

RM-06111-62-21

UCHWAŁA NR 63/2021

RADY MINISTRÓW

z dnia 19 maja 2021 r.

w sprawie ustanowienia Rządowego programu budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021–2025

Na podstawie art. 136 ust. 2 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 305) Rada Ministrów uchwala, co następuje:

§ 1. 1. Ustanawia się program wieloletni pod nazwą „Rządowy program budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021–2025”, 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 PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

§ 3. Ustanawia się limit wydatków na realizację Programu z dokapitalizowania PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przez Skarb Państwa na poziomie 1 000,0 mln zł.

§ 4. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

PREZES RADY MINISTRÓW

MATEUSZ MORAWIECKI

/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

Załącznik
do uchwały nr 63/2021
Rady Ministrów
z dnia 19 maja 2021 r.

**Rządowy program budowy lub
modernizacji przystanków kolejowych
na lata 2021–2025**

Spis treści

1. Wstęp.....	3
1.1 Diagnoza sytuacji społeczno-gospodarczej	3
1.2 Ramy i podstawy prawne Programu	5
1.3 Cele Programu	5
1.4 Komplementarność z programami wpływającymi na rozwój połączeń kolejowych... 7	7
2. System i sposób realizacji Programu.....	9
2.1 Zasady realizacji i założenia Programu	10
2.2 Zakres terytorialny Programu	12
2.3 Budżet Programu, zasady i okres dofinansowania	12
2.4 Monitorowanie i ocena osiągnięcia celów Programu	13
3. Procedura zatwierdzania i aktualizacji Programu.....	144
4. Załącznik.....	14

1. Wstęp

1.1 Diagnoza sytuacji społeczno-gospodarczej

W Polsce w 1990 r. istniało około 26,2 tys. km linii kolejowych. Od tamtego czasu długość eksploatowanych linii kolejowych spadła do poziomu około 18,5 tys. km. Do 2005 r. państwo nie udzielało żadnego wsparcia zarządcom infrastruktury w zakresie działalności utrzymaniowo-remontowej. Środki finansowe przekazywane na ten cel od 2006 r. były niewystarczające – o niesystemowym i doraźnym charakterze, co przyczyniło się do narastających zaległości utrzymaniowych, wpływających negatywnie na parametry techniczno-eksploatacyjne infrastruktury kolejowej, w szczególności na prędkość przejazdu pociągów.

Jednym ze skutków tej degradacji jest pozbawienie wielu miast powyżej 10 tys. mieszkańców dostępu do kolei. Likwidacja 6 tys. km linii kolejowych spowodowała brak dostępności do kolei dla blisko 20% powierzchni kraju i zamieszkałej tam ludności. Taki obszar kraju został pozbawiony tym samym szans na możliwości lub ułatwienia w rozwoju przemysłu, możliwości transportu dla osób niezmotoryzowanych (w tym osób starszych, osób niepełnosprawnych, rodziców z dziećmi) czy transportu aglomeracyjnego. Obszary te automatycznie traciły na atrakcyjności osadniczej bądź inwestycyjnej oraz w większej mierze podlegały wyludnieniu i degradacji gospodarczej.

Mimo niekorzystnych zjawisk oddziałujących na system kolei w Polsce widoczne jest zwiększanie liczby pasażerów korzystających z transportu kolejowego w wyniku modernizacji sieci kolejowej w ramach realizacji programów wieloletnich (np. Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku). O skali tego zjawiska mogą świadczyć opublikowane przez Urząd Transportu Kolejowego¹⁾ informacje o wielkości przewozów pasażerskich w latach 2000–2020 (rok 2020 obejmuje okres styczeń – listopad).

Rok	Liczba pasażerów (mln)	Praca przewozowa (mln pas-km)	Średnia odległość przejazdu (km)
2000	360,7	24 092	66,8
2001	332,2	22 469	67,6
2002	304,1	20 749	68,2
2003	282,5	19 382	68,6
2004	271,2	18 305	67,5
2005	257,6	17 815	69,2
2006	262,6	18 299	69,7
2007	278,8	19 495	69,9
2008	292,7	20 263	69,2
2009	284,1	18 692	65,8
2010	262,3	17 918	68,3
2011	264,5	18 169	68,7
2012	274,4	17 866	65,1
2013	270,4	16 797	62,1
2014	269,1	16 071	59,7
2015	280,3	17 443	62,2
2016	292,6	19 181	65,6
2017	303,6	20 321	66,9
2018	310,3	21 047	67,8
2019	335,9	22 065	65,7
2020	195,9	11 870	59,1

¹⁾ Źródło: opracowanie Urzędu Transportu Kolejowego – <https://utk.gov.pl/pl/raporty-i-analizy/analizy-i-monitoring/statystyka-przewozow-pa/15772,Dane-podstawowe.html>.

Zaznaczająca się tendencja zwiększania liczby pasażerów korzystających z transportu kolejowego powoduje konieczność podejmowania dalszych działań m.in. w zakresie rewitalizacji, modernizacji oraz odbudowy i budowy linii kolejowych a także punktowej infrastruktury pasażerskiej, co przyczyni się do zmniejszenia poziomu wykluczenia komunikacyjnego.

Wyjątkiem od tendencji zwiększania się liczby pasażerów korzystających z transportu kolejowego jest rok 2020, na wynikach którego zaważyły obostrzenia w transporcie zbiorowym związane z przeciwdziałaniem rozprzestrzeniania się wirusa SARS-CoV-2.

Zgodnie z analizą przeprowadzoną przez Urząd Transportu Kolejowego pn. „Największe dworce kolejowe w Polsce. Wymiana pasażerska w transporcie kolejowym – podstawowe czynniki, znaczenie najważniejszych ośrodków”²⁾, czynnikiem mającym wpływ na liczbę pasażerów korzystających z danej stacji pasażerskiej jest jej fizyczna dostępność. Pod tym pojęciem należy rozumieć swobodny dostęp do stacji pasażerskiej i możliwość nieograniczonego poruszania się pasażerów na jej obszarze. Infrastruktura stacji pasażerskich i dworców kolejowych powinna być wolna od barier stanowiących przeszkodę w swobodnym przemieszczaniu się. Powyższe zależności i założenia są tożsame w przypadku dostępności przystanków kolejowych dla pasażerów, tj. miejsc przeznaczonych do wsiadania i wysiadania podróżnych do i z pociągów pasażerskich, w których rozkładowo zatrzymują się pociągi pasażerskie, gdzie zarządcą jest PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., zwana dalej „PKP PLK S.A.” albo „zarządcą infrastruktury”, albo „spółką”.

Przepisy Unii Europejskiej definiują dodatkowo zakres obowiązków przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury w zakresie dostępności dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Jest to o tyle istotne, że dojście na peron prawie zawsze wiąże się z pokonaniem pewnej różnicy wysokości między ciągiem komunikacyjnym (przejściem podziemnym albo przejściem nad torami) a poziomem peronu. Zwiększenie dostępności obiektów stacyjnych ułatwia zastosowanie wind czy pochylni oraz zapewnienie ich sprawności technicznej.

Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku, przyjęta uchwałą nr 105 Rady Ministrów z dnia 24 września 2019 r. w sprawie przyjęcia „Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku” (M.P. poz. 1054), jako jeden z celów wskazuje zapewnienie zintegrowanego i nowoczesnego systemu transportowego na terenie całego kraju, który jest kluczowym ogniwem w budowaniu spójności ekonomicznej, terytorialnej oraz społecznej państwa. Zapewnienie dostępności komunikacyjnej regionów, dzięki zwiększeniu mobilności mieszkańców, przyczynia się do zrównoważonego rozwoju gospodarczego i społecznego zarówno metropolii, jak i mniejszych ośrodków miejskich i wiejskich. Szczególnie ważne w tym kontekście wydaje się zapewnienie możliwości podróżowania zarówno w kierunku regionalnych centrów, jak i mniejszych miejscowości. Zwłaszcza zmarginalizowane ośrodki miejskie i wiejskie, dzięki zwiększonemu dostępowi do publicznego transportu zbiorowego (w szczególności kolejowego) mogą zaistnieć w świadomości pasażerów, potencjalnych turystów i inwestorów, co zdecydowanie zwiększa ich szanse rozwojowe.

Należy podkreślić, że w 2018 r. około 53%³⁾ gmin posiadało dostęp do czynnej sieci kolejowej. Niemniej jednak fakt posiadania dostępu do sieci kolejowej nie był równoznaczny z funkcjonowaniem przewozów pasażerskich. Jakąkolwiek ofertę (zróżnicowany poziom) w regionalnych przewozach pasażerskich posiadało 47% gmin, co odpowiadało 90% gmin posiadających czynną sieć kolejową. Pozostałe gminy posiadające czynną sieć kolejową nie były obsługiwane połączeniami regionalnymi (w przeważającej części – jakimikolwiek połączeniami pasażerskimi). Gminy te zamieszkiwało około 1,9 mln mieszkańców. Dostępu do sieci kolejowej nie posiadało aż 29 gmin o liczbie mieszkańców przekraczającej 20 tys. oraz 149 gmin o liczbie mieszkańców między 10 a 20 tys. Łącznie gminy nieposiadające dostępu do sieci kolejowej zamieszkiwało około 8 mln mieszkańców, co odpowiadało około 22% ludności całego kraju.

²⁾ Źródło: opracowanie Urzędu Transportu Kolejowego – <https://utk.gov.pl/pl/dokumenty-i-formularze/opracowania-urzedu-tran/15681,Najwieksze-dworce-kolejowe-w-Polsce.html>.

³⁾ Źródło: ekspertyza „Poprawa dostępności większych gmin do transportu kolejowego” wykonana w 2018 r. przez Instytut Kolejnictwa.

1.2 Ramy i podstawy prawne Programu

Rządowy program budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021–2025, zwany dalej „Programem”, jest programem wieloletnim w rozumieniu ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 305) oraz programem rozwoju w rozumieniu ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2019 r. poz. 1295, z późn. zm.).

Program realizuje założenia Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.), przyjętej uchwałą nr 8 Rady Ministrów z dnia 14 lutego 2017 r. w sprawie przyjęcia Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.) (M.P. poz. 260), w szczególności w obszarze rozwój zrównoważony terytorialnie, w tym poprawę organizacji świadczenia usług na poziomie lokalnym. Program wychodzi naprzeciw zidentyfikowanemu w tej strategii w rozdziale VIII „Obszary wpływające na osiągnięcie celów Strategii”, w części „Transport”, wyzwaniom związanym ze stanem technicznym i wyposażeniem mniejszych przystanków kolejowych, niespełniających współczesnych oczekiwań podróżnych, a także niewystarczająco zintegrowanych z układem lokalnego transportu publicznego.

