

**Rządowy Program
wsparcia zadań
zarządców
infrastruktury
kolejowej, w tym
w zakresie utrzymania
i remontów, do 2028
roku**

PROGRAM WIELOLETNI

Załącznik
do uchwały nr
Rady Ministrów
z dnia



fol. PKP PLK

Warszawa 2023 r.

Spis treści

I.	Wprowadzenie	4
II.	Uwarunkowania prawne oraz powiązanie Programu z dokumentami strategicznymi	10
	Przepisy UE	10
	Przepisy krajowe.....	11
	Powiązanie Programu z dokumentami strategicznymi.....	12
III.	Przedmiot Programu oraz opis infrastruktury kolejowej	20
	Przedmiot Programu	20
	Opis infrastruktury kolejowej	20
	Infrastruktura kolejowa PKP PLK	21
	Infrastruktura kolejowa innych zarządców infrastruktury	24
	Informacja na temat długości linii kolejowych	27
IV.	Założenia oraz cele Programu	27
	Założenia	28
	Cele	30
V.	Kategoryzacja odcinków linii kolejowych ze względu na oczekiwany standard utrzymania	34
VI.	Rezultaty realizacji Programu	42
VII.	Wskaźniki monitorowania Programu	52
VIII.	Plan finansowy Programu	65
	Prognoza przychodów PKP PLK	66
	Prognoza przychodów innych zarządców infrastruktury	68
	Prognoza kosztów PKP PLK	69
	Prognoza kosztów innych zarządców infrastruktury	73
	Zapotrzebowanie na środki publiczne PKP PLK (2024-2028)	75
	Wielkość finansowania Programu środkami publicznymi	78
IX.	Prognoza kosztów utrzymania infrastruktury kolejowej po okresie obowiązywania Programu w latach 2029–2035	79
X.	System realizacji, nadzoru i sprawozdawczości	82

I. Wprowadzenie

Transport jest jednym z najistotniejszych czynników determinujących rozwój społeczno-gospodarczy kraju i jego poszczególnych regionów. Jako ważna gałąź gospodarki pełni w niej dwojaką funkcję – z jednej strony – świadcząc usługi przewozowe wspomaga pozostałe gałęzie gospodarki, z drugiej strony – korzysta z produkcji innych gałęzi gospodarki (np. przemysłu metalowego, hutniczego, wydobywczego itd.). Transport w ujęciu mikro- i makroekonomicznym pełni funkcję swego rodzaju krwiobiegów łączącego działą gospodarki, ale również poszczególne przedsiębiorstwa, kontrahentów, nadawców i odbiorców towarów.

Efektywny system transportowy powinien pozwalać na zaspokojenie potrzeb ekonomicznych (gospodarki) i społecznych (obywateli) przez sprawne wykonywanie przewozów towarów i osób. Osiągnięcie powyższego celu wymaga, aby przewóz był zrealizowany w konkurencyjnym czasie i akceptowalnym kosztem. W obszarze transportu kolejowego, oprócz wyżej wymienionych czynników, istotne znaczenie ma jednocześnie zapewnienie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa i jakości świadczonej usługi transportowej. Stan infrastruktury kolejowej ma znaczący wpływ nie tylko na rozwój przedsiębiorczości w Polsce, ale i na możliwość pozyskiwania nowych inwestycji bezpośrednich z zagranicy. Otoczenie infrastrukturalne jest jedną z podstawowych zachęt do inwestowania. Zapewnienie bieżącego utrzymania linii kolejowych i innych obiektów infrastruktury kolejowej na odpowiednim poziomie jest równie ważne jak prowadzone inwestycje, służyć ma bowiem utrzymaniu efektów zrealizowanych projektów inwestycyjnych.

Proces utrzymania i remontów, podobnie jak realizacja projektów inwestycyjnych, stanowić ma narzędzie, które przyczyni się do rozwoju polskich przedsiębiorstw działających w sektorze kolejowym, zarówno wykonawców i podwykonawców robót utrzymaniowo-remontowych, jak i producentów oraz dostawców elementów infrastruktury kolejowej różnych branż, a finalnie także krajowych producentów taboru kolejowego. Nie można pominąć znaczenia dobrze utrzymanych linii kolejowych dla pasażerskich przewozów międzywojewódzkich, aglomeracyjnych oraz regionalnych i lokalnych, zwłaszcza dla rozwoju społecznego oraz przeciwdziałania wykluczeniu obywateli zamieszkujących w mniejszych miejscowościach i na wsi.

Brak systemowego podejścia do utrzymania sieci kolejowej o założonych parametrach eksploatacyjnych oraz brak wieloletniej perspektywy finansowania działalności, związanej z zarządzaniem infrastrukturą kolejową utrudniał racjonalne planowanie i realizację zadań utrzymaniowych. Nie tworzyło to również przesłanek do efektywnego działania zarządców infrastruktury. Do 2005 r. państwo nie udzielało żadnego wsparcia w zakresie działalności utrzymaniowo-remontowej. Od roku 2006 środki przekazywane na ten cel były niewystarczające, skutkując niesystemowym i doraźnym charakterem procesu utrzymaniowego, co spowodowało narastające zaległości utrzymaniowo-naprawcze, wpływające negatywnie na parametry techniczno-eksploatacyjne infrastruktury kolejowej, w szczególności na prędkość przejazdu pociągów. Wartość nakładów na likwidację zaległości utrzymaniowych na sieci kolejowej największego zarządcy infrastruktury – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (dalej: PKP PLK albo Spółka) wyceniono w 2008 r. na kwotę kilkudziesięciu miliardów złotych. Taki stan rzeczy przyczynił się w szczególności do znacznego ograniczenia oferty w segmencie pasażerskich przewozów regionalnych.

Mimo podejmowanych przedsięwzięć inwestycyjnych, stan techniczny i parametry eksploatacyjne udostępnianej infrastruktury kolejowej nadal wymagają bieżących procesów rewitalizacji i utrzymania, celem sprostania oczekiwaniom przewoźników kolejowych, pasażerów oraz nadawców i odbiorców przewożonych towarów, co w konsekwencji, poprawi realizację, określonej w krajowych i międzynarodowych dokumentach strategicznych, polityki rządu w odniesieniu do całego transportu kolejowego.

Warto pamiętać, że brak właściwego utrzymywania infrastruktury kolejowej co do zasady niweluje efekty realizowanych inwestycji oraz powoduje przedwczesną degradację zmodernizowanych linii kolejowych oraz stanowi zagrożenie wyłączenia z eksploatacji ograniczonych regionalnych linii kolejowych, umożliwiających dojazdy do pracy, szkoły, ośrodków zdrowia itd. mieszkańcom miejscowości oddalonych od dużych aglomeracji (tzw. Polski powiatowej).

Wzmocnienie roli transportu kolejowego w zintegrowanym systemie transportowym kraju stanowi zatem jedno z najpoważniejszych wyzwań tego obszaru działalności państwa, wymagających od władzy publicznej podjęcia szeregu zadań społecznych i gospodarczych. Realizacja tych zadań osadzona jest w konkretnych uwarunkowaniach prawnoorganizacyjnych wynikających zarówno z uregulowań międzynarodowych, jak i dokumentów krajowych, a jednocześnie stanowi odzwierciedlenie nowego podejścia do funkcjonowania infrastruktury kolejowej w Polsce i docelowego poziomu jej jakości.

Prezentowany „Rządowy Program wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2023 roku” (dalej: *Program*) stanowi kontynuację aktualnie obowiązującego 5-letniego programu pn. „Rządowy Program wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2023 roku”, przyjętego uchwałą nr 7/2018 Rady Ministrów z dnia 16 stycznia 2018 r., zmienionej uchwałą nr 1/2021 Rady Ministrów z dnia 5 stycznia 2021 r. oraz uchwałą nr 157/2021 Rady Ministrów z dnia 26 listopada 2021 r. Łączny limit środków publicznych przeznaczonych na realizację aktualnie realizowanego programu w okresie od dnia 1 stycznia 2019 r. do dnia 31 grudnia 2023 r. wynosi 23 833,3 mln zł.

Efekty realizacji aktualnie obowiązującego Programu utrzymaniowego poddano ocenie w ramach przeprowadzonego w 2021 r. badania ewaluacyjnego. Sporządzony raport z badania ewaluacyjnego wskazuje, że zarówno zarządcy infrastruktury jak i przewoźnicy kolejowi dobrze oceniają aktualnie obowiązujący program utrzymaniowy. Oznacza to, że w ramach jego realizacji poprawie ulega jakość infrastruktury kolejowej, która ma bezpośredni wpływ na poprawę oferty zarządcy, kierowanej do organizatorów przewozów jak i samych przewoźników oraz na poprawę bezpieczeństwa transportu kolejowego.

Kontynuacja aktualnie obowiązującego Programu utrzymaniowego zapewni możliwość wypełnienia obowiązków wynikających z obecnie obowiązujących umów z zarządcami infrastruktury kolejowej oraz sfinansowanie premii za efektywność za 2023 rok ze środków *Programu*.

Efektami zarówno realizowanego dotychczas *Programu* utrzymaniowego w latach 2019–2023 jak i założonymi efektami nowego *Programu* są m.in.:

- zapewnienie stabilności finansowania zarządców infrastruktury kolejowej;
- zapewnienie trwałości inwestycji infrastrukturalnych i długofalowe wykorzystanie ich efektów;
- dalsza likwidacja zaległości utrzymaniowo-naprawczych;
- kontynuacja likwidacji „wąskich gardeł” (miejsc na sieci ograniczających przepustowość);
- pozytywne oddziaływanie na rozwój sektora kolejowego i całego systemu transportowego m.in. przez systematyczne podwyższanie standardu sieci linii kolejowych a tym samym podwyższenie średniej prędkości kursowania pociągów tej sieci.

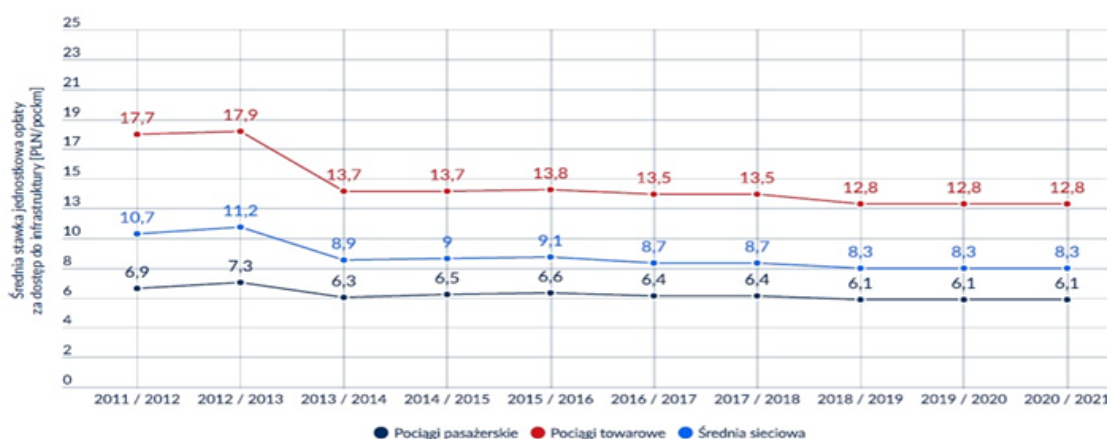
Osiągnięcie tych efektów możliwe jest dzięki określonym regulacjom, zawartym w dotychczasowym Programie utrzymaniowym, zwłaszcza po jego aktualizacji uchwałą nr 1/2021 Rady Ministrów z dnia 5 stycznia 2021 r., które przewidują m.in. rozszerzenie katalogu podmiotów, które mogą być beneficjentami *Programu* i umożliwienie zmiany zarządcy części odcinków linii kolejowych, w szczególności nieeksploatowanych przez PKP PLK.

W trakcie realizacji dotychczas obowiązującego Programu utrzymaniowego wystąpiły i występują nadal niektóre spośród niekorzystnych czynników zewnętrznych (makroekonomicznych, geopolitycznych, zdrowotnych i społecznych), które mają lub mogą mieć w przyszłości wpływ na realizację założeń *Programu*, a były trudne do przewidzenia na etapie jego tworzenia jak. np. większy wzrost kosztów działalności zarządców, powiązany z wysoką inflacją, przy wieloletnim

spadku w ujęciu realnym stawek dostępu do infrastruktury PKP PLK przy uwzględnieniu inflacji¹⁾ (pokazano to na wykresie 1), zaprzestanie pobierania mark-upów do stawek dostępu na pociągi towarowe od rozkładu jazdy 2022/2023²⁾, czy też np. utratę przychodów w czasie pandemii covid-19 w latach 2020-2021 r. z tytułu zmniejszonej pracy eksploatacyjnej a także np. z tytułu czasowego zawieszenia pobierania opłaty rezerwacyjnej przez PKP PLK.

W czasie opracowywania *Programu* trwają prace legislacyjne mające na celu zmianę *ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym* (Dz. U. z 20232 r. poz. 602), która dotyczy możliwości niepobierania części opłaty podstawowej albo niepobierania opłaty rezerwacyjnej za niewykorzystanie przydzielonej zdolności przepustowej, ewentualnie obniżenia opłaty podstawowej w stanach nadzwyczajnych, jako realizacja założeń Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności (dalej: KPO)³⁾. Powyższe nie dotyczy sytuacji normalnych i nie ma bezpośredniego przełożenia na finansowanie ww. mechanizmu ze środków ujętych w *Programie*, którego środki są przeznaczone na standardowe funkcjonowanie spółki PKP PLK SA.

Wykres 1. Średni koszt poc-km za minimalny dostęp od infrastruktury PKP PLK od rozkładu jazdy 2011/2012 do rozkładu 2020/2021 na podstawie danych UTK.



Zakres *Programu* obejmuje infrastrukturę kolejową, której wsparcie jest niezbędne w celu zapewnienia odpowiednich parametrów techniczno-eksploatacyjnych, oraz zachowania infrastruktury kolejowej jako dobra, którego potencjał dla gospodarki lub transportu pasażerów jest istotny, a którego późniejsze odtworzenie obarczone byłoby zwiększonymi kosztami lub utrudnione. *Program* skupia się na utrzymaniu parametrów eksploatacyjnych infrastruktury kolejowej w kierunku zahamowania trendu spadkowego w transporcie kolejowym oraz zachowaniu tej infrastruktury, w drugiej zaś strony na wsparciu zarządców infrastruktury, które to wsparcie umożliwi realizację wskazanych powyżej założeń.

Interwencja państwa w zakresie określonym powyżej i dookreślonym w dalszej części *Programu* sprzyja zwiększeniu efektywności działań utrzymaniowo-remontowych, a także pozwala uniknąć sytuacji, w której modernizowana lub budowana ze środków publicznych infrastruktura kolejowa ulegałaby degradacji wskutek niedostatecznego standardu utrzymania. Zapewnienie odpowiedniego poziomu jakości infrastruktury kolejowej – obok celu, jakim jest niedopuszczenie do degradacji, a w efekcie końcowym likwidacji linii kolejowych – stanowi wyjście naprzeciw

¹⁾ Po wyraźnym spadku w 2014 r. stawki dostępu dla pociągów towarowych i pasażerskich pozostają praktycznie niezmiennie i oscylują wokół 6,1 zł/pockm dla pociągów towarowych i 13,5 zł/pockm dla pociągów pasażerskich.

²⁾ Decyzja Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego przy zatwierdzaniu stawki dostępu na kolejny rozkład jazdy.

³⁾ przyjęty w dniu 30 kwietnia 2021 r. przez Radę Ministrów na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/241 z dnia 12 lutego 2021 r. ustanawiającego Instrument na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności (Dz. Urz. UE L 57 z 18.02.2021, str. 17, z późn. zm.) oraz wytycznych KE, zaakceptowany przez KE w dniu 1 czerwca 2022 r. oraz przez Radę UE w dniu 17 czerwca 2022 r.

potrzebom społecznym dotyczącym dostępności transportu i oczekiwaniom rynkowym artykułowanym przez przewoźników kolejowych i innych użytkowników infrastruktury kolejowej. Ich spełnienie przełoży się na wzrost przewozów kolejowych oraz wzrost wykonywanej pracy eksploatacyjnej. To z kolei – w następstwie poprawy czasu przejazdu, zapewnienia niezakłóconego ruchu kolejowego przez spadek awaryjności infrastruktury kolejowej oraz pozostawienia w eksploatacji wielu linii kolejowych – skutkować będzie podniesieniem konkurencyjności transportu kolejowego w odniesieniu do transportu drogowego oraz poprawi spójność terytorialną Polski.

Instrument ten wspiera wykonanie przepisów *ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym* wdrażających *dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego* (Dz. Urz. UE L 343 z 14.12.2012, str. 32, z późn. zm.) (dalej: *dyrektywa 2012/34/UE*), które zobowiązują do tego, aby wydatki jakie ponosi zarządca na infrastrukturę kolejową zbilansowane były przez przychody z opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej, nadwyżki z innej działalności handlowej, bezzwrotne przychody ze źródeł prywatnych oraz finansowanie przez państwo.

Podstawę prawną *Programu* stanowi art. 136 *ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych* (Dz. U. z 2022 r. poz. 1634, z późn. zm.). *Program* przewiduje udzielanie dofinansowania zgodnie z art. 38a ust. 1 oraz art. 38 ust. 3 lub 5 *ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym*. *Program* ustanawia ramy finansowe oraz warunki realizacji zamierzeń państwa, dotyczące infrastruktury kolejowej w zakresie m.in. działalności utrzymaniowo-remontowej, do roku 2028.

Dofinansowanie zgodnie z art. 38 ust. 3 lub 5 *ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym* odbywać się będzie niezależnie od dofinansowania przewidzianego w art. 38a ust. 1 tej ustawy tak, aby realizacja *Programu* mogła bazować także na otwartym katalogu potencjalnych przyszłych beneficjentów bez wymogów dotyczących kręgu podmiotów oraz kształtu umowy, o których mowa w art. 38a ww. ustawy.

Źródła finansowania *Programu* są oparte na art. 3 ust. 1 pkt 2, ust. 3e i 3f *ustawy z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym* (Dz. U. z 2023 r. poz. 21) oraz art. 4 ust. 2 i art. 5 *ustawy z dnia 16 grudnia 2005 r. o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego* (Dz. U. z 2021 r. poz. 688).

Beneficjentami *Programu* są:

- a) beneficjent główny (dalej: beneficjent) – zarządcy infrastruktury jako podmioty, które są bezpośrednio wspierane środkami publicznymi w ramach *Programu*;
- b) beneficjent docelowy I stopnia – aplikanci, w szczególności organizatorzy przewozów kolejowych i przewoźnicy kolejowi;
- c) beneficjent docelowy II stopnia – pasażerowie i pozostali klienci kolei.

Dofinansowanie zadań zarządców infrastruktury kolejowej będzie się odbywać na podstawie umów wieloletnich zawieranych przez ministra właściwego do spraw transportu z zarządcami tej infrastruktury, którzy są obowiązani do jej udostępniania, kalkulacji i pobierania opłat za korzystanie z niej na zasadach określonych w *ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym*. Umowy te mają charakter wykonawczy w stosunku do *Programu*. Na ich poziomie będą szczegółowo określone obowiązki stron i efekt, który ma być osiągnięty na sieci kolejowej w wyniku realizacji *Programu*. Ponadto umowy te będą zawierały szczegółowe wskaźniki poziomu wykonania umowy.

Umowy zawierane wyłącznie na podstawie art. 38 ust. 3 lub 5 *ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym*, bez wskazywania wszystkich elementów, które muszą zawierać umowy zawierane na podstawie art. 38a ust. 5 tej ustawy, będą mogły określać sposób dofinansowania uzależniony nie od poziomu kosztów, ale od uproszczonych cech czy wskaźników, w szczególności

takich jak: wielkość pracy eksploatacyjnej, długość sieci kolejowej (liczba km torów), czy dopuszczalna prędkość na poszczególnych odcinkach linii kolejowych.

Wdrożenie efektywnego instrumentu dofinansowania zadań zarządców infrastruktury w postaci wieloletniego systemu opartego na umowach zawieranych między tymi zarządcami a Skarbem Państwa oznacza także efektywną realizację kompetencji państwa w zakresie planowania i finansowania infrastruktury kolejowej.

Program uwzględnia możliwość przekazywania poszczególnych odcinków linii kolejowych (linii kolejowych) zarządzanych przez PKP PLK pozostałym czterem podmiotom, uprawnionym obecnie do otrzymania dofinansowania w ramach *Programu (PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o., Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu, CARGOTOR Sp. z o.o. oraz „Euroterminal Sławków” Sp. z o.o.)*, a także innym podmiotom w celu wykonywania zadań zarządcy infrastruktury.

