds. transportu.

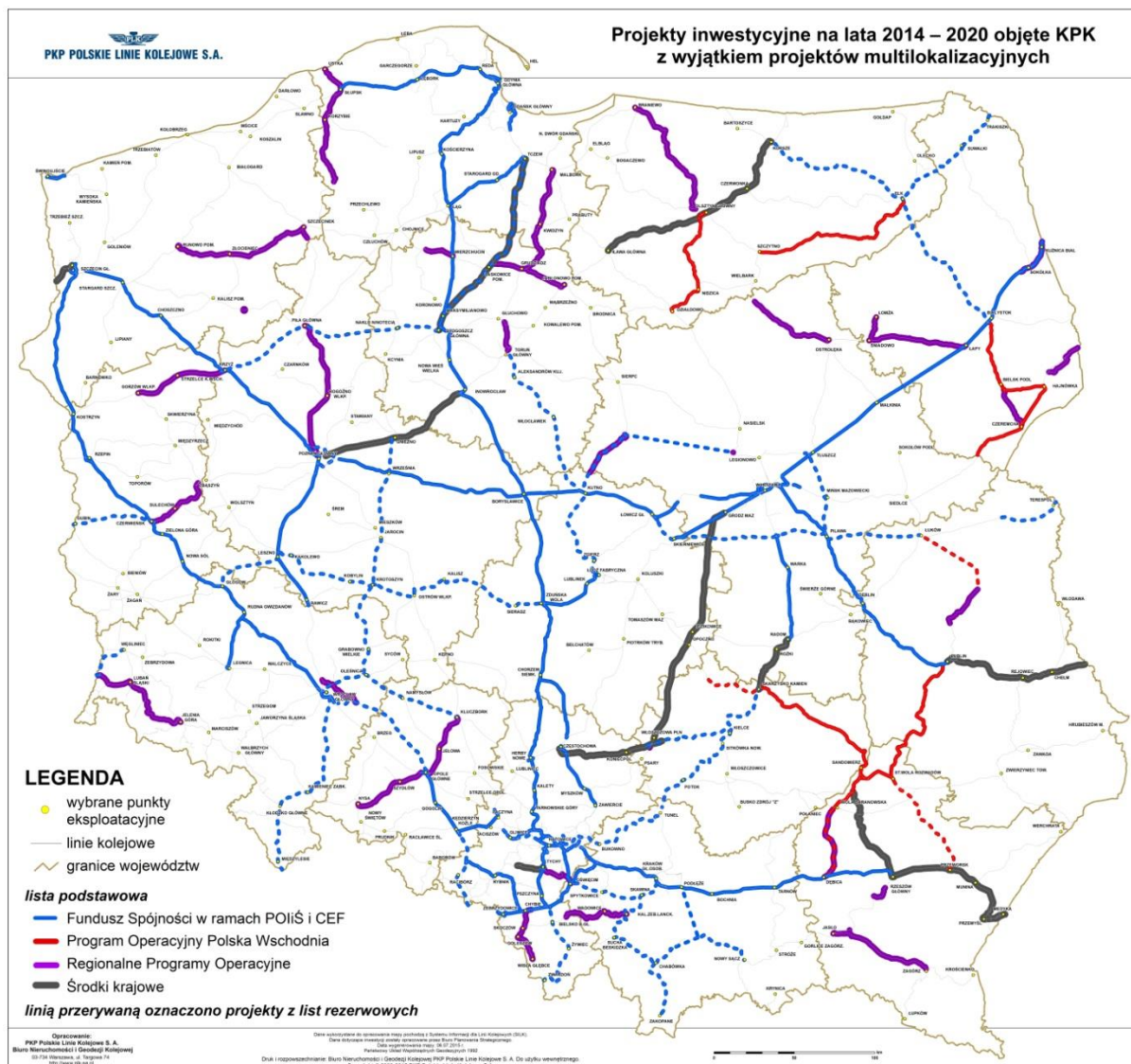
Projekty objęte współfinansowaniem ze środków FS w ramach instrumentu CEF obejmują inwestycje zgłoszone do I konkursu CEF ogłoszonego we wrześniu 2014 r., a także inwestycje, które objęte zostaną postępowaniem konkursowym w kolejnych latach.

Zamierzenia inwestycyjne skoncentrowano na projektach, które mają najkorzystniejszą relację nakładów do osiągniętych efektów eksploatacyjnych w możliwie najkrótszym czasie, przyczyniają się do bezpośredniego wyeliminowania konkretnych trudności występujących na danej linii, 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).

Zlokalizowanie wszystkich inwestycji objętych *Programem* (z wyłączeniem projektów multilokalizacyjnych) w podziale na poszczególne kategorie przedsięwzięć przedstawiono na Rysunku 1. Natomiast na Rysunku 2. zilustrowano lokalizację tych inwestycji na tle projektów *WPIK*.

⁴⁹ Kategoria obejmuje projekty, których jedynym źródłem finansowania jest budżet państwa lub FK lub środki prywatne (obejmujące również środki własne realizatora *Programu*).

Rysunek 1. Inwestycje infrastrukturalne zawarte w *Programie* (z wyłączeniem projektów multilokalizacyjnych) – lokalizacja projektów według kategorii.



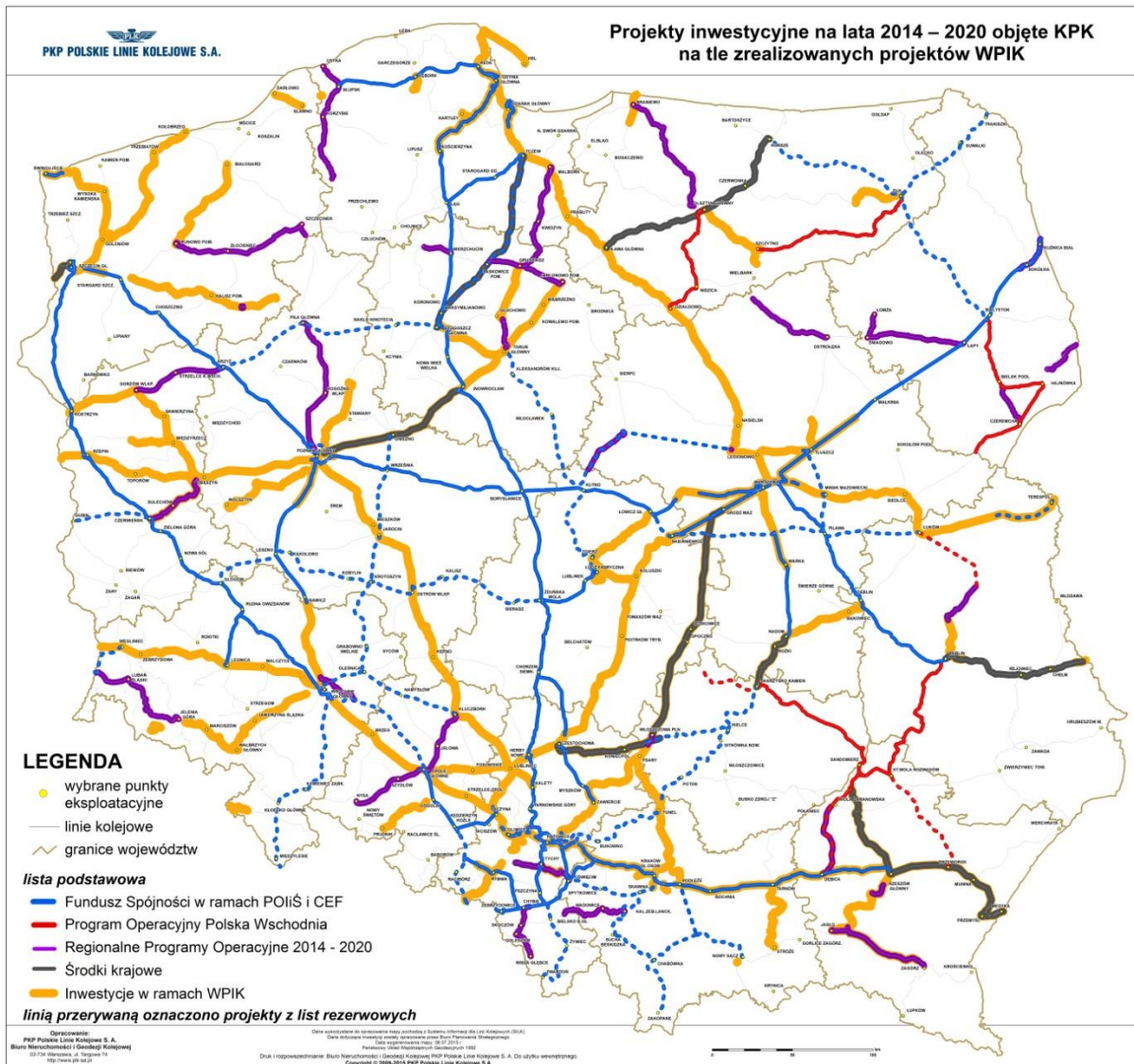
Źródło: opracowanie PLK S.A.

Projekty multilokalizacyjne wymienione są w załączniku do Programu.

Na mapie pokazano projekty RPO zakwalifikowane do kategorii „podstawowe”.

Na mapie nie wskazano projektów „grupowych” w ramach projektów krajowych.

Rysunek 2. Inwestycje infrastrukturalne zawarte w Programie (z wyłączeniem projektów multilokalizacyjnych) na tle zrealizowanych projektów WPIK (po zakończeniu realizacji WPIK)



Źródło: opracowanie PLK S.A.

Na mapie pokazano projekty RPO zakwalifikowane do kategorii „podstawowe”.

6. Finansowanie *KPK*

Finansowanie *KPK* uwzględnia dostępne formy wsparcia UE oraz środki budżetu państwa, FK i środki własne PLK S.A. Finansowanie *KPK* środkami budżetu państwa następuje w ramach przyznanego na dany rok limitu wydatków budżetu państwa. Finansowanie środkami FK również następuje w ramach ustalonego na dany rok limitu określonego w Planie Finansowym FK na dany rok.