Program realizuje cele Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku przez dążenie do zapewnienia zintegrowanego i nowoczesnego systemu transportowego na terenie całego kraju, który jest kluczowym ogniwem w budowaniu spójności ekonomicznej, terytorialnej oraz społecznej państwa.

Podstawę prawną wydatkowania środków finansowych na zadania objęte Programem stanowi art. 38c ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, z późn. zm.). PKP PLK S.A. będzie realizować zadania objęte Programem zgodnie ze swoją statutową działalnością. Zadania te mogą być także realizowane we współpracy z Polskimi Kolejami Państwowymi S.A., zwanymi dalej „PKP S.A.”, lub jednostkami samorządu terytorialnego, ich związkami i stowarzyszeniami oraz związkami metropolitalnymi, zwanymi dalej „jst”, na podstawie:

- art. 8 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz. U. z 2020 r. poz. 1668),
- art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 920),
- art. 9 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2020 r. poz. 713, z późn. zm.).

W przypadku realizacji zadań inwestycyjnych we współpracy z PKP S.A. lub jst, PKP PLK S.A. będzie zawierała umowy z ww. podmiotami (ewentualnie z jednostkami lub podmiotami upoważnionymi przez jst do realizacji zadań wspólnie z PKP PLK S.A.) o wspólnej realizacji inwestycji kolejowych, które będą określały warunki wspólnej realizacji oraz współfinansowania zadań.

1.3 Cele Programu

Program jest uzupełnieniem zadań realizowanych przez rząd mających na celu likwidację wykluczenia komunikacyjnego oraz stanowi istotny wkład w rozwój infrastruktury kolejowej i zwiększenie dostępności transportu kolejowego dla lokalnych społeczności. Zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju Program wpisuje się w wytyczne i przepisy na szczeblu krajowym oraz Unii Europejskiej przez realizację zadań służących poprawie infrastruktury służącej do wsiadania i wysiadania podróżnych do i z pociągów pasażerskich w miejscach, w których rozkładowo zatrzymują się pociągi pasażerskie. Program pozytywnie wpłynie na promocję transportu kolejowego przez:

- dostosowanie infrastruktury przystankowej dla pasażerów o ograniczonej możliwości poruszania się,

- dostosowanie przystanków kolejowych do ruchu dalekobieżnego (gdy dotyczy),
- usprawnienie komunikacji kolejowej, jako alternatywnej formy transportu innej niż transport drogowy.

Głównym celem Programu jest zwiększenie dostępności transportu kolejowego dla lokalnych społeczności przez uzupełnienie lokalnej i regionalnej punktowej infrastruktury pasażerskiej, której zarządcą jest PKP PLK S.A., jak również ograniczenie wykluczenia komunikacyjnego, co umożliwi pasażerom dostęp do komunikacji wojewódzkiej i międzywojewódzkiej oraz będzie skutkować poprawą wewnętrznej spójności komunikacyjnej regionów kraju, przy wsparciu ze środków pochodzących z dokapitalizowania PKP PLK S.A. przez Skarb Państwa.

Cel główny Programu mierzony będzie za pomocą wskaźników:

Lp.	Nazwa wskaźnika	Stan na dzień 31.12.2023 r.	Stan na dzień 31.12.2025 r.	Źródło danych
1	Liczba miejscowości, które uzyskały wsparcie w ramach Programu	min. 10	min. 60	Sprawozdanie z wykonania Programu
2	Liczba gmin, w których usprawniono dostęp do transportu kolejowego	min. 5	min. 15	Sprawozdanie z wykonania Programu

Cele szczegółowe Programu:

- 1) wsparcie zadań związanych z przeciwdziałaniem wykluczeniu komunikacyjnemu w zakresie punktowej infrastruktury pasażerskiej,
- 2) wzmocnienie efektywności działań w zakresie poprawy połączeń kolejowych na poziomie regionalnym i ponadregionalnym

– mierzone będą za pomocą wskaźników:

Lp.	Cel szczegółowy	Nazwa wskaźnika	Stan na dzień 31.12.2023 r.	Stan na dzień 31.12.2025 r.	Źródło danych
1	1	Liczba wybudowanych nowych przystanków kolejowych	min. 5	min. 50	Sprawozdanie z wykonania Programu
2	1	Liczba zmodernizowanych przystanków kolejowych	min. 5	min. 50	Sprawozdanie z wykonania Programu
3	2	Liczba projektów, które uzyskały dofinansowanie w ramach Programu	min. 3	min. 20	Sprawozdanie z wykonania Programu

Efektami realizacji zadań inwestycyjnych będą:

- zwiększenie mobilności społeczeństwa,
- zmniejszenie wykluczenia komunikacyjnego w miejscowościach nieposiadających dotychczas dostępu do kolei lub posiadających ograniczony dostęp do kolei,
- promowanie ekologicznego środka transportu, jakim jest kolej,
- zacieśnienie współpracy między PKP PLK S.A., PKP S.A. i jst w zakresie inwestycji kolejowych (dotyczy projektów realizowanych wspólnie z ww. podmiotami), w zakresie poprawy dostępności do pasażerskiego transportu kolejowego,
- poprawa bezpieczeństwa podróżnych, wynikająca z dostosowania do pasażerskiego taboru kolejowego wybudowanej lub zmodernizowanej infrastruktury służącej do wsiadania i wysiadania podróżnych do i z pociągów pasażerskich w miejscach, w których rozkładowo zatrzymują się pociągi pasażerskie.

Poziom wykonania wskaźników oraz stan realizacji postępów Programu przedstawiane będą przez PKP PLK S.A. w sprawozdaniach rocznych, przekazywanych ministrowi właściwemu do spraw transportu.

1.4 Komplementarność z programami wpływającymi na rozwój połączeń kolejowych

Program jest komplementarny z:

- **Programem „Wsparcie zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2023 roku”** (pierwotny tytuł: „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku”), zwanym dalej „Programem Utrzymaniowym”, przyjętym uchwałą nr 7/2018 Rady Ministrów z dnia 16 stycznia 2018 r. w sprawie ustanowienia programu wieloletniego „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku”, z późn. zm., który stanowi istotny „punkt wyjścia” w celu przeciwdziałania brakowi systemowego podejścia do zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym działalności utrzymaniowo-remontowej.

Głównym celem Programu Utrzymaniowego jest wzmocnienie roli transportu kolejowego w zintegrowanym systemie transportowym kraju przez zahamowanie, a następnie odwrócenie tendencji spadkowej udziału transportu kolejowego w przewozach. Realizacja Programu Utrzymaniowego umożliwi nie tylko poprawę parametrów infrastruktury kolejowej na całej sieci kolejowej, wpisuje się również w politykę rządu, która ma na celu powstrzymanie marginalizacji znaczenia tzw. polskiej powiatowej, wstrzymanie ograniczania ruchu kolejowego do mniejszych miejscowości oraz zapewnienie sprawnego systemu komunikacyjnego, zwłaszcza dla mieszkańców miejscowości oddalonych od dużych aglomeracji miejskich. Cel ten jest ukierunkowany na realizację działań w zakresie należytego utrzymania i remontów istniejącej sieci kolejowej, a także na wstrzymanie likwidacji linii kolejowych oraz systemowe odejście od likwidowania infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP PLK S.A.

- **Programem Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2028 roku**, zwanym dalej „Programem Kolej +”, przyjętym uchwałą nr 151/2019 Rady Ministrów z dnia 3 grudnia 2019 r. w sprawie ustanowienia Programu Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2028 roku, z późn. zm.

Program Kolej + przyczyni się do eliminowania wykluczenia komunikacyjnego dzięki możliwości uzupełniania sieci kolejowej o nowe połączenia, które przede wszystkim zapewnią pasażerom dostęp do komunikacji lokalnej, jak i regionalnej.

Program Kolej + umożliwi połączenie z miastami wojewódzkimi miejscowości liczących powyżej 10 tys. mieszkańców, które obecnie nie mają dostępu do kolei pasażerskiej lub towarowej. Realizacja Programu Kolej + oznacza przede wszystkim łatwiejszy dostęp do kolei pasażerskiej, lepsze warunki prowadzenia działalności gospodarczej i bezpieczniejsze podróżowanie po drogach (część przewozów towarowych przejmie transport kolejowy). Kolej jest też jednym z najbardziej ekologicznych środków transportu, co ma szczególne znaczenie w walce ze zmianami klimatycznymi. Program Kolej + jest adresowany do jst. Na jego realizację przeznaczonych zostanie prawie 6,6 mld zł w latach 2019–2028:

- około 5,6 mld zł pochodzić będzie z dokapitalizowania PKP PLK S.A.,
- około 1 mld zł ma być wkładem własnym jst.

Program Kolej + składa się z trzech komponentów:

- inwestycyjnego,
- organizacji przewozów pasażerskich,
- ochrony infrastruktury kolejowej przed likwidacją.

Podstawowym jest komponent inwestycyjny, dwa pozostałe mają charakter uzupełniający. Dofinansowanie komponentu inwestycyjnego nastąpi z dokapitalizowania PKP PLK S.A. Realizacja tego komponentu wpisuje się w budowę i modernizację linii kolejowych. Zadania inwestycyjne będą mogły być dofinansowane w maksymalnie 85% ze środków Programu Kolej +, a w minimum 15% ze środków pochodzących z jst. Nabór projektów zgłaszanych przez jst będzie przeprowadzać PKP PLK S.A., która we współpracy z jst będzie realizować przedsięwzięcia służące rozwojowi sieci połączeń kolejowych w mniejszych miejscowościach.