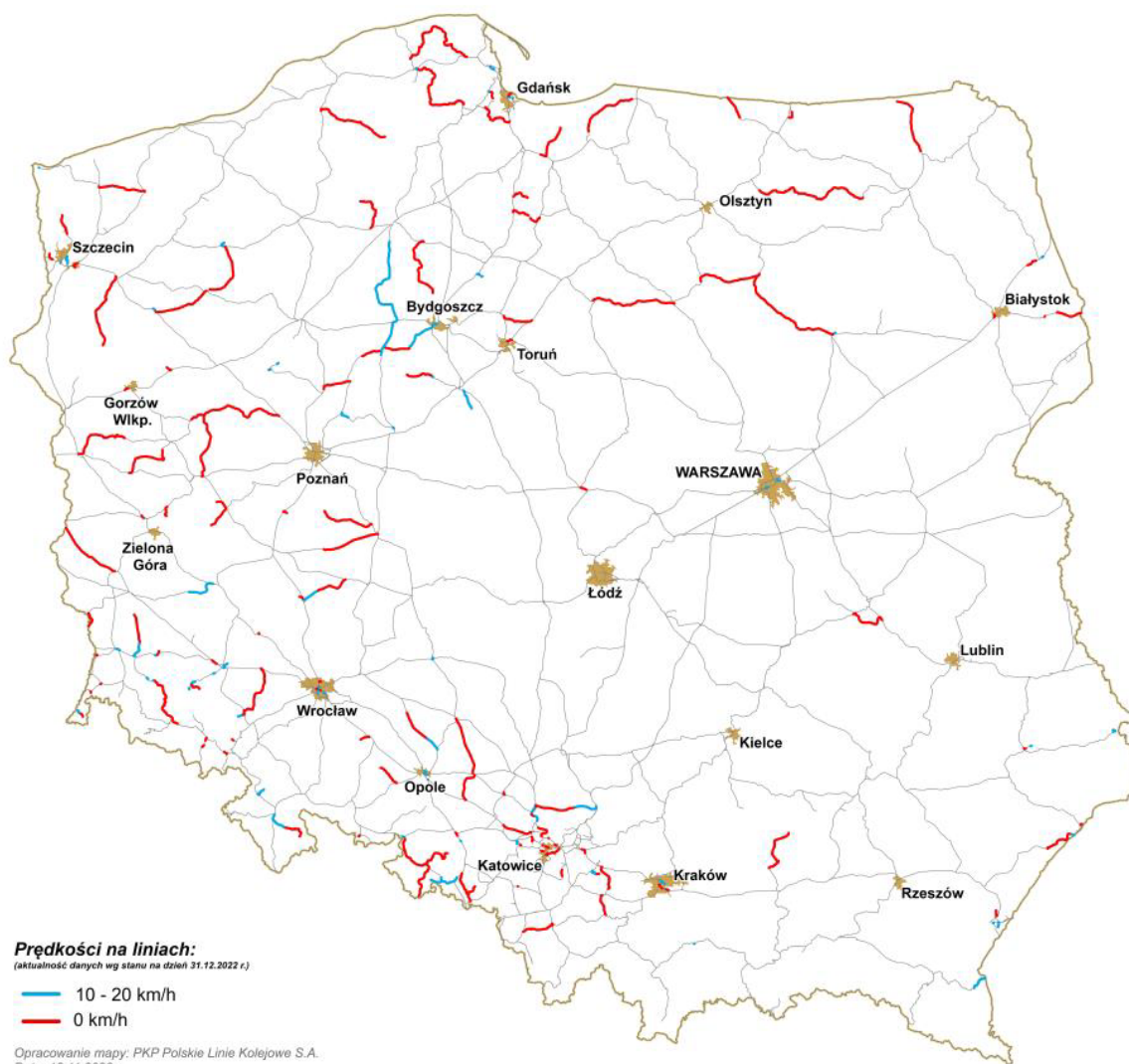
W przypadku przekazania odcinka linii kolejowej (linii kolejowej) szczegóły dotyczące m.in. poziomu dofinansowania zadań zarządcy infrastruktury zostaną uregulowane w postanowieniach umów wieloletnich, zawieranych między zarządcami infrastruktury a ministrem właściwym do spraw transportu. PKP PLK, w przypadku przekazania odcinka linii kolejowej (linii kolejowej), otrzyma dofinansowanie, pomniejszone o środki przekazywane w związku z zadaniami zarządcy infrastruktury, dotyczącymi przekazywanej infrastruktury kolejowej. Środki te otrzyma nowy zarządca danego odcinka linii kolejowej (linii kolejowych).

Możliwość przekazywania odcinków linii kolejowych/linii kolejowych między zarządcami infrastruktury dotyczy przede wszystkim odcinków linii kolejowych/linii kolejowych nieeksploatowanych lub o niskich parametrach eksploatacyjnych, w szczególności ujętych w kategorii C i D określonych w *Programie*.

Wraz z Programem funkcjonują pozostałe programy finansujące rozwój kolei w tym m.in:

- *Krajowy Program Kolejowy do 2023 r. i jego kontynuacja do 2030 r.;*
- *Program Uzupelniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2029 roku;*
- *Rządowy program budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021-2025;*
- *Program Inwestycji Dworcowych na lata 2016 – 2023.*

Mapa 1. Sieć kolejowa – odcinki o bardzo niskiej prędkości lub nieprzejezdne.



Przekazanie określonego odcinka linii kolejowej (linii kolejowej), zarządzanego przez PKP PLK, nie może prowadzić do pogorszenia parametrów użytkowych przekazanych odcinków linii kolejowych (linii kolejowych) w stosunku do parametrów wynikających z kategoryzacji utrzymaniowej odcinków linii kolejowych lub założonych prędkości, czy nacisków osiowych określonych w *Programie*.

Zmiany w zakresie przekazania poszczególnych odcinków linii kolejowych (linii kolejowych) między zarządcami infrastruktury oraz związanych z nimi środków publicznych, nie wymagają zmiany *Programu*, w szczególności jego planu finansowego, pod warunkiem że nie zwiększy się wartość wydatków określona dla całego *Programu*. Rada Ministrów będzie informowana o zmianach w tym zakresie w ramach raportów rocznych z realizacji *Programu*.

II. Uwarunkowania prawne oraz powiązanie Programu z dokumentami strategicznymi

Przepisy UE

Dyrektywa 2012/34/UE nakłada na państwa członkowskie UE ogólną odpowiedzialność za rozwój infrastruktury kolejowej, w tym również za jej finansowanie w określony sposób i w określonym zakresie. Formułowanie i wdrażanie przez państwa członkowskie strategii rozwoju infrastruktury kolejowej jest powiązane również z koniecznością zapewnienia jej finansowania.

Zarządcy infrastruktury, zgodnie z art. 8 ust. 3 *dyrektywy 2012/34/UE*, są obowiązani do przyjęcia planu biznesowego, opracowanego w taki sposób, aby zapewniać optymalne i efektywne wykorzystanie, udostępnianie i rozwój infrastruktury kolejowej, mając na uwadze jednocześnie zapewnienie równowagi finansowej i środków do osiągnięcia tych celów. Plan biznesowy zarządcy infrastruktury ma uwzględniać politykę, strategię oraz finansowanie zapewniane przez państwo, dlatego niezbędna jest spójność działania państwa i zarządcy infrastruktury.

Zgodnie z art. 8 ust. 4 *dyrektywy 2012/34/UE* państwo członkowskie jest obowiązane zapewnić, aby w zwyczajnych warunkach działalności gospodarczej i w rozsądnym okresie, który nie przekracza pięciu lat, rachunek zysków i strat zarządcy infrastruktury przynajmniej bilansował dochody i finansowanie udzielane przez państwo – z jednej strony – oraz wydatki na infrastrukturę kolejową – z drugiej strony. Na państwie członkowskim ciąży również zapewnienie, aby systemy pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej i przydzielania zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej stosowane przez poszczególnych zarządców infrastruktury spełniały warunki określone w rozdziale IV *dyrektywy 2012/34/UE*, a tym samym dążyły do osiągnięcia optymalnego i efektywnego wykorzystania zarządzanej przez nich infrastruktury kolejowej.

Dyrektywa 2012/34/UE pozwala jednocześnie państwu członkowskiemu w art. 2 ust. 4 na wyłączenie obowiązku stosowania art. 8 ust. 3 wobec lokalnej i regionalnej infrastruktury kolejowej, która nie ma strategicznego znaczenia dla funkcjonowania rynku kolejowego, a także na wyłączenie obowiązku stosowania rozdziału IV wobec lokalnej infrastruktury kolejowej, która nie ma strategicznego znaczenia dla funkcjonowania rynku kolejowego. O zamiarze wyłączenia takiej infrastruktury państwo członkowskie powiadamia Komisję Europejską, która decyduje o tym czy dana infrastruktura może być uznana za niemającą strategicznego znaczenia.

Zgodnie z opisaną wyżej procedurą Polska poinformowała Komisję Europejską o zamiarze zastosowania wyłączeń, o których mowa w *dyrektywie 2012/34/UE*, w odniesieniu do jedenastu zarządców lokalnej i regionalnej infrastruktury kolejowej. *Decyzja wykonawcza Komisji Europejskiej z dnia 6 lipca 2016 r.*⁴⁾ w sprawie strategicznego znaczenia infrastruktury kolejowej zgodnie z art. 2 ust. 4 *dyrektywy 2012/34/UE* skierowana do Polski uznała, że regionalną infrastrukturę kolejową dwóch zarządców (PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. oraz Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu) można wyłączyć ze stosowania art. 8 ust. 3 *dyrektywy 2012/34/UE*, w związku z czym zarządcy ci wprawdzie nie mają obowiązku sporządzania planu biznesowego, niemniej jednak są obowiązani do udostępniania infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za jej użytkowanie w sposób zgodny z *dyrektywą 2012/34/UE*. Jednocześnie Komisja Europejska zdecydowała, że infrastruktura kolejowa zarządzana przez dwóch innych zarządców (CARGOTOR Sp. z o.o. oraz „Euroterminal Sławków” Sp. z o.o.) ma strategiczne znaczenie dla funkcjonowania

⁴⁾ [https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/detail?ref=C\(2016\)4142&lang=pl](https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/detail?ref=C(2016)4142&lang=pl)

rynku kolejowego, dlatego też zarządcy ci są obowiązani do stosowania w pełnym zakresie zasad wynikających z *dyrektywy 2012/34/UE*.

W związku z powyższym wsparciem określonym w *Programie*, oprócz PKP PLK, mogą zostać objęci – o ile zgłoszą taki wniosek – zarządcy infrastruktury wskazani w wymienionej wyżej decyzji wykonawczej Komisji Europejskiej, o czym szczegółowo jest mowa w dalszej części *Programu*.

Program stanowi instrument umożliwiający wypełnienie przede wszystkim postanowień art. 8 ust. 4 i art. 30 ust. 2 *dyrektywy 2012/34/UE*, nakładających na państwa członkowskie obowiązek zapewnienia, aby koszty działalności zarządcy infrastruktury oraz jego dochody w średniej i długiej perspektywie były bilansowane w drodze umowy zawartej między właściwym organem a zarządcą infrastruktury na okres minimum pięciu lat, z poszanowaniem budżetowej zasady jednoroczności. Z kolei art. 30 ust. 5 *dyrektywy 2012/34/UE* nakazuje, aby warunki umowy i struktura wpłat w celu zapewnienia finansowania zarządcy infrastruktury były uzgodnione z góry na cały okres umowy. Wynika z tego, że umowa ma przede wszystkim dążyć do zapewnienia finansowania w okresie minimum pięcioletnim, z tym że środki mogą być limitowane zgodnie z zasadą jednoroczności budżetu państwa w okresach rocznych.

Obowiązek zapewnienia bilansowania nie dotyczy zarządców infrastruktury wyłączonych ze stosowania art. 8 ust. 4 *dyrektywy 2012/34/UE*, a *de facto* także wyłączonych ze stosowania rozdziału IV tej dyrektywy stanowiącego o zasadach udostępniania infrastruktury kolejowej, w tym kształtowania opłat.

Umowa, o której mowa w art. 30 ust. 2 *dyrektywy 2012/34/UE*, stanowi z jednej strony bezpośrednią podstawę prawną dla dokonywania transferu środków publicznych do zarządcy infrastruktury, z drugiej zaś swoistą gwarancją dla zarządcy infrastruktury otrzymania środków w wysokości i terminach w niej określonych.

Przepisy krajowe

Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym w brzmieniu nadanym *ustawą z dnia 16 listopada 2016 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw* (Dz. U. poz. 1923) w zakresie swojej regulacji dokonała wdrożenia *dyrektywy 2012/34/UE*.

Mechanizmem prawnym umożliwiającym zawarcie umowy, zapewniającej dofinansowanie w okresach dłuższych niż rok, jest podjęcie przez Radę Ministrów uchwały, która ustanowi program wieloletni w rozumieniu art. 136 *ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych*. Zgodnie z art. 136 ust. 1 tej ustawy, ustawa budżetowa może określać, w ramach limitów wydatków na rok budżetowy, limity wydatków na realizację programu wieloletniego. Stworzone są więc warunki, w których minister właściwy do spraw transportu, na podstawie art. 136 ust. 4 *ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych*, może – w celu sfinansowania w poszczególnych latach realizacji *Programu* – zaciągać zobowiązania o charakterze cywilnoprawnym do wysokości łącznej kwoty wydatków określonych dla całego *Programu*.

Art. 136 ust. 2 *ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych* wskazuje, że programy wieloletnie są ustanawiane w celu realizacji strategii przyjętych przez Radę Ministrów. Według *Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku*⁵⁾, „Realizacja zamierzeń rozwojowych w zakresie infrastruktury transportowej będzie oparta na (...):

- wdrażaniu wieloletnich programów sektorowych w zakresie infrastruktury drogowej, kolejowej, lotniczej, żeglugi śródlądowej, morskiej a także programów międzysektorowych jak budowa Centralnego Portu Komunikacyjnego, czy program wsparcia dla transportu

⁵⁾ Uchwała nr 105 Rady Ministrów z dnia 24 września 2019 r. w sprawie przyjęcia „Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku” (M.P. poz. 1054), na podstawie której utraciła moc uchwała nr 6 Rady Ministrów z dnia 22 stycznia 2013 r. w sprawie *Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)* (M.P. poz. 75).

intermodalnego – mając na uwadze konieczność zachowania ciągłości prac planistycznych; (...).⁶⁾

Źródłem finansowania Programu są środki budżetu państwa określone w art. 4 ust. 2 i art. 5 ustawy z dnia 16 grudnia 2005 r. o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego oraz środki Funduszu Kolejowego, określone w art. 3 ust. 1 pkt 2, ust. 3e i 3f ustawy z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym.

Rozwiązanie polegające na wydaniu aktu normatywnego w postaci uchwały Rady Ministrów ustanawiającej program wieloletni, w celu dofinansowania w określonych latach zadań zarządców infrastruktury, stanowi optymalny instrument umożliwiający udzielenie gwarancji sfinansowania zaplanowanych wydatków w określonych latach. Dla dysponenta środków budżetowych – ministra właściwego do spraw transportu – stworzone zostaną warunki umożliwiające zaciągnięcie zobowiązania wieloletniego przez zawarcie z zarządcą infrastruktury umowy wieloletniej dotyczącej dofinansowania ze środków publicznych realizowanych przez zarządcę zadań, w tym utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej.

Niniejszy dokument jest programem wieloletnim w rozumieniu ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych. Spełnia on wymogi ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2023, poz. 225, z późn. zm.) w zakresie programów rozwoju ustanawianych w celu realizacji średniookresowej strategii rozwoju kraju oraz strategii rozwoju.

Powiązanie Programu z dokumentami strategicznymi

Zgodnie z przyjętym przez Radę Ministrów w dniu 16 lutego 2016 r. „**Planem na rzecz odpowiedzialnego rozwoju**”⁷⁾, w ramach działań na rzecz spójności i przeciwdziałaniu powstawaniu obszarów wykluczenia, nacisk będzie położony m.in. na niwelowanie różnic w dostępie obywateli do usług publicznych, rozwój rynków lokalnych, promowanie przedsiębiorczości i mobilności oraz poprawę infrastruktury i dostępności transportowej. Opracowana na tej podstawie **Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)**⁸⁾ – w obszarze transportu definiuje m.in. istotny kierunek interwencji zarówno w zakresie poprawy dostępności transportowej do rynków pracy oraz szkół, jak i zwiększania mobilności mieszkańców w obszarach słabo dostępnych transportowo. W tym obszarze szczególnie istotną rolę wyznacza się publicznemu zbiorowemu transportowi kolejowemu.

Inwestycje w zrównoważony rozwój oraz pomoc gminom z problemami rozwojowymi to główne cele także **Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030**⁹⁾, która jest rozwinięciem postanowień **Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)** – Rozwój społecznie wrażliwy i terytorialnie zrównoważony. Identyfikuje ona cele polityki rozwoju regionalnego oraz działania i zadania, jakie dla ich osiągnięcia powinien podjąć rząd, administracja publiczna, samorządy terytorialne i pozostałe podmioty zaangażowane w tę politykę. Polityka regionalna koncentruje działania na wyrównywaniu poziomu życia i szans rozwojowych mieszkańców miast średnich, z uwzględnieniem ośrodków borykających się z konsekwencjami utraty funkcji przemysłowych i administracyjnych. Więcej uwagi poświęca również mniejszym miastom i gminom położonym na obszarach wiejskich zagrożonych trwałą marginalizacją (są to tzw. Obszary Strategicznej Interwencji).

⁶⁾ Str. 66 *Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku*.

⁷⁾ Uchwała nr 14/2016 Rady Ministrów z dnia 16 lutego 2016 r. w sprawie przyjęcia „Planu na rzecz odpowiedzialnego rozwoju”.

⁸⁾ Uchwała nr 8 Rady Ministrów z dnia 14 lutego 2017 r. w sprawie przyjęcia *Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)* (M.P. poz. 260), na podstawie której utraciła moc uchwała nr 157 Rady Ministrów z dnia 25 września 2012 r. w sprawie przyjęcia *Strategii Rozwoju Kraju 2020* (M.P. poz. 882).

⁹⁾ Uchwała nr 102 Rady Ministrów z dnia 17 września 2019 r. w sprawie przyjęcia „*Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030*” (M.P. poz. 1060).

Program, wpisując się w powyższe plany, będzie przyczyniał się do realizacji celów w zakresie zapewnienia jakości infrastruktury kolejowej dla jej użytkowników oraz efektywnego zarządzania tą infrastrukturą, zawartych w kluczowych strategicznych dokumentach krajowych, unijnych oraz programach rozwoju:

- **Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)** (dalej: *SOR*), która jest dokumentem zastępującym *Strategię Rozwoju Kraju 2020 – „Aktywne społeczeństwo, konkurencyjna gospodarka, sprawne państwo”*, a z uwagi na wydłużony horyzont czasowy oraz przedstawienie dalszej wizji rozwojowej bazującej na modelu zrównoważonym – zastępuje *Długookresową Strategię Rozwoju Kraju. Polska 2030. Trzecia Fala Nowoczesności*¹⁰⁾;
- **Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku** (dalej: *SZRT*)¹¹⁾;
- **Rządowym Programie Dostępność Plus**, w ramach którego odbywa się monitorowanie zadań związanych z realizacją TSI PRM¹²⁾;
- **Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030**¹³⁾;
- **Strategii na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu Europa 2020**¹⁴⁾;
- **Europejski Zielony Ład**¹⁵⁾;
- **Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości**¹⁶⁾;
- **Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.**¹⁷⁾;
- **KPO**.

SOR jest długookresową strategią rozwoju, określającą podstawowe uwarunkowania, cele i kierunki rozwoju kraju w wymiarze społecznym, gospodarczym, regionalnym i przestrzennym, a jednocześnie wskazuje cele i narzędzia wdrożeniowe dla perspektywy długo i średniookresowej.

Głównym celem *SOR* jest tworzenie warunków dla wzrostu dochodów mieszkańców Polski przy jednoczesnym wzroście spójności w wymiarze społecznym, ekonomicznym, środowiskowym i terytorialnym.

Transport jest jednym z obszarów mających wpływ na osiągnięcie celów *SOR* przez zwiększenie dostępności oraz poprawę warunków realizacji usług związanych z przewozami pasażerów i towarów. Priorytetem *SOR* określonym dla transportu jest stworzenie zintegrowanej, wzajemnie powiązanej sieci transportowej przy ograniczaniu oddziaływania na środowisko, w tym emisji spalin. Stąd szczególne znaczenie zostało przyznane działaniom na rzecz wzrostu przewozów kolejowych.

¹⁰⁾ Uchwała Nr 16 Rady Ministrów z dnia 5 lutego 2013 r. w sprawie przyjęcia Długookresowej Strategii Rozwoju Kraju. Polska 2030. Trzecia Fala Nowoczesności (M.P. poz. 121), która utraciła moc na podstawie art. 33 pkt 2 ustawy z dnia 15 lipca 2020 r. o zmianie ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1378).

¹¹⁾ <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/projekt-strategii-zrownowazonego-rozwoju-transportu-do-2030-roku2>

¹²⁾ Techniczna Specyfikacja Interoperacyjności odnosząca się do dostępności systemu kolei Unii Europejskiej dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się, zamieszczona 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 się (Dz. Urz. UE L 356 z 12.12.2014, str. 110, z późn. zm.), ma na celu dostosowanie infrastruktury kolejowej i taboru kolejowego do obsługi osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się.