W *KPK* przyjęto, że projekty przewidywane do zgłoszenia w kolejnych konkursach CEF, które nie zostały jednak rozstrzygnięte lub nie otrzymają stosownego dofinansowania, jeżeli nie zostanie podjęta decyzja od odstąpieniu od ich realizacji, powodują ograniczenie wysokości dostępnej alokacji w POIiŚ 2014–2020, ponieważ zostaną wówczas objęte finansowaniem z tego programu.

W Tabeli 1 przedstawiono wydatki wg docelowych źródeł finansowania niezbędne dla zrealizowania *Programu* w podziale na poszczególne lata realizacji wraz z wyróżnieniem poszczególnych kategorii przedsięwzięć. Są one wyższe niż pokazane w tabeli 2 wydatki PLK S.A. do wykonawców, ponieważ uwzględniają również refundację wydatków PLK S.A. poniesionych do końca 2015 r. (pre-finansowanie).

W dokumencie przyjęto założenie, że część projektów POIiŚ 2007–2013, których realizacja nie zostanie zakończona do końca 2015 roku, będzie finansowanych ze środków nowej perspektywy w ramach środków dostępnych dla perspektywy finansowej 2014–2020.

Do czasu ogłoszenia decyzji Komisji Europejskiej o udzieleniu dofinansowania projektom podlegającym fazowaniu⁵⁰ lub w części przeniesionym do realizacji w perspektywie 2014–2020⁵¹ zabezpieczenie tej kwoty stanowią środki krajowe (środki własne PLK S.A., w tym pochodzące z kredytów EBI i z emisji obligacji, a także budżet państwa). W przypadku konieczności zaangażowania środków z budżetu państwa, będą one pochodzić z dodatkowej puli środków ponad kwotę wynikającą z wyliczenia 18% prognozowanych w latach 2017–2019 wpływów z podatku akcyzowego od paliw silnikowych. W tym celu zwiększono kwotę środków krajowych o kwotę 1,665 mld zł. Rozdysponowanie ww. kwoty zostanie dokonane w *Szczegółowym planie realizacji KPK*.

Istotnym źródłem finansowania wydatków na zadania inwestycyjne w zakresie infrastruktury kolejowej będą środki pochodzące z kredytów z Europejskiego Banku Inwestycyjnego (EBI). Środki z kredytów EBI będą mogły posłużyć zarówno na pokrycie wkładu krajowego w części wydatków niekwalifikowanych oraz na częściowe pre-finansowanie wydatków kwalifikowanych, analogicznie jak zostało to ujęte w *WPIK*.

⁵⁰ Projekt fazowany – projekt podlegający etapowaniu zgodnie z art. 103 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r.

⁵¹ Projekt w części przeniesiony do realizacji w perspektywie 2014–2020 - projekt, dla którego ograniczony został zakres rzeczowy w ramach POIiŚ 2007–2013. Pozostały zakres rzeczowy tego projektu zostanie zgłoszony do realizacji w perspektywie finansowej 2014-2020 (CEF lub POIiŚ). W odniesieniu do tych projektów nie ma zastosowania procedura tzw. fazowania zgodnie z art. 103 rozporządzenia 1301/2013.

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

Lp.	Kategoria projektów*	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Razem
1.	Fundusz Spójności	0,77	125,73	5 958,43	4 306,11	7 157,39	11 023,13	14 232,68	5 938,54	1 956,10	860,70	51 559,58
1.1	CEF	0,00	19,05	717,49	1 636,86	3 411,77	5 421,13	6 476,53	2 834,53	745,91	538,97	21 802,24
1.2	POIIŚ 2014 - 2020	0,77	106,68	1 848,91	2 658,64	3 744,50	5 601,94	7 756,11	3 104,01	1 210,19	321,73	26 353,48
1.3	POIIŚ 2007 - 2013	0,00	0,00	3 392,03	10,61	1,12	0,06	0,04	0,00	0,00	0,00	3 403,86
2	PO PW	0,00	0,00	0,00	6,47	197,91	744,45	737,24	24,54	0,00	0,00	1 710,61
3	RPO	0,00	0,00	15,09	143,22	379,48	1 308,60	2 422,12	0,00	0,00	0,00	4 268,51
3.1	RPO 2014-2020	0,00	0,00	5,47	143,18	379,42	1 308,60	2 422,12	0,00	0,00	0,00	4 258,79
3.2	RPO 2007 - 2013	0,00	0,00	9,62	0,04	0,06	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	9,72
4	Krajowe**, w tym:	0,00	0,00	1 121,14	1 780,13	1 832,65	1 178,46	1 000,00	1 025,60	1 018,25	1 003,03	9 959,26
4.1	inwestycje o charakterze obronnym	0,00	0,00	14,10	14,10	14,10	11,95	0,00	0,00	0,00	0,00	54,25
	Razem	0,77	125,73	7 094,66	6 235,93	9 567,43	14 254,64	18 392,04	6 988,68	2 974,35	1 863,73	67 497,96

* Kwoty wskazane dla poszczególnych programów obejmują zarówno wydatki kwalifikowane, jak i niekwalifikowane, tj. wszystkie wydatki niezbędne do poniesienia na realizację zadań objętych danym programem.

** zadania budżetowe i FK oraz środki budżetu państwa dla lat 2017–2019 uwzględniają dodatkowe środki przewidziane przez ministra właściwego ds. finansów publicznych infrastrukturalnych inwestycji kolejowych ponad poziom 18% planowanych na dany rok wpływów z podatku akcyzowego od paliw silnikowych (ponad założony początkowo 1 000 mln zł rocznie na inwestycje kolejowe), tj.: 0,75 mld zł w 2017; 0,75 mld zł w 2018 i 0,17 mld zł w 2019 r. Kwota 1,665 mld zł wynika z kosztów obsługi emisji obligacji pomniejszonych o dodatkowe środki z opłaty paliwowej przekazane do Funduszu Kolejowego. W dalszych pracach nad uchwałą może ulec zmianie.

Suma wydatków planowanych do poniesienia w kategoriach: 1) Fundusz Spójności, 2) PO PW i 3) RPO w tabeli 1 jest większa od sumy wydatków kwalifikowanych i niekwalifikowanych (dla tych kategorii) przedstawioną w tabeli 3 o 66,8 mln zł. Kwota dotyczy 2016 roku i jest niezbędna na wykup gruntów w ramach projektu „Prace na linii obwodowej w Warszawie (odc. Warszawa Gołębki / Warszawa Zachodnia – Warszawa Gdańska)”. Wydatek ten jest niekwalifikowany i zostanie sfinansowany ze środków budżetu państwa w ramach *środków pochodzących z podatku akcyzowego*.

Różnice pomiędzy wartościami łącznymi a sumami kwot szczegółowych w powyższej tabeli rzędu dziesiątych części miliona wynikają z zaokrągleń wartości, wyliczanych z większą dokładnością w *Szczegółowym Planie Realizacji KPK*.

Tabela 2. Planowane wydatki PLK S.A. do wykonawców (w mln zł).

Lp.	Kategoria projektów	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Razem
1	Fundusz Spójności	119,5	371,1	4 205,0	4 935,0	8 031,3	12 220,2	12 881,7	3 533,5	1 699,0	619,8	48 616,0
1.1	CEF	12,5	120,4	1 019,2	2 420,1	4 194,4	5 683,9	5 723,3	1 510,3	727,9	390,4	21 802,3
1.2	POIIŚ 2014 - 2020	36,5	180,6	2 878,0	2 504,3	3 835,7	6 536,2	7 158,4	2 023,2	971,1	229,4	26 353,5
1.3	POIIŚ 2007 - 2013	70,5	70,1	307,9	10,6	1,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	460,3
2	PO PW	0,0	0,0	0,0	9,5	254,4	842,8	604,0	0,0	0,0	0,0	1 710,6
3	RPO	0,0	0,2	27,3	241,0	346,2	1 834,0	1 811,9	0,0	0,0	0,0	4 260,6
3.1	RPO 2014 - 2020	0,0	0,2	25,5	241,0	346,1	1 834,0	1 811,9	0,0	0,0	0,0	4 258,8
3.2	RPO 2007 - 2013	0,0	0,0	1,7	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,8
4	Krajowe**, w tym:	0,0	0,0	1 121,1	1 780,1	1 832,6	1 178,5	1 000,0	1 025,6	1 018,2	1 003,0	9 959,2
4.1	inwestycje o charakterze obronnym	0,0	0,0	14,1	14,1	14,1	11,9	0,0	0,0	0,0	0,0	54,2
	Razem	119,5	371,2	5 353,4	6 965,6	10 464,5	16 075,5	16 297,5	4 559,1	2 717,2	1 622,8	64 546,4

* Kwoty wskazane dla poszczególnych programów obejmują zarówno wydatki kwalifikowane, jak i niekwalifikowane, tj. wszystkie wydatki niezbędne do poniesienia na realizację zadań objętych danym programem.

** zadania budżetowe i FK oraz środki budżetu państwa dla lat 2017–2019 uwzględniają dodatkowe środki przewidziane przez ministra właściwego ds. finansów publicznych na finansowanie infrastrukturalnych inwestycji kolejowych ponad poziom 18% planowanych na dany rok wpływów z podatku akcyzowego od paliw silnikowych (ponad założony początkowo 1 000 mln zł rocznie na inwestycje kolejowe), tj.: 0,75 mld zł w 2017 r.; 0,75 mld zł w 2018 r. i 0,17 mld zł w 2019 r. Kwota 1,665 mld zł wynika z kosztów obsługi emisji obligacji pomniejszonych o dodatkowe środki z opłaty paliwowej przekazane do Funduszu Kolejowego. W dalszych pracach nad uchwałą może ulec zmianie.

Różnice pomiędzy wartościami łącznymi a sumami kwot szczegółowych w powyższej tabeli rzędu dziesiątych części miliona wynikają z zaokrągleń wartości.

Tabela 3. Planowane wydatki w latach wg docelowych źródeł finansowania (w mln zł) – łącznie perspektywa 2007–2013 i 2014–2020.