- **Centralnym Portem Komunikacyjnym (CPK) – komponent kolejowy** – realizowanym na mocy ustawy z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym (Dz. U. z 2020 r. poz. 234, z późn. zm.), który zakłada, że:
 - budowa CPK będzie musiała prowadzić do kompleksowej przebudowy systemu krajowego transportu pasażerskiego, zintegrowanego z systemem transportu międzynarodowego,
 - kolej ma zapewnić skomunikowanie największych ośrodków miejskich z CPK w czasie docelowo nieprzekraczającym 2 godzin (w okresie początkowym przyjęto założenie dotyczące maksymalnego czasu przejazdu z najbardziej odległych ośrodków w czasie 2 godzin 30 minut),
 - analizowana jest możliwość budowy kolei dużych prędkości łączącej CPK z Warszawą, Łodzią, Poznaniem i Wrocławiem,
 - poprawa dostępności transportowej dotyczyć będzie całego kraju – z nowo budowanej infrastruktury korzystać będą zarówno pociągi regionalne, jak i międzyregionalne,
 - budowa CPK jest projektem nie tylko infrastrukturalnym, ale przede wszystkim modernizacyjnym, którego realizacja zapewni zmianę jakościową w funkcjonowaniu systemu komunikacyjnego w kraju oraz nadrobienie wielu dziesięcioleci opóźnień i zaległości w tym zakresie.

- **Krajowym Programem Kolejowym do 2023 roku**, zwanym dalej „KPK”, przyjętym uchwałą nr 162/2015 Rady Ministrów z dnia 15 września 2015 r. w sprawie ustanowienia Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku, z późn. zm.

Głównym celem KPK jest wzmocnienie roli transportu kolejowego w zintegrowanym systemie transportowym kraju przez stworzenie spójnej i nowoczesnej sieci linii kolejowych. Cel ten zostanie osiągnięty przez wzmocnienie efektywności transportu kolejowego i zwiększenie bezpieczeństwa jego funkcjonowania, a także poprawę jakości w przewozach pasażerskich i towarowych.

KPK to element realizacji polityki rozwoju polskiej kolei w zakresie infrastruktury (prawie 76 mld zł na inwestycje – największy dotychczas program inwestycyjny na kolei). Program obejmuje ponad 230 inwestycji.

PKP PLK S.A. jako podmiot realizujący programy kolejowe, w tym KPK, posiada narzędzia do odpowiedniej koordynacji i modyfikacji zakresu prac, tak aby nie zachodził konflikt ich powielenia się, np. w postaci podwójnego finansowania.

PKP PLK S.A., prowadząc roboty w ramach projektów liniowych wpisanych w KPK, może skoordynować realizację zadań przewidzianych w ramach Programu, tak aby lokalizacje w Programie były komplementarne z innymi prowadzonymi inwestycjami, zarówno pod względem zakresu prac, jak i ich finansowaniem.

- **Programem Inwestycji Dworcowych na lata 2016–2023**, zwanym dalej „PID”, którego realizatorem jest PKP S.A.

Głównym celem PID jest przeprowadzenie wybranych inwestycji dworcowych w celu poprawy poziomu obsługi pasażerów oraz integracja kolei z innymi gałęziami transportu.

Efektami końcowymi realizacji PID będą wystandaryzowane, charakteryzujące się wysoką jakością dworce kolejowe, dostosowane do potrzeb pasażerów oraz systemu transportowego, a jednocześnie odpowiadające uwarunkowaniom lokalnym. Dworce kolejowe będą odpowiadać realnym potrzebom lokalnych społeczności, zapewniając funkcje związane ze zmianą środków transportu, tak aby skłonić podróżnych do korzystania z kolei. Proponowana w Programie lista zadań przewidzianych do realizacji w ramach Programu zawiera lokalizacje, które mogą wymagać skoordynowania z inwestycjami dworcowymi PKP S.A. Przy nachodzeniu na siebie takich prac PKP PLK S.A. będzie każdorazowo uzgadniać z PKP S.A. zamierzenia inwestycyjne, w przypadku gdy zakres wynikający z realizacji Programu może ingerować w zakres PID.

2. System i sposób realizacji Programu

Realizatorem i wykonawcą Programu jest PKP PLK S.A., która jest organizacyjnie i technicznie przygotowana do wdrożenia i realizacji Programu. Zadania inwestycyjne mogą być realizowane:

- wyłącznie przez PKP PLK S.A.,
- przez PKP PLK S.A. we współpracy z PKP S.A. lub jst.

Tak określone sposoby realizacji Programu pozwolą na:

- realizację inwestycji finansowanych z udziałem PKP PLK S.A., PKP S.A. lub jst (gdy dotyczy), gdzie wykonawcy wyłaniani będą na podstawie obowiązujących przepisów prawa,
- wybudowanie lub zmodernizowanie oraz utrzymanie infrastruktury z zachowaniem zasad trwałości projektu oraz zgodnie z zasadami i standardami przyjętymi w PKP PLK S.A.,

- realizowanie inwestycji zgodnie z obowiązującymi przepisami i normami technicznymi oraz przepisami branżowymi,
- tworzenie dla powstałych obiektów warunków do korzystania z nich przez osoby o ograniczonej możliwości poruszania się zgodnie z rozporządzeniem 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 się (Dz. Urz. UE L 356 z 12.12.2014, str. 110, z późn. zm.),
- uwzględnienie oczekiwań i potrzeb lokalnych społeczności w zakresie zadań przewidzianych do realizacji w ramach Programu.

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

W celu wdrożenia Programu zostanie zawarta umowa regulująca system jego realizacji między ministrem właściwym do spraw transportu a PKP PLK S.A., obejmująca warunki i procedury obowiązujące instytucje uczestniczące w realizacji Programu, kwestie związane z zarządzaniem Programem, zachowaniem celów Programu, jego monitorowaniem, ewaluacją, kontrolą i sprawozdawczością, jak również postanowienia w zakresie koordynacji działań instytucji zaangażowanych w realizację Programu.

2.1 Zasady realizacji i założenia Programu

W ramach analizy potrzeb inwestycyjnych w zakresie wydłużenia peronów, budowy, odbudowy, rozbudowy, przebudowy, modernizacji przystanków kolejowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą, w każdym województwie wytypowano lokalizacje, które zostały zakwalifikowane na listę podstawową (zadania podstawowe), oraz lokalizacje, które zostały zakwalifikowane na listę rezerwową (zadania rezerwowe), zadań przewidzianych do realizacji w ramach Programu, określone w załączniku do Programu.

W przypadku wystąpienia wolnych środków finansowych na etapie wdrażania Programu będzie możliwa realizacja zadań rezerwowych. Przesunięcie projektu z listy rezerwowej następować będzie w drodze aktualizacji Programu w ramach składanego corocznie Radzie Ministrów przez ministra właściwego do spraw transportu, zgodnie z art. 38c ust. 6 i 8 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, sprawozdania z wykonania planu realizacji Programu, bez konieczności zmiany uchwały Rady Ministrów ustanawiającej Program.

Projekty pogrupowane zostały w odniesieniu terytorialnym przez przypisanie do poszczególnych województw (z wyjątkiem działań związanych z poprawą dostępności miejsc parkingowych dla podróżnych). W wyniku zidentyfikowania kolejnych potrzeb w powyższym zakresie możliwe będzie ujęcie w Programie odpowiadających tym potrzebom nowych zadań inwestycyjnych. Jednocześnie prace dotyczące infrastruktury towarzyszącej prowadzone będą w granicach dopuszczalnych parametrów określonych w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. poz. 1839), zwanym dalej „rozporządzeniem ooś”.

Program jest uzupełnieniem Programu Utrzymaniowego, Programu Kolej +, CPK, KPK i PID oraz zakłada:

- wybudowanie lub zmodernizowanie przystanków kolejowych na terenie całego kraju, ułatwiających korzystanie z transportu kolejowego i wpływających na udrożnienie komunikacyjne wykluczonych komunikacyjnie lub zagrożonych takim wykluczeniem miejscowości, w tym zakłada zwiększenie liczby przystanków kolejowych, na których będą mogły zatrzymywać się pociągi dalekobieżne,

- aktywizację regionów wykluczonych komunikacyjnie.

Warunkiem realizacji inwestycji będzie deklaracja właściwego organizatora publicznego transportu zbiorowego o korzystaniu z wybudowanej infrastruktury, w szczególności zaś deklaracja uwzględnienia przez niego w rozkładzie jazdy pociągów minimalnego okresu prowadzenia przewozów i zatrzymywania się składów na nowo wybudowanych lub zmodernizowanych miejscach przeznaczonych do wsiadania i wysiadania podróżnych do i z pociągów pasażerskich (tj. 3 lata od oddania do użytkowania) oraz minimalną liczbę par pociągów zatrzymujących się w tych miejscach (4 pary pociągów w ciągu doby).

W przypadku przewoźnika kolejowego wykonującego międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie, dla którego organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest minister właściwy do spraw transportu, pociągi kursujące w ramach służby publicznej zatrzymywać się będą w lokalizacjach ujętych w Programie, a zgłoszonych przez tego przewoźnika. Lokalizacje zatrzymań pociągów i ich częstotliwość będą każdorazowo uwzględniane w rozkładzie jazdy pociągów tego przewoźnika.

Zadania inwestycyjne wymienione w załączniku do Programu będą mogły uzyskać dofinansowanie w poniższym zakresie:

- opracowanie dokumentacji przedprojektowej, projektowej, raportów, ekspertyz, badań,
- uzyskanie decyzji lub pozwoleń związanych z realizacją inwestycji,
- realizacja robót budowlanych lub modernizacyjnych wraz z nadzorem robót.

Projekty przewidziane do realizacji na liście podstawowej oraz rezerwowej mogą być realizowane samodzielnie przez PKP PLK S.A. przy 100% dofinansowaniu zakresu prac kwalifikujących się do wsparcia lub przy udziale finansowym PKP S.A. lub jst (środki niekwalifikujące się do wsparcia w ramach Programu).

Wsparcie finansowe będą mogły uzyskać zadania charakteryzujące się wysokim stopniem efektywności społeczno-ekonomicznej, które w istotny sposób będą wpływać na promowanie transportu kolejowego oraz zwiększenie zainteresowania transportem kolejowym. Corocznie będzie przeprowadzana aktualizacja Programu przez przygotowanie sprawozdania z wykonania planu jego realizacji, zgodnie z art. 38c ust. 6 i 8 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. Na tej podstawie mogą być dokonywane zmiany na liście zadań przewidzianych do realizacji w ramach Programu, ujętej w załączniku do Programu.