¹³⁾ <https://www.gov.pl/web/fundusze-regiony/krajowa-strategia-rozwoju-regionalnego>

¹⁴⁾ <https://eur-lex.europa.eu/PL/legal-content/summary/europe-2020-the-european-union-strategy-for-growth-and-employment.html>

¹⁵⁾ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_19_6691

¹⁶⁾ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/mobility-strategy_en

¹⁷⁾ <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/kierunki-rozwoju-transportu-intermodalnego>

Wśród działań do 2020 roku, w zakresie dotyczącym transportu, *SOR*¹⁸⁾ przewidziano m.in.:

- stworzenie przewoźnikom kolejowym możliwości przygotowania atrakcyjnej oferty kolejowych przewozów towarowych zwiększających udział transportu kolejowego w tym segmencie usług (przez poprawę parametrów kolejowej infrastruktury liniowej, punktowej oraz wyposażenia wykorzystywanego w przewozach towarowych), uwzględniającej wymogi kosztowe utrzymania nowoczesnego parku taborowego i infrastruktury kolejowej;
- przygotowanie długofalowej i kompleksowej polityki rozwoju transportu, zawierającej plan zintegrowanego oraz zgodnego z wymogami ochrony środowiska rozwoju wszystkich gałęzi transportu;
- wdrożenie nowego systemu planowania rozwoju infrastruktury transportowej – uwzględnienie potrzeb poszczególnych rodzajów transportu (drogowy, kolejowy, wodny śródlądowy, morski, lotniczy) oraz zmieniających się wzorców mobilności społecznej i potrzeb gospodarczych w tym obszarze;
- promocja wzorców zrównoważonej mobilności w polskim społeczeństwie, w tym wykorzystywania transportu publicznego (zwłaszcza transportu kolejowego);
- poprawa parametrów technicznych infrastruktury liniowej transportu drogowego i kolejowego, a także modernizacja dworców i przystanków kolejowych do jednolitych standardów – przystosowanie sieci transportowej do zwiększenia jakości usług transportu publicznego, a także potrzeb osób o ograniczonej mobilności (wiek, niepełnosprawność);
- promocja transportu intermodalnego oraz kombinowanego, jako alternatyw względem transportu lądowego – wykorzystanie potencjału zarówno podmiotów publicznych, jak również przedsiębiorstw oraz partnerów społeczno-gospodarczych.

Działania przewidziane w *SOR* w dalszej perspektywie, tj. do 2030 roku¹⁹⁾ to m.in.:

- powiązanie Polski z korytarzami sieci bazowej TEN-T: Bałtyk – Adriatyk oraz Morze Północne – Bałtyk. Podejmowane inwestycje dotyczyć będą wszystkich rodzajów transportu (drogowy, kolejowy, wodny śródlądowy, morski, lotniczy);
- rozwój infrastruktury transportowej o charakterze regionalnym i lokalnym (zwłaszcza w obszarze transportu drogowego i kolejowego oraz w ograniczonym zakresie wodnego śródlądowego), włączającego obszary o słabej dostępności (m.in. obszary wiejskie, przygraniczne i peryferyjne) w procesy gospodarcze i rozwojowe;
- powiązanie lokalnych i regionalnych ośrodków gospodarczych z aglomeracjami, głównymi miastami oraz ich obszarem funkcjonalnym z wykorzystaniem transportu drogowego i kolejowego.

Rozwój infrastruktury wspierającej transport intermodalny, w szczególności przez:

- powiązanie portów morskich oraz portów wodnych śródlądowych z lądową siecią transportową (drogową i kolejową);
- dalszy rozwój potencjału polskich centrów logistycznych – wsparcie unowocześnienia oferowanych usług.

Dla sektora transportu kolejowego *SOR* definiuje następujące projekty strategiczne²⁰⁾:

Krajowy Program Kolejowy – zapewniający połączenie ośrodków wojewódzkich zmodernizowanymi liniami kolejowymi, co najmniej do średniej prędkości kursowania pociągów pasażerskich 100 km/h, oraz wdrażanie Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym

¹⁸⁾ Str. 237 *SOR*.

¹⁹⁾ str. 238 *SOR*.

²⁰⁾ Str. 315 *SOR*.

(ERTMS) na najważniejszych szlakach kolejowych.

Program zarządzania i przebudowy dworców kolejowych – zwiększenie liczby dworców kolejowych spełniających współczesne wymagania pasażerów korzystających z usług transportu kolejowego

w ramach różnego rodzaju segmentów przewozów pasażerskich.

Program wieloletni w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów – przyczyniający się do poprawy dostępności transportowej i spójności komunikacyjnej poszczególnych regionów kraju.

Unowocześnienie parku taboru kolejowego (pasażerskiego i towarowego) – poprawa warunków świadczenia usług związanych z przewozem towarów i pasażerów.

Powyższe daje nowy impuls w pracach nad programem wieloletnim w zakresie finansowania kosztów zadań zarządców infrastruktury, w tym utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej, a jednocześnie daje umocowanie w rządowych dokumentach strategicznych.

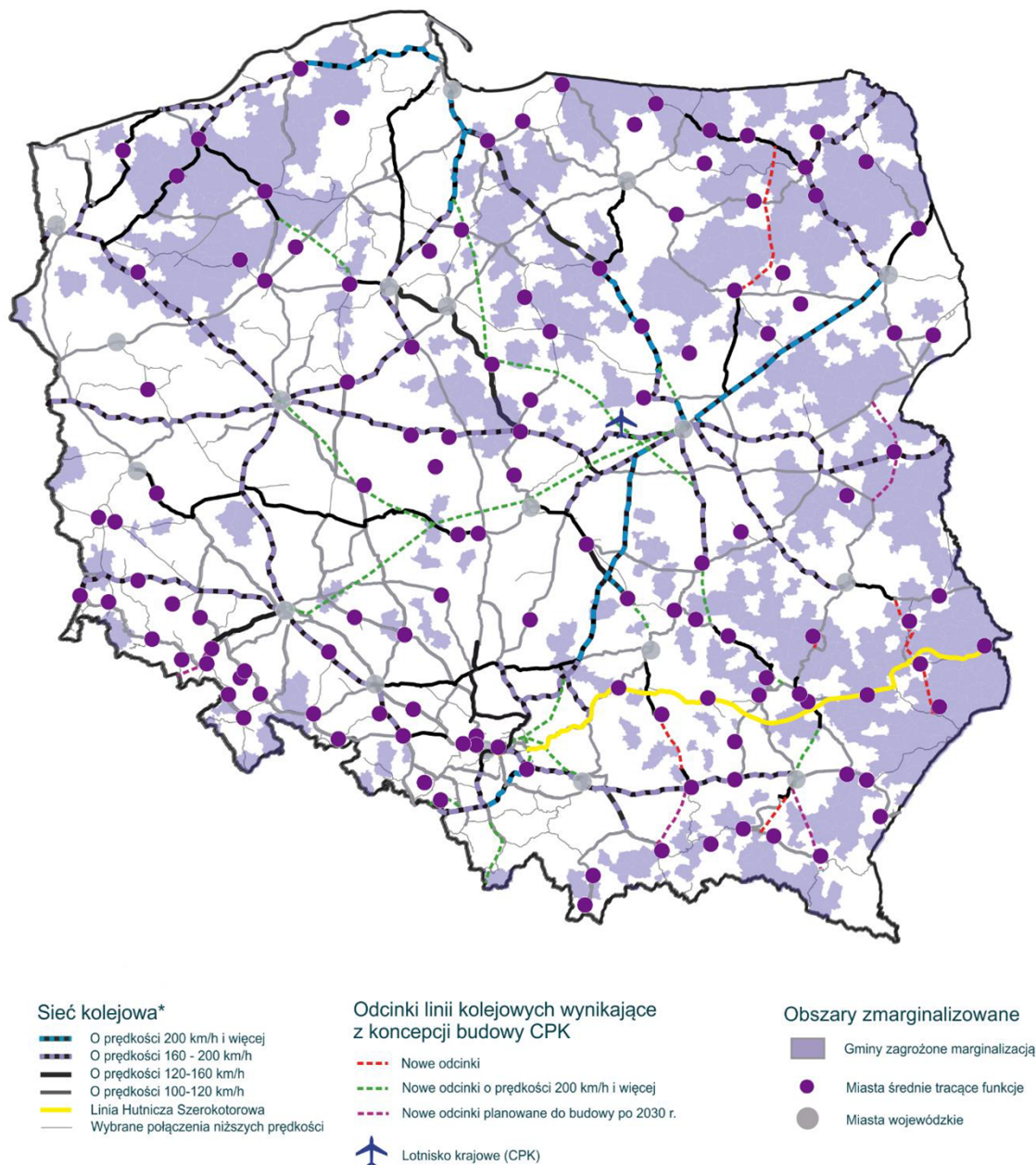
SZRT jest dokumentem, który wyznacza najważniejsze kierunki rozwoju transportu w Polsce i dotyczy wszystkich rodzajów transportu.

SZRT jako cel główny rozwoju sektora transportu wskazuje zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawę bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego, przez utworzenie spójnego, zrównoważonego innowacyjnego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym.

SZRT kładzie nacisk m.in. na:

- 1) kształtowanie zrównoważonego systemu opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej opartego o kontrakt wieloletni zarządcy infrastruktury, z poszanowaniem zasady równego dostępu do sieci kolejowej dla wszystkich uczestników rynku przewozów;
- 2) zapewnienie warunków organizacyjnych i finansowych dla utrzymania lokalnej infrastruktury transportu szynowego, w tym ułatwienia przejmowania lokalnych linii kolejowych przez samorządy lub innych lokalnych zarządców w celu reaktywacji funkcji transportowych.

Mapa 2. Wybrane elementy sieci kolejowej w roku 2030 na tle obszarów zagrożonych trwałą marginalizacją.²¹⁾



*Przewidywane prędkości w roku 2030, uwzględniające inwestycje do roku 2023 oraz zakresy planowanych obecnie prac przygotowawczych do perspektywy 2021-2027. Mapa obejmuje odcinki linii kolejowych uwzględnionych w uchwale nr 173/2017 Rady Ministrów z dnia 7 listopada 2017 r. w sprawie przyjęcia Koncepcji przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność - Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej

Źródło: Opracowanie Ministerstwo Infrastruktury, Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu, 2018 r.

Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu Europa 2020, przyjęta przez Komisję Europejską w dniu 3 marca 2010 r., obejmuje trzy wzajemnie ze sobą powiązane priorytety mające na celu wyjście silniejszej Unii Europejskiej z kryzysu, powstanie zrównoważonej gospodarki UE – sprzyjającej włączeniu społecznemu, osiągnięcie wysokich wskaźników zatrudnienia i wydajności oraz większą spójność społeczną, tj.:

- rozwój inteligentny: rozwój gospodarki opartej na wiedzy i innowacji;
- rozwój zrównoważony: wspieranie gospodarki efektywniej korzystającej z zasobów, bardziej przyjaznej środowisku i bardziej konkurencyjnej;

²¹⁾ Str. 59 SZRT, rysunek 19.

- rozwój sprzyjający włączeniu społecznemu: wspieranie gospodarki o wysokim poziomie zatrudnienia, zapewniającej spójność społeczną i terytorialną.

W ramach ww. strategii przedstawiono siedem tzw. inicjatyw przewodnich UE. Do ważnych z punktu widzenia transportu należy zaliczyć projekt „*Europa efektywnie korzystająca z zasobów*” – nakierowany na zmiany, dzięki którym wzrost gospodarczy nie będzie odbywał się kosztem zasobów naturalnych i projekt „*Polityka przemysłowa w erze globalizacji*” – formułujący zalecenie dotyczące zapewnienia, aby sieci transportowe i logistyczne umożliwiały sektorowi przemysłowemu w UE skuteczny dostęp zarówno do jednolitego rynku, jak i rynków międzynarodowych.

Ponadto ww. strategia zachęca do koncentracji wydatków publicznych na przedsięwzięciach zwiększających potencjał wzrostu, takich jak połączenia transportowe.

Europejski Zielony Ład

Komisja Europejska przyjęła pakiet wniosków ustawodawczych mających dostosować unijną politykę klimatyczną, energetyczną, transportową i podatkową na potrzeby realizacji celu, jakim jest ograniczenie emisji gazów cieplarnianych netto do 2030 r. o co najmniej 55% w porównaniu z poziomem z 1990 r. Pakiet rozwiązań został określony jako „Europejski Zielony Ład”. Rozwój transportu kolejowego, stanowiącego bardziej ekologiczną alternatywę dla transportu drogowego i lotniczego może być postrzegany jako jeden potencjalnych środków realizacji przedstawianych przez Komisję Europejską celów.

Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości, jest przedstawionym przez Komisję Europejską w grudniu 2020 r. planem działania składającym się z 82 inicjatyw w 10 kluczowych obszarach działania, zaplanowanych na 4 lata. Strategia ma stanowić podstawę transformacji ekologicznej i cyfrowej oraz pozwolić na zwiększenie odporności unijnego systemu transportu na przyszłe kryzysy.

Przyjęte w Programie cele są spójne z celami wskazanymi wyżej dokumentów strategicznych. Poruszają one zagadnienia dotyczące m.in. stworzenia warunków dla sprawnego funkcjonowania rynków transportowych, skupiając się na potrzebach ich uczestników, jak i użytkowników.

W zakresie rozwoju transportu intermodalnego z wykorzystaniem kolei, uchwałą nr 177/2022 Rady Ministrów z dnia 26 sierpnia 2022 r. został przyjęty dokument p.n. „**Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.**”.

Głównym celem projektu jest stworzenie optymalnych warunków dla integracji międzygałęziowej w polskim systemie transportowym i zwiększenie wykorzystania transportu kolejowego w przewozach intermodalnych.

W dokumencie wskazano również cele szczegółowe których realizacja ma przyczynić się do realizacji celu głównego, są to:

- 1) powstanie kompleksowych projektów wykorzystania transportu intermodalnego w łańcuchach dostaw:
 - wsparcie rozwoju infrastruktury punktowej;
 - wsparcie rozwoju infrastruktury liniowej;
 - wsparcie rozwoju bocznic kolejowych;
 - wsparcie zakupu nowoczesnych środków transportu;
- 2) poprawa konkurencyjności transportu intermodalnego:
 - instrumenty wspierające zrównoważenie transportu drogowego i kolejowego w transporcie ładunków;
 - poprawa systemu organizacji oraz zarządzania transportem intermodalnym;
- 3) cyfryzacja transportu intermodalnego:
 - szersze wykorzystanie nowoczesnych technologii w transporcie intermodalnym;
 - wsparcie projektów badawczo-rozwojowych na rzecz rozwoju transportu intermodalnego.

W dokumencie wskazano również projekty flagowe, których zadaniem jest koncentracja zadań inwestycyjnych oraz organizacyjnych wspierających rozwój transportu intermodalnego.

Poprawie konkurencyjności i rozwoju transportu intermodalnego służy dotychczas stosowana przez PKP PLK tzw. ulga intermodalna. Na ukończeniu są analizy, dotyczące weryfikacji skuteczności tego instrumentu wsparcia rozwoju transportu intermodalnego, które wskazują na możliwość uruchomienia dodatkowego systemu preferencji cenowych i systemu zachęt transportu intermodalnego dla określonych tras i rozkładów jazdy szybkich pociągów intermodalnych z uwagi na dużą elastyczność popytową tego rodzaju transportu w stosunku do małej elastyczności popytu pozostałych rodzajów transportu towarowego. Wyniki prowadzonych ww. analiz mogą stanowić w przyszłości istotny element modyfikacji tej ulgi.

PROJEKT FLAGOWY NR 1 „EKSPORT – IMPORT”

Celem projektu jest rozwój przewozów intermodalnych w kolejowych korytarzach transportowych RFC5, RFC8 i RFC11, wspierających potencjał polskiej gospodarki, poprzez stworzenie dogodnych połączeń intermodalnych w obsłudze kluczowych kierunków eksportowo-importowych, poprawa konkurencyjności polskich portów morskich oraz wzrost przewozów intermodalnych w układzie południkowym, w tym wykorzystanie potencjału transportu kolejowego do obsługi towarowej Czech i Słowacji i pełnego wykorzystania potencjału korytarza Bałtyk – Adriatyk.

PROJEKT FLAGOWY NR 2 „WĄSKIE GARDŁA”

Celem projektu jest eliminacja wąskich gardeł na sieci kolejowej umożliwiająca rozwój przewozów intermodalnych z pełnym wykorzystaniem potencjału infrastruktury kolejowej, w tym zapewniająca skrócenie czasu przejazdu, wydłużenie obsługiwanych składów wagonowych, jak również zwiększenie potencjału tranzytowego w układzie południkowym. Celem projektu jest dostosowanie największych węzłów kolejowych do parametrów zapewniających konkurencyjność przewozów.

PROJEKT FLAGOWY NR 3 „TRANZYT”

Celem projektu jest zwiększenie roli transportu intermodalnego w obsłudze przewozów tranzytowych zarówno w układzie równoleżnikowym, w tym przeniesienie części tranzytu z dróg na kolej, jak i w kierunku wschód – południe, czy północ-południe. Celem tego działania powinno być również zwiększenie wpływów z ceł z towarów, dla których odprawa celna obecnie odbywa się poza terytorium RP.

PROJEKT FLAGOWY NR 4 „POLSKA WSCHODNIA”

Celem projektu jest wykorzystanie potencjału wschodniej granicy jako bramy do Unii Europejskiej poprzez zwiększenie potencjału przeładunkowego dla towarów wjeżdżających na teren UE ze wschodu, w tym z Chin. Celem projektu jest również zwiększenie obsługi ładunków docierających na teren Polski za pośrednictwem linii szerokotorowych. Pożądanym efektem projektu jest również wzrost masy towarów odprawianych na terenie Polski.

W uzupełnieniu zawartych w ww. dokumencie powyższych treści należy mieć na uwadze uwzględnienie ryzyka zamknięcia lub radykalnego zmniejszenia przepływu ładunków kontenerowych z Azji z powodu zewnętrznych wstrząsów geopolitycznych.

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

W KPO zostały wskazane następujące komponenty, tzw. filary wsparcia:

- odporność i konkurencyjność gospodarki,
- transformacja cyfrowa,
- efektywność, jakość i dostępność systemu ochrony zdrowia,
- zielona energia i zmniejszenie energochłonności,
- zielona, inteligentna mobilność.

Przedsięwzięcia PKP PLK, przewidziane do KPO²² będą realizowane w ramach celu szczegółowego E.2. Zwiększenie dostępności transportowej, bezpieczeństwa i cyfrowych rozwiązań, reformy E2.1. Zwiększenie konkurencyjności sektora kolejowego, której celem jest zwiększenie roli sektora kolejowego w systemie transportowym – inwestycja E2.1.1. Linie kolejowe.

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

W ramach prac rozwojowych, dotyczących kształtowania listy inwestycji przewidzianych do finansowania w ramach KPO zdefiniowano także listę tzw. wąskich gardeł na sieci kolejowej i wyselekcjonowano odpowiednią listę przedsięwzięć.

²²⁾ W ramach KPO przewidziane są środki dla DSDiK w kwocie 100 mln zł na rewitalizację linii kolejowej nr 308 na odcinku Kowary – Piszczowice oraz linii kolejowej nr 345 na odcinku Piszczowice – Kamienna Góra oraz środki w wysokości 60 mln zł dla PKP SKM w Trójmieście na modernizację linii kolejowej nr 250.

III. Przedmiot Programu oraz opis infrastruktury kolejowej

Przedmiot Programu

Przedmiotem *Programu* jest:

- zdefiniowanie celów i priorytetów interwencji finansowej państwa w zakresie zadań zarządców infrastruktury;
- określenie ram finansowych i prawnych zawarcia na okres obowiązywania *Programu* umów;
- określenie wysokości środków na poszczególne lata i na cały okres obowiązywania *Programu*, jakie minister właściwy do spraw transportu może w ramach *Programu* przeznaczyć na pokrycie kosztów:
 - a) utrzymania, remontów i ochrony infrastruktury kolejowej, w tym na pokrycie zaległości utrzymaniowych;
 - b) działalności zarządcy infrastruktury, która nie może być sfinansowana z opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej;
- ustalenie sposobu kategoryzowania odcinków linii kolejowych zarządzanych aktualnie przez PKP PLK ze względu na niezbędny poziom utrzymania;
- wskazanie sposobów oceny efektywności wydatkowania środków publicznych na zadania finansowane w ramach *Programu*;
- ustalenie zasad nadzoru, ewaluacji oraz sprawozdawczości z wykonania *Programu*.

Opis infrastruktury kolejowej

Szczegółowa diagnoza sytuacji w transporcie kolejowym została przeprowadzona w ramach SZRT. Stan infrastruktury kolejowej został przedstawiony z określeniem celów i priorytetów w obszarze utrzymania tej infrastruktury. Ich osiągnięcie zostanie zapewnione przez realizację działań ujętych w *Programie*.

Stan infrastruktury kolejowej został scharakteryzowany na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego oraz informacji największego zarządcy infrastruktury – PKP PLK (który zarządza ponad 96%²³⁾ długości całej eksploatowanej sieci kolejowej w Polsce). Opisano również infrastrukturę kolejową zarządzaną przez innych zarządców, która zgodnie z obowiązującymi przepisami, objęta jest obowiązkiem udostępniania i określonego sposobu kalkulacji i pobierania opłat za korzystanie z niej.