Lp.	Źródło	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Razem
1	Wydatki kwalifikowalne*	0,00	79,22	5 214,00	3 938,86	7 262,64	12 591,17	15 183,90	4 562,83	543,02	372,04	49 747,68
1.1	środki UE	0,00	67,34	4 388,14	3 333,23	6 178,19	10 623,70	12 997,58	3 878,52	461,57	316,23	42 244,50
1.2	środki krajowe - budżet państwa	0,00	11,88	820,75	569,44	1 032,47	1 692,37	1 914,53	684,31	81,45	55,81	6 863,01
1.4	Fundusz Kolejowy	0,00	0,00	3,86	36,15	51,92	275,10	271,79	0,00	0,00	0,00	638,82
1.5	pozostałe źródła	0,00	0,00	1,25	0,04	0,06	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,35
2	Wydatki niekwalifikowalne**	0,77	46,51	1 880,66	2 297,07	2 304,79	1 663,47	3 208,14	2 425,85	2 431,33	1 491,69	17 750,28
2.1	projekty z kategorii 1-3 (współfinansowane z UE)	0,77	46,51	692,71	516,94	472,14	485,01	2 208,14	1 400,25	1 413,08	488,66	7 724,21
2.1.1	<i>budżet państwa - projekty UE</i>	<i>0,00</i>	<i>27,46</i>	<i>32,62</i>	<i>121,52</i>	<i>43,78</i>	<i>193,01</i>	<i>1 992,34</i>	<i>1 382,96</i>	<i>1 413,08</i>	<i>488,36</i>	<i>5 695,13</i>
2.1.2	<i>pozostałe źródła***</i>	<i>0,77</i>	<i>19,05</i>	<i>660,09</i>	<i>395,42</i>	<i>428,36</i>	<i>292,00</i>	<i>215,80</i>	<i>17,29</i>	<i>0,00</i>	<i>0,30</i>	<i>2 029,08</i>
2.2	projekty z kategorii 4 (finansowane ze środków krajowych)	0,00	0,00	1 187,95	1 780,13	1 832,65	1 178,46	1 000,00	1 025,60	1 018,25	1 003,03	10 026,07
2.2.1	<i>środki pochodzące z podatku akcyzowego</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>920,68</i>	<i>1 759,29</i>	<i>1 818,55</i>	<i>1 166,51</i>	<i>1 000,00</i>	<i>1 025,60</i>	<i>1 018,25</i>	<i>1 003,03</i>	<i>9 711,91</i>
2.2.1.1.	<i>w tym dodatkowe środki ponad poziom 18% planowanych na dany rok wpływów z podatku akcyzowego od paliw silnikowych****</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>759,25</i>	<i>739,25</i>	<i>166,50</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>1 665,00</i>
2.2.2	<i>pozostałe źródła*****</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>253,17</i>	<i>6,74</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>259,91</i>
2.2.3	<i>wydatki obronne</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>14,10</i>	<i>14,10</i>	<i>14,10</i>	<i>11,95</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>54,25</i>
	Razem	0,77	125,73	7 094,66	6 235,93	9 567,43	14 254,64	18 392,04	6 988,68	2 974,35	1 863,73	67 497,96

* pozycje uwzględniają także refundację wydatków poniesionych przez PLK S.A. do 31.12.2015 r.

** w ramach pozycji wydatki niekwalifikowalne ujęto również wydatki dotyczące grupy projektów krajowych.

*** pozycja obejmuje również środki z obligacji, FK, kredytów EBI i innych źródeł.

**** dodatkowe środki przewidziane przez ministra właściwego ds. finansów publicznych na finansowanie infrastrukturalnych inwestycji kolejowych ponad poziom 18% planowanych na dany rok wpływów z podatku akcyzowego od paliw silnikowych (ponad założony początkowo 1 000 mln zł rocznie inwestycje kolejowe). Kwota 1,665 mld zł wynika z kosztów obsługi emisji obligacji pomniejszych o dodatkowe środki z opłaty paliwowej przekazane do Funduszu Kolejowego. W dalszych pracach nad uchwałą wartość ta może ulec zmianie.

***** pozycja obejmuje również środki z obligacji i innych źródeł.

Suma wydatków planowanych do poniesienia w kategoriach 1) Fundusz Spójności, 2) PO PW i 3) RPO w tabeli 1 jest większa od sumy wydatków kwalifikowanych i niekwalifikowalnych (dla tych kategorii) przedstawioną w tabeli 3 o 66,8 mln zł. Kwota dotyczy 2016 roku i jest niezbędna na wykup gruntów w ramach projektu „Prace na linii obwodowej w Warszawie (odc. Warszawa Gołębki / Warszawa Zachodnia – Warszawa Gdańska)”. Wydatek ten jest niekwalifikowany i zostanie sfinansowany ze środków budżetu państwa w ramach środków pochodzących z podatku akcyzowego.

Różnice pomiędzy wartościami łącznymi a sumami kwot szczegółowych w powyższej tabeli rzędu dziesiątych części miliona wynikają z zaokrągleń wartości.

7. Efekty i rezultaty *KPK*

Efekty *Programu* zostały określone dla każdego z celów szczegółowych. Wyszczególnienie ich w ten sposób ujednoznacznia 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 prowadzona będzie w ramach rocznych sprawozdań z realizacji *Programu*. Ocena osiągnięć realizatora *Programu* będzie stanowić jedną z przesłanek do podjęcia przez ministra właściwego ds. 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 poprzez budowę spójnej i nowoczesnej sieci linii kolejowych. Ocena rezultatów programu będzie możliwa poprzez wskaźnik „Długość przebudowanych linii kolejowych (w km toru)”. Wskaźnik ten będzie uwzględniony w budżecie zadaniowym.

Lp.	Wskaźnik	Jednostka miary	Stan na 31.12.2014 r.	Stan na 31.12.2017 r.	Stan na 31.12.2023 r.	Źródło danych
1.	Długość przebudowanych linii kolejowych (w km toru) w ramach programu ⁵²	km	-	500	8500	Raport z wykonania programu

• Cel 1 – Wzmocnienie efektywności transportu kolejowego

Efekty:

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

⁵² Wartości będą przedmiotem dalszych analiz. Dodatkowo w trakcie analiz pod uwagę wzięta zostanie kwestia ewentualnego fazowania projektów z perspektywy 2007–2013.

Tabela 6. Wskaźniki realizacji Celu 1

Lp.	Wskaźnik	Jednostka miary	Stan na 31.12.2014 r.	Stan na 31.12.2017 r.	Stan na 31.12.2023 r.	Źródło danych
1.	Długość linii kolejowych pozwalających na ruch pociągów pasażerskich z prędkością techniczną powyżej 160 km/h	km	90	250	350	Sprawozdawczość PLK S.A. na potrzeby SRT

- Cel 2 – Zwiększenie bezpieczeństwa funkcjonowania transportu kolejowego**

Efekty:

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

Tabela 7. Wskaźniki realizacji Celu 2

Lp.	Wskaźnik	Jednostka miary	Stan na 31.12.2014 r.	Stan na 31.12.2017 r.	Stan na 31.12.2023 r.	Źródło danych
1.	Długość linii kolejowych, na których zabudowano ERTMS/ETCS	km	224	900	2000	Raport z wykonania Programu

- 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 się⁵³,
- 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 zarządzanych przez PLK S.A. (globalnie dla następujących kategorii przewozów: wojewódzkie, międzywojewódzkie, międzynarodowe, ekspresowe),
- wzrost masy przewiezionych towarów,
- wzrost prędkości kursowania pociągów towarowych na sieci linii kolejowych zarządzanych przez PLK S.A.,
- wzrost prędkości kursowania pociągów towarowych na terenie aglomeracji śląskiej,
- wzrost udziału kolejowych przewozów intermodalnych w towarowych przewozach kolejowych ogółem,

⁵³ Dz. Urz. UE L 356 z 12.12.2014, str. 110.

Tabela 8. Wskaźniki realizacji Celu 3

Lp.	Wskaźnik	Jednostka miary	Stan na 31.12.2014 r.	Stan na 31.12.2017 r.	Stan na 31.12.2023 r.	Źródło danych
1.	Średnia prędkość kursowania pociągów towarowych na sieci linii PLK S.A.	km/h	27,0	30,0	40,0	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	18/18	Sprawozdawczość PLK S.A. na potrzeby SRT

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* ujmowane będą w sprawozdawczości prowadzonej przez realizatora *Programu* na potrzeby ministra właściwego ds. transportu, a także Rady Ministrów.

Wpływ inwestycji kolejowych na gospodarkę

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 prowadzone są na poziomie europejskim. Określają one zarówno związek transportu kolejowego z rynkiem pracy, poziomem produkcji gospodarczej, jak i ze stanem finansów publicznych państwa⁵⁴. 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 około 100 tys. pracowników⁵⁵. 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 3,5% 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 jednak wynagrodzenia wygenerowane w transporcie kolejowym. Należy podkreślić, że miejsca pracy stworzone w sektorze kolejowym należą do szczególnie cennych dla gospodarki. Obejmują m.in. zatrudnienie w produkcji przemysłowej, czyli sektorze gospodarki, którego rozwój jest szczególnie pożądanym 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

⁵⁴ CER, The Economic Footprint of Railway Transport in Europe, Brussels, October 2014.

⁵⁵ Na podstawie: Urząd Transportu Kolejowego, Ocena funkcjonowania rynku transportu kolejowego i stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego w 2013 r., Warszawa, lipiec 2014 r.

zainwestowania w infrastrukturę kolejową na podstawie *KPK* 67 mld zł wygeneruje efekty dodatkowe i pośrednie w gospodarce narodowej o wartości ponad 50 mld zł. Suma tych wartości (to znaczy planowanych wydatków inwestycyjnych oraz możliwych do osiągnięcia korzyści dodatkowych) stanowi ponad 7% polskiego PKB.