Oprócz zadań ze wskazanymi konkretnie lokalizacjami w załączniku do Programu przewiduje się również rezerwę w kwocie około 100 mln zł na nieprzewidziane wydatki, stanowiącą około 10% wartości Programu. Przyjęcie rezerwy jest zgodne z ogólnie przyjętymi zasadami programowania, jak również z obserwowaną tendencją wzrostu kosztów inwestycji w trakcie ich realizacji. Ponadto przewiduje się dodatkową pulę środków na realizację zadań związanych z dostępnością miejsc parkingowych dla podróżnych w kwocie około 100 mln zł (finansowane będą tylko zadania, które nie przekroczą parametrów określonych w rozporządzeniu ooś), stanowiącą do 10% wartości Programu. Warunkiem realizacji tych zadań (poza ewentualnymi zadaniami zidentyfikowanymi jako istotne z punktu widzenia zarządcy infrastruktury) będzie zawarcie umów z właścicielami lub użytkownikami wieczystymi (PKP S.A., jst lub ewentualnie z jednostkami lub podmiotami upoważnionymi przez jst do realizacji zadań wspólnie z PKP PLK S.A.). W umowach tych strony powinny zobowiązać się do ponoszenia kosztów utrzymania wytworzonej infrastruktury oraz do bieżącego zarządzania nią (dopuszczalne będą również umowy, w których PKP S.A., jst lub jednostka lub podmiot upoważnione przez jst zobowiążą się jedynie do ponoszenia kosztów utrzymania wytworzonej infrastruktury, jeżeli taki kształt umowy będzie uzasadniony potrzebami zarządcy infrastruktury).

Ponadto w umowach dotyczących wybudowania miejsc parkingowych dla podróżnych zostanie wskazane, że zarządzający nie będzie uzyskiwał dochodu z działalności związanej z zarządzaniem parkingiem.

Dodatkowym warunkiem realizacji zadań związanych z dostępnością miejsc parkingowych dla podróżnych będzie zgoda właściciela lub podmiotu uprawnionego do korzystania z gruntu na uzbrojenie terenu w celu możliwości zabudowy instalacji urządzeń i systemów służących statycznej i dynamicznej obsłudze podróżnych oraz poprawie komfortu korzystania z usług kolejowych, związanych z realizacją przez dany podmiot zadań w tym zakresie.

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

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

Minister właściwy do spraw transportu zgodnie z umową, o której mowa w pkt 2, będzie obowiązany do nadzoru nad realizacją Programu, jak i egzekwowania jego ustaleń w odniesieniu do PKP PLK S.A.

Sprawozdania bieżące oraz roczne z realizacji Programu będą przekazywane przez PKP PLK S.A. ministrowi właściwemu do spraw transportu. Zawierać będą m.in. informacje o realizacji zakresu rzeczowego i finansowego poszczególnych zadań, odchyleniach w okresach realizacji, powodach wystąpienia odchylenia, potencjalnych i zidentyfikowanych zagrożeniach, a także o ryzykach oraz podjętych lub podejmowanych działaniach zaradczych. Informacje na temat poszczególnych zadań realizacyjnych będą w sprawozdaniach odpowiednio agregowane. Sprawozdania będą wykorzystywane w nadzorowaniu bieżącego przebiegu realizacji Programu.

2.2 Zakres terytorialny Programu

Obszarem wsparcia są miejscowości na terenie całego kraju. Zestawienie zadań, dla których zostały zidentyfikowane potrzeby inwestycyjne, przedstawiono w załączniku do Programu. Wsparciem w ramach Programu objęta zostanie PKP PLK S.A., która będzie realizować zadania wymienione w załączniku do Programu na zasadach określonych w pkt 2.

2.3 Budżet Programu, zasady i okres dofinansowania

Program będzie realizowany w latach 2021–2025. Poziom finansowania przez PKP PLK S.A. (dotyczy zadań kwalifikujących się do wsparcia i realizowanych przez PKP PLK S.A.) wynosi maksymalnie 100%. Finansowanie może uzyskać projekt spełniający następujące warunki:

- projekt jest przewidziany do realizacji w latach 2021–2025, za początkową datę kwalifikowalności wydatków przyjmuje się dzień 1 stycznia 2021 r., przy czym wydatki w ramach projektu mogą być poniesione przed tą datą, jednakże nie kwalifikują się do wsparcia w ramach Programu,
- zakres projektu podlegający dofinansowaniu w ramach Programu nie otrzymał dofinansowania ze źródeł Unii Europejskiej, krajowych i innych programów (zakaz podwójnego finansowania projektów),
- projekt został ujęty w załączniku do Programu.

Źródłem finansowania Programu będą środki własne PKP PLK S.A. pochodzące z dokapitalizowania przez Skarb Państwa.

Dokapitalizowanie PKP PLK S.A. zostało dokonane na podstawie art. 33zb ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. z 2021 r. poz. 146), dodanej ustawą z dnia 7 października 2020 r. o zmianie niektórych ustaw w celu przeciwdziałania społeczno-gospodarczym skutkom COVID-19 (Dz. U. poz. 1747). Zgodnie z tym przepisem w roku 2020 minister właściwy do spraw aktywów państwowych przekazał, na wniosek ministra właściwego do spraw transportu, środki z budżetu państwa, w wysokości 1 mld zł, z przeznaczeniem na podwyższenie kapitału zakładowego PKP PLK S.A., które spółka przeznaczy na zadania w zakresie budowy, przebudowy, rozbudowy lub modernizacji przystanków kolejowych oraz infrastruktury towarzyszącej, realizowane w ramach programów wieloletnich.

Realizatorem Programu jest PKP PLK S.A., która będzie odpowiedzialna za przygotowanie projektów oraz ich realizację. Projekty inwestycyjne mogą być finansowane także ze środków PKP S.A. oraz w współpracy z PKP PLK S.A.

Plan finansowania przez PKP PLK S.A. zadań przewidzianych do realizacji w Programie [mln zł]						
Lata realizacji		2021	2022	2023	2024	2025
Źródło finansowania	Środki własne PKP PLK S.A. pochodzące z dokapitalizowania przez Skarb Państwa	170,00	230,00	250,00	250,00	100,00

2.4 Monitorowanie i ocena osiągnięcia celów Programu

Na podstawie art. 38c ust. 6 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych, jest obowiązany do składania Radzie Ministrów w terminie do dnia 31 maja każdego roku sprawozdania z wykonania planu realizacji Programu za rok poprzedni. PKP PLK S.A. będzie składać ministrowi właściwemu do spraw transportu sprawozdanie roczne z realizacji Programu (w tym z osiągnięcia określonych w pkt 1.3 celów), w terminie do dnia 31 marca roku następującego po roku sprawozdawczym.

Do Programu opracowany zostanie szczegółowy plan realizacji, zwany dalej „SPR”, zawierający rzeczowy i finansowy zakres planowanych inwestycji. SPR będzie aktualizowany w przypadku konieczności zmiany listy zadań przewidzianych do realizacji w ramach Programu. Aktualizacja SPR będzie zatwierdzana przez ministra właściwego do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych, z zastrzeżeniem, że aktualizacja nie może zwiększyć łącznego limitu środków przyznanych PKP PLK S.A., o których mowa w pkt 2.3.

W ramach Programu przeprowadzona zostanie przez ministra właściwego do spraw transportu ewaluacja średniokresowa po 2023 r. Jej wyniki zostaną przedstawione w 2024 r. i będą stanowić podstawę do ewentualnej aktualizacji (zmiany) Programu. Ewaluacja ex post (po zakończeniu realizacji Programu) zostanie przeprowadzona po 2025 r., a jej wyniki zostaną przedstawione w 2026 r.

3. Procedura zatwierdzania i aktualizacji Programu

Program oraz jego aktualizacje będą zatwierdzane przez Radę Ministrów w drodze uchwały. 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), zmiany wartości zadań ujętych w SPR nie spowodują konieczności aktualizacji Programu.

Zmiany wartości zadań ujętych w Programie oraz wydatków wskazanych w SPR (pod warunkiem że nie zwiększają łącznej wartości wydatków określonych dla całego Programu), przesunięcia zadań z listy rezerwowej, zmiana zakresu działania dla danej lokalizacji, wynikająca z innego zakwalifikowania niż jest to wskazane w załączniku do Programu, zmiana podziału administracyjnego kraju, zmiana nazw jst, jak również zmiana nazewnictwa lokalizacji zadań wskazanych w załączniku do Programu, nie będą powodowały konieczności zmiany Programu, a tym samym jego aktualizacji.

Wprowadzenie zmian do Programu następuje z inicjatywy PKP PLK S.A. lub ministra właściwego do spraw transportu. PKP PLK S.A. we wniosku kierowanym do ministra właściwego do spraw transportu wskazuje zakres zmiany wraz z uzasadnieniem.

Wskazane powyżej zmiany Programu niewymagające akceptacji Rady Ministrów będą uwzględniane również w SPR, zgodnie z procedurą przyjętą w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.

4. Załącznik

Załącznik – Lista zadań przewidzianych do realizacji w ramach Programu.

Lista zadań przewidzianych do realizacji w ramach Programu

Spis treści

Województwo dolnośląskie	2
Województwo kujawsko-pomorskie	3
Województwo lubelskie	4
Województwo lubuskie	6
Województwo łódzkie	7
Województwo małopolskie	9
Województwo mazowieckie	11
Województwo opolskie	13
Województwo podkarpackie	14
Województwo podlaskie	16
Województwo pomorskie	19
Województwo śląskie	21
Województwo świętokrzyskie	24
Województwo warmińsko-mazurskie	25
Województwo wielkopolskie	26
Województwo zachodniopomorskie	28
Pozycje dodatkowe	29