W zawartej w SZRT diagnozie stanu infrastruktury kolejowej wskazuje się na:

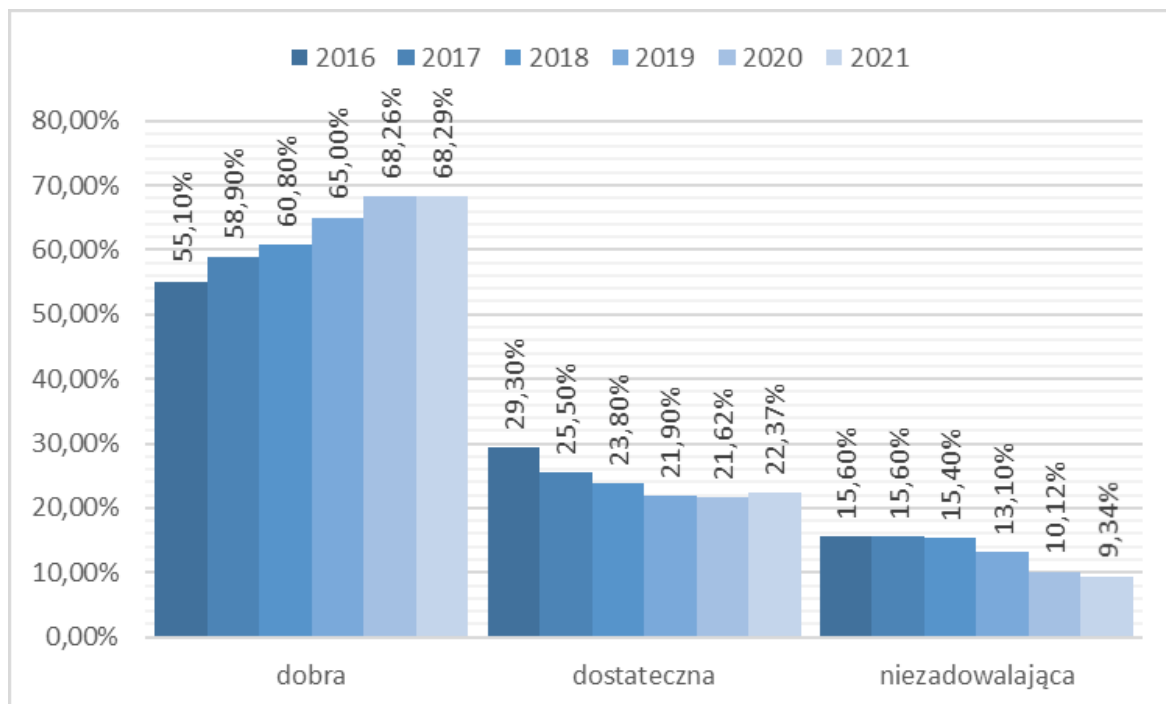
- niedostateczny stan techniczny linii kolejowych;
- niedostateczny stan techniczny i wyposażenie sieci kolejowej w nowoczesne urządzenia sterowania ruchem kolejowym;
- wysoki odsetek torów ułożonych na podkładach drewnianych o przekroczonym okresie eksploatacji;
- niedostosowanie układów torowych na stacjach do obecnych potrzeb przewoźników kolejowych;

²³⁾ Por.: *Sprawozdanie ze stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego*, Warszawa 2021.

- perony niezapewniające komfortu podróżnym przy wsiadaniu i wysiadaniu;
- brak wyposażenia linii kolejowych w systemy bezpiecznej kontroli jazdy pociągów, kursujących z prędkością powyżej 160 km/h;
- niedostateczną liczbę przejazdów i przejść w poziomie szyn wyposażonych w aktywne zabezpieczenia.

Infrastruktura kolejowa PKP PLK

Wykres 2. Ocena stanu technicznego infrastruktury kolejowej²⁴⁾ zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w latach 2016–2021.²⁵⁾



W wyniku prowadzonych w 2021 r. robót utrzymaniowo naprawczych oraz zadań inwestycyjnych, długość torów kolejowych z dobrą oceną stanu technicznego (według stanu na 31 grudnia 2021 r.) stanowiła 68,29% całkowitej długości torów eksploatacyjnych – wzrost o 0,03% w porównaniu ze stanem na 31 grudnia 2020 r.

Efektem poprawy stanu technicznego torów było podwyższenie w Rozkładzie Jazdy Pociągów (RJP) 2020/21 maksymalnej prędkości rozkładowej dla pociągów pasażerskich na odcinkach torów o długości 1 680 km torów.

Od kilku lat wzrasta długość torów z obowiązującą maksymalną prędkością rozkładową $V_{max} \geq 120$ km/h wynosiła: na koniec 2020 r. – 11 131 km, na koniec 2019 r. – 10 605 km, na koniec 2018 r. – 10 278 km, a na koniec 2017 r. – 10 244 km.

Powyższy 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

²⁴⁾ Tylko w zakresie stanu torów.

²⁵⁾ Raport Roczny PKP PLK za 2021 zamieszczony na stronie internetowej tego zarządcy infrastruktury.

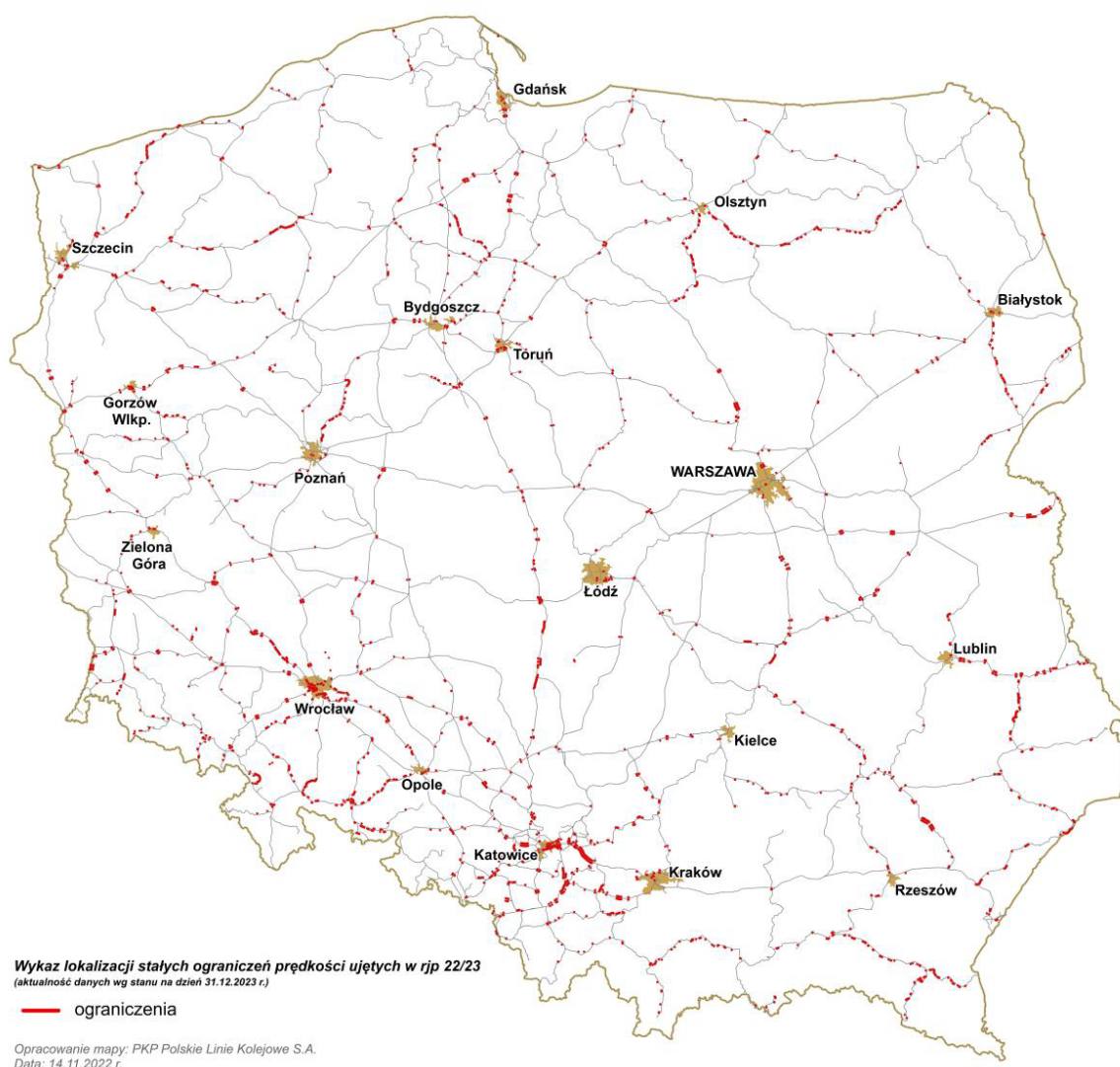
maksymalnych parametrów eksploatacyjnych, oprócz robót konserwacyjnych, jest wymagane wykonanie napraw bieżących polegających na wymianie uszkodzonych elementów torów;

3. **ocena niezadowolająca** – 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.

Do najpoważniejszych uszkodzeń drogi kolejowej, których typowe przyczyny obejmują wysoki stopień wyeksploatowania i niewystarczające działania utrzymaniowo-remontowe, należą usterki w działaniu rozjazdów, pęknięte szyny i nagłe awarie toru. Stanowią one istotne zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego i powodują ograniczenia prędkości.

Skalę występujących obecnie stałych ograniczeń prędkości na sieci kolejowej zarządzanej przez PKP PLK pokazano na mapie 3. Utrudnienia koncentrują się na odcinkach szczególnie ważnych gospodarczo. Przyczyny utrudnień leżą zarówno po stronie skali i jakości działań utrzymaniowo-remontowych, jak również po stronie skali i jakości działań inwestycyjnych.

Mapa 3. Stałe ograniczenia prędkości na sieci kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wprowadzone do Rozkładu Jazdy Pociągów – stan na rozkład 2022/2023 r.



W kontekście oceny jakościowej infrastruktury kolejowej, na podstawie analiz, prowadzonych przez PKP PLK, można stwierdzić, że przewoźnicy kolejowi, zarówno pasażerscy, jak i towarowi, oczekują od zarządcy infrastruktury przede wszystkim likwidacji wąskich gardeł utrudniających korzystanie z sieci kolejowej – odpowiednio do specyfiki i zakresu prowadzonej przez siebie działalności, a także zapewnienia bezpieczeństwa dla własnego personelu i taboru kolejowego. Pojęcie to należy

rozumieć szeroko, przede wszystkim zaś w ogólnym oczekiwaniu ze strony przewoźników kolejowych i społeczeństwa odnoszącym się do skrócenia czasu przejazdu, co na gruncie praktycznym oznaczać będzie poprawę przepustowości, jako jednego z głównych warunków wykorzystania efektów inwestycji czy parametrów technicznych torów szlakowych, głównych zasadniczych i bocznych na stacjach. Takie wnioski wynikają zarówno z postulatów zgłaszanych na posiedzeniach Rady Przewoźników, badań Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych oraz badań ankietowych, przeprowadzanych przez PKP PLK m.in. w 2022 r.

Uwagi przewoźników kolejowych, odnoszące się do stanu technicznego infrastruktury kolejowej koncentrują się głównie na liniowej infrastrukturze branży drogowej (nawierzchnia, obiekty inżynierskie), infrastrukturze służącej bezpośredniej obsłudze klientów przewoźników kolejowych (infrastruktura pasażerska i punkty ładunkowe) oraz na kwestiach mających negatywny wpływ na użytkowanie infrastruktury (nieczynne posterunki ruchu, tory główne dodatkowe, tory boczne wyłączone z eksploatacji). W szczególności wskazywane są:

- ograniczenia prędkości spowodowane złym stanem nawierzchni i obiektów inżynierskich;
- ograniczenia prędkości wynikające z niezachowania wymaganych parametrów przejazdów kolejowo-drogowych (przekroczony iloczyn ruchu lub brak wymaganej widoczności);
- ograniczenia dopuszczalnych nacisków osiowych na szynę – problem dotyczy głównie przewoźników towarowych – skutkujący koniecznością zamawiania tras objazdowych lub ograniczania ładowności pociągu;
- ograniczenia prędkości poniżej 20 km/h, zwiększające ryzyko rozerwania składu przy dużej masie pociągu;
- niespełniający oczekiwań stan techniczny infrastruktury pasażerskiej;
- nieodpowiedni stan techniczny końcowych odcinków linii kolejowych prowadzących do zakładów przemysłowych (kopalnie węgla, kruszyw lub inne zakłady produkcyjne);
- niezadowalający stan techniczny infrastruktury punktów ładunkowych (tory, rampy, place) oraz wyłączenie ich z eksploatacji wskutek degradacji technicznej;
- zamykanie lub likwidację torów stacyjnych oraz skracanie ich długości użytecznej z powodu złego stanu technicznego;
- potrzeba uruchomienia zamkniętych lub czynnych okresowo posterunków ruchu;
- konieczność należytego utrzymania torów stacyjnych i międzytorzy w celu zapewnienia bezpieczeństwa pracownikom przewoźnika kolejowego.

Mimo podejmowanych przedsięwzięć inwestycyjnych, stan techniczny i parametry eksploatacyjne udostępnianej infrastruktury kolejowej odbiegają od wymaganych *Technicznymi Specyfikacjami Interoperacyjności*, jak również oczekiwań przewoźników kolejowych, pasażerów oraz nadawców i odbiorców przewożonych towarów.

Zamierzeniem polityki rządu w odniesieniu do transportu kolejowego jest konsekwentne dążenie do zmiany tego stanu rzeczy. Należy mieć przy tym świadomość, że zapewnienie utrzymania infrastruktury kolejowej w stanie „dobrym” wymaga zwiększonych środków finansowych przeznaczanych na roboty utrzymaniowo-remontowe. Brak wystarczającego dofinansowania tej działalności skutkować będzie m.in.:

- niezapewnieniem wymaganych standardów dla linii kolejowych zmodernizowanych przy współfinansowaniu ze środków UE i ryzykiem zwrotu części wydatkowanych wcześniej na inwestycje środków unijnych (trwałość inwestycji);
- szybszą degradacją linii kolejowych, które nie były objęte procesem inwestycyjnym, co w dalszej perspektywie spowoduje szybsze zmniejszanie eksploatowanej wielkości sieci kolejowej;

- niższymi od zakładanych dopuszczalnymi prędkościami jazdy pociągów, a w konsekwencji zmniejszeniem wielkości pracy eksploatacyjnej i przewozowej.

Infrastruktura kolejowa innych zarządców infrastruktury

Infrastruktura kolejowa zarządzana przez inne niż PKP PLK podmioty, uprawnione do otrzymania dofinansowania w ramach *Programu*, które objęte są obowiązkiem jej udostępniania, kalkulacji i pobierania opłat za korzystanie z niej, zgodnie z przepisami prawa powszechnie obowiązującego, to infrastruktura następujących zarządców:

- PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. (dalej: SKM w Trójmieście);
- Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu (dalej: DSDiK);
- „Euroterminal Sławków” Sp. z o.o.; (dalej: Euroterminal Sławków);
- CARGOTOR Sp. z o.o.²⁶⁾ (dalej: CARGOTOR – podmiot na etapie procedowania Programu poinformował o rezygnacji z ubiegania się o finansowanie w ramach Programu).

SKM w Trójmieście zarządza linią kolejową nr 250 Gdańsk Główny – Rumia o długości 32,7 km. Jest to linia normalnotorowa, dwutorowa, zelektryfikowana, zaliczana do kategorii linii pierwszorzędnych²⁷⁾. Głównym celem usług świadczonych w ramach tej infrastruktury kolejowej jest zaspokojenie potrzeb transportowych między Gdańskiem, Gdynią i Rumią. Jest ona wykorzystywana przez ponad 200 pociągów dziennie. Na każdym końcu ww. linia kolejowa łączy się z sąsiadującą infrastrukturą kolejową zarządzaną przez PKP PLK.

Infrastruktura kolejowa, zarządzana przez DSDiK, objęta pierwotnie dotychczasowym Programem Utrzymaniowym, to linia nr 311 na odcinku Szklarska Poręba Górna – Jakuszyce – Granica Państwa, o długości 13,3 km, zaliczaną do kategorii linii znaczenia miejscowego. Linia kolejowa nr 311 łączy się z sąsiednimi liniami na obu końcach i wchodzi w skład transgranicznej linii kolejowej (łączącej Polskę i Czechy), na której obecnie odbywa się również ruch regionalnych pociągów pasażerskich.

W odniesieniu do linii kolejowej nr 311, analogicznie jak w przypadku SKM w Trójmieście, zarządca jest obowiązany do udostępniania infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za jej użytkowanie w sposób zgodny z *dyrektywą 2012/34/UE*, natomiast nie ma obowiązku sporządzania planu biznesowego.

W kwestii linii kolejowych, przekazanych przez PKP PLK samorządowi województwa dolnośląskiego i objętych aktualnym *Programem*, pod zarządem DSDiK wg stanu na dzień 30.12.2022 r. znajdują się również następujące linie kolejowe²⁸⁾, w zakresie których zarządca infrastruktury również jest obowiązany do udostępniania infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za jej użytkowanie w sposób zgodny z *dyrektywą 2012/34/UE*:

- Linia kolejowa nr 302 Strzegom – Marciszów na odcinku o długości 28,205 km;
- Linia kolejowa nr 303 Duninów – Chocianów na odcinku o długości 3,090 km;
- Linia kolejowa nr 308 Szarocin - Jelenia Góra na odcinkach o łącznej długości 24,815 km;
- Linia kolejowa nr 317 Gryfów Śląski – Mirsk na odcinku o długości 7,945 km;
- Linia kolejowa nr 336 Mirsk – Świeradów-Zdrój na odcinku o długości 7,542 km;
- Linia kolejowa nr 340 Mysłakowice - Karpacz na odcinkach o łącznej długości 7,123 km;

²⁶⁾ CARGOTOR Sp. z o.o. tymczasowo zrezygnował z ubiegania się o dofinansowanie w ramach Programu, mimo odnotowywania deficytu, jednocześnie wskazując, że pozyskanie dofinansowania dodatkowego na rozwój infrastruktury, przy sprzyjającej sytuacji geopolitycznej i makroekonomicznej, może w przyszłości skłonić spółkę do wnioskowania o dofinansowanie deficytu zarządcy ze środków Programu.

²⁷⁾ Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. poz. 987, z późn. zm.).

²⁸⁾ Linie zostały wyłączone z zarządzania PKP PLK w celu ich przekazania samorządowi województwa dolnośląskiego przez PKP S.A.

- Linia kolejowa nr 345 Kamienna Góra - Pisarzowice na odcinku o długości 1,260 km;
- Linia kolejowa nr 372 Bojanowo – Góra Śląska na odcinku o długości 14,705 km.

Pod zarządem DSDiK znajdują się również odcinki linii kolejowych (linie kolejowe), które nie są objęte *Programem*.

Mapa 4. Aktualna lista i mapa wszystkich linii kolejowych, zarządzanych przez DSDiK²⁹⁾



Euroterminal Sławków jest zarządcą infrastruktury kolejowej i terminalu przeładunkowego znajdującego się na obszarze Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego. Infrastruktura ta zapewnia dostęp do terminalu przeładunkowego w punkcie łączącym linie normalnotorowe z linią szerokotorową LHS. Linia kolejowa nr 665 Sosnowiec Maczki – Euroterminal Sławków o długości 5,5 km (linia drugorzędna), posiada połączenie z linią kolejową zarządzaną przez PKP PLK.

CARGOTOR udostępnia przewoźnikom kolejowym infrastrukturę kolejową w obrębie rejonu przeładunkowego Małaszewicze. Spółka ta zarządza czterema normalnotorowymi liniami kolejowymi (nr: 865, 866, 867 oraz 906), których łączna długość wynosi 11,5 km. Stanowią one część infrastruktury kolejowej w regionie granicznym Małaszewicze/Terespol, zapewniającej dostęp do terminali przeładunkowych w ważnym punkcie łączącym linie normalnotorowe i szerokotorowe na granicy Polski z Białorusią. Część infrastruktury kolejowej zarządcy łączy się bezpośrednio z siecią kolejową zarządzaną przez PKP PLK.

W decyzji wykonawczej Komisji Europejskiej z dnia 6 lipca 2016 r. w sprawie strategicznego znaczenia infrastruktury kolejowej, linie kolejowe zarządzane przez Euroterminal Sławków i CARGOTOR zostały uznane za infrastrukturę kolejową, mającą strategiczne znaczenie dla funkcjonowania rynku kolejowego, ze względu na fakt, że infrastruktura obu zarządców stanowi punkt łączący linie normalnotorowe i szerokotorowe. Ponadto infrastruktura kolejowa tych zarządców jest usytuowana wzdłuż kolejowego korytarza towarowego nr 8 Morze Północne – Morze Bałtyckie, określonego w załączniku do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady

29) Aktualna lista i mapa zarządzanych przez DSDiK linii znajduje się także pod linkiem - <https://dsdik.wroc.pl/koleje/zarzadca.html>

(UE) nr 913/2010 z dnia 22 września 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy (Dz. Urz. UE L 276 z 20.10.2010, str. 22, z późn. zm.).

Tabela 1. Wykaz infrastruktury kolejowej innych niż PKP PLK zarządców infrastruktury, którzy są obowiązani do stosowania przepisów, dotyczących stawek opłat zgodnie z dyrektywą 2012/34/UE. (wg stanu na dzień 30.12.2022 r.)