Globalizująca się gospodarka wymusza przyspieszenie tempa wymiany handlowej. Powoduje także rosnącą presję konkurencyjną wywieraną na poszczególne państwa. W praktyce oznacza to nie tylko konieczność bieżącego zaspokajania potrzeb klientów, lecz także umiejętne kreowanie popytu na nowe usługi. Ze względu na to, że polski rynek pozostaje integralną częścią unijnego, a przedsiębiorstwa z UE wciąż należą do liderów branży kolejowej, konieczne jest dążenie do pełnego wykorzystania możliwości stwarzanych Polsce przez wspólny rynek. W związku z tym, niezbędne jest podjęcie wysiłków ukierunkowanych na stworzenie w Polsce wyspecjalizowanych sektorów, których proste zastąpienie pracą w innych częściach świata nie będzie łatwe, ani tanie, a jednocześnie zdecydowanie podniesie poziom innowacyjności polskiej gospodarki. Narodową specjalizacją może stać się projektowanie i produkcja kompleksowych rozwiązań technicznych, technologicznych i komunikacyjnych w transporcie kolejowym. Inwestowanie w niego wnosi bowiem wysoką wartość dodaną dla społeczeństwa i gospodarki, ułatwiając jednocześnie prowadzenie wymiany gospodarczej.

8. System realizacji *Programu*

8.1. Realizator *Programu*

Realizatorem i wykonawcą *Programu* jest PLK S.A. , z siedzibą w Warszawie, adres: 03-734 Warszawa, ul. Targowa 74⁵⁶.

Infrastruktura kolejowa będąca w zarządzie PLK S.A. stanowi 92,69% długości eksploatowanych linii kolejowych w Polsce⁵⁷, w tym infrastrukturę o kluczowym znaczeniu dla gospodarki narodowej.

PLK S.A. jest organizacyjnie i technicznie przygotowana do podjęcia *Programu* i jego zrealizowania, w tym do użycia na jego wykonanie przewidywanych środków finansowych, co zobowiązuje spółkę do:

- realizacji inwestycji finansowanych z udziałem środków publicznych poprzez wykonywanie w stosunku do nich funkcji inwestora bezpośredniego, z jednoczesnym nadzorowaniem i rozliczaniem inwestycji, których Wykonawcy wyłaniani będą 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;

⁵⁶ Spółka działa na podstawie *ustawy z dnia 15 września 2000 r. – Kodeks spółek handlowych* (Dz. U. z 2013 r. poz. 1030, z 2014 r. poz. 265 i 1161 oraz z 2015 r. poz. 4), *ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”* (Dz. U. z 2014 r. poz. 1160 oraz z 2015 r. poz. 200). Prowadzi działalność na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej, wykonując zadania zarządcy infrastruktury kolejowej, w oparciu o przepisy *ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym*, nadany statut oraz inne obowiązujące regulacje krajowe i UE.

⁵⁷ Ocena funkcjonowania ..., op. cit., s. 54.

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 zapewniających 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 S.A.

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

8.2. Nadzór nad realizacją *Programu*

Minister właściwy do spraw transportu zobowiązany jest do egzekwowania ustaleń *KPK* w odniesieniu do realizatora *Programu* – PLK S.A.

Na podstawie ustawowych wymogów określonych dla programów rozwoju⁵⁸, w *KPK* zdefiniowane zostały podstawowe założenia systemu realizacji jego postanowień, które obejmują:

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

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

Monitorowanie realizacji *KPK* ze strony ministra właściwego do spraw transportu dotyczyć będzie stopnia osiągania przez realizatora celów wyznaczonych w *Programie*, w trybie wynikającym z funkcji właścicielskiej w stosunku do PLK S.A.

Instrumentami wykorzystywanymi w monitoringu są:

- raporty okresowe i roczne z wykonania *Szczegółowego Planu Realizacji KPK*,
- raport końcowy z wykonania *Programu*,
- systemy informatyczne monitorowania wewnętrznego i zewnętrznego (EPM).

Roczne sprawozdania po zatwierdzeniu przez Zarząd PLK S.A, przekazywane są do końca lutego każdego roku do ministra właściwego do spraw transportu.

Zarówno sprawozdania bieżące, jak również okresowe, wynikające z nadzoru właścicielskiego, a także zasad kontroli i nadzoru w odniesieniu do projektów POIiŚ, CEF, PO PW i RPO, finansowanych i współfinansowanych z budżetu państwa oraz FK przekazywane są przez PLK S.A. do ministra

⁵⁸art. 17 ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju.

właściwego do spraw transportu. Zawierają one tabelaryczne zestawienia i część opisową, w których ujęte są 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 zadań są w sprawozdaniach odpowiednio agregowane z rozróżnieniem grup i rodzajów zadań, źródeł ich finansowania itd. Sprawozdania te są wykorzystywane w nadzorowaniu i kontrolowaniu bieżącego przebiegu realizacji Programu.

Raporty roczne i końcowy składane przez realizatora Programu ministrowi właściwemu do spraw transportu powinny zawierać:

- wykonanie finansowe i rzeczowe,
- ocenę stopnia realizacji wskaźników określonych w rozdziale 7,
- identyfikację pojawiających się ryzyk,
- wskazanie mechanizmów i sposobów eliminowania ryzyk.

Omawiane raporty zawierają tabelaryczne zestawienia i część opisową, w których są ujęte informacje o realizacji w zakresie rzeczowym i finansowym Programu, odchyleniach od docelowych wielkości programowanych w *KPK*, powodach wystąpienia odchylenia, zidentyfikowanych zagrożeniach i ryzykach, podjętych działaniach je eliminujących.

Monitorowanie postępu realizacji poszczególnych projektów będzie prowadzone przez PLK S.A. zgodnie z obowiązującą w spółce Metodą Zarządzania Projektami.

Minister właściwy do spraw transportu składa Radzie Ministrów sprawozdanie z wykonania *Szczegółowego Planu Realizacji KPK* za poprzedni rok w terminie do końca marca każdego roku.

W ramach ewaluacji, minister właściwy do spraw transportu przygotuje w 2019 r. raport ewaluacyjny średniookresowy (*mid-term*), którego wyniki mogą posłużyć do ewentualnych zmian w Programie, a w 2024 r. raport ewaluacyjny po realizacyjny (*ex post*).

9. Procedura zatwierdzenia i aktualizacji Programu

Program oraz jego aktualizacje (zmiany) zatwierdzane są przez Radę Ministrów w drodze uchwały.

Przesunięcia zadań pomiędzy załącznikami (kategoriami) nie wymagają 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, pojawienia się dodatkowego źródła finansowania). Zmiana taka nie powoduje konieczności aktualizacji *Programu*.

Zmiany wartości zadań ujętych w *KPK* oraz wydatków wskazanych w *Szczegółowym planie realizacji KPK* nie powodują konieczności aktualizacji *KPK* pod warunkiem, że nie zwiększa się wartość wydatków budżetu państwa określonej dla całego *Programu*.

Uszczegółowienie listy projektów aglomeracyjnych POIiŚ 2014–2020 dokonane w *Szczegółowym Planie Realizacji KPK* nie stanowi podstawy do zmiany *KPK*. Z uwagi na konkursowy charakter wyboru projektów w działaniu 5.2 POIiŚ 2014–2020 w zakresie linii aglomeracyjnych na etapie zatwierdzania *KPK* nie można określić listy tych zadań.

Podstawą do zmiany *KPK* nie są również zmiany list projektów krajowych w *Szczegółowym Planie Realizacji KPK* wewnątrz projektów tzw. „grupowych”.

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

Wskazane powyżej zmiany *KPK* niewymagające akceptacji Rady Ministrów będą uwzględnione również w *Szczegółowym Planie Realizacji KPK*, zgodnie z przyjętą w ustawie o transporcie kolejowym procedurą.

Załącznik 1. Lista projektów podstawowych i rezerwowych CEF i POIiŚ finansowanych z Funduszu Spójności objętych KPK

Lp.	Nazwa zadania	Lista	Szacunkowa wartość projektu [mln zł]	Uwagi
1	2	3	4	5
1	Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa – Gdynia – obszar LCS Ciechanów	podstawowa	87,44*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
2	Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa – Gdynia – obszar LCS Gdańsk, LCS Gdynia	podstawowa	39,13*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
3	Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa – Gdynia – obszar LCS Iława, LCS Malbork	podstawowa	158,48*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
4	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	podstawowa	166,00*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
5	Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa – Gdynia – obszar LCS Działdowo	podstawowa	23,13*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
6	Prace przygotowawcze dla modernizacji linii kolejowej E 65 – Południe, odcinek Grodzisk Mazowiecki – Kraków/Katowice – Zebrzydowice/Zwardoń – granica państwa – faza II	podstawowa	4,23*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
7	Modernizacja linii kolejowej E 59 na odcinku Wrocław – Poznań, etap II, odcinek Wrocław – granica województwa dolnośląskiego	podstawowa	83,01*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
8	Modernizacja linii kolejowej E 59 na odcinku Wrocław – Poznań, etap III, odcinek Czempin – Poznań	podstawowa	15,41*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
9	Modernizacja linii kolejowej E 20 na odcinku Warszawa – Poznań – pozostałe roboty, odcinek Sochaczew – Swarzędz - PRACE PRZYGOTOWAWCZE	podstawowa	24,13*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
10	Modernizacja linii kolejowej E 20/C-E 20 na odcinku Siedlce – Terespol, etap II	podstawowa	112,01*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
11	Modernizacja linii kolejowej E 30, etap II, odcinek Zabrze – Katowice – Kraków	podstawowa	94,71*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
12	Modernizacja linii kolejowej E 30, etap II, odcinek Bielawa Dolna – Horka: budowa mostu przez Nysę łużycką oraz elektryfikacja	podstawowa	16,01*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
13	Modernizacja linii kolejowej E 30, etap II. Wdrożenie ERTMS/ETCS i ERTMS/GSM-R w Polsce na odcinku Legnica – Wrocław – Opole	podstawowa	55,32*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
14	Modernizacja linii kolejowej E 30, etap II. Pilotażowe wdrożenie ERTMS/ETCS i ERTMS/GSM-R w Polsce na odcinku Legnica - Węglińiec - Bielawa Dolna	podstawowa	16,10*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
15	Modernizacja linii kolejowej nr 8, odcinek Warszawa Okęcie - Radom (LOT: A, B, F)	podstawowa	166,78*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
16	Modernizacja linii kolejowej nr 8, odcinek Warszawa Okęcie - Radom - PRACE PRZYGOTOWAWCZE	podstawowa	2,29*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
17	Budowa połączenia kolejowego MPL "Kraków - Balice" z Krakowem, odcinek Kraków Główny - Mydlniki - Balice	podstawowa	57,93*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013