Województwo dolnośląskie

Lp.	Nazwa lokalizacji	Numer linii kolejowej	Powiat	Szacunkowy koszt (mln zł)	Zakres działań
LISTA PODSTAWOWA					
1	Legnickie Pole	137	legnicki	4,2	Budowa nowego przystanku/peronu
2	Mirków	143	wrocławski	8,0	Budowa nowego przystanku/peronu
3	Boguszów-Gorce Dzikowiec	291	wałbrzyski	3,0	Budowa nowego przystanku/peronu
4	Szklarska Poręba Średnia	311	karkonoski	2,5	Modernizacja przystanku/peronu
5	Ścinawa	273	lubiński	7,7	Modernizacja przystanku/peronu
6	Świdnica Zawiszów	137	świdnicki	5,5	Budowa nowego przystanku/peronu
7	Oława Zachodnia	132	oławski	6,4	Budowa nowego przystanku/peronu
SUMA KOSZTÓW ZADAŃ Z LISTY PODSTAWOWEJ: 37,3 mln zł (7 zadań)					
LISTA REZERWOWA					
1	Studniska	274	zgorzelecki	2,7	Budowa nowego przystanku/peronu
2	Kunice	275	legnicki	5,0	Budowa nowego przystanku/peronu
3	Lubań Miasto	274	lubański	3,0	Budowa nowego przystanku/peronu
4	Piotrowice Świdnickie	274	świdnicki	4,2	Budowa nowego przystanku/peronu
5	Wrocław Stabłowice	273	Wrocław	4,5	Budowa nowego przystanku/peronu
6	Wrocław Zakrzów Wschód	143	Wrocław	5,0	Budowa nowego przystanku/peronu
7	Wrocław Tarnogaj	132, 276, 285	Wrocław	10,0	Budowa nowego przystanku/peronu
8	Strzelce Świdnickie	285	świdnicki	3,0	Modernizacja przystanku/peronu
SUMA KOSZTÓW ZADAŃ Z LISTY REZERWOWEJ: 37,4 mln zł (8 zadań)					

Województwo kujawsko-pomorskie

Lp.	Nazwa lokalizacji	Numer linii kolejowej	Powiat	Szacunkowy koszt (mln zł)	Zakres działań
LISTA PODSTAWOWA					
1	Bydgoszcz Okole	18	Bydgoszcz	12,0	Budowa nowego przystanku/peronu
2	Bydgoszcz Zachodnia	18	Bydgoszcz	3,0	Budowa nowego przystanku/peronu
3	Bydgoszcz Osowa Góra	18	Bydgoszcz	3,0	Budowa nowego przystanku/peronu
4	Grudziądz Tuszewo	207	Grudziądz	4,2	Budowa nowego przystanku/peronu
5	Nakło nad Notecią Dąbrowskiego	18	nakielski	7,5	Budowa nowego przystanku/peronu
6	Brodnica Fabryczna	33	brodnicki	5,5	Budowa nowego przystanku/peronu
7	Tuchola (Rudzki Most)	208	tucholski	3,0	Budowa nowego przystanku/peronu
8	Trzeciewnica	18	nakielski	5,5	Budowa nowego przystanku/peronu
9	Grzybno	209	chełmiński	1,0	Modernizacja przystanku/peronu
10	Nakło nad Notecią	18	nakielski	35,0	Modernizacja przystanku/peronu
11	Grudziądz Rząd	207	Grudziądz	3,0	Budowa nowego przystanku/peronu
12	Grudziądz Centrum	208	Grudziądz	2,2	Budowa nowego przystanku/peronu
SUMA KOSZTÓW ZADAŃ Z LISTY PODSTAWOWEJ: 84,9 mln zł (12 zadań)					
LISTA REZERWOWA					
1	Grudziądz Mniszek	207	Grudziądz	2,0	Modernizacja przystanku/peronu
2	Dąbrowa Chełmińska	209	bydgoski	2,0	Budowa nowego przystanku/peronu
3	Czerniewice	18	włocławski	6,0	Modernizacja przystanku/peronu
SUMA KOSZTÓW ZADAŃ Z LISTY REZERWOWEJ: 10 mln zł (3 zadania)					

Województwo lubelskie

Lp.	Nazwa lokalizacji	Numer linii kolejowej	Powiat	Szacunkowy koszt (mln zł)	Zakres działań
LISTA PODSTAWOWA					
1	Szczebrzeszyn Miasto	69	zamojski	3,3	Budowa nowego przystanku/peronu
2	Długi Kąt	69	biłgorajski	3,4	Budowa nowego przystanku/peronu
3	Klemensów	69	zamojski	2,5	Modernizacja przystanku/peronu
4	Leopoldów	26	rycki	4,6	Modernizacja przystanku/peronu
5	Sarnów	26	łukowski	6,6	Budowa nowego przystanku/peronu
6	Łagiewniki	30	lubelski	4,0	Budowa nowego przystanku/peronu
7	Żurawnica	69	zamojski	3,4	Budowa nowego przystanku/peronu
8	Złojec	69	zamojski	3,1	Modernizacja przystanku/peronu
9	Siedliska Tomaszowskie	101	tomaszowski	2,6	Modernizacja przystanku/peronu
10	Chotyłów	2	białski	5,0	Modernizacja przystanku/peronu
11	Oseredek	69	tomaszowski	3,0	Budowa nowego przystanku/peronu
12	Wólka Niedzieliska	69	zamojski	2,0	Modernizacja przystanku/peronu
13	Bystrzyca koło Lublina	30	lubelski	4,0	Modernizacja przystanku/peronu
14	Kraśnik	68	kraśnicki	1,0	Modernizacja przystanku/peronu
15	Zamość Starówka	72	Zamość	1,5	Modernizacja przystanku/peronu
16	Zamość Wschód	72	Zamość	1,5	Modernizacja przystanku/peronu
SUMA KOSZTÓW ZADAŃ Z LISTY PODSTAWOWEJ: 51,5 mln zł (16 zadań)					
LISTA REZERWOWA					
1	Hrebenne Centrum	101	tomaszowski	4,0	Budowa nowego przystanku/peronu
2	Chełm	7	Chełm	15,0	Modernizacja przystanku/peronu

3	Borowina	26	puławski	5,5	Modernizacja przystanku/peronu
4	Hordzieżka	26	łukowski	5,5	Modernizacja przystanku/peronu
5	Grabów Szlachecki	26	rycki	5,5	Modernizacja przystanku/peronu
6	Milanów	30	parczewski	2,5	Modernizacja przystanku/peronu
7	Bezwola	30	radzyński	2,5	Modernizacja przystanku/peronu
8	Lisiowólka	30	radzyński	2,5	Modernizacja przystanku/peronu
9	Jaski	30	radzyński	2,5	Modernizacja przystanku/peronu
10	Aleksandrów	30	biłgorajski	2,5	Modernizacja przystanku/peronu
11	Szozdy	66	biłgorajski	2,5	Modernizacja przystanku/peronu
12	Tereszpol Biłgorajski	66	biłgorajski	2,5	Modernizacja przystanku/peronu
13	Wola Duża	66	biłgorajski	2,5	Modernizacja przystanku/peronu
14	Dąbrowica	66	lubelski	2,5	Modernizacja przystanku/peronu
15	Ciosmy	66	biłgorajski	2,5	Modernizacja przystanku/peronu
16	Biłgoraj	66	biłgorajski	4,3	Modernizacja przystanku/peronu
SUMA KOSZTÓW ZADAŃ Z LISTY REZERWOWEJ: 64,8 mln zł (16 zadań)					

Województwo lubuskie

Lp.	Nazwa lokalizacji	Numer linii kolejowej	Powiat	Szacunkowy koszt (mln zł)	Zakres działań
LISTA PODSTAWOWA					
1	Kostrzyn Warniki	203	gorzowski	4,3	Budowa nowego przystanku/peronu
2	Santok	203	gorzowski	4,2	Budowa nowego przystanku/peronu
3	Rzepin Miasto	821	słubicki	3,0	Budowa nowego przystanku/peronu
4	Radnica	273	krośnieński	6,0	Modernizacja przystanku/peronu
5	Sarbiewo	203	strzelecko-drezdenecki	3,8	Budowa nowego przystanku/peronu
6	Gorzów Wielkopolski Zachód	203	Gorzów Wielkopolski	3,8	Budowa nowego przystanku/peronu
SUMA KOSZTÓW ZADAŃ Z LISTY PODSTAWOWEJ: 25,1 mln zł (6 zadań)					
LISTA REZERWOWA					
1	Żary	370	żarski	5,5	Budowa nowego przystanku/peronu
2	Grabik	370	żarski	4,2	Budowa nowego przystanku/peronu
3	Słone	370	zielonogórski	4,2	Budowa nowego przystanku/peronu
4	Łagów	375	świebodziński	4,2	Modernizacja przystanku/peronu
5	Żary Osiedle	370	żarski	5,5	Budowa nowego przystanku/peronu
6	Czerwieńsk Południe	273, 436	zielonogórski	10,0	Budowa nowego przystanku/peronu
SUMA KOSZTÓW ZADAŃ Z LISTY REZERWOWEJ: 33,6 mln zł (6 zadań)					

Województwo łódzkie

Lp.	Nazwa lokalizacji	Numer linii kolejowej	Powiat	Szacunkowy koszt (mln zł)	Zakres działań
LISTA PODSTAWOWA					
1	Izabelów	14	zduńskowolski	4,2	Budowa nowego przystanku/peronu
2	Łódź Popieluszki	14	Łódź	9,0	Budowa nowego przystanku/peronu
3	Zgierz Rudunki	15	zgierski	3,0	Budowa nowego przystanku/peronu
4	Czechy	14	zduńskowolski	9,0	Budowa nowego przystanku/peronu
5	Tomaszówek	25	opoczyński	3,8	Budowa nowego przystanku/peronu
6	Jedlicze koło Zgierza	16	zgierski	4,2	Budowa nowego przystanku/peronu
7	Stare Grudze	15	łowicki	6,0	Budowa nowego przystanku/peronu
8	Łódź Zarzew	540	Łódź	9,0	Budowa nowego przystanku/peronu
SUMA KOSZTÓW ZADAŃ Z LISTY PODSTAWOWEJ: 48,2 mln zł (8 zadań)					
LISTA REZERWOWA					
1	Żakowice Południowe	25	łódzki wschodni	4,5	Modernizacja przystanku/peronu
2	Wykno	25	tomaszowski	4,5	Modernizacja przystanku/peronu
3	Zaosie	25	tomaszowski	4,5	Modernizacja przystanku/peronu
4	Skrzynki	25	tomaszowski	5,0	Modernizacja przystanku/peronu
5	Ważne Młyny	146	pajęczański	1,8	Budowa nowego przystanku/peronu
6	Brzeźnica nad Wartą	146	pajęczański	1,8	Budowa nowego przystanku/peronu
7	Pieńki Dubidzkie	146	pajęczański	1,8	Budowa nowego przystanku/peronu
8	Dubidze	146	pajęczański	1,8	Budowa nowego przystanku/peronu
9	Wistka	146	pajęczański	1,8	Budowa nowego przystanku/peronu
10	Biała Pajęczańska	146	pajęczański	1,9	Budowa nowego przystanku/peronu