Zarządca infrastruktury	Linia kolejowa / odcinek linii kolejowej	Długość linii kolejowej / odcinka linii kolejowej [km]	Kategoria linii kolejowej	Maksymalna prędkość V_{max} [km/h]	Dopuszczalny nacisk osiowy Q_{max} [kN/oś]
SKM w Trójmieście	250 Gdańsk Główny – Rumia	32,7	pierwszorzędna (1)	70	221
DSDiK	311 Szklarska Poręba Górna – Jakuszyce – Granica Państwa	13,3	znaczenia miejscowego	50	180
	303 Duninów – Chocianów	3,1	znaczenia miejscowego	45	196
	372 Bojanowo – Góra Śląska	14,7	znaczenia miejscowego, nieczynna	45	196
	308 Szarocin – Jelenia Góra	24,8	znaczenia miejscowego, nieczynna	45	196
	317 Gryfów Śląski – Mirsk	7,9	znaczenia miejscowego, nieczynna	80	196
	336 Mirsk – Świeradów Zdrój	7,5	znaczenia miejscowego, nieczynna	30	168
	340 Mysłakowice – Karpacz	7,1	znaczenia miejscowego, nieczynna	45	196
	345 Kamienna Góra - Piszczowice	1,3	znaczenia miejscowego, nieczynna	80	196
Euroterminal Sławków	665 Sosnowiec Maczki – Euroterminal Sławków	5,5	drugorzędna (2)	30	221
CARGOTOR	865 Magdalenka – Małaszewicze Centralne (MsC)	3,1	znaczenia miejscowego	20	221
	866 Magdalenka – Małaszewicze Rozrządowa (MsR)	1,4	znaczenia miejscowego	10	221
	867 Małaszewicze Centralne (MsC) – Małaszewicze (MsE)	1,3	znaczenia miejscowego	10	221

	906 Chotyłów – Mętraki	5,7	znaczenia miejscowego	20	221
Łączna długość linii kolejowych / odcinków linii kolejowych zarządzanych przez zarządców infrastruktury o zasięgu regionalnym		129,4			

Źródło: Opracowanie Ministerstwa Infrastruktury na podstawie danych zarządców infrastruktury.

Program uwzględnia możliwość przekazania poszczególnych odcinków linii kolejowych (linii kolejowych) zarządzanych przez PKP PLK także innym podmiotom niż wskazani wyżej zarządcy infrastruktury, w celu wykonywania zadań zarządcy infrastruktury. W takim przypadku konkretne uregulowania dotyczące kosztów dofinansowania zadań zarządców infrastruktury zostaną określone w odpowiednich postanowieniach umów wieloletnich. Przekazanie określonego odcinka linii kolejowej (linii kolejowej) może prowadzić do zmiany poziomu określonych wskaźników (koszty działalności ponoszone na 1 km zarządzanej linii kolejowej), o których mowa w rozdziale IV oraz VII, jednak nie może prowadzić do pogorszenia parametrów użytkowych przekazanego odcinka linii kolejowej w stosunku do parametrów wynikających z kategoryzacji utrzymaniowej tego odcinka, określonej w *Programie*.

Informacja na temat długości linii kolejowych

Poniżej przedstawiona została informacja na temat długości linii kolejowych zarządzanych przez zarządców infrastruktury kolejowej (wg stanu na dzień 21.04.2023 r.) będących beneficjentami Programu oraz długości linii kolejowych objętych dofinansowaniem w ramach Programu:

- PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – ok. 20 603,879 km linii kolejowych zarządzanych, w tym 20 603,879 km linii kolejowych objętych dofinansowaniem w ramach Programu,
- DSDiK – 286,665 km linii kolejowych zarządzanych, w tym 96,676 km linii kolejowych objętych dofinansowaniem w ramach Programu,
- PKP SKM w Trójmieście sp. z o.o. – 32,652 km linii kolejowych zarządzanych, w tym 32,652 km linii kolejowych objętych dofinansowaniem w ramach Programu,
- Euroterminal Sławków – 42,479 km linii kolejowych zarządzanych (normalnotorowych i szerokotorowych), w tym 5,5 km linii kolejowych objętych dofinansowaniem w ramach Programu.

W zakresie kwot dofinansowania w ramach Programu informacja została umieszczona w rozdziale VIII.

IV. Założenia oraz cele Programu

Jakość infrastruktury kolejowej przekłada się bezpośrednio na prędkość pociągów pasażerskich i towarowych, która obecnie jest dużo niższa niż w większości krajów europejskich. Należy jednak podkreślić, że wzrost udziału linii kolejowych w stanie dobrym, jaki następuje od 2010 r. głównie dzięki inwestycjom, powinien być również wynikiem zwiększenia skali działań prowadzonych w zakresie utrzymania i remontów. Ten kierunek, w przeszłości zaniedbywany, ma kluczowe znaczenie z punktu widzenia systematycznego rozwoju infrastruktury kolejowej. Na potrzeby w tym zakresie zwracają uwagę przewoźnicy kolejowi, wskazując konkretne odcinki linii kolejowych

i inne obiekty infrastruktury kolejowej, których parametry są niezgodne z ich oczekiwaniami lub obniżają się, o czym wspomniano wcześniej.

Założenia

Zbudowanie podstaw do systemowego rozwiązania zapewniającego zarządcy infrastruktury możliwość planowania i finansowania działań utrzymaniowych i remontowych w określonej z góry perspektywie wieloletniej, jest jednym z głównych założeń *Programu*.

Stworzenie warunków umożliwiających systematyczne eliminowanie ograniczeń prędkości i zapobieganie ich powstawaniu dzięki wykonywaniu czynności utrzymaniowych oraz przeprowadzaniu remontów i dokonywaniu wymiany poszczególnych elementów infrastruktury kolejowej w sposób minimalizujący tempo degradacji i realnie odpowiadający potrzebom gospodarki i społeczeństwa, jest kolejnym założeniem *Programu*.

Zarówno prawo unijne, jak i krajowe, zakładają finansowanie infrastruktury kolejowej w obszarze inwestycyjnym oraz operacyjnym na podstawie programów i umów wieloletnich. Realizacja zadań o charakterze wieloletnim, przy jednoroczności budżetu, wymaga zastosowania narzędzi finansowych gwarantujących stabilność finansowania sektora.

Działania mające na celu poprawę jakości oferty kierowanej do organizatorów przewozów i przewoźników, od roku 2011 prowadzone są przez realizację inwestycji zgodnie z kompleksowymi programami inwestycyjnymi: *Wieloletnim Programem Inwestycji Kolejowych do roku 2015 z perspektywą do roku 2020*³⁰⁾ (dalej: *WPIK'2015*), a następnie *Krajowym Programem Kolejowym do 2023 roku*³¹⁾ i jego kontynuacją (dalej: *KPK'2023 i jego kontynuacja*), obejmującym wszystkie inwestycje PKP PLK realizowane z wykorzystaniem środków finansowych, których dysponentem jest minister właściwy do spraw transportu.

Zadania obejmujące finansowanie inwestycji realizowanych przez PKP PLK w ramach *KPK'2023* i jego kontynuacji, jak również finansowanie – w zakresie i na zasadach określonych w *Programie* – zadań zarządców infrastruktury, w tym utrzymania i remontów, wykonywane są komplementarnie.

Komplementarne podejście do finansowania działalności inwestycyjnej PKP PLK oraz innej działalności związanej z zadaniami zarządców infrastruktury zapewni:

- stabilność finansowania;
- zoptymalizowanie oferty dla uczestników rynku kolejowego w perspektywie średniookresowej oraz zwiększenie konkurencyjności sektora kolejowego;
- stabilizację warunków rozwoju przewozów pasażerskich i towarowych realizowanych przez przewoźników kolejowych;
- zawarcie umów o charakterze wieloletnim z wykonawcami i dostawcami, co da gwarancję dostosowania potencjału rynku do jego potrzeb oraz stworzy dla tego rynku szansę stabilnego rozwoju;
- zwiększenie efektywności wydatkowania środków na utrzymanie i inwestycje;
- optymalizację kosztów działalności w efekcie umów wieloletnich dotyczących dofinansowania ze środków publicznych zadań zarządców infrastruktury, w tym utrzymania i remontów oraz ochrony, zawartych przez ministra właściwego do spraw transportu z zarządcami infrastruktury, które określą odpowiednie mechanizmy motywacyjne, skutkujące zwiększeniem jakości i wydajności;

³⁰⁾ 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*.

³¹⁾ Uchwała nr 162/2015 Rady Ministrów z dnia 15 września 2015 r. w sprawie ustanowienia *Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku*.

- ograniczenie degradacji i awarii elementów infrastruktury linii kolejowych umożliwiające utrzymanie planowego ruchu i czasów przejazdu;
- sprawniejszą koordynację robót utrzymaniowo-remontowych, wpływającą na wszystkie aspekty utrzymania infrastruktury kolejowej.

Pozostali zarządcy infrastruktury mogą, zgodnie z postanowieniami *ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym*, otrzymać wsparcie ze środków publicznych w zakresie określonym w *Programie*.

Program został opracowany na podstawie następujących założeń:

- wypełnienie zobowiązań wynikających z *dyrektywy 2012/34/UE*, w tym w kontekście obowiązku zbilansowania działalności zarządców infrastruktury;
- realizacja polityki rządu w odniesieniu do transportu kolejowego, w tym poprawa efektywności działań w zakresie zadań zarządców infrastruktury;
- stworzenie możliwości dla długoterminowego planowania i adekwatnej odpowiedzi na potrzeby przewoźników kolejowych, pasażerów i nadawców przesyłek – zapewnienie finansowania zadań zarządców infrastruktury na podstawie umów wieloletnich zawieranych z zarządcami stanowić będzie gwarancję otrzymania środków w wysokości i terminach w nich określonych;
- likwidacja zaległości utrzymaniowych – środki finansowe przeznaczone zostaną na rozpoczęcie procesu usuwania powstałych w latach ubiegłych zaległości w utrzymaniu infrastruktury kolejowej spowodowanych niedoborami finansowania oraz koniecznością ograniczania zakresu działań utrzymaniowych do niezbędnego minimum; wpłynie to również na poprawę sytuacji polskich przedsiębiorstw działających w sektorze kolejowym, zarówno wykonawców i podwykonawców robót utrzymaniowo-remontowych, jak i producentów i dostawców elementów infrastruktury kolejowej różnych branż;
- odejście od likwidowania infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP PLK i utrzymanie przejezdności wszystkich eksploatowanych linii kolejowych – nowe zasady finansowania pozwolą na uniknięcie konieczności koncentracji funduszy przeznaczanych na utrzymanie linii kolejowych głównie na liniach zmodernizowanych przy współfinansowaniu ze środków UE (tj. kosztem linii kolejowych o mniejszym znaczeniu) oraz na uniknięcie wyłączenia z eksploatacji wielu linii kolejowych o mniejszym znaczeniu i zmniejszenia wielkości sieci kolejowej;
- kategoryzacja odcinków linii kolejowych ze względu na standard utrzymania – umożliwienie właściwego określenia kosztów utrzymania oraz parametrów techniczno-eksploatacyjnych wymaganych dla poszczególnych odcinków linii kolejowych i innych elementów publicznie dostępnej infrastruktury kolejowej;
- określanie potrzeb w zakresie utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej na podstawie wniosków i opinii przewoźników kolejowych, organizatorów przewozów, użytkowników tej infrastruktury i społeczności lokalnych – wdrożenie zasady służebności infrastruktury kolejowej na podstawie informacji zebranych w procesie utrzymaniowo-naprawczym i w ramach udostępniania. Zasada służebności infrastruktury kolejowej uwzględnia wyniki rzetelnych i wieloaspektowych analiz kosztów i korzyści jak również faktyczne zapotrzebowanie na przewozy przy poszanowaniu zasady, że wydatki mają być dokonywane w sposób celowy i oszczędny, z zachowaniem zasad: uzyskiwania najlepszych efektów z danych nakładów, optymalnego doboru metod i środków służących osiągnięciu założonych celów;
- poprawa konkurencyjności transportu kolejowego – zapewnienie środków publicznych na utrzymanie infrastruktury kolejowej w perspektywie wieloletniej pozwoli na utrzymywanie odpowiedniego poziomu jakości infrastruktury kolejowej, zgodnie

z oczekiwaniami rynkowymi przewoźników kolejowych i innych użytkowników tej infrastruktury, oraz będzie mieć przełożenie na wzrost przewozów kolejowych i wzrost wykonywanej pracy eksploatacyjnej.

Program zakłada kontynuację finansowania procesu likwidacji zaległości utrzymaniowych, który wykracza poza zakres zwykłych czynności utrzymaniowo-remontowych. Będzie on skutkował istotną poprawą parametrów eksploatacyjnych i może być realizowany w postaci konkretnych zadań celowych i przypisanych im efektów wykraczających poza zachowanie istniejących parametrów eksploatacyjnych. Zadania takie będą planowane w danym roku na rok kolejny z uwzględnieniem bieżącego stanu infrastruktury kolejowej oraz obciążenia przewozami na danym odcinku linii kolejowej. Propozycje PKP PLK będą zatwierdzane przez ministra właściwego do spraw transportu na zasadach przewidzianych w ramach umowy wdrażającej *Program*. Dla zapewnienia adekwatności zadań do potrzeb przewoźników kolejowych i uzyskania oczekiwanych przez nich efektów eksploatacyjnych, które zostaną wykorzystane w praktyce, przeprowadzane będą konsultacje propozycji zadań z przewoźnikami.

Efektywne wykorzystanie całości dostępnych środków publicznych będzie możliwe przy zapewnieniu sprawnej organizacji i realizacji działań utrzymaniowo-remontowych oraz pełnym zabezpieczeniu finansowania ze środków budżetu państwa, Funduszu Kolejowego i środków własnych zarządców infrastruktury. Ograniczenie bądź przesunięcie w latach środków zaplanowanych w którymkolwiek ze źródeł automatycznie niesie za sobą zagrożenie braku możliwości wykonania niektórych działań lub niedotrzymania założonego czasu realizacji. Wystąpienie takich sytuacji może skutkować koniecznością rewizji podstawowych założeń *Programu*, łącznie z jego celami i priorytetami.

W związku z powyższym pełne finansowanie *Programu* powinno zostać zapewnione w każdym roku jego realizacji i w całym okresie programowania, bez uszczerbku dla przyjętych mechanizmów efektywnościowych, w ramach zasad prawidłowego gospodarowania. Jest to również podyktowane koniecznością wywiązywania się beneficjentów *Programu* ze zobowiązań wynikających z umów z wykonawcami i obowiązku spłat zaciągniętych kredytów.

Cele

Program określa cele i priorytety utrzymaniowo-remontowe, wskazuje wielkość planowanych kosztów w ujęciu rocznym oraz definiuje standard infrastruktury kolejowej. Pozwoli to zarządcom infrastruktury zaplanować działania do realizacji w perspektywie do 2028 r.

Uwzględniając przepisy *ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju*, *ustawy z dnia 16 listopada 2016 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw* oraz *ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych*, w *Programie* wyodrębniono cel główny, cele szczegółowe oraz wynikające z nich priorytety, jak również wskaźniki realizacji celów i system realizacji, monitorowania i ewaluacji *Programu*.

Cel główny *Programu* obejmuje wzmocnienie roli transportu kolejowego w zintegrowanym systemie transportowym kraju przez zahamowanie, a następnie odwrócenie tendencji spadkowej udziału transportu kolejowego w przewozach i jest ukierunkowany na realizację działań w zakresie utrzymania i remontów istniejącej, modernizowanej i nowobudowanej sieci kolejowej.

Zakłada się poprawę zaspokajania potrzeb mieszkańców i gospodarki w zakresie bezpiecznego i komfortowego przewozu osób oraz transportu towarów, przez stworzenie warunków zapewniających przejazd wymaganej liczby pociągów, w konkurencyjnym czasie i akceptowalnym kosztem. Zahamowanie, a następnie odwrócenie tendencji spadkowej udziału transportu kolejowego w przewozach, może się odbyć jedynie przy zapewnieniu środków na utrzymanie infrastruktury kolejowej w standardzie określonym dla poszczególnych odcinków linii kolejowych według przyjętej kategoryzacji utrzymaniowej. W omawianym zakresie prowadzona działalność

związana z realizacją zadań zarządców infrastruktury musi zakładać synchronizację działań inwestycyjnych, remontowych, utrzymaniowych i organizacyjnych w sposób zapewniający wymaganą przepustowość linii kolejowych oraz zapewniający, w maksymalnie możliwym stopniu, trwałość parametrów techniczno-eksploatacyjnych infrastruktury kolejowej, w tym prędkości jazdy pociągów. Niemniej PKP PLK, jako największy beneficjent *Programu*, będzie obowiązana położyć szczególny nacisk na poprawę przepustowości warunkującej, oprócz likwidacji zaległości utrzymaniowych, uzyskanie w początkowym okresie akceptowalnych, a następnie coraz bardziej atrakcyjnych czasów przejazdu pociągów. Ponadto PKP PLK będzie obowiązana do planowania działalności remontowej i inwestycyjnej w sposób umożliwiający, przy względnie niewysokich w skali *Programu* oraz *KPK'2023 i jego kontynuacji* nakładach, wykorzystanie potencjału miejscowości lub regionu odnoszącego się do kreowanych lub możliwych do wykreowania potoków podróży. W powyższym celu zarządca infrastruktury w swoich planach wieloletnich założy zarówno niezbędne prace utrzymaniowe i inwestycyjne, jak również wskaże zasoby do przeprowadzenia niezbędnych uzgodnień, prac planistycznych oraz samego nadzoru i kierownictwa nad poszczególnymi zadaniami planu.

Uzyskanie atrakcyjnych czasów przejazdu pociągów jest fundamentalnym czynnikiem wyboru transportu kolejowego przez podróżnych oraz nadawców i odbiorców towarów. W dobie coraz szybszej wymiany informacji i pieniądza, sprawny i niezawodny transport jest kluczowym czynnikiem aktywności życiowej i gospodarczej. Istotnym czynnikiem konkurencyjności transportu jest także koszt przejazdu, warunkowany przede wszystkim kosztami prowadzonej działalności oraz wielkością pracy eksploatacyjnej. Wzrost pracy eksploatacyjnej powoduje, że udział kosztów stałych w koszcie oferowanego produktu powinien maleć. Mając na uwadze, iż *dyrektywa 2012/34/UE* ogranicza bazę kosztową, która może być wliczana do kalkulacji opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej oraz nakłada na państwa członkowskie obowiązek zbilansowania rachunku zysków i strat zarządców infrastruktury, osiągnięcie efektywności kosztowej jest kluczowe dla zapewnienia efektywności wydatkowania środków publicznych.

Koszt transportu kolejowego ma także wymiar związany z czasem niezbędnym na pokonanie określonej trasy. Koszt wydłużonego czasu przejazdu ponoszony jest zarówno przez przewoźników kolejowych, pasażerów, jak również nadawców oraz odbiorców towarów. Dla przewoźnika kolejowego będą to przede wszystkim koszty zwiększonych wydatków na obsługę pociągów. Dla pasażerów – utracone możliwości zarobkowe lub utracone inne korzyści. Kosztem wydłużonego czasu przejazdu dla przedsiębiorców będzie przede wszystkim obniżenie konkurencyjności na polu szybkości dostarczania środków produkcji oraz dystrybucji produktów. Koszt wydłużonego czasu przejazdu to także koszt związany ze zwiększonym ryzykiem kradzieży towarów w procesie transportu przejawiający się w szczególności zwiększonymi: ceną ubezpieczenia oraz kosztem ochrony. Na koszt przejazdu wpływa również wydłużenie jego trasy, stąd niezwykle istotne jest dążenie do ograniczenia czasowego stosowania objazdów, w szczególności zaś dążenie do terminowego prowadzenia prac utrzymaniowo-remontowych i inwestycyjnych, co w praktyce powinno sprowadzać się do optymalizacji planowania zamknięć torowych.

Ważnym elementem procesu transportu jest bezpieczeństwo, którego wagę należy określić przede wszystkim w aspekcie społecznym i gospodarczym. Wzrost poziomu bezpieczeństwa umożliwi uniknięcie negatywnych skutków utraty życia lub zdrowia przez potencjalne ofiary wypadków, a także – kosztów szkód materialnych w taborze i infrastrukturze kolejowej, kosztów związanych z przerwaniem procesem transportu towarów, kosztów pracodawców związanych z fluktuacją kadr będącą wynikiem wypadków, w tym kosztów zwolnień lekarskich, kosztów ubezpieczycieli związanych z wypłatą odszkodowań, kosztów leczenia i rehabilitacji, kosztów prowadzenia akcji ratunkowej, dochodzeń powypadkowych i kosztów sądowych oraz innych kosztów społecznych.

Realizacja celu głównego *Programu* jest uwarunkowana zapewnieniem niezbędnych środków finansowych. Gwarancje wieloletniego finansowania są warunkiem efektywnego planowania i wdrożenia działań zmierzających do realizacji założonego celu, który wynika bezpośrednio z postanowień *SZRT*, odnoszących się do transportu kolejowego oraz obowiązków ustawowych.