18	Modernizacja linii kolejowej E 75 Rail Baltica Warszawa - Białystok - granica z Litwą, etap I, odcinek Warszawa Rembertów - Zielonka - Tłuszcz (Sadowne)	podstawowa	307,66*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
19	Modernizacja linii kolejowej Warszawa - Łódź, etap II, Lot A - odcinek Warszawa Zachodnia – Miedniewice (Skierniewice)	podstawowa	106,93*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
20	Udrożnienie Łódzkiego Węzła Kolejowego (TEN-T), etap I, odcinek Łódź Widzew - Łódź Fabryczna	podstawowa	272,67*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
21	Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, Lot C – pozostałe roboty	podstawowa	102,56*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
22	Budowa infrastruktury systemu GSM-R zgodnie z NPW ERTMS na linii kolejowej E 20/C-E 20 korytarz F na odcinku Kunowice - Terespol	podstawowa	175,37*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
23	Analiza kierunków rozwoju sieci kolejowej w Polsce z uwzględnieniem ograniczeń w węzłach kolejowych	podstawowa	2,91*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
24	Modernizacja linii kolejowej E 30/C-E 30, odcinek Kraków-Rzeszów, etap III	podstawowa	434,18*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
25	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	0,19*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
26	Zintegrowany System Transportu Zbiorowego w aglomeracji krakowskiej	podstawowa	7,47*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
27	Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowej nr 18 Kutno - Piła na odcinku Toruń - Bydgoszcz	podstawowa	6,69*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
28	Budowa infrastruktury systemu GSM-R na liniach kolejowych zgodnych z harmonogramem NPW ERTMS, FAZA I - PRACE PRZYGOTOWAWCZE	podstawowa	30,89*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
29	Przebudowa kompleksu dworcowego Gliwice	podstawowa	33,69*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
30	Poprawa bezpieczeństwa i likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych na przejazdach kolejowych - etap I	podstawowa	49,73*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
31	Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowej nr 132 na odcinku Błotnica Strzelecka - Opole Groszowice	podstawowa	12,33*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
32	Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowej nr 1 na odcinku Koluźki - Częstochowa	podstawowa	42,21*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
33	Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowej nr 61 i 700 na odcinku Częstochowa - Fosowskie	podstawowa	21,39*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
34	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	10,34*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
35	Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowych nr 1, 133, 160, 186 na odcinku Zawiercie - Dąbrowa Górnicza Ząbkowice - Jaworzno Szczakowa	podstawowa	9,98*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
36	Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowej nr 143 na odcinku Kalety - Kluczbork	podstawowa	24,77*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
37	Poprawa bezpieczeństwa poprzez zabudowę nowych rozjazdów kolejowych o podwyższonym standardzie konstrukcyjnym	podstawowa	131,93*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013

38	Modernizacja linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa - Dorohusk na odcinku Otwock - Lublin, Prace Przygotowawcze (dokumentacja projektowa i materiały przetargowe)	podstawowa	31,90*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
39	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	2,86*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
40	Modernizacja linii E75 na odcinku Sadowne - Białystok wraz z robotami pozostałymi na odcinku Warszawa Rembertów - Sadowne - Prace Przygotowawcze (dokumentacja projektowa i materiały przetargowe)	podstawowa	61,58*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
41	Studium wykonalności dla budowy linii kolejowej w tunelu od stacji Łódź Fabryczna do linii nr 15	podstawowa	1,27*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
42	Poprawa infrastruktury kolejowego dostępu do portu Gdańsk - PRACE PRZYGOTOWAWCZE	podstawowa	0,90*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
43	Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowych nr 140 i 158 na odcinku Rybnik - Chałupki	podstawowa	100,95*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
44	Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowej nr 272 na odcinku Kluczbork - Ostrzeszów	podstawowa	43,88*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
45	Poprawa bezpieczeństwa i likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych na przejazdach kolejowych - etap II	podstawowa	63,59*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
46	Dokumentacja przedprojektowa dla elektryfikacji linii nr 278 (E30) na odcinku Węglińiec - Zgorzelec	podstawowa	0,47*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
47	Dokumentacja przedprojektowa dla modernizacji linii kolejowej nr 202 na odcinku Gdynia Chylonia - Słupsk	podstawowa	1,15*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
48	Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni - PRACE PRZYGOTOWAWCZE	podstawowa	0,71*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
49	Poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu - PRACE PRZYGOTOWAWCZE	podstawowa	0,87*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
50	Modernizacja linii obwodowej w Warszawie (odc. Warszawa Gołębki / Warszawa Zachodnia - Warszawa Gdańska) - PRACE PRZYGOTOWAWCZE	podstawowa	3,46*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
51	Modernizacja linii kolejowej E 20 na odcinku Siedlce - Terespol, etap III - PRACE PRZYGOTOWAWCZE	podstawowa	3,64*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
52	Przygotowanie dokumentacji środowiskowej dla wybranych projektów infrastrukturalnych perspektywy finansowej 2014-2020	podstawowa	1,02*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
53	Prace na wybranych liniach kolejowych w perspektywie UE 2014-2020 - PRACE PRZYGOTOWAWCZE	podstawowa	29,89*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
54	Przebudowa budynku dworca kolejowego Szczecin Główny wraz z infrastrukturą torowo-peronową	podstawowa	6,94*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
55	Budowa Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego w Bydgoszczy Etap I	podstawowa	2,18*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
56	Poprawa jakości i niezawodności usług kolejowych poprzez centralizację lub automatyzację urządzeń srk	podstawowa	64,20*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
57	Poprawa jakości i niezawodności usług kolejowych poprzez zakup sprzętu wykorzystywanego do diagnostyki linii kolejowych	podstawowa	76,40*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013

58	Zabudowa ERTMS/ETCS na liniach sieci bazowej TEN-T, na których nie będzie to dokonane w ramach kompleksowego liniowego projektu inwestycyjnego	podstawowa	640,00	
59	Budowa infrastruktury systemu ERTMS/GSM-R na liniach kolejowych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w ramach NPW ERTMS	podstawowa	2 810,00	
60	Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz - Trójmiasto, obejmującym linie 201 i 203, etap I - wraz z elektryfikacją	podstawowa	1 250,00	
61	Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz - Trójmiasto, obejmującym linie 201 i 203, etap II - wraz z elektryfikacją	podstawowa	367,00	
62	Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni	podstawowa	650,00	
63	Poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu	podstawowa	463,00	
64	Poprawa infrastruktury kolejowego dostępu do portu Gdańsk	podstawowa	800,00	
65	Projekt, dostawa i instalacja elementów prezentacji dynamicznej informacji pasażerskiej oraz systemu monitoringu wizyjnego wraz z infrastrukturą techniczną na dworcach, stacjach i przystankach kolejowych	podstawowa	775,51	
66	Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami	podstawowa	400,00	
67	Poprawa stanu technicznego obiektów inżynierskich	podstawowa	600,00	
68	Poprawa stanu technicznego infrastruktury obsługi podróżnych (w tym dostosowanie do wymagań TSI PRM)	podstawowa	300,00	
69	Wzmocnienie zasilania trakcyjnego	podstawowa	200,00	
70	Poprawa bezpieczeństwa ruchu kolejowego poprzez zakup specjalistycznego sprzętu technicznego	podstawowa	500,00	
71	Modernizacja linii kolejowej E 59 na odcinku Wrocław - Poznań, etap III, odcinek Czempin - Poznań	podstawowa	496,40	Projekt fazowany
72	Modernizacja linii kolejowej E 30/C-E 30, odcinek Kraków - Rzeszów, etap III	podstawowa	553,27	Projekt fazowany
73	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	podstawowa	206,33	Projekt fazowany
74	Modernizacja linii kolejowej nr 8, odcinek Warszawa Okęcie - Radom (LOT: A, B, F)	podstawowa	1 058,38	Projekt fazowany
75	Modernizacja linii kolejowej E 30, etap II, odcinek Zabrze - Katowice - Kraków	podstawowa	2 341,97	Projekt w części przeniesiony do realizacji w perspektywie 2014-2020
76	Projekt poprawy dostępu kolejowego do Portu Gdańsk (most + dwutorowa linia kolejowa)	podstawowa	356,88	Projekt fazowany
77	Budowa łącznicy kolejowej Kraków Zabłocie - Kraków Krzemionki	podstawowa	346,40	Projekt w części przeniesiony do realizacji w perspektywie 2014-2020
78	Modernizacja linii kolejowej Warszawa - Łódź, etap II, Lot A - odcinek Warszawa Zachodnia - Miedniewice (Skierniewice)	podstawowa	100,85	Projekt fazowany
79	Modernizacja linii kolejowej Warszawa - Łódź, etap II, Lot C - pozostałe roboty	podstawowa	192,11	Projekt fazowany
80	Modernizacja linii kolejowej E 75 Rail Baltica Warszawa - Białystok - granica z Litwą, etap I, odcinek Warszawa Rembertów - Zielonka - Tłuszcz	podstawowa	563,51	Projekt fazowany
81	Projekty przygotowawcze	podstawowa	300,00	