11	Bedoń	25	łódzki wschodni	5,0	Modernizacja przystanku/peronu
12	Justynów	25	łódzki wschodni	5,0	Modernizacja przystanku/peronu
13	Głowno Północne	15	zgierski	2,4	Budowa nowego przystanku/peronu
SUMA KOSZTÓW ZADAŃ Z LISTY REZERWOWEJ: 41,8 mln zł (13 zadań)					

Województwo małopolskie

Lp.	Nazwa lokalizacji	Numer linii kolejowej	Powiat	Szacunkowy koszt (mln zł)	Zakres działań
LISTA PODSTAWOWA					
1	Pisary	133	krakowski	4,0	Budowa nowego przystanku/peronu
2	Zebrzydowice Małopolskie	97	wadowicki	2,0	Budowa nowego przystanku/peronu
3	Zakrzów	97	wadowicki	2,0	Budowa nowego przystanku/peronu
4	Dąbrówka	97	wadowicki	5,0	Budowa nowego przystanku/peronu
5	Wolbrom Krakowska	62	olkuski	10,0	Budowa nowego przystanku/peronu
6	Nowy Sącz Dąbrówka	96	Nowy Sącz	5,0	Budowa nowego przystanku/peronu
7	Nowy Sącz Centrum	96	Nowy Sącz	10,0	Budowa nowego przystanku/peronu
8	Zator Energylandia	94	oświęcimski	10,0	Budowa nowego przystanku/peronu
SUMA KOSZTÓW ZADAŃ Z LISTY PODSTAWOWEJ: 48,0 mln zł (8 zadań)					
LISTA REZERWOWA					
1	Szczepanowice	8	tarnowski	9,0	Modernizacja przystanku/peronu
2	Stary Sącz	96	nowosądecki	3,0	Modernizacja przystanku/peronu
3	Barcice	96	nowosądecki	3,2	Modernizacja przystanku/peronu
4	Rytko	96	nowosądecki	3,0	Modernizacja przystanku/peronu
5	Młodów	96	nowosądecki	3,2	Modernizacja przystanku/peronu
6	Łomnica-Zdrój	96	nowosądecki	3,2	Modernizacja przystanku/peronu
7	Wierchomla Wielka	96	nowosądecki	6,0	Modernizacja przystanku/peronu
8	Zubrzyk	96	nowosądecki	3,2	Modernizacja przystanku/peronu
9	Żegiestów-Zdrój	96	nowosądecki	5,0	Modernizacja przystanku/peronu
10	Andrzejówka	96	nowosądecki	3,2	Modernizacja przystanku/peronu

11	Milik	96	nowosądecki	3,2	Modernizacja przystanku/peronu
12	Muszyna	96	nowosądecki	3,4	Modernizacja przystanku/peronu
13	Muszyna Zdrój	105	nowosądecki	3,2	Modernizacja przystanku/peronu
14	Powroźnik	105	nowosądecki	3,2	Modernizacja przystanku/peronu
15	Tuchów	96	tarnowski	7,5	Modernizacja przystanku/peronu
16	Kraków Piastów	8, 95	Kraków	24,0	Budowa nowego przystanku/peronu
17	Kraków Kościelniki	95	Kraków	5,0	Budowa nowego przystanku/peronu
18	Kraków Przylasek	95	Kraków	3,5	Budowa nowego przystanku/peronu
SUMA KOSZTÓW ZADAŃ Z LISTY REZERWOWEJ: 95,0 mln zł (18 zadań)					

Województwo mazowieckie

Lp.	Nazwa lokalizacji	Numer linii kolejowej	Powiat	Szacunkowy koszt (mln zł)	Zakres działań
LISTA PODSTAWOWA					
1	Rokitno	3	warszawski zachodni	9,7	Budowa nowego przystanku/peronu
2	Groszowice	26	radomski	4,2	Budowa nowego przystanku/peronu
3	Józefin	2	miński	4,2	Budowa nowego przystanku/peronu
4	Bąkowiec	26	kozienicki	6,0	Budowa nowego przystanku/peronu
5	Chronów	22	szydłowiecki	3,8	Budowa nowego przystanku/peronu
6	Dąbrówka Zabłotnia	8	radomski	5,2	Budowa nowego przystanku/peronu
7	Mława Miasto	9	mławski	13,2	Modernizacja przystanku/peronu
8	Mińsk Mazowiecki	2	miński	7,5	Modernizacja przystanku/peronu
9	Kosów	22	radomski	4,2	Budowa nowego przystanku/peronu
10	Mrozy	2	miński	4,0	Modernizacja przystanku/peronu
11	Wołomin	6	wołomiński	4,0	Modernizacja przystanku/peronu
12	Niemojki	31	łosicki	2,3	Modernizacja przystanku/peronu
13	Mordy Miasto	31	siedlecki	2,0	Modernizacja przystanku/peronu
14	Koziebrody	27	płoński	4,8	Budowa nowego przystanku/peronu
15	Radom Południowy	8, 22	Radom	15,0	Budowa nowego przystanku/peronu
SUMA KOSZTÓW ZADAŃ Z LISTY PODSTAWOWEJ: 90,1 mln zł (15 zadań)					
LISTA REZERWOWA					
1	Ruda Wielka	8	radomski	3,0	Budowa nowego przystanku/peronu
2	Łochów	6	węgrowski	2,0	Modernizacja przystanku/peronu
3	Stara Iwiczna	8	piaseczyński	4,8	Budowa nowego przystanku/peronu

4	Nowa Iwiczna	8	piaseczyński	0,7	Modernizacja przystanku/peronu
5	Warszawa Fort Wola	509	Warszawa	4,8	Budowa nowego przystanku/peronu
SUMA KOSZTÓW ZADAŃ Z LISTY REZERWOWEJ: 15,3 mln zł (5 zadań)					

Województwo opolskie

Lp.	Nazwa lokalizacji	Numer linii kolejowej	Powiat	Szacunkowy koszt (mln zł)	Zakres działań
LISTA PODSTAWOWA					
1	Strzelce Opolskie	132	strzelecki	7,5	Modernizacja przystanku/peronu
2	Ozimek	144	opolski	1,5	Modernizacja przystanku/peronu
SUMA KOSZTÓW ZADAŃ Z LISTY PODSTAWOWEJ: 9,0 mln zł (2 zadania)					
LISTA REZERWOWA					
1	Zawadzkie	144	strzelecki	4,0	Modernizacja przystanku/peronu
2	Kolonowskie	144	strzelecki	2,0	Modernizacja przystanku/peronu
3	Wilków Namysłowski	143	namysłowski	2,7	Modernizacja przystanku/peronu
4	Głuchołazy Miasto	343	nyski	5,0	Budowa nowego przystanku/peronu
SUMA KOSZTÓW ZADAŃ Z LISTY REZERWOWEJ: 13,7 mln zł (4 zadania)					

Województwo podkarpackie

Lp.	Nazwa lokalizacji	Numer linii kolejowej	Powiat	Szacunkowy koszt (mln zł)	Zakres działań
LISTA PODSTAWOWA					
1	Hurko	91	przemyski	4,2	Budowa nowego przystanku/peronu
2	Przemysł Lwowska	91	Przemysł	1,2	Budowa nowego przystanku/peronu
3	Strzyżów Zachód	106	strzyżowski	4,5	Modernizacja przystanku/peronu
4	Ropczyce	91	ropczycko-sędziszowski	5,0	Budowa nowego przystanku/peronu
5	Mielec/Rzochów	25	mielecki	4,2	Budowa nowego przystanku/peronu
6	Medyka	91	przemyski	1,3	Modernizacja przystanku/peronu
7	Żurawica	91	przemyski	6,6	Modernizacja przystanku/peronu
8	Zaklików	68	stalowowolski	1,0	Budowa nowego przystanku/peronu
9	Mielec EURO-PARK	25	mielecki	4,6	Budowa nowego przystanku/peronu
SUMA KOSZTÓW ZADAŃ Z LISTY PODSTAWOWEJ: 32,6 mln zł (9 zadań)					
LISTA REZERWOWA					
1	Brzezówka	91	kolbuszowski	10,0	Budowa nowego przystanku/peronu
2	Gorliczyna	612, 68	przeworski	3,0	Budowa nowego przystanku/peronu
3	Zawada k. Dębicy	91	dębicki	10,0	Budowa nowego przystanku/peronu
4	Huta Krzeszowska	66	nizański	2,5	Modernizacja przystanku/peronu
5	Golce	66	nizański	2,5	Modernizacja przystanku/peronu
6	Huta Deręgowska	66	nizański	2,5	Modernizacja przystanku/peronu
7	Kłyżów	66	stalowowolski	2,5	Modernizacja przystanku/peronu
8	Mielec Korczaka	25	mielecki	5,72	Modernizacja przystanku/peronu
9	P.O. Wielowieś	25	Tarnobrzeg	0,65	Budowa nowego przystanku/peronu

10	P.O. Tarnobrzeg Ocice	25	Tarnobrzeg	0,37	Budowa nowego przystanku/peronu
11	Kępie Zaleszańskie	74	stalowowolski	0,58	Budowa nowego przystanku/peronu
SUMA KOSZTÓW ZADAŃ Z LISTY REZERWOWEJ: 40,32 mln zł (11 zadań)					

Województwo podlaskie

Lp.	Nazwa lokalizacji	Numer linii kolejowej	Powiat	Szacunkowy koszt (mln zł)	Zakres działań
LISTA PODSTAWOWA					
1	Czarnowo-Undy	36	zambrowski	1,77	Modernizacja przystanku/peronu
2	Czerwony Bór	36	zambrowski	1,77	Modernizacja przystanku/peronu
3	Jamiołki	36	wysokomazowiecki	1,35	Modernizacja przystanku/peronu
4	Łubnica Łomżyńska	36	zambrowski	1,35	Modernizacja przystanku/peronu
5	Kołaki	36	zambrowski	1,35	Modernizacja przystanku/peronu
6	Kulesze Kościelne	36	wysokomazowiecki	1,35	Modernizacja przystanku/peronu
7	Roszki Leśne	36	wysokomazowiecki	1,35	Modernizacja przystanku/peronu
8	Wnory	36	wysokomazowiecki	1,35	Modernizacja przystanku/peronu
9	Płonka	36	białostocki	1,35	Modernizacja przystanku/peronu
10	Sokoły	36	wysokomazowiecki	1,77	Modernizacja przystanku/peronu
11	Śniadowo	36	łomżyński	1,77	Modernizacja przystanku/peronu
12	Kleszczele	32	hajnowski	3,0	Budowa nowego przystanku/peronu
13	Sokole Białostockie	37	białostocki	6,0	Modernizacja przystanku/peronu
14	Suchowolce	32	hajnowski	2,0	Modernizacja przystanku/peronu
15	Żednia	37	białostocki	6,0	Modernizacja przystanku/peronu
16	Zajezerce	37	białostocki	6,0	Modernizacja przystanku/peronu
17	Waliby	37	białostocki	3,6	Modernizacja przystanku/peronu
SUMA KOSZTÓW ZADAŃ Z LISTY PODSTAWOWEJ: 43,13 mln zł (17 zadań)					
LISTA REZERWOWA					
1	Repczyce Zalew	32	hajnowski	3,0	Budowa nowego przystanku/peronu