Mając na uwadze powyższe przyjęto komplementarne do celu głównego *Programu*, i służące jego osiągnięciu, następujące cele szczegółowe:

- **poprawa oferty kierowanej do przewoźników kolejowych;**
- **zapewnienie stabilnego finansowania zadań zarządców infrastruktury, w tym utrzymania i remontów;**
- **zapewnienie trwałych i przewidywalnych parametrów technicznych infrastruktury kolejowej;**
- **poprawa bezpieczeństwa transportu kolejowego;**
- **zapewnienie efektywności kosztowej zarządców infrastruktury.**

Przyjętym w *Programie* celem szczegółowym odpowiadają **następujące priorytety:**

Cel: poprawa oferty kierowanej do przewoźników kolejowych:

- poprawa przepustowości linii kolejowych, w tym przez eliminowanie wąskich gardeł;
- poprawa planowania działalności zarządcy infrastruktury przez ukierunkowanie jej na jakość produktu;
- wykorzystanie potencjału poszczególnych lokalizacji dla transportu kolejowego z uwzględnieniem kreowania ruchu i potoków zarówno pasażerów, jak i towarów;
- poprawa planowania działalności w sposób umożliwiający, ułatwiający i stymulujący lokalizowanie terminali *last mile*;
- poprawa organizacji ruchu kolejowego, w tym skomunikowań pociągów oraz innych środków transportu, oraz poprawa funkcjonalności infrastruktury pasażerskiej i ładunkowej;
- koncentracja działalności utrzymaniowo-remontowej na odcinkach o szczególnym znaczeniu gospodarczym obejmującym przede wszystkim obszary wydobywania surowców mineralnych, o dużym stopniu industrializacji, zwłaszcza Górnego i Dolnego Śląska;
- znaczne zwiększenie zaangażowania w optymalizację warunków eksploatacyjnych dla połączeń z portami morskimi (w szczególności w Gdańsku, Gdyni i z zespołem portów morskich Szczecin-Świnoujście), zarówno w kontekście eksportu własnej produkcji przemysłowej, jak i znacznej poprawy ich atrakcyjności dla nadawców zagranicznych (głównie z Czech i Słowacji);
- odtworzenie potencjału infrastruktury przeładunkowej, zarówno na styku toru szerokiego i normalnego, pod kątem poszczególnych punktów ładunkowych na sieci kolejowej PKP PLK;
- poprawa stanu infrastruktury kolejowej, służącej przewozom intermodalnym, w tym infrastruktury bezpośrednio obsługującej porty morskie;
- zahamowanie degradacji i stopniowa odbudowa potencjału linii kolejowych o znaczeniu regionalnym w celu zapewnienia warunków do poprawy dostępności terenów o mniejszej gęstości zaludnienia;
- stałe monitorowanie oczekiwań przewoźników kolejowych dotyczących poszczególnych elementów infrastruktury kolejowej oraz odcinków linii kolejowych;
- poprawa prędkości przejazdu pociągów, w tym eliminowanie szczególnie uciążliwych ograniczeń prędkości poniżej 20 km/h;
- poprawa stanu technicznego infrastruktury pasażerskiej, w szczególności peronów i ciągów komunikacyjnych;
- ograniczenie czasu postojów pociągów spowodowanych usterkami infrastruktury;
- skrócenie czasu likwidacji usterek technicznych infrastruktury kolejowej;

- ścisła koordynacja prac utrzymaniowo-remontowych i inwestycyjnych, w tym:
 - uwzględniających prace na odcinkach linii kolejowych komplementarnych do odcinków objętych inwestycjami, celem skrócenia czasu przejazdu pociągów przy jak najmniejszym koszcie finansowym;
 - stanowiących trasy objazdowe dla odcinków linii kolejowych, na których planowana jest realizacja prac inwestycyjnych.

Cel: zapewnienie stabilnego finansowania zadań zarządców infrastruktury, w tym utrzymania i remontów:

- umożliwienie zawarcia umów wieloletnich między zarządcami infrastruktury i ministrem właściwym do spraw transportu, obejmujących finansowanie zadań zarządców infrastruktury.

Cel: zapewnienie trwałych i przewidywalnych parametrów technicznych infrastruktury kolejowej:

- zapewnienie trwałości parametrów użytkowych linii kolejowych w standardzie wynikającym ze zrealizowanych na tych liniach inwestycji;
- zapewnienie jednolitych parametrów na całej długości linii kolejowych lub ciągów;
- systematyczna eliminacja ograniczeń eksploatacyjnych;
- stałe diagnozowanie i kontrola stanu technicznego infrastruktury kolejowej;
- wzrost udziału linii kolejowych spełniających standardy techniczne, według kryteriów określonych przez Urząd Transportu Kolejowego w raporcie „Ocena funkcjonowania rynku transportu kolejowego i stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego w 2015 roku”;
- planowanie inwestycji i prac utrzymaniowo-remontowych w sposób minimalnie ingerujący w bieżący ruch pociągów;
- przygotowywanie tras objazdowych w standardzie, który nie powoduje dodatkowych zakłóceń punktualności;
- zapewnienie odpowiedniego standardu utrzymania (w przypadku PKP PLK – na poziomie wynikającym z przyjętej kategoryzacji utrzymaniowej odcinków linii kolejowych).

Cel: poprawa bezpieczeństwa transportu kolejowego:

- zmniejszenie liczby wypadków z winy zarządcy infrastruktury;
- identyfikacja przyczyn wypadków w celu wytworzenia istotnych informacji zarządczych w zakresie bezpieczeństwa;
- należyte utrzymanie torów stacyjnych i międzytorzy w celu zapewnienia bezpieczeństwa pracownikom przewoźników kolejowych.

Cel: zapewnienie efektywności kosztowej zarządców infrastruktury:

- efektywne zarządzanie kosztami;
- opiniowanie zamawianych projektów inwestycyjnych pod kątem przyszłych kosztów utrzymania i udostępniania;
- niedopuszczanie do obniżania przyjętych na okres rozkładu jazdy pociągów prędkości technicznych i wprowadzania ograniczeń stałych ponad ustalone wielkości, co skutkuje obniżeniem cennikowych kategorii odcinków linii kolejowych;
- organizacja działalności ukierunkowana na obszary generujące największe koszty celem ich obniżenia oraz na efekt przychodowy celem jego zwiększenia;

- zwiększenie udziału kosztów działalności utrzymaniowo-remontowej w całkowitych kosztach działalności gospodarczej;
- zabezpieczenie środków na sfinansowanie deficytu spowodowanego obniżeniem opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej.

Realizacja przyjętego układu celów wpłynie na utrzymanie parametrów infrastruktury kolejowej, w taki sposób, aby zaspokoić potrzeby pasażerów, organizatorów przewozów oraz przewoźników kolejowych, a także nadawców i odbiorców towarów przewożonych z wykorzystaniem transportu kolejowego. Doprowadzi też do podniesienia bezpieczeństwa transportu kolejowego, komfortu podróży, likwidacji barier utrudniających przewóz ładunków oraz utrzymania czasów przejazdów osiągniętych w wyniku prac inwestycyjnych.

Realizacja *Programu* pozytywnie wpłynie na proces rozwoju społeczno-gospodarczego kraju, przynosząc korzyści z tytułu zwiększenia dostępności transportu kolejowego i poprawy jakości usług, dając zwrotną wartość z wydatkowanych środków publicznych w postaci oszczędności czasu przejazdu pociągów w przewozach pasażerskich i towarowych, ograniczenia negatywnych skutków dla środowiska, a także korzyści powstających w transporcie drogowym, jak zmniejszenie zatłoczenia na drogach i zużycia dróg na skutek przeniesienia przewozów z dróg na kolej.

Tendencje wzrostowe w przewozach pasażerskich i towarowych pokazują najnowsze dane UTK. Wg UTK rekordowe wyniki przewozów pasażerskich w 2022 r. stanowią powrót do trendu wzrostu liczby podróżnych, obserwowanego przed wybuchem pandemii. W całym 2022 r. z usług wszystkich przewoźników kolejowych pasażerskich skorzystało ponad 342 mln osób – i jest to wartość wyższa o 6,3 mln, nawet w porównaniu z rekordowym 2019 r. oraz najlepszy wynik od 2000 r. Wg także danych Urzędu Transportu Kolejowego w 2022 r. średnia odległość przejazdu jednego pasażera wyniosła 69,4 km – o 7,1% więcej w porównaniu do 2021 r. – i jest najwyższą odnotowaną na przestrzeni ostatnich 10 lat.

Rok 2022 w przewozach koleją towarów pokazał wynik 248,6 mln ton – wzrost o 5 mln ton w porównaniu z 2021 r. Po 2018 r., w którym przewieziono 250,3 mln ton, jest to drugi najlepszy wynik od 2011 r. Wysokie wartości pracy przewozowej i pracy eksploatacyjnej wpłynęły również na rekordową średnią odległość przewozu 1 tony, która w 2022 r. wyniosła 251 km – o 21 km więcej niż w 2021 r.

V. **Kategoryzacja odcinków linii kolejowych ze względu na oczekiwany standard utrzymania**

Zgodnie z założeniami *Programu*, opracowano kategoryzację odcinków linii kolejowych zarządzanych przez PKP PLK, ze względu na oczekiwany standard utrzymania, obejmując nią całą sieć kolejową (tzw. kategoryzacja utrzymaniowa). Jednocześnie, co wymaga podkreślenia, odstąpiono od dalszej likwidacji linii kolejowych, wcześniej przewidzianych do zlikwidowania.

Na potrzeby *Programu*, a także dla prawidłowego określenia kategoryzacji utrzymaniowej odcinków linii kolejowych przyjęto, że proces utrzymania stanowi zespół wszystkich działań prowadzonych na podstawie ustalonych rygorów technicznych, organizacyjnych, prawnych, gospodarczych i finansowych, mających na celu zapewnienie stanu infrastruktury kolejowej umożliwiającego wypełnianie przypisanej jej funkcji. Działania te obejmują:

- obsługę techniczną;
- diagnostykę;
- naprawy planowe;

- konserwację;
- naprawy awaryjne.

Proces utrzymania realizowany jest w ramach działalności operacyjnej zarządcy infrastruktury, prowadzonej nieprzerwanie na całej zarządzanej przez niego sieci kolejowej. Zakres działalności podejmowanej w konkretnych lokalizacjach zależy od:

- rodzaju, konstrukcji i typu zabudowanych obiektów i ich elementów składowych oraz sposobu ich użytkowania określonych przyjętymi warunkami techniczno-eksploatacyjnymi oraz dokumentacjami techniczno-ruchowymi;
- stanu technicznego elementów infrastruktury kolejowej;
- sposobu i warunków użytkowania określonych regulaminem sieci³²⁾;
- dostępnej (oferowanej przewoźnikom kolejowym) prędkości dla realizacji przejazdów;
- dopuszczalnych nacisków osiowych;
- obowiązującej skrajni budowli;
- wieku obiektów i urządzeń, w tym składowych elementów infrastruktury kolejowej;
- obciążenia pracą eksploatacyjną i przewozową.

W ramach przygotowywania *Programu* analizą objęto wszystkie odcinki linii kolejowych w ramach sieci kolejowej zarządzanej przez PKP PLK (1599 odcinków o łącznej długości 20 603,879 km³³⁾). Wzięto przy tym pod uwagę odcinki, których budowa/rozbudowa/modernizacja jest programowana zgodnie z założeniami *KPK'2023 i jego kontynuacji*.

Dla każdego z analizowanych odcinków linii kolejowych określono m.in.:

- przynależność, bądź brak przynależności do linii kolejowych o znaczeniu państwowym, na podstawie *rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 17 kwietnia 2013 r. w sprawie wykazu linii kolejowych o znaczeniu państwowym* (Dz. U. z 2019 r. poz. 552, z późn. zm.);
- przynależność, bądź brak przynależności do sieci kolejowych o charakterze paneuropejskim w oparciu o postanowienia:
 - *umowy europejskiej o głównych międzynarodowych liniach kolejowych* (dalej: AGC) sporządzonej w Genewie dnia 31 maja 1985 r. (Dz. U. z 1989 r. poz. 231) (AGC);
 - *umowy europejskiej o ważnych międzynarodowych liniach transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących* (dalej: AGTC), sporządzonej w Genewie dnia 1 lutego 1991 r. (M.P. z 2004 r. poz. 50) (AGTC);
 - *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 uchylającego decyzję nr 661/2010/UE* (Dz. Urz. UE L 348 z 20.12.2013, str. 1, z późn. zm.) – zaliczenie odcinka do sieci kompleksowej i bazowej TEN-T;
 - *rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 913/2010 z dnia 22 września 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy* – ujęcie w korytarzach towarowych utworzonych na podstawie tego uregulowania;
- ujęcie w planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym;

³²⁾ *Opracowany zgodnie z art. 32 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym oraz rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej* (Dz. U. poz. 755, z późn. zm.).

³³⁾ *Według stanu na dzień 31.12.2022 r., przyjętego w 2023 r. jako stan bazowy – na potrzeby opracowania kategoryzacji utrzymaniowej odcinków linii kolejowych ze względu na oczekiwany standard utrzymania, jak również do odniesień dotyczących charakterystyk techniczno-eksploatacyjnych poszczególnych odcinków linii kolejowych (z wyłączeniem linii kolejowych niezarządzanych przez PKP PLK).*

- zlokalizowanie, bądź brak inwestycji w infrastrukturę kolejową z udziałem w finansowaniu środków publicznych (dotacja budżetowa, Fundusz Kolejowy, kredyty z gwarancją Skarbu Państwa, środki UE, środki samorządowe):
 - zrealizowanej w latach 2005–2015;
 - zrealizowanej w latach 2016-2022;
 - realizowanej, bądź planowanej do realizacji w ramach *KPK’2023* i jego kontynuacji
 przy czym zlokalizowanie na odcinku inwestycji połączono także ze wskazaniem roku jej finalizacji (odbiór ostateczny), rodzaju i zasięgu na długości odcinka, a także określeniem jej wpływu na zmianę obowiązujących na koniec roku bazowego maksymalnej prędkości V_{\max} i dopuszczalnego nacisku osiowego Q_{\max} ;
- wielkość wykonywanej pracy eksploatacyjnej i przewozowej (wyrażonej odpowiednio w: pockm³⁴⁾ oraz w brtkm³⁵⁾), co pozwoliło na jednoznaczne wyliczenie średniorocznego obciążenia odcinka tą pracą wyrażonego w Tg³⁶⁾, a więc wskazanie czy na odcinku występuje obciążenie roczne powyżej 3 Tg;
- wykonywane przejazdy pociągów w szt./dobę, w podziale na rodzaje: pasażerskie, towarowe, utrzymaniowo-naprawcze, co pozwoliło wskazać czy na odcinku występują przewozy pasażerskie w liczbie powyżej 6 pociągów/dobę.

Ustalono także, czy na danym odcinku linii kolejowej zlokalizowane są:

- terminale obsługujące towarowe przewozy intermodalne;
- stacje z czynnymi górkami rozrządowymi;
- stacje o wydzielonych torach postojowych dla przewozów pasażerskich.

Proces przetwarzania bazy informacyjnej, prowadzący w ostatecznym rezultacie do przypisania konkretnej kategorii każdemu odcinkowi linii kolejowej objętemu analizą, oparto na kryteriach przedstawionych w tabeli 2.

Przypisanie danemu odcinkowi linii kolejowej konkretnej kategorii oznacza, że:

- ma ono z założenia charakter trwały dla całego okresu objętego programowaniem, tzn. początkowa kategoria przypisana odcinkowi pozostawać będzie niezmienną do końca 2028 r., chyba że w tym czasie wystąpi sytuacja narzucająca konieczność dokonania zmiany (np. przez podniesienie kategorii danego odcinka linii kolejowej);
- wszelkie oceny jakościowe infrastruktury kolejowej odcinka dokonywane w ramach monitorowania realizacji *Programu* prowadzone będą z uwzględnieniem przyporządkowania odcinka danej kategorii.

Tabela 2. Kryteria kategoryzacji utrzymaniowej odcinków linii kolejowych.

Kategoria	Kryteria kategoryzacji utrzymaniowej
-----------	--------------------------------------

³⁴⁾ Pociągokilometr – jednostka miary pracy eksploatacyjnej linii kolejowej, odpowiadająca przemieszczeniu się jednego pociągu na dystansie jednego kilometra.

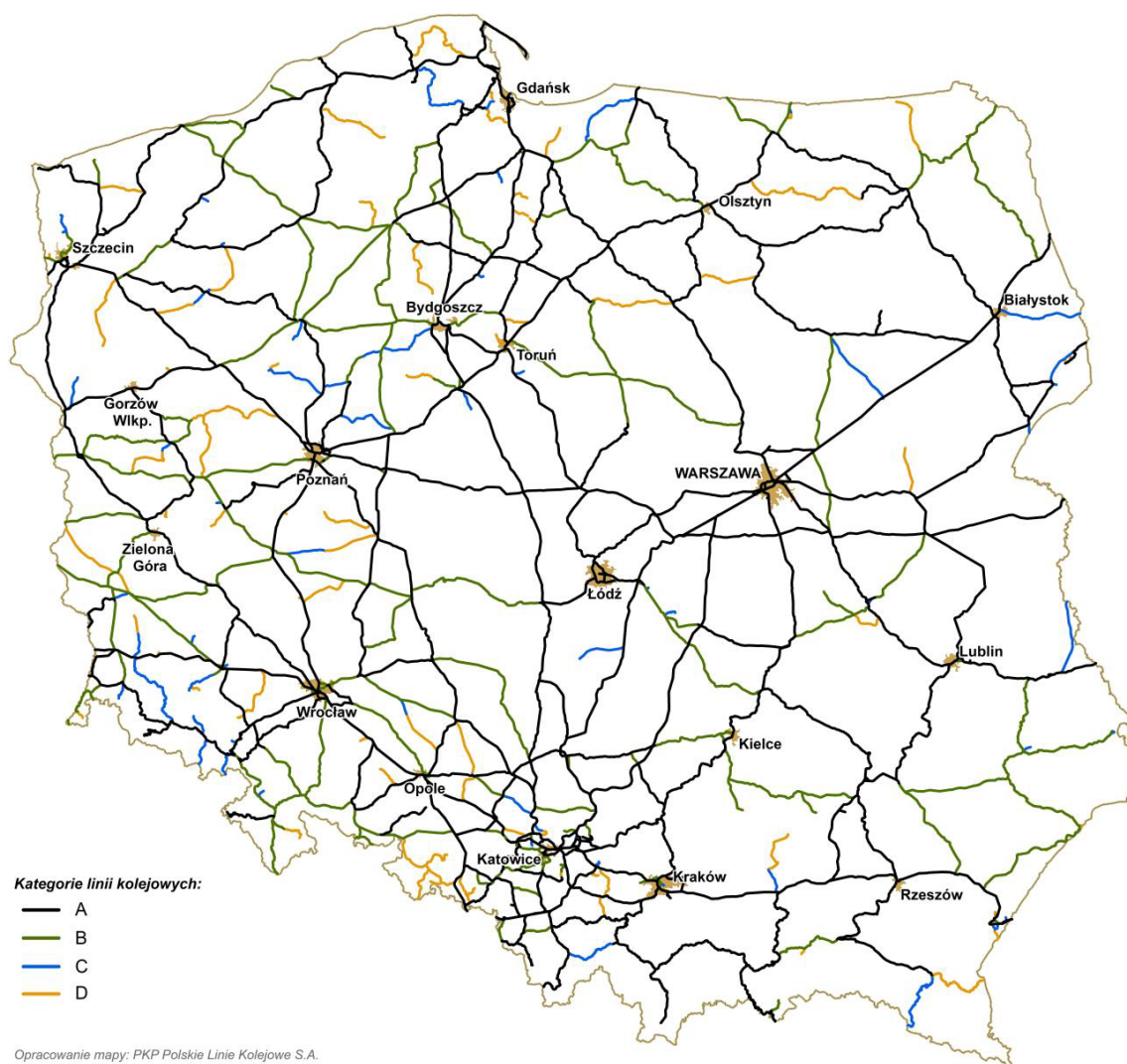
³⁵⁾ Brutto-tonokilometr – jednostka miary pracy przewozowej linii kolejowej, odpowiadająca przemieszczeniu masy brutto pociągu wyrażonej w tonach na odległość jednego kilometra.

³⁶⁾ 1 Tg (Teragram) = 1 000 000 t.