82	Prace na linii kolejowej C-E 59 na odcinku Wrocław Brochów / Grabiszyn – Głogów – Zielona Góra – Rzepin – Szczecin Podjuchy	podstawowa	1 000,00	
83	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 – Zebrzydowice	podstawowa	4 100,00	
84	Prace na linii kolejowej E 30 na odcinku Kędzierzyn Koźle – Opole Zachodnie	podstawowa	300,00	
85	Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska, etap II: linia E 30 na odc. Katowice – Chorzów Batory oraz Gliwice Łabędy	podstawowa	400,00	
86	Prace na linii kolejowej E 59 na odcinku Poznań Główny – Szczecin Dąbie	podstawowa	2 250,00	Złożony wniosek w naborze CEF 2014
87	Prace na linii kolejowej nr 8, odcinek Warka – Radom (Lot: C, D, E)	podstawowa	925,64	
88	Prace na linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk na odcinku Warszawa – Otwock – Dęblin – Lublin	podstawowa	3 500,00	
89	Prace na linii kolejowej E 59 na odcinku Wrocław – Poznań, etap IV, odcinek granica województwa dolnośląskiego – Czempień	podstawowa	1 544,11	Złożony wniosek w naborze CEF 2014
90	Prace na linii E 75 na odcinku Sadowne - Białystok wraz z robotami pozostałymi na odcinku Warszawa Rembertów - Sadowne	podstawowa	2 727,27	Złożony wniosek w naborze CEF 2014
91	Prace na linii kolejowej nr 93 na odcinku Trzebinia – Oświęcim – Czechowice Dziedzice	podstawowa	438,00	
92	Prace na liniach kolejowych nr 132, 138, 147, 161, 180, 654, 655, 657, 658, 699 na odcinku Gliwice – Bytom – Chorzów Stary – Mysłowice Brzezinka – Oświęcim oraz Dorota – Mysłowice Brzezinka	podstawowa	300,00	
93	Prace na linii średnicowej w Warszawie na odcinku Warszawa Wschodnia - Warszawa Zachodnia	podstawowa	1 000,00	
94	Prace na linii kolejowej E 30 na odcinku Kraków Główny Towarowy – Rudzice wraz z dobudową torów linii aglomeracyjnej	podstawowa	1 700,00	
95	Prace na linii kolejowej C-E 65 na odc. Chorzów Batory – Tarnowskie Góry – Karsznice – Inowrocław – Bydgoszcz – Maksymilianowo	podstawowa	1 000,00	
96	Prace na linii kolejowej nr 146 na odcinku Wyczerpy – Chorzew Siemkowice	podstawowa	150,00	
97	Udrożnienie Łódzkiego Węzła Kolejowego (TEN-T), etap II, odcinek Łódź Fabryczna – Łódź Kaliska/Łódź Żabieniec	podstawowa	2 300,00	
98	Prace na liniach kolejowych nr 140, 148, 157, 159, 173, 689, 691 na odcinku Chybie – Żory – Rybnik – Nędza / Turze	podstawowa	503,00	
99	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	100,00	
100	Prace na linii kolejowej nr 202 na odcinku Gdynia Chylonia – Słupsk	podstawowa	1 500,00	
101	Prace na linii kolejowej nr 1 na odcinku Częstochowa – Zawiercie	podstawowa	300,00	
102	Prace na linii kolejowej nr 289 na odcinku Legnica – Rudna Gwizdanów	podstawowa	150,00	
103	Poprawa przepustowości linii kolejowej E 20 na odcinku Warszawa Rembertów – Mińsk Mazowiecki, etap I: Prace punktowe na posterunkach ruchu.	podstawowa	100,00	
104	Prace na linii obwodowej w Warszawie (odc. Warszawa Gołąbki / Warszawa Zachodnia – Warszawa Gdańska)	podstawowa	459,18	Złożony wniosek w naborze CEF 2014
105	Prace na liniach kolejowych nr 14, 811 na odcinku Łódź Kaliska – Zduńska Wola – Ostrów Wlkp., etap I: Łódź Kaliska – Zduńska Wola	podstawowa	450,00	

106	Prace na linii kolejowej E 20 na odcinku Warszawa – Poznań – pozostałe roboty, odcinek Sochaczew – Swarzędz	podstawowa	2 600,00	Złożony wniosek w naborze CEF 2014
107	Prace na linii kolejowej nr 6 na odcinku Białystok – Sokółka – Kuźnica Białostocka (granica państwa)	podstawowa	200,00	
108	Prace na linii kolejowej Warszawa Włochy – Grodzisk Mazowiecki (linia nr 447)	podstawowa	359,54	Złożony wniosek w naborze CEF 2014
109	Infrastrukturalne projekty aglomeracyjne finansowane z Funduszu Spójności	podstawowa	1 089,78	
110	Poprawa bezpieczeństwa na Centralnej Magistrali Kolejowej poprzez likwidację przejazdów w poziomie szyn w km 127 i 147 oraz budowę skrzyżowań dwupoziomowych	podstawowa	17,18	Złożony wniosek w naborze CEF 2014
111	Prace na liniach kolejowych nr 153, 199, 681, 682, 872 na odcinku Toszek Północ – Rudziniec Gliwicki – Stare Koźle	podstawowa	177,07	
112	Rezerwa POIiŚ	podstawowa	243,34	
113	Utworzenie Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego	rezerwowa	700,00	
114	Prace na linii kolejowej C-E 20 na odcinku Łowicz Główny – Skierniewice	rezerwowa	100,00	
115	Prace na linii kolejowej C-E 30 na odcinku Opole Groszowice – Jelcz – Wrocław Brochów	rezerwowa	300,00	
116	Prace na linii kolejowej C-E 65 na odcinku Bydgoszcz – Tczew	rezerwowa	700,00	
117	Prace na obwodnicy towarowej Poznania	rezerwowa	200,00	
118	Prace na liniach kolejowych nr 14, 811 na odcinku Łódź Kaliska – Zduńska Wola – Ostrów Wlkp., etap II: Zduńska Wola – Ostrów Wielkopolski	rezerwowa	150,00	
119	Prace na linii kolejowej nr 38 na odcinku Elk – Korsze wraz z elektryfikacją	rezerwowa	400,00	
120	Elektryfikacja linii kolejowych nr 274, 278 na odcinku Węgliniec – Zgorzelec	rezerwowa	100,00	
121	Prace na linii kolejowej nr 143 na odcinku Kluczbork – Oleśnica – Wrocław Mikołajów	rezerwowa	500,00	
122	Prace na linii kolejowej nr 8 na odcinku Skarżysko Kamienna – Kielce – Kozłów	rezerwowa	400,00	
123	Prace na linii kolejowej E 20 na odcinku Siedlce – Terespol, etap III - LCS Terespol	rezerwowa	500,00	
124	Prace na liniach kolejowych nr 15, 16 na odcinku Łódź Kaliska – Zgierz – Kutno	rezerwowa	400,00	
125	Prace na linii kolejowej C-E 59 na odcinku Wrocław – Kamieniec Żąbkowicki	rezerwowa	500,00	
126	Prace na linii kolejowej C-E 20 na odcinku Skierniewice – Pilawa – Łuków	rezerwowa	500,00	
127	Prace na linii kolejowej E-59 na odcinku Kędzierzyn Koźle – Chałupki (granica państwa)	rezerwowa	183,00	
128	Prace na liniach kolejowych nr 14, 815, 816 na odcinku Ostrów Wlkp. – (Krotoszyn) – Leszno – Głogów wraz z elektryfikacją odcinka Krotoszyn / Durzyn – Leszno – Głogów	rezerwowa	1 200,00	
129	Poprawa przepustowości linii kolejowej E 20 na odcinku Warszawa Rembertów – Mińsk Mazowiecki, etap II: Budowa dodatkowej pary torów na odc. Warszawa Rembertów – Sulejówek Miłosna	rezerwowa	700,00	
130	Prace na linii kolejowej nr 18 na odcinku Kutno – Toruń Główny	rezerwowa	150,00	
131	Prace na liniach kolejowych nr 62, 660 na odcinku Tunel – Bukowno – Sosnowiec Płd.	rezerwowa	219,51	
132	Budowa nowej linii kolejowej Podłęże – Szczyrzyc – Tymbark/Mszana Dolna oraz modernizacja istniejącej linii kolejowej nr 104 Chabówka – Nowy Sącz w ramach projektu „Budowa nowej linii kolejowej Podłęże – Szczyrzyc - Tymbark/Mszana Dolna oraz modernizacja odcinka linii kolejowej Nowy Sącz – Muszyna – granica państwa i Chabówka – Nowy Sącz	rezerwowa	8 900,00	

133	Prace na linii kolejowej nr 358 na odcinku Czerwieńsk – Gubin (granica państwa)	rezerwowa	197,00	
134	Prace na linii kolejowej nr 94 na odcinku Kraków Płaszów – Skawina – Oświęcim	rezerwowa	250,00	
135	Prace na linii kolejowej nr 139 na odcinku Czechowice Dziedzice – Bielsko Biała - Zwardoń (granica państwa)	rezerwowa	352,00	
136	Prace na liniach kolejowych nr 97, 98, 99 na odcinku Skawina – Sucha Beskidzka – Chabówka – Zakopane	rezerwowa	604,00	
137	Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska, etap III: linia E 30 na odc. Chorzów Batory – Gliwice Łabędy	rezerwowa	1 100,00	
138	Prace na liniach kolejowych nr 281, 766 na odcinku Oleśnica / Łukanów – Krotoszyn – Jarocin – Września – Gniezno	rezerwowa	400,00	
139	Prace na linii kolejowej nr 33 na odcinku Kutno – Płock	rezerwowa	200,00	
140	Budowa nowej linii kolejowej w relacji Modlin – Płock	rezerwowa	1 800,00	
141	Prace na liniach kolejowych nr 61, 567 na odcinku Kielce – Żeliszewice	rezerwowa	200,00	
142	Prace na liniach kolejowych nr 13, 513 na odcinku Krusze / Tłuszcz – Piława	rezerwowa	150,00	
143	Prace na linii kolejowej C-E 59 na odcinku Kamieniec Ząbkowicki – Międzyzlesie	rezerwowa	320,00	
144	Prace na linii kolejowej E 75 na odcinku Białystok – Suwałki – Trakiszki (granica państwa)	rezerwowa	2 500,00	
145	Prace na liniach kolejowych nr 18, 203 na odcinku Bydgoszcz Główna – Piła Główna – Krzyż, etap I: prace na odcinku Bydgoszcz Główna – Piła Główna	rezerwowa	350,00	
146	Prace na liniach kolejowych nr 18, 203 na odcinku Bydgoszcz Główna – Piła Główna – Krzyż, etap II: prace na odcinku Piła Główna – Krzyż wraz z elektryfikacją	rezerwowa	650,00	
RAZEM POIŚ 2007 - 2013		podstawowa	3 403,86	
RAZEM FS 2014 - 2020		podstawowa	48 155,72	
		rezerwowa	25 875,51	

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

** Wartość nakładów realizowanych po roku 2015 nieobjęta fazowaniem.

Projekt fazowany – projekt podlegający etapowaniu zgodnie z art. 103 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r.