2	Sobolewo	37	białostocki	3,0	Budowa nowego przystanku/peronu
3	Białystok Pieczurki	37	Białystok	3,0	Budowa nowego przystanku/peronu
4	Zaścianki	37	białostocki	3,0	Budowa nowego przystanku/peronu
5	Białystok Fabryczny	37	Białystok	3,0	Budowa nowego przystanku/peronu
6	Kuriany	37	białostocki	3,0	Budowa nowego przystanku/peronu
7	Gregorowce	32	bielski	2,5	Budowa nowego przystanku/peronu
8	Podbiele	32	bielski	2,5	Budowa nowego przystanku/peronu
9	Nowosady	31	hajnowski	1,6	Budowa nowego przystanku/peronu
10	Gnilec	31	hajnowski	1,6	Budowa nowego przystanku/peronu
11	Narewka	31	hajnowski	1,6	Budowa nowego przystanku/peronu
12	Siemianówka	31	hajnowski	1,6	Budowa nowego przystanku/peronu
13	Cisówka	31	białostocki	1,6	Budowa nowego przystanku/peronu
14	Lewki	32	bielski	1,7	Modernizacja przystanku/peronu
15	Wasilków Sochonie	6	białostocki	1,9	Budowa nowego przystanku/peronu
16	Gliniszczce	40	sokólski	1,7	Modernizacja przystanku/peronu
17	Racewo	40	sokólski	1,7	Modernizacja przystanku/peronu
18	Sidra	40	sokólski	1,7	Modernizacja przystanku/peronu
19	Różanystok	40	sokólski	1,7	Modernizacja przystanku/peronu
20	Dąbrowa Białostocka	40	sokólski	1,7	Modernizacja przystanku/peronu
21	Kamienna Nowa	40	sokólski	1,7	Modernizacja przystanku/peronu
22	Ostrowie Biebrzańskie	40	augustowski	1,7	Modernizacja przystanku/peronu
23	Jastrzębna	40	augustowski	1,7	Modernizacja przystanku/peronu
24	Balinka	40	augustowski	1,7	Modernizacja przystanku/peronu
25	Augustów	40	augustowski	3,5	Modernizacja przystanku/peronu
26	Augustów Port	40	augustowski	1,7	Modernizacja przystanku/peronu
27	Blizna	40	augustowski	1,7	Modernizacja przystanku/peronu

28	Szczepki	40	augustowski	1,7	Modernizacja przystanku/peronu
29	Płociczno koło Suwałk	40	suwalski	1,7	Modernizacja przystanku/peronu
30	Białystok Antoniuk	6	Białystok	2,7	Budowa nowego przystanku/peronu
31	Sokółka Zachód	6	sokólski	2,7	Budowa nowego przystanku/peronu
32	Czachy-Kołaki	36	zambrowski	1,8	Budowa nowego przystanku/peronu
SUMA KOSZTÓW ZADAŃ Z LISTY REZERWOWEJ: 67,4 mln zł (32 zadania)					

Województwo pomorskie

Lp.	Nazwa lokalizacji	Numer linii kolejowej	Powiat	Szacunkowy koszt (mln zł)	Zakres działań
LISTA PODSTAWOWA					
1	Gdańsk Kukawka	201	Gdańsk	1,5	Budowa nowego przystanku/peronu
2	Runowo	202	słupski	3,0	Budowa nowego przystanku/peronu
3	Gdynia Mały Kack	201	Gdynia	4,5	Budowa nowego przystanku/peronu
4	Gdańsk Park Maszynowa	234	Gdańsk	2,5	Budowa nowego przystanku/peronu
5	Szałamaje	201	chojnicki	3,0	Budowa nowego przystanku/peronu
6	Otomino	229	kartuski	3,6	Budowa nowego przystanku/peronu
7	Dziemiany Kaszubskie	211	kościerski	2,5	Modernizacja przystanku/peronu
8	Brusy	211	chojnicki	3,0	Modernizacja przystanku/peronu
9	Męcikał	211	chojnicki	2,0	Modernizacja przystanku/peronu
10	Żabno k. Chojnic	211	chojnicki	2,0	Modernizacja przystanku/peronu
11	Lubnia	211	chojnicki	2,0	Modernizacja przystanku/peronu
12	Kalisz Kaszubski	211	kościerski	2,0	Modernizacja przystanku/peronu
SUMA KOSZTÓW ZADAŃ Z LISTY PODSTAWOWEJ: 31,6 mln zł (12 zadań)					
LISTA REZERWOWA					
1	Powałki	211	chojnicki	2,0	Modernizacja przystanku/peronu
2	Raduń	211	kościerski	2,0	Modernizacja przystanku/peronu
3	Lipuska Huta	211	kościerski	2,0	Modernizacja przystanku/peronu
4	Chojnice Wschodnie	203	chojnicki	4,0	Budowa nowego przystanku/peronu
5	Kościierzyna Północ	211	kościerski	6,0	Budowa nowego przystanku/peronu
6	Łeba	229	łęborski	2,5	Modernizacja przystanku/peronu

7	Steknica	229	łęborski	1,7	Modernizacja przystanku/peronu
8	Wrzeście	229	łęborski	2,1	Modernizacja przystanku/peronu
9	Lędziechowo	229	łęborski	1,7	Modernizacja przystanku/peronu
10	Garczegorze	229	łęborski	1,7	Modernizacja przystanku/peronu
11	Łebień	202	łęborski	2,7	Budowa nowego przystanku/peronu
12	Siemianice	202	słupski	2,7	Budowa nowego przystanku/peronu
13	Gdynia Fikakowo	201	Gdynia	2,7	Budowa nowego przystanku/peronu
SUMA KOSZTÓW ZADAŃ Z LISTY REZERWOWEJ: 33,8 mln zł (13 zadań)					

Województwo śląskie

Lp.	Nazwa lokalizacji	Numer linii kolejowej	Powiat	Szacunkowy koszt (mln zł)	Zakres działań
LISTA PODSTAWOWA					
1	Chorzów Batory Niedźwiedziniec	164	Chorzów	4,2	Budowa nowego przystanku/peronu
2	Katowice Kostuchna	142	Katowice	3,0	Modernizacja przystanku/peronu
3	Katowice Murcki	142	Katowice	4,2	Modernizacja przystanku/peronu
4	Bycina	137	gliwicki	4,2	Budowa nowego przystanku/peronu
5	Koniecpol Centrum	61	częstochoowski	1,5	Budowa nowego przystanku/peronu
6	Szczekociny	64	zawierciański	8,1	Modernizacja przystanku/peronu
7	Katowice Ochojec	142	Katowice	3,0	Modernizacja przystanku/peronu
8	Katowice Piotrowice (ul. AK)	139	Katowice	3,0	Budowa nowego przystanku/peronu
9	Katowice Podlesie Saska	142	Katowice	4,2	Budowa nowego przystanku/peronu
10	Rybnik Paruszowiec	140	Rybnik	4,5	Modernizacja przystanku/peronu
11	Rybnik Niedobczyce	140	Rybnik	2,5	Modernizacja przystanku/peronu
12	Rybnik Niewiadom	140	Rybnik	6,0	Modernizacja przystanku/peronu
13	Kuźnia Raciborska	151	raciborski	5,0	Modernizacja przystanku/peronu
14	Warszowice	159	pszczyński	4,6	Modernizacja przystanku/peronu
15	Sosnowiec Centrum Handlowe/Jęzor	134	Sosnowiec	10,0	Budowa nowego przystanku/peronu
16	Pawłowice Studzionka	159	pszczyński	6,0	Budowa nowego przystanku/peronu
17	Wodzisław Śl. Centrum	158	wodzisławski	4,0	Budowa nowego przystanku/peronu
SUMA KOSZTÓW ZADAŃ Z LISTY PODSTAWOWEJ: 78,0 mln zł (17 zadań)					
LISTA REZERWOWA					
1	Częstochowa Rząsawa	146	Częstochowa	4,0	Budowa nowego przystanku/peronu

2	Radostków-Kolonia	146	częstochoowski	4,0	Budowa nowego przystanku/peronu
3	Mykanów	146	częstochoowski	4,0	Budowa nowego przystanku/peronu
4	Cykarzew Stary	146	częstochoowski	4,0	Budowa nowego przystanku/peronu
5	Cykarzew Północny	146	częstochoowski	4,0	Budowa nowego przystanku/peronu
6	Stary Broniszew	146	częstochoowski	4,0	Budowa nowego przystanku/peronu
7	Taciszów	137	gliwicki	2,5	Modernizacja przystanku/peronu
8	Rudyszwałd	151	raciborski	2,0	Modernizacja przystanku/peronu
9	Roszków Raciborski	151	raciborski	2,0	Modernizacja przystanku/peronu
10	Racibórz Ostróg	151	raciborski	6,0	Budowa nowego przystanku/peronu
11	Bielsko Biała Mikuszowice	139	Bielsko Biała	3,5	Modernizacja przystanku/peronu
12	Olza	158	wodzisławski	1,0	Modernizacja przystanku/peronu
13	Radlin Obszary	158	wodzisławski	1,0	Modernizacja przystanku/peronu
14	Mysłowice Brzezinka	138	Mysłowice	9,0	Budowa nowego przystanku/peronu
15	Tarnowskie Góry Osada Jana	131	tarnogórski	5,2	Budowa nowego przystanku/peronu
16	Radzionków Rojca	131	tarnogórski	3,9	Modernizacja przystanku/peronu
17	Nędza	140	raciborski	6,0	Modernizacja przystanku/peronu
18	Chybie Mnich	157	cieszyński	0,4	Modernizacja przystanku/peronu
19	Wyry	169	mikołowski	3,5	Budowa nowego przystanku/peronu
20	Gliwice Sośnica	141	Gliwice	5,5	Budowa nowego przystanku/peronu
21	Mysłowice Kosztowy	138	Mysłowice	10,0	Budowa nowego przystanku/peronu
22	Mikołów Fabryczna	140	mikołowski	1,8	Budowa nowego przystanku/peronu
23	Knurów Szpital	149	gliwicki	2,7	Budowa nowego przystanku/peronu
24	Mysłowice Zachód	138	Mysłowice	9,0	Budowa nowego przystanku/peronu
25	Racibórz Południowy	151	raciborski	2,7	Budowa nowego przystanku/peronu
26	Zabrze Maciejów	147	Zabrze	2,7	Budowa nowego przystanku/peronu
27	Zabrze Północ	147	Zabrze	2,7	Budowa nowego przystanku/peronu