<p style="text-align: center;">A</p>	<p>Zlokalizowana na odcinku linii kolejowej inwestycja w infrastrukturę kolejową z udziałem w finansowaniu środków publicznych (dotacja budżetowa, Fundusz Kolejowy, kredyty z gwarancją Skarbu Państwa, środki UE, środki samorządowe):</p> <ul style="list-style-type: none"> – zrealizowana w latach 2005–2015 (w tym w ramach <i>WPIK'2015</i>); – zrealizowana w latach 2016–2022 w ramach <i>KPK'2023 i jego kontynuacji</i>; – realizowana bądź planowana do realizacji w ramach <i>KPK'2023 i jego kontynuacji</i>. <p>Jeżeli inwestycja kolejowa ma zasięg obejmujący co najmniej 75% długości odcinka, wtedy bezwzględnie do kategorii A zalicza się cały odcinek.</p> <p>Jeżeli inwestycja ma charakter punktowy lub obejmuje mniej niż 25% długości odcinka, to zawsze decyzja o przyporządkowaniu odcinka do tej kategorii jest wynikiem dodatkowych ocen, przy czym zaliczenie odcinka do kategorii A następuje wyłącznie wtedy, gdy inwestycja istotnie poprawia charakterystyki techniczno-eksploatacyjne odcinka (głównie maksymalną prędkość – V_{\max} oraz dopuszczalny nacisk osiowy – Q_{\max}).</p>
<p style="text-align: center;">B</p>	<p>Jeżeli odcinek linii kolejowej nie występuje już w kategorii A, zaś:</p> <ul style="list-style-type: none"> – ujęty jest w umowach AGC i AGTC; – zaliczony został do sieci kompleksowej i bazowej TEN-T na podstawie <i>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 uchylającego decyzję nr 661/2010/UE</i>; – ujęty jest w korytarzach towarowych utworzonych na podstawie <i>rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 913/2010 z dnia 22 września 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy</i>; – ujęty jest w <i>Planie Transportowym Ministra</i> z uzupełnieniami o odcinki tworzące sieć skomunikowań³⁷⁾; – występuje na nim natężenie ruchu pociągów pasażerskich w liczbie powyżej 6 pociągów/dobę; – obciążenie roczne linii kolejowej/odcinka przekracza 3 Tg.
<p style="text-align: center;">C</p>	<p>Jeżeli odcinek linii kolejowej nie występuje już w kategorii A lub kategorii B, zaś:</p> <ul style="list-style-type: none"> – stanowi element linii kolejowej o znaczeniu państwowym określonej <i>rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 17 kwietnia 2013 r. w sprawie wykazu linii kolejowych o znaczeniu państwowym</i>, – zapewnia dojazd do: <ul style="list-style-type: none"> ▪ terminali obsługujących towarowe przewozy intermodalne; ▪ stacji z czynnymi górkami rozrządowymi; ▪ stacji o wydzielonych torach postojowych dla przewozów pasażerskich; – jest niezbędny do zachowania ciągłości sieci kolejowej, zapewnienia objazdów w sytuacjach awaryjnych itp.
<p style="text-align: center;">D</p>	<p>Pozostałe odcinki linii kolejowych.</p>

³⁷⁾ Jeżeli odcinki linii kolejowych spoza scenariusza podstawowego nie spełniają innych kryteriów dla kategorii B i są nieczynne lub obowiązuje na nich prędkość do 40 km/h, pozostają one odpowiednio w kategorii C i D. Odcinki te będą mogły spełniać funkcje przewidziane Planem Transportowym Ministra po podjęciu działań inwestycyjnych w zakresie dostosowania ich stanu technicznego do wymagań ruchu regionalnego.

Mapa 5. Kategorie odcinków linii kolejowych w ramach sieci kolejowej aktualnie zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.



Opracowana kategoryzacja utrzymaniowa uwzględnia zapewnienie spójności i ciągłości sieci kolejowej w skali kraju oraz w ramach systemu transportowego Polski. Kategoryzacja odcinków linii kolejowych ze względu na standard utrzymania jest także wynikiem analiz kwestii bezpieczeństwa przewozów pasażerskich i towarowych, potrzeb przewoźników kolejowych i przedsiębiorców oraz sygnałów napływających ze strony samorządów i od obywateli.

W tym kontekście za kluczowe z gospodarczego punktu widzenia należy uznać wyniki przeprowadzonej kategoryzacji utrzymaniowej skutkujące ujęciem w najwyższych kategoriach (A i B) odcinków linii kolejowych i ciągów pełniących najważniejsze funkcje w systemie transportowym Polski, do których należą:

- połączenia uprzemysłowionych obszarów Górnego Śląska i Zagłębia oraz Dolnego Śląska wraz z Legnicko-Głogowskim Okręgiem Miedziowym z portami morskimi (w szczególności w Gdańsku, Gdyni i z zespołem portów morskich Szczecin-Świnoujście);
- połączenia transgraniczne z Czechami (w Zebrzydowicach i Chałupkach oraz Międzylesiu) i Słowacją (w Zwardoniu i Muszynie);
- ciągi tranzytowe w relacjach wschód – zachód, w tym stanowiące elementy Nowego Jedwabnego Szlaku;

- linie kolejowe dedykowane ruchowi towarowemu w największych węzłach kolejowych oraz ich obwodnice.

W aspekcie społecznym kategoryzacja utrzymaniowa odpowiada na potrzeby ludności przez zakwalifikowanie znacznej części regionalnej sieci kolejowej do kategorii B (a częściowo nawet A), co zapewni odwrócenie trendu obniżania prędkości i stworzy realne warunki do organizacji przewozów pasażerskich, a tym samym zwiększenia dostępu z obszarów o niższej gęstości zaludnienia do bardziej atrakcyjnych rynków pracy, edukacji i dóbr kultury.

W tabeli 3 przedstawiono charakterystyki odcinków linii kolejowych zarządzanych przez PKP PLK przypisanych do określonej kategorii.

Tabela 3. Charakterystyki odcinków linii kolejowych aktualnie zarządzanych przez PKP PLK przypisanych do określonej kategorii – stan bazowy na dzień 31.12.2022 r.

Wyszczególnienie	Jedn. miary	Kategoria				Suma
		A	B	C	D	
Odcinki linii kolejowych zarządzane przez PKP PLK, z tego:	km odcinków linii kolejowych	12 088,618	5 536,350	1 147,844	1 831,067	20 603,879
objęte umowami międzynarodowymi		4 794,847	836,438	14,752	0,000	5 646,037
o znaczeniu państwowym		10 033,222	3 274,322	128,991	49,313	13 485,848
o natężeniu przewozów pasażerskich większym niż 6 pociągów/dobę w roku bazowym		9 921,042	3 423,520	40,146	53,703	13 438,411
o obciążeniu przewozami większym niż 3 Tg w roku bazowym		7 811,893	2 251,554	10,369	0,000	10 073,816
zapewniające przejazdy pociągów z prędkością $V \geq 20$ km/h,	km odcinków linii kolejowych	12 005,421	5 519,068	982,282	701,768	19 208,539
w tym z prędkością [km/h]:						
20 < V ≤ 30		89,178	48,606	113,611	152,353	403,748
30 < V ≤ 40		41,648	105,923	95,757	13,660	256,988
40 < V ≤ 60		1 099,225	1 463,837	382,001	126,188	3 071,251
60 < V ≤ 80		1 535,113	1 370,880	73,149	96,901	3 076,043
80 < V ≤ 100		2 488,015	1 459,283	0,000	3,575	3 950,873
100 < V ≤ 120		3 766,034	562,817	0,000	0,000	4 328,851
120 < V < 160		2 178,292	181,217	0,000	0,000	2 359,509
V ≥ 160	596,169	0,000	0,000	0,000	596,169	
zapewniające przejazdy pociągów z naciskiem $Q > 177$ kN/oś dla wagonów i lokomotyw C0-C0, w tym z naciskiem [kN/oś]:	km odcinków linii kolejowych	11 910,061	5 323,977	815,006	238,029	18 287,073
177 < Q ≤ 196		1 889,715	1 723,661	442,819	142,764	4 198,959
196 < Q < 221		2 749,575	1 873,627	160,581	39,478	4 823,261
Q ≥ 221		7 270,771	1 726,689	211,606	55,787	9 264,853
Wykonana w roku bazowym praca przewozowa na liniach kolejowych	mld brtkm	137,118	29,636	0,506	0,079	167,339
Wykonana w roku bazowym praca eksploatacyjna na liniach kolejowych	mln pockm	223,257	47,250	0,882	0,190	271,579
Średnia liczba pociągów w ciągu doby w roku bazowym, w tym:	szt./dobę/1 km linii	53,2	25,0	3,3	2,3	42,0
pasażerskich		36,7	15,3	1,5	1,5	28,6

towarowych	kolejowej	15,6	9,0	1,7	0,7	12,6
utrzymaniowo-naprawczych		0,9	0,7	0,2	0,1	0,8

W zakresie linii „objętych umowami międzynarodowymi” uwzględniono linie objęte umowami AGC/AGTC.

Zestawienie zawierające wyszczególnienie długości odcinków, zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z podziałem na kategorie utrzymaniowe w zakresie prędkości maksymalnych w obowiązującym aktualnie Programie utrzymaniowym zostało określone w oparciu o średnie harmoniczne. Ustalanie prędkości średniej harmonicznej oznacza konieczność uwzględniania różnych prędkości na poszczególnych odcinkach linii kolejowych, co może w niektórych przypadkach powodować błędy interpretacyjne w zakresie zapewnianych parametrów, w szczególności jeśli chodzi o proces ich prognozowania. W związku z powyższym porównawczo przedstawiono w poniższej tabeli podział na odcinki o określonych prędkościach maksymalnych.

W tabeli poniżej przedstawiono parametry zilustrowane według ww. metodologii.

Tabela 4. Charakterystyki odcinków linii kolejowych aktualnie zarządzanych przez PKP PLK przypisanych do określonej kategorii – stan bazowy na dzień 31.12.2022 r. wg prędkości maksymalnych.

Wyszczególnienie	Jedn.	Kategoria				Suma
	miary	A	B	C	D	
Odcinki linii kolejowych zarządzane przez PKP PLK zapewniające przejazdy pociągów z prędkością $V \geq 20$ km/h, w tym z prędkością [km/h]:	km odcinków linii kolejowych	12 031,077	5 434,654	942,446	263,131	18 671,308
20 < V ≤ 30		136,940	88,110	124,383	32,018	381,451
30 < V ≤ 40		247,044	300,124	293,920	28,577	869,665
40 < V ≤ 60		1 051,767	1 222,938	346,687	93,134	2 714,526
60 < V ≤ 80		1 440,989	1 547,923	79,670	30,667	3 099,249
80 < V ≤ 100		2 587,919	1 379,828	0,345	0,455	3 968,547
100 < V ≤ 120		4 156,334	566,147	0,875		4 723,356
120 < V < 160		660,267	16,697			676,964
V ≥ 160		1 889,945				1 889,945

Odcinki linii kolejowych przypisane do **kategorii A**, na których jest wykonywane 82,21% pracy eksploatacyjnej, są dostosowywane do poziomu zapewniającego standardy określone odbiorami końcowymi inwestycji, przede wszystkim z uwzględnieniem maksymalnej prędkości i dopuszczalnych nacisków osiowych. Po zakończeniu robót inwestycyjnych PKP PLK lub inny zarządca infrastruktury zapewni standard wymagany parametrami określonymi w ramach odbiorów, w tym: maksymalną prędkość dla przejazdów pociągów, dopuszczalne naciski osiowe, skrajnię budowli. W sensie praktycznym standard dla odcinków linii kolejowych kategorii A jest na najwyższym poziomie.

Na odcinkach linii kolejowych **kategorii B** jest wykonywane 17,40% pracy eksploatacyjnej. Odcinki linii kolejowych tej kategorii wymagają utrzymania maksymalnej prędkości i dopuszczalnych nacisków osiowych co najmniej na poziomie stanu bazowego.

Ponadto, począwszy od 2026 r., w wyniku realizacji *Programu* zarządca infrastruktury zapewni coroczny wzrost maksymalnej prędkości. Wzrost ten uzyskany zostanie przez zintensyfikowanie działań zmniejszających liczbę, długość występowania oraz skutki dla prowadzenia ruchu pociągów wywołane wprowadzonymi ograniczeniami eksploatacyjnymi. Takie działania zapewnią zwiększone zakresy napraw głównych oraz podjęcie procesu likwidowania zaległości utrzymaniowych.

W ramach odcinków linii kolejowych przyporządkowanych do **kategorii C** jest wykonywane 0,32% pracy eksploatacyjnej. Z uwagi na niewysoką efektywność i konieczność zagwarantowania pełnej kontroli nad postępującym procesem utraty właściwości użytkowych determinowanych wielkością wykonywanej pracy eksploatacyjnej, PKP PLK lub inny zarządca infrastruktury zapewni dla czynnych odcinków linii kolejowych tej kategorii, na koniec okresu programowania standardy, pozwalające na bezpieczne przejazdy z maksymalną prędkością wynoszącą co najmniej 30 km/h.

Kategoria D grupuje odcinki linii kolejowych, na których prowadzony jest ruch pociągów, jednak ma on marginalną wielkość (łącznie wykonywane jest na nich około 0,07% pracy eksploatacyjnej), a także odcinki nieczynne. Na czynnych odcinkach linii kolejowych kategorii D zachowana będzie przejezdność, jednak dopuszczalne będzie stopniowe obniżanie standardu. Ponadto przyjęto, że odcinki nieczynne będą utrzymywane z zachowaniem wymogów wynikających z przepisów *ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane* (Dz. U. z 2021 r. poz. 2351, z późn. zm.). Zmiana kategorii odcinka linii kolejowej, jak również decyzje o jego modernizacji lub odtworzeniu będą podejmowane z uwzględnieniem prognozowanego popytu i obejmować będą ewentualne podwyższenie parametrów. Ewentualny popyt decydujący o zmianie kategorii będzie prognozowany przy założeniu zapewnienia parametrów linii kolejowych odpowiadających określonym przez przewoźników kolejowych potrzebom transportowym.

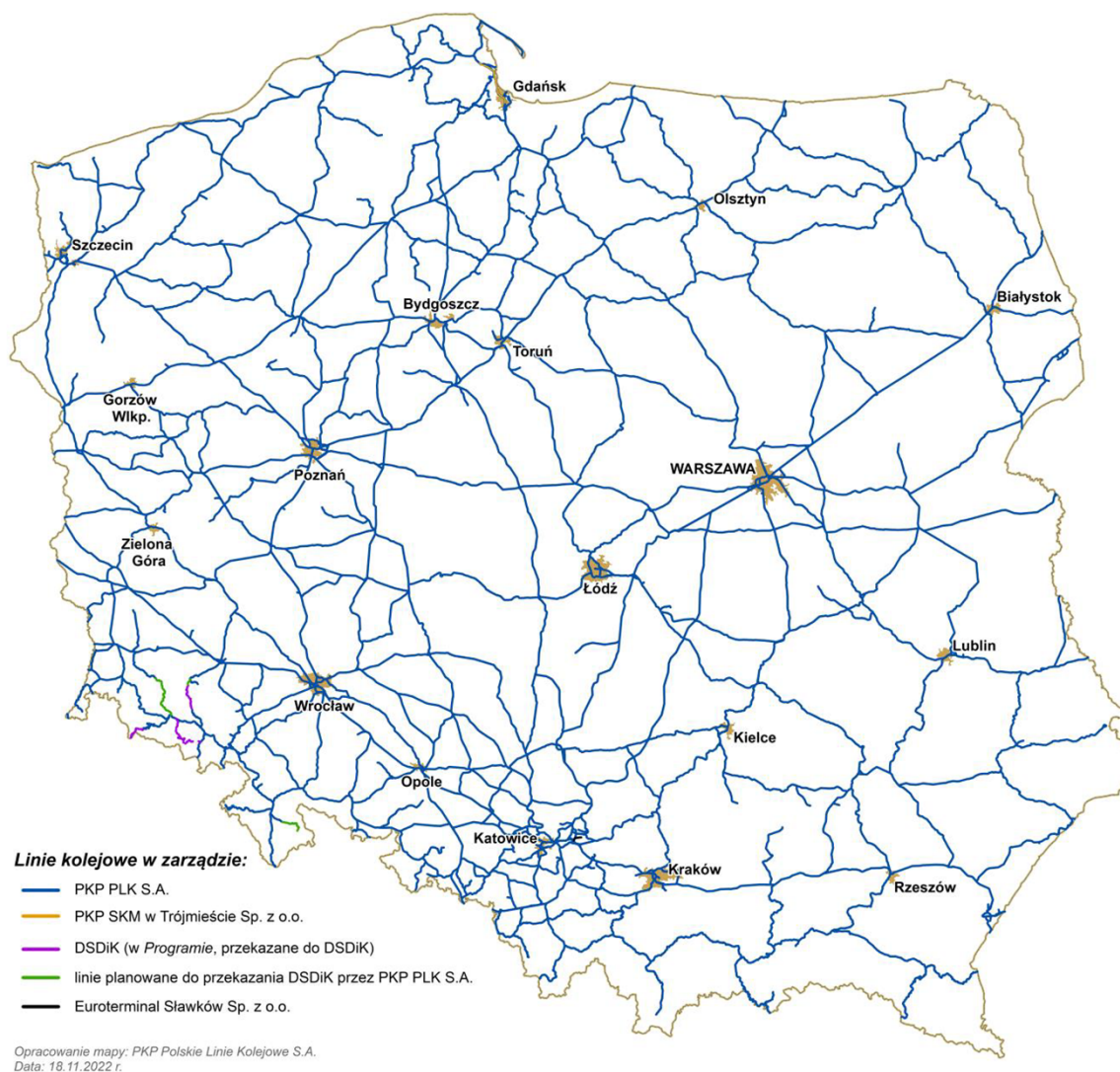
Tabela 5. Lista odcinków linii kolejowych (linii kolejowych) zarządzanych przez PKP PLK, będących w trakcie przekazywania lub planowanych do przekazania samorządowi województwa dolnośląskiego w okresie trwania Programu.

Lp.	Kategoria Nr linii kolejowej	Nazwa odcinka	km do Programu Utrzymaniowego		
			Linia Km Od	Linia Km Do	Linia Km Długość
	C				
1.	283A czynna	Jelenia Góra – Ławszowa	0,070	33,316	33,246
2.	776A czynna	Marciszów – Wojcieszów Górny	14,980	15,400	0,420
	D				
3.	302C nieczynna	Strzegom – Marciszów	40,300	44,835	4,435
4.	345A nieczynna	Kamienna Góra - Pisarzowice	3,400	5,710	2,310
5.	308 0 nieczynna	Kamienna Góra – Jelenia Góra	5,710	7,945	2,235
6.	308B nieczynna	Szarocin - Jelenia Góra	13,886 15,382 19,477 19,600 26,413 26,490 28,177 28,607 33,975 37,818	14,876 16,175 19,510 19,613 26,420 26,511 28,185 31,765 34,010 38,860	6,100
7.	322A nieczynna	Kłodzko Nowe – Stronie Śląskie	9,700	24,620	14,920
8.	340 nieczynna	Mysłakowice	1,250 1,785 3,965 6,268	1,300 3,075 3,978 6,279	1,364
9.	869A czynna	Wałbrzych Szczawienko - Wałbrzych Zespół Bocznic	2,400	3,400	1,000

Część odcinków linii kolejowych (linii kolejowych), zarządzanych obecnie przez PKP PLK została i jest planowana do przekazania samorządowi województwa dolnośląskiego w celu realizacji zadań zarządcy infrastruktury na tych odcinkach linii kolejowych (liniach kolejowych).

Na mapie 6 przedstawiono lokalizację odcinków linii kolejowych (linii kolejowych) zarządzanych przez PKP PLK, przekazywanych samorządowi województwa dolnośląskiego.

Mapa 6. Odcinki linii kolejowych (linie kolejowe) zarządzane przez PKP PLK, przekazywane samorządowi województwa dolnośląskiego, na tle sieci kolejowej PKP PLK oraz SKM w Trójmieście i DSDiK.