Projekt w części przeniesiony do realizacji w perspektywie 2014-2020 – projekt, dla którego ograniczony został zakres rzeczowy w ramach POIŚ 2007-2013. Pozostały zakres rzeczowy tego projektu zostanie zgłoszony do realizacji w perspektywie finansowej 2014-2020 (CEF lub POIŚ). W odniesieniu do tych projektów nie ma zastosowania procedura tzw. fazowania zgodnie z art. 103 rozporządzenia 1301/2013.

Załącznik 2. Lista projektów podstawowych i rezerwowych PO PW objętych KPK

Lp.	Nazwa zadania	Lista	Szacunkowa wartość projektu [mln zł]	Uwagi
1	2	3	4	5
1	Prace na liniach kolejowych nr 68, 565 na odcinku Lublin - Stalowa Wola Rozwadów wraz z elektryfikacją	podstawowa	350,00	
2	Prace na liniach kolejowych nr 25, 74, 78 na odcinku Stalowa Wola - Tarnobrzeg/Sandomierz - Ocice/Padew	podstawowa	118,00	
3	Prace na linii kolejowej nr 32 na odcinku Białystok - Bielsk Podlaski (Lewki)	podstawowa	120,00	
4	Prace na linii kolejowej nr 25 na odcinku Skarżysko Kamienna - Sandomierz	podstawowa	200,00	
5	Prace na linii kolejowej nr 31 na odcinku gr. województwa - Czeremcha - Hajnówka	podstawowa	112,00	
6	Prace na linii kolejowej nr 52 Lewki - Hajnówka	podstawowa	85,00	
7	Prace na linii kolejowej nr 216 na odcinku Działdowo - Olsztyn	podstawowa	138,10	
8	Prace na linii kolejowej nr 219 na odcinku Ełk - Szczytno	podstawowa	198,56	
9	Rezerwa PO PW	podstawowa	388,95	
10	Prace na linii kolejowej nr 68 na odcinku Stalowa Wola Rozwadów - Przeworsk	rezerwowa	343,00	
11	Prace na linii kolejowej nr 25 na odcinku Padew - Mielec - Dębica	rezerwowa	123,00	
12	Prace na linii kolejowej nr 25 na odcinku Końskie - Skarżysko	rezerwowa	185,00	
13	Prace na linii kolejowej nr 30 na odcinku Parczew - Łuków	rezerwowa	202,00	
RAZEM PO PW 2014 - 2020		podstawowa	1 710,61	
		rezerwowa	853,00	

Załącznik 3. Lista projektów RPO objętych KPK

Lp.	Województwo	Nazwa zadania	Lista*	Szacunkowa wartość projektu [mln zł]
1	2	3	4	5
1	Pomorskie (projekt w ramach RPO 2007-2013)	Rewitalizacja i modernizacja tzw. „Kościerskiego korytarza kolejowego” odcinka Kościerzyna – Gdynia linii kolejowej nr 201		0,11**
2	Kujawsko-pomorskie (projekt w ramach RPO 2007-2013)	Rewitalizacja linii kolejowej nr 207 Toruń Wschodni – Malbork na odcinku Toruń Wschodni – Grudziądz - etap I obejmujący odcinek Chełmża - Grudziądz		3,29**
3	Warmińsko-mazurskie (projekt w ramach RPO 2007-2013)	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		2,12**
4	Wielkopolskie (projekt w ramach RPO 2007-2013)	Modernizacja linii kolejowej nr 356 Poznań Wschód – Bydgoszcz na terenie województwa wielkopolskiego mającej duże znaczenie w obsłudze połączeń małych miejscowości z aglomeracją poznańską, na odcinku Poznań Wschód – Gołańcz - Etap I A		2,60**
5	Wielkopolskie (projekt w ramach RPO 2007-2013)	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		0,04**
6	Podlaskie (projekt w ramach RPO 2007-2013)	Prace przygotowawcze dla projektów RPO woj. podlaskiego do realizacji w perspektywie 2014-2020		1,56**
7	Dolnośląskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 274 na odcinku Jelenia Góra – Zgorzelec	podstawowa	190,40
8	Dolnośląskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 292 Jelcz Miłoszyce – Wrocław Osobowice	podstawowa	95,80
9	Dolnośląskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 137 na odcinku Jaworzyna Śląska - Świdnica Miasto	rezerwowa	64,00
10	Dolnośląskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 309 na odcinku Kłodzko Nowe - Polanica Zdr.	rezerwowa	33,00
11	Dolnośląskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 286 Wałbrzych - Jedlina Zdrój - Głuszycza - Nowa Ruda - Kłodzko	rezerwowa	301,00
12	Kujawsko-pomorskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 208 na odcinku Grudziądz - Laskowice Pomorskie wraz z pracami na odcinku Wierzychucin - Tuchola	podstawowa	45,40
13	Kujawsko-pomorskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 207 na odcinku Toruń Wschodni – Chełmża	podstawowa	50,35
14	Kujawsko-pomorskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 208 na odcinku Grudziądz – Jabłonowo Pomorskie	podstawowa	33,20
15	Kujawsko-pomorskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 207 na odcinku Grudziądz – granica województwa	podstawowa	65,70
16	Kujawsko-pomorskie	Poprawa stanu infrastruktury do obsługi pasażerów	rezerwowa	12,00
17	Kujawsko-pomorskie	Modernizacja linii nr 27 Nasielsk - Toruń Wschodni na odc. granica województwa - Toruń Wschodni, na odcinku Lipno - Toruń Wschodni wraz z elektryfikacją	rezerwowa	222,00
18	Lubelskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 30 na odcinku Lubartów – Parczew	podstawowa	91,40
19	Lubelskie	Odbudowa łącznicy w Rejowcu między liniami 7 i 69	rezerwowa	18,00

20	Lubelskie	Modernizacja linii kolejowej nr 69 Rejowiec - Hrebenne	rezerwowa	332,00
21	Lubelskie	Odbudowa łącznicy w Zawadzie między liniami 69 i 72	rezerwowa	31,00
22	Lubelskie	Modernizacja linii kolejowej nr 72 Zamość - Hrubieszów Miasto (na odc. Zawada - Zamość)	rezerwowa	26,00
23	Lubuskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 203 na odcinku Krzyż – Gorzów Wielkopolski	podstawowa	100,00
24	Lubuskie	Modernizacja linii kolejowej nr 358 Zbąszynek – Gubin na odcinku Zbąszynek – Czerwieńsk – II etap	podstawowa	69,80
25	Lubuskie	Rewitalizacja linii kolejowych nr 14 na odcinku Żagań - Żary - Forst oraz nr 275 na odcinku granica województwa - Żagań	rezerwowa	205,00
26	Łódzkie	Budowa zintegrowanych węzłów multimodalnych wraz z budową i przebudową przystanków kolejowych na terenie województwa łódzkiego	podstawowa	61,40
27	Łódzkie	Dokończenie budowy wiaduktu wschodniego na stacji Łódź Kaliska	podstawowa	37,00
28	Łódzkie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 16 Łódź Widzew – Kutno na odcinku Zgierz – Ozorków	rezerwowa	169,00
29	Łódzkie	Elektryfikacja odcinka linii nr 25 Tomaszów Maz. - Opoczno w ramach zadania "Rewitalizacja i modernizacja linii kolejowych na terenie województwa łódzkiego m.in. Linia kolejowa nr 25 na odcinku Łódź-Opoczno – Etap I"	rezerwowa	40,00
30	Małopolskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 117 odc. Kalwaria Zabrzdydowska Lanckorona – Wadowice – gr. województwa	podstawowa	121,80
31	Małopolskie	Rozbudowa infrastruktury do obsługi Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej	rezerwowa	50,00
32	Małopolskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 96 odc. Stróże - Muszyna	rezerwowa	200,00
33	Małopolskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 97 Sucha Beskidzka - granica województwa	rezerwowa	44,00
34	Małopolskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 108 odc. Stróże - granica województwa	rezerwowa	92,00
35	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	191,00
36	Mazowieckie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 33 Kutno - Płock	podstawowa	100,80
37	Mazowieckie	Modernizacja linii nr 35 na odcinku Ostrołęka – Chorzele	podstawowa	137,50
38	Mazowieckie	Prace na linii kolejowej nr 28 Wieliszew - Zegrze	rezerwowa	17,00
39	Mazowieckie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 29 na odcinku Mostówka - Ostrołęka	rezerwowa	148,00
40	Mazowieckie	Prace na linii nr 36 na odcinku Ostrołęka - Śniadowo	rezerwowa	48,00
41	Opolskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 287 Nysa – Opole	podstawowa	64,90
42	Opolskie	Rewitalizacja linii kolejowych nr 301 i nr 293 na odcinku Opole – Kluczbork	podstawowa	45,80
43	Opolskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 288 Nysa - Brzeg	rezerwowa	30,00
44	Podkarpackie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 106 na odcinku Boguchwała – Czudec	podstawowa	41,90
45	Podkarpackie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 108 na odcinku Jasło – Nowy Zagórz	podstawowa	173,41
46	Podkarpackie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 25 na odcinku Padew – Mielec – Dębica	podstawowa	102,23
47	Podkarpackie	Budowa łącznicy kolejowej Jedlicze – Szebnie	podstawowa	82,30
48	Podkarpackie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 108 na odcinku Jasło - granica województwa	rezerwowa	173,00
49	Podkarpackie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 618 Jasło Towarowa - Sobniów	rezerwowa	12,00
50	Podkarpackie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 107 Nowy Zagórz - Łupków	rezerwowa	170,00