28	Bytom Karb	131	Bytom	2,7	Modernizacja przystanku/peronu
29	Chorzów Stary	131	Chorzów	4,5	Modernizacja przystanku/peronu
30	Orzesze Jańskowice	140, 169	mikołowski	1,9	Modernizacja przystanku/peronu
31	Bytom Północny	131	Bytom	3,5	Budowa nowego przystanku/peronu
32	Bytom Szombierki	131, 132	Bytom	2,7	Budowa nowego przystanku/peronu
33	Chorzów Miasto	131	Chorzów	5,0	Budowa nowego przystanku/peronu
34	Pszczyna Czarków	148	pszczyński	2,0	Budowa nowego przystanku/peronu
35	Suszec	148	pszczyński	4,5	Budowa nowego przystanku/peronu
SUMA KOSZTÓW ZADAŃ Z LISTY REZERWOWEJ: 133,9 mln zł (35 zadań)					

Województwo świętokrzyskie

Lp.	Nazwa lokalizacji	Numer linii kolejowej	Powiat	Szacunkowy koszt (mln zł)	Zakres działań
LISTA PODSTAWOWA					
1	Stawiany Pińczowski	73	pińczowski	3,5	Modernizacja przystanku/peronu
2	Grochowiska	73	pińczowski	3,5	Modernizacja przystanku/peronu
3	Dębska Wola	73	kielecki	3,5	Modernizacja przystanku/peronu
4	Nida	73	kielecki	4,2	Modernizacja przystanku/peronu
5	Włoszczowice	73	pińczowski	3,5	Modernizacja przystanku/peronu
6	Kije	73	pińczowski	3,5	Modernizacja przystanku/peronu
7	Brzeziny	73	kielecki	3,5	Modernizacja przystanku/peronu
8	Małogoszcz	61	jędrzejowski	4,8	Modernizacja przystanku/peronu
9	Rykoszyn	61	kielecki	5,1	Modernizacja przystanku/peronu
SUMA KOSZTÓW ZADAŃ Z LISTY PODSTAWOWEJ: 35,1 mln zł (9 zadań)					
LISTA REZERWOWA					
1	Górki Szczukowskie	61	kielecki	4,5	Modernizacja przystanku/peronu
2	Piekoszów	61	kielecki	4,0	Budowa nowego przystanku/peronu
3	Ludynia	61	włoszczowski	4,0	Modernizacja przystanku/peronu
4	Podchojny	8	jędrzejowski	3,25	Budowa nowego przystanku/peronu
5	Mnichów Rudki	8	jędrzejowski	5,25	Budowa nowego przystanku/peronu
6	Kostomłoty	8	kielecki	3,8	Budowa nowego przystanku/peronu
7	Wierna Rzeka	61	kielecki	4,0	Modernizacja przystanku/peronu
SUMA KOSZTÓW ZADAŃ Z LISTY REZERWOWEJ: 28,8 mln zł (7 zadań)					

Województwo warmińsko-mazurskie

Lp.	Nazwa lokalizacji	Numer linii kolejowej	Powiat	Szacunkowy koszt (mln zł)	Zakres działań
LISTA PODSTAWOWA					
1	Nikielkowo	353	olsztyński	6,0	Budowa nowego przystanku/peronu
2	Wietrzychowo	216	nidzicki	3,0	Budowa nowego przystanku/peronu
3	Kolno	353	olsztyński	9,0	Budowa nowego przystanku/peronu
4	Łankiejmy	353	kętrzyński	5,5	Budowa nowego przystanku/peronu
5	Pasłęk	220	elbląski	4,0	Modernizacja przystanku/peronu
6	Działdowo	9	działdowski	10,0	Modernizacja przystanku/peronu
SUMA KOSZTÓW ZADAŃ Z LISTY PODSTAWOWEJ: 37,5 mln zł (6 zadań)					
LISTA REZERWOWA					
SUMA KOSZTÓW ZADAŃ Z LISTY REZERWOWEJ: 0,00 mln zł (0 zadań)					

Województwo wielkopolskie

Lp.	Nazwa lokalizacji	Numer linii kolejowej	Powiat	Szacunkowy koszt (mln zł)	Zakres działań
LISTA PODSTAWOWA					
1	Białężyce	281	wrzesiński	4,6	Budowa nowego przystanku/peronu
2	Patrzyków	3	koniński	7,0	Modernizacja przystanku/peronu
3	Piła Fabryczna	18	pilski	4,2	Budowa nowego przystanku/peronu
4	Słupca	3	stuspecki	7,5	Modernizacja przystanku/peronu
5	Poznań Koziegłowy	395	Poznań	5,0	Budowa nowego przystanku/peronu
6	Poznań Naramowice	395	Poznań	5,0	Budowa nowego przystanku/peronu
7	Poznań Uniwersytet	395	Poznań	5,0	Budowa nowego przystanku/peronu
8	Bożacin	281	krotoszyński	1,6	Modernizacja przystanku/peronu
9	Golina	281	koniński	1,6	Modernizacja przystanku/peronu
10	Koźmin Wielkopolski	281	krotoszyński	3,2	Modernizacja przystanku/peronu
11	Krotoszyn	281	krotoszyński	5,2	Modernizacja przystanku/peronu
12	Książno	281	wrzesiński	3,2	Modernizacja przystanku/peronu
13	Miłosław	281	wrzesiński	3,2	Modernizacja przystanku/peronu
14	Obra Stara	281	krotoszyński	1,6	Modernizacja przystanku/peronu
15	Orzechowo	281	wrzesiński	3,2	Modernizacja przystanku/peronu
16	Radlin	281	jarociński	3,2	Modernizacja przystanku/peronu
17	Wyrzysk Osiek	18	pilski	11,0	Modernizacja przystanku/peronu
18	Białośliwie	18	pilski	11,0	Modernizacja przystanku/peronu
SUMA KOSZTÓW ZADAŃ Z LISTY PODSTAWOWEJ: 86,3 mln zł (18 zadań)					

LISTA REZERWOWA					
1	Pleszew	272	pleszewski	2,5	Modernizacja przystanku/peronu
2	Jastrowie Miasto	405	złotowski	3,5	Budowa nowego przystanku/peronu
3	Koninko	272	poznański	6,5	Budowa nowego przystanku/peronu
4	Wronki Zamość	351	szamotulski	8,0	Budowa nowego przystanku/peronu
5	Wolenice	281	krotoszyński	2,0	Modernizacja przystanku/peronu
6	Żerków	281	jarociński	3,2	Modernizacja przystanku/peronu
7	Rogaszyce	272	ostrzeszowski	3,5	Budowa nowego przystanku/peronu
8	Ostrów Wielkopolski Gorzyce	14	ostrowski	2,6	Modernizacja przystanku/peronu
9	Barłogi Wiadukt	3, 131	kolski	5,0	Budowa nowego przystanku/peronu
SUMA KOSZTÓW ZADAŃ Z LISTY REZERWOWEJ: 36,8 mln zł (9 zadań)					

Województwo zachodniopomorskie

Lp.	Nazwa lokalizacji	Numer linii kolejowej	Powiat	Szacunkowy koszt (mln zł)	Zakres działań
LISTA PODSTAWOWA					
1	Przeclaw-Warzymice	409	policki	4,2	Budowa nowego przystanku/peronu
2	Kołobrzeg Wschód	402, 404	kołobrzeski	6,0	Budowa nowego przystanku/peronu
3	Kołobrzeg Zachód	402	kołobrzeski	6,0	Budowa nowego przystanku/peronu
4	Szczecinek Bugno	404	szczecinecki	3,0	Budowa nowego przystanku/peronu
5	Koszalin Północny	202	Koszalin	5,0	Budowa nowego przystanku/peronu
6	Koszalin Bukowe	202	Koszalin	4,5	Budowa nowego przystanku/peronu
7	Kołbaskowo	409	policki	9,0	Budowa nowego przystanku/peronu
8	Recz Pomorski	403	choszczeński	6,0	Modernizacja przystanku/peronu
9	Świdwin Zamek	202	świdwiński	2,8	Budowa nowego przystanku/peronu
10	Łubowo	210	szczecinecki	4,2	Modernizacja przystanku/peronu
11	Złocieniec	210	drawski	11,0	Modernizacja przystanku/peronu
SUMA KOSZTÓW ZADAŃ Z LISTY PODSTAWOWEJ: 61,7 mln zł (11 zadań)					
LISTA REZERWOWA					
1	Radziszewo	273	gryfiński	6,0	Budowa nowego przystanku/peronu
2	Szczecinek	405	szczecinecki	16,6	Modernizacja przystanku/peronu
SUMA KOSZTÓW ZADAŃ Z LISTY REZERWOWEJ: 22,6 mln zł (2 zadania)					

Pozycje dodatkowe

Nazwa zadania	Koszt (mln zł)	Uwagi
Zapewnienie dostępności miejsc parkingowych dla podróżnych	ok. 100,0	Zadania realizowane w ramach dopuszczalnych parametrów określonych w rozporządzeniu ooś. Zadania będą realizowane na obszarze całego kraju, w zależności od przebiegu uzgodnień i zawieranych umów z właścicielami lub użytkownikami wieczystymi (PKP S.A., jst lub ewentualnie z jednostkami lub podmiotami upoważnionymi przez jst do realizacji zadań wspólnie z PKP PLK S.A).
Rezerwa ok. 10%	ok. 100,0	Rezerwa na nieprzewidziane wydatki, w tym związane ze wzrostem kosztów zadań przewidzianych do realizacji w ramach Programu.