51	Podkarpackie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 101 Munina - Hrebenne na odcinku Munina - granica państwa	rezerwowa	214,00
52	Podkarpackie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 79 Padew - Wola Baranowska w ramach prac przy rozbudowie terminala LHS w Woli Baranowskiej	rezerwowa	13,00
53	Podlaskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 59 na odcinku granica państwa – Chryzanów (S)	podstawowa	37,00
54	Podlaskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 57 na odcinku Kuźnica Białostocka – Gieniusze (S)	podstawowa	90,00
55	Podlaskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 923 na odcinku Bufałowo Wschód – Bufałowo (S)	podstawowa	3,00
56	Podlaskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 36 na odcinku Łapy – Śniadowo – gr. województwa	podstawowa	41,30
57	Podlaskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 49 na odcinku Śniadowo – Łomża	podstawowa	35,90
58	Podlaskie	Prace na linii nr 32 odc. Lewki – Czeremcha	podstawowa	71,00
59	Pomorskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 405 na odcinku granica województwa – Słupsk – Ustka	podstawowa	200,00
60	Pomorskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 207 na odcinku granica województwa – Kwidzyn – Malbork	podstawowa	212,30
61	Pomorskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 229 na odcinku Lębork - Łeba	rezerwowa	170,00
62	Pomorskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 211 na odcinku Lipusz - Kościerzyna	rezerwowa	73,00
63	Śląskie	Rewitalizacja linii kolejowych nr 694/157/190/191 Bronów – Bieniowiec – Skoczów – Goleiszów – Wisła Głębce	podstawowa	230,40
64	Śląskie	Rewitalizacja linii kolejowych nr 140/169/179/885/138 połączenia: Orzesze Jaśkowice – Tychy – Baraniec – KWK Piast – Nowy Bieruń – Oświęcim	podstawowa	171,20
65	Śląskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 140 Katowice Ligota - Nędza na odcinku Rybnik Towarowy - Sumina	rezerwowa	73,00
66	Śląskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 117 Kalwaria Zebrzydowska Lanckorona - Bielsko-Biała Główna na odcinku granica województwa - Bielsko-Biała Główna	rezerwowa	56,00
67	Śląskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 90 Zebrzydowice - Cieszyn	rezerwowa	84,00
68	Śląskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 148 odc. Pszczyna - Żory	rezerwowa	46,00
69	Świętokrzyskie	Budowa linii kolejowej nr 582 Czarncza – Włoszczowa Płn.	podstawowa	42,80
70	Świętokrzyskie	Budowa zintegrowanego systemu komunikacyjnego wraz z przejściem pod torami w obrębie dworca kolejowego stacji Skarżysko Kamienna	podstawowa	23,60
71	Warmińsko-mazurskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 221 Gutkowo – Braniewo	podstawowa	220,20
72	Wielkopolskie	Modernizacja linii kolejowej nr 354 Poznań Główny POD – Chodzież – Piła Główna	podstawowa	500,00
73	Wielkopolskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 na odcinku Wągrowiec - Gołańcz - granica województwa	rezerwowa	74,00
74	Wielkopolskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 357 na odcinku Drzymałowo - Wolsztyn	rezerwowa	48,00
75	Wielkopolskie	Budowa rozjazdu kolejowego na linii nr 281 Oleśnica - Chojnice szlak Września - Miłosław wraz z robotami towarzyszącymi	rezerwowa	1,00
76	Zachodniopomorskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 210 na odcinku Szczecinek – Runowo Pomorskie	podstawowa	380,00
77	Zachodniopomorskie	Modernizacja układu torowego wraz z zabudową zdalnych urządzeń srk na stacji Tuczno Krajeńskie na linii nr 403 odc. Wałcz – Kalisz Pomorski	podstawowa	5,00
78	Zachodniopomorskie	Rewitalizacja linii kolejowych nr 405 odcinek Szczecinek – granica województwa	podstawowa	93,00

RAZEM RPO 2007 - 2013	podstawowa	9,72
RAZEM RPO 2014 - 2020	podstawowa	4 258,79
	rezerwowa	3 289,00

* Umieszczenie projektów na liście podstawowej nie wynika z pozycji w Kontraktach Terytorialnych, lecz z przewidywanej wielkości alokacji środków w ramach RPO poszczególnych województw oraz z zaawansowania ustaleń z Urzędami Marszałkowskimi

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

Załącznik 4. Lista projektów krajowych objętych KPK

Lp.	Nazwa zadania	Lista	Szacunkowa wartość projektu [mln zł]	Uwagi
1	2	3	4	5
1	Rewitalizacja linii kolejowej nr 131 Chorzów Batory - Tczew, odcinek Bydgoszcz Główna - Tczew	podstawowa	7,50*	Kontynuacja zadania z WPIK
2	Rewitalizacja linii kolejowej nr 131 Chorzów Batory – Tczew, odcinek Bydgoszcz Główna – Zduńska Wola – Chorzów Batory	podstawowa	21,90*	Kontynuacja zadania z WPIK
3	Modernizacja linii kolejowej nr 273 na odcinku Głogów – Zielona Góra – Rzepin – Dolna Odra	podstawowa	45,72*	Kontynuacja zadania z WPIK
4	Rewitalizacja linii kolejowej nr 61 i 572 na odcinku Włoszczowa Północ - Częstochowa Stradom	podstawowa	16,50*	Kontynuacja zadania z WPIK
5	Prace na linii kolejowej nr 169 na odcinku Tychy - Orzesze Jaśkowice	podstawowa	37,00*	Kontynuacja zadania z WPIK
6	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 Starołęka w km 196,254	podstawowa	35,48*	Kontynuacja zadania z WPIK
7	Budowa łącznicy kolejowej wraz z przystankiem osobowym w ciągu linii kolejowych nr 97 Skawina - Żywiec i nr 98 Sucha Beskidzka - Chabówka	podstawowa	23,83*	Kontynuacja zadania z WPIK
8	Modernizacja stacji Libiąż na linii kolejowej nr 93 Trzebinia - Zebrzydowice	podstawowa	25,24*	Kontynuacja zadania z WPIK
9	Likwidacja wąskich gardeł poprzez poprawę stanu technicznego obiektów inżynierskich	podstawowa	64,26*	Kontynuacja zadania z WPIK
10	Modernizacja linii kolejowej nr 4 - Centralna Magistrala Kolejowa	podstawowa	938,15*	Kontynuacja zadania z WPIK
11	Modernizacja linii kolejowej nr 91 Kraków Główny Osobowy - Medyka i linii nr 92 Przemyśl - Medyka, odcinek Rzeszów - granica państwa	podstawowa	132,80*	Kontynuacja zadania z WPIK
12	Prace przygotowawcze dla wybranych projektów perspektywy 2014-2020	podstawowa	100,51*	Kontynuacja zadania z WPIK
13	Wykonanie dokumentacji projektowej i uzyskanie decyzji administracyjnych dla linii kolejowej E 59 na odcinku Poznań Główny - Szczecin Dąbie	podstawowa	50,00*	Kontynuacja zadania z WPIK
14	Modernizacja linii kolejowej nr 274 Wrocław - Zgorzelec na odcinku Wrocław - Jelenia Góra	podstawowa	42,40*	Kontynuacja zadania z WPIK
15	Prace na liniach nr 353, 206, 544 Poznań Wschód - Dziarnowo - Inowrocław Rąbinek oraz Zamków - Borysławice	podstawowa	88,60*	Kontynuacja zadania z WPIK
16	Modernizacja linii kolejowej nr 8 Radom - Kielce	podstawowa	34,74*	Kontynuacja zadania z WPIK
17	Modernizacja infrastruktury kolejowej w obrębie peronów stacji Poznań Główny po stronie zachodniej z dostosowaniem jej do obsługi osób niepełnosprawnych	podstawowa	45,04*	Kontynuacja zadania z WPIK

18	Prace na linii nr 353 na odcinku Jabłonowo Pom - Iława - Olsztyn - Korsze	podstawowa	190,00*	Kontynuacja zadania z WPIK
19	Modernizacja linii kolejowej Rzeszów - Warszawa przez Kolbuszową, etap II	podstawowa	124,35*	Kontynuacja zadania z WPIK
20	Modernizacja linii kolejowej nr 25 na odcinku Skarżysko Kamienna – Ocice	podstawowa	0,57*	Kontynuacja zadania z WPIK
21	Przebudowa infrastruktury obsługi podróżnych na stacjach i przystankach w celu dostosowania do obsługi osób o ograniczonej mobilności	podstawowa	105,00*	Kontynuacja zadania z WPIK
22	Poprawa bezpieczeństwa i likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych na sieci kolejowej	podstawowa	783,19	
23	Zwiększenie przepustowości wybranych linii kolejowych poprzez optymalizację urządzeń sterowania ruchem kolejowym i układów stacyjnych	podstawowa	200,00	
24	Prace na linii nr 7 na odcinku Lublin - Dorohusk	podstawowa	100,00	
25	Poprawa stanu technicznego infrastruktury kolejowej w rejonach przejść granicznych, w tym toru szerokiego	podstawowa	245,00	
26	Prace na liniach kolejowych nr 408 i 409 Szczecin Główny - Granica państwa (Tantow)	podstawowa	80,00	
27	Udrożnienie podstawowych ciągów wywozowych z Górnego Śląska	podstawowa	1 730,00	
28	Udrożnienie podstawowych ciągów wywozowych z Dolnego Śląska	podstawowa	679,23	
29	Zwiększenie kolejowej dostępności regionów atrakcyjnych turystycznie	podstawowa	900,00	
30	Zwiększenie dostępności magistrali E20 i C-E20 poprzez poprawę stanu technicznego przyległych linii kolejowych	podstawowa	1 393,00	
31	Projekty poprawy infrastruktury finansowane ze środków krajowych (rekompensata za emisję obligacji przez PLK)	podstawowa	1 665,00	
32	Linie obronne realizowane zgodnie z „Programem pozamilitarnych przygotowań obronnych Rzeczypospolitej Polskiej w latach 2013-2022	podstawowa	54,25	
	Razem	podstawowa	9 959,26	

* dla projektów będących kontynuacją WPIK nie podano pełnych wartości projektów, a jedynie kwoty dla roku 2016 i następnym.