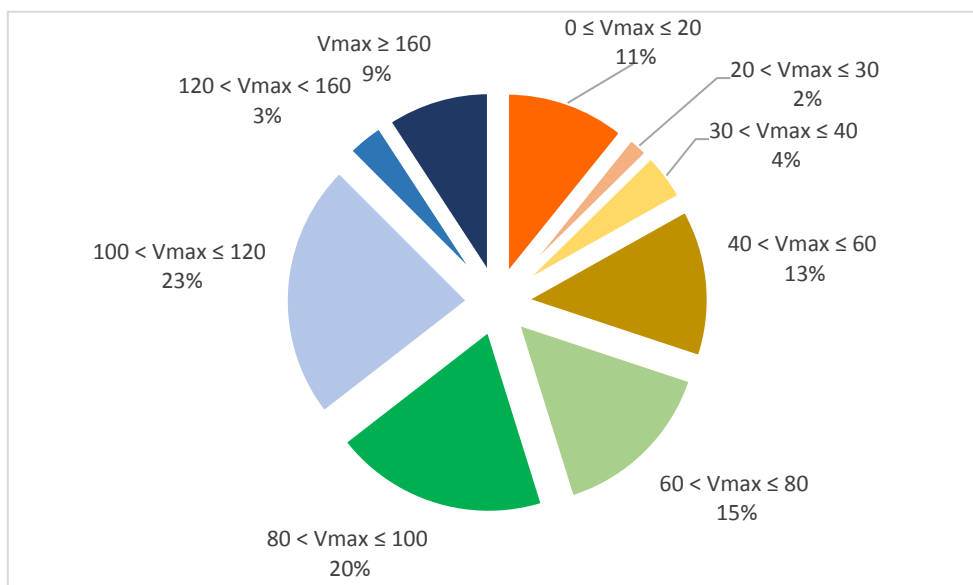


VI. Rezultaty realizacji Programu

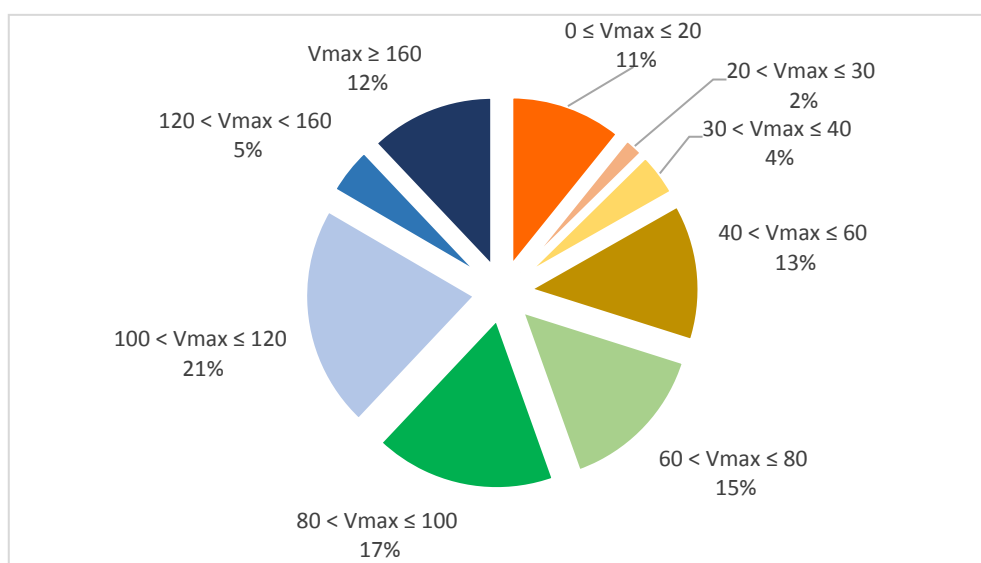
W rezultacie działań zdefiniowanych w Programie należy oczekiwać zdecydowanej poprawy stanu infrastruktury kolejowej w zakresie jej charakterystyk wpływających na zarysowane wcześniej istotne z punktu widzenia użytkowników (przewoźników kolejowych) parametry, przede wszystkim czasy przejazdu i dopuszczalne naciski osiowe taboru oraz uwarunkowania eksploatacyjne m.in. w zakresie przepustowości. Oczekiwać należy, że możliwa do wykorzystania prędkość pociągów, na bazie której są opracowywane rozkłady jazdy pociągów, znacznie wzrośnie w perspektywie 2028 r. Tym samym zostaną stworzone warunki do zdecydowanej poprawy kondycji transportu kolejowego w Polsce. Sytuację w tym zakresie ilustruje wykres 3.

Wykres 3. Linie kolejowe – struktura maksymalnych prędkości [km/h] – rozkład procentowy dla całej sieci kolejowej zarządzanej przez PKP PLK

Stan bazowy na 31.12.2022 r.



Stan przewidywany w następstwie realizacji Programu na 31.12.2028 r.



Źródło: Opracowanie PKP PLK.

Wskazane wyżej rezultaty spodziewane do uzyskania w wyniku realizacji *Programu*, w wymiarze praktycznym oznaczają wymierne skrócenie czasu przejazdu pociągów po liniach kolejowych najbardziej wykorzystywanych (zakwalifikowanych do kategorii A i B) oraz zapewnienie maksymalnej prędkości co najmniej 30 km/h na czynnych liniach kolejowych kategorii C.

W tabeli 6 przedstawiono plan możliwych do uzyskania na koniec 2028 r. w rezultacie zrealizowania *Programu* – maksymalnych prędkości oraz dopuszczalnych nacisków osiowych taboru na liniach kolejowych aktualnie zarządzanych przez PKP PLK.

Tabela 6. Maksymalne prędkości i dopuszczalne naciski osiowe taboru na liniach kolejowych aktualnie zarządzanych przez PKP PLK – plan na 31.12.2028 r.

Wyszczególnienie	Jedn. miary	Kategoria				Łączna długość linii kolejowych / odcinków linii kolejowych
		A	B	C	D	
Odcinki linii kolejowych zapewniające przejazdy pociągów z prędkością $V \geq 20$ km/h, w tym z prędkością [km/h]:	km	12075,469	5459,034	961,101	271,767	18 767,371
$20 < V \leq 30$		58,834	85,058	85,221	29,751	258,864
$30 < V \leq 40$		190,856	259,565	287,795	27,285	765,501
$40 < V \leq 60$		638,961	959,073	308,384	94,546	2000,964
$60 < V \leq 80$		922,631	1319,647	129,224	29,711	2401,213
$80 < V \leq 100$		1512,694	1002,947	43,682	4,617	2563,940
$100 < V \leq 120$		4130,154	719,416	11,831	7,160	4868,561
$120 < V < 160$		878,93	228,621	0,0000	1,292	1108,843
$V \geq 160$		3728,660	747,287	0,000	0,000	4475,947
Odcinki linii kolejowych zapewniające przejazdy pociągów z naciskiem $Q > 177$ kN/oś dla wagonów i lokomotyw CO-CO, w tym z naciskiem [kN/oś]:		km	12015,782	5437,933	967,046	242,062
$177 < Q \leq 196$	1085,523		1511,500	455,849	136,234	3189,106
$196 < Q < 221$	602,020		1003,000	149,413	35,009	1789,442
$Q \geq 221$	10328,239		2923,433	361,784	70,819	13684,275

Przewiduje się, że rezultatem przeprowadzonych w okresie trwania *Programu* działań będzie:

- zwiększenie długości odcinków linii kolejowych z zapewnioną maksymalną prędkością $V_{\max} > 120$ km/h o 32,68%, w tym zwiększenie długości linii kolejowych z zapewnioną maksymalną prędkością $V_{\max} \geq 160$ km/h o 30,98%;
- zwiększenie długości odcinków linii kolejowych z zapewnioną możliwością przejazdów pociągów o dopuszczalnym nacisku osiowym $Q_{\max} \geq 221$ kN/oś o 15,51%.

Na kolejnych mapach przedstawiono:

- Mapa 7 – obowiązujące na koniec roku bazowego maksymalne prędkości na liniach kolejowych i ich odcinkach w ramach sieci kolejowej zarządzanej przez PKP PLK
- Mapa 8 – plan maksymalnych prędkości na koniec 2028 r. na liniach kolejowych i ich odcinkach w ramach sieci kolejowej aktualnie zarządzanej przez PKP PLK
- Mapa 9 – obowiązujące na koniec roku bazowego dopuszczalne naciski osiowe taboru na liniach kolejowych i ich odcinkach w ramach sieci kolejowej zarządzanej przez PKP PLK
- Mapa 10 – plan dopuszczalnych nacisków osiowych taboru na koniec 2028 r. na liniach kolejowych i ich odcinkach w ramach sieci kolejowej aktualnie zarządzanej przez PKP PLK

- Mapa 11 – plan na 2029 r. maksymalnych prędkości na liniach kolejowych i ich odcinkach aktualnie zarządzanych przez PKP PLK (uwzględniający efekty inwestycji kończonych w 2028 r.)
- Mapa 12 – plan na 2029 r. dopuszczalnych nacisków osiowych taboru na liniach kolejowych i ich odcinkach aktualnie zarządzanych przez PKP PLK (uwzględniający efekty inwestycji kończonych w 2028 r.)

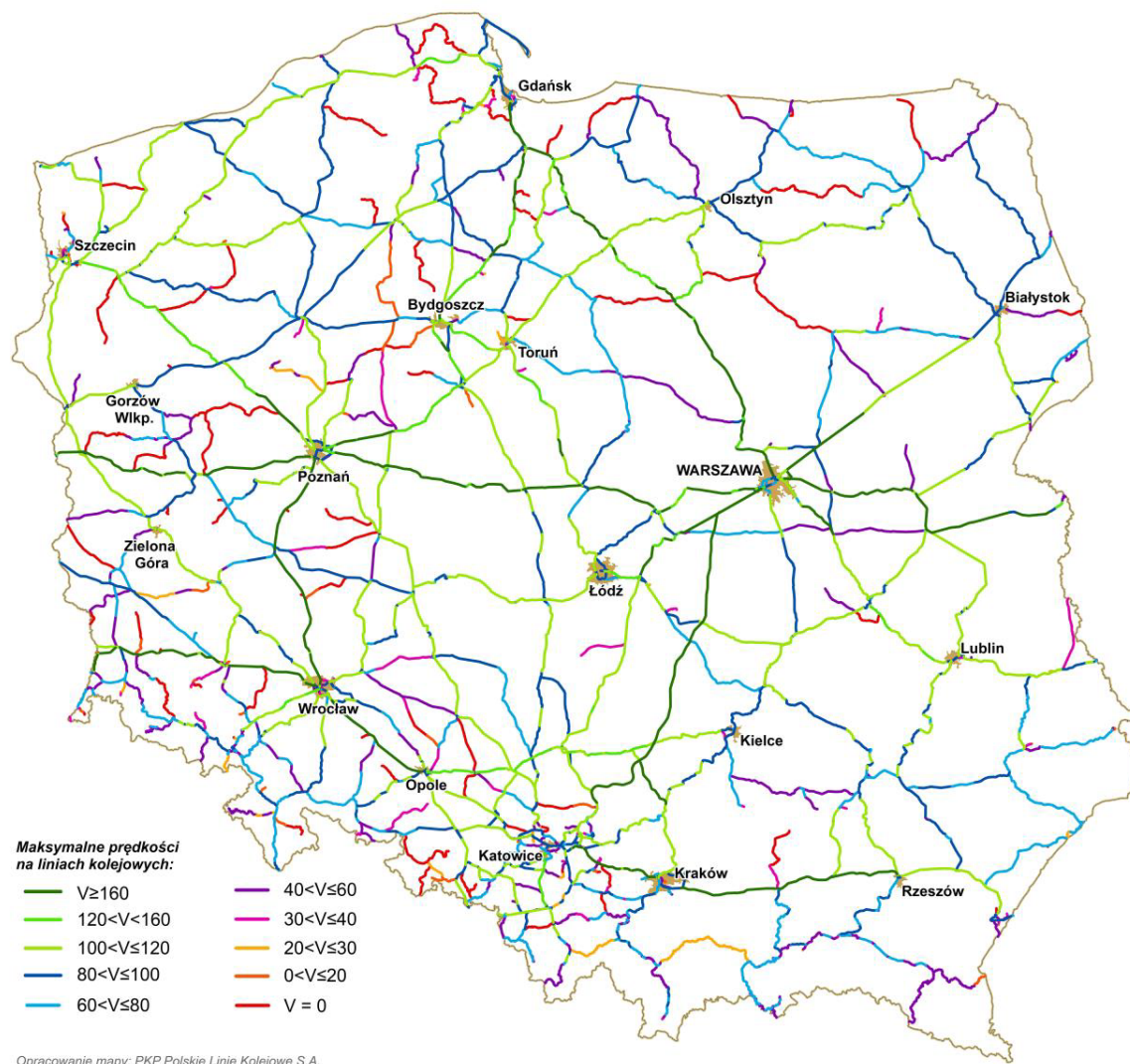
Poprawa parametrów eksploatacyjnych odcinków linii kolejowych (linii kolejowych) odzwierciedlona na mapach jest obrazem zamierzeń zarządcy infrastruktury PKP PLK do roku 2028 związanych z realizacją założeń zawartych w dokumentach strategicznych, omówionych w rozdziale II.

Mapy 7 i 8 są graficznym wyrazem zmiany pokazującej przyrost maksymalnych prędkości uzyskanych na odcinkach linii kolejowych (liniach kolejowych) dzięki działaniom w zakresie utrzymania i remontów realizowanym według standardów wyznaczonych w kategoryzacji utrzymaniowej odcinków linii kolejowych. Podobnie w przypadku map 9 i 10 w odniesieniu do przewidywanych dopuszczalnych nacisków osiowych.

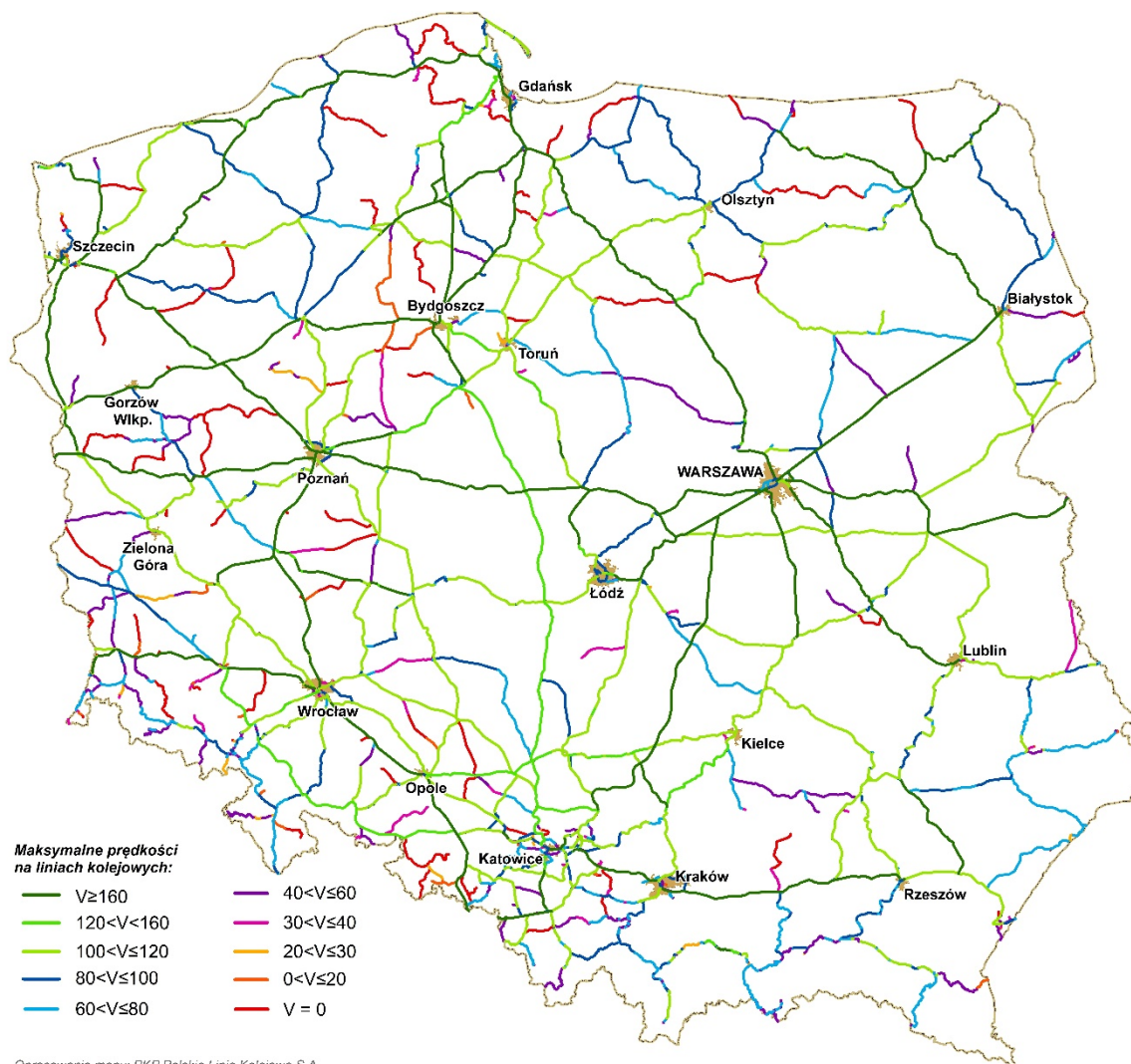
Zaznaczyć trzeba, że mapy także odzwierciedlają efekt poprawy parametrów eksploatacyjnych będący wynikiem zrealizowanych w okresie programowania inwestycji. Efekt ten nie mógłby być trwały bez zapewnienia dla objętych nimi odcinków linii kolejowych (linii kolejowych) odpowiedniego standardu utrzymania. Mapy 11 i 12 uwzględniają dodatkowo efekty działań inwestycyjnych, których koniec zaplanowano na 2028 r.

Porównanie map maksymalnych prędkości i dopuszczalnych nacisków osiowych w roku bazowym i w roku 2028 wskazuje na znaczną poprawę warunków eksploatacyjnych nie tylko w ujęciu bilansu, a więc sumarycznych długości odcinków linii kolejowych dostosowanych do wyższych parametrów, ale przede wszystkim w kluczowym dla przewoźników kolejowych i docelowych klientów kolei aspekcie spójności sieci kolejowej umożliwiającej świadczenie konkurencyjnych usług przewozowych. W tym zakresie szczególnie istotne będzie zapewnienie stabilnej wyższej maksymalnej prędkości na połączeniach ośrodków wojewódzkich (np. Kraków – Katowice, Wrocław – Zielona Góra) oraz, w zakresie dopuszczalnych nacisków osiowych, na głównych ciągach dedykowanych ruchowi towarowemu (np. Magistrala Nadodrzańska Wrocław – Szczecin, Katowicki Węzeł Kolejowy, czy towarowa obwodnica Warszawy). Praktyczny dla przewoźników kolejowych wymiar zwiększania dopuszczalnych nacisków osiowych do oczekiwanej wartości 221 kN uwidacznia się w stworzeniu ciągów wolnych od „wąskich gardeł” obejmujących wspomniane wyżej kluczowe odcinki linii kolejowych.

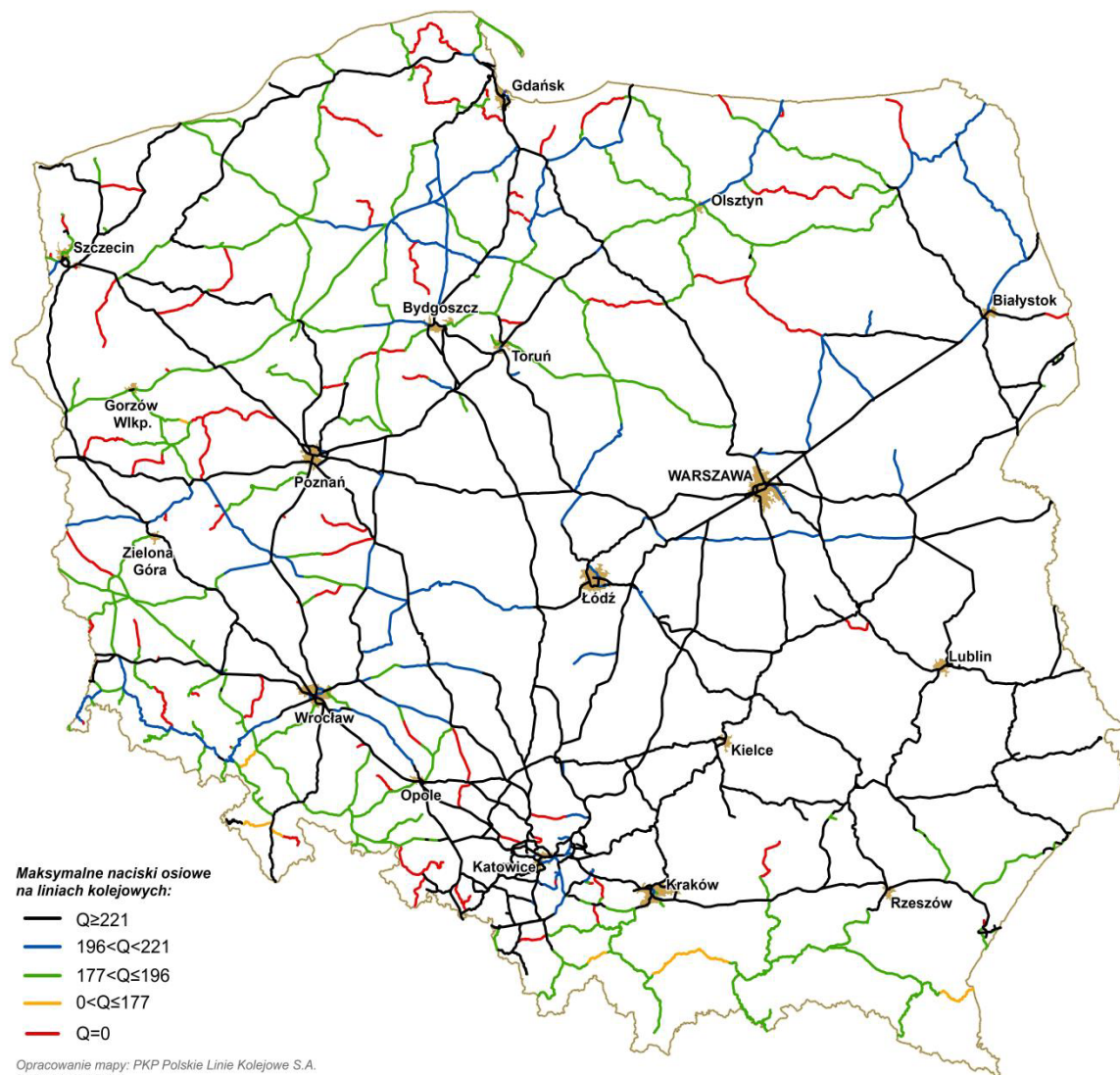
Mapa 7. Maksymalne prędkości na liniach kolejowych i ich odcinkach w ramach sieci kolejowej zarządzanej przez PKP PLK – stan bazowy na 31.12.2022 r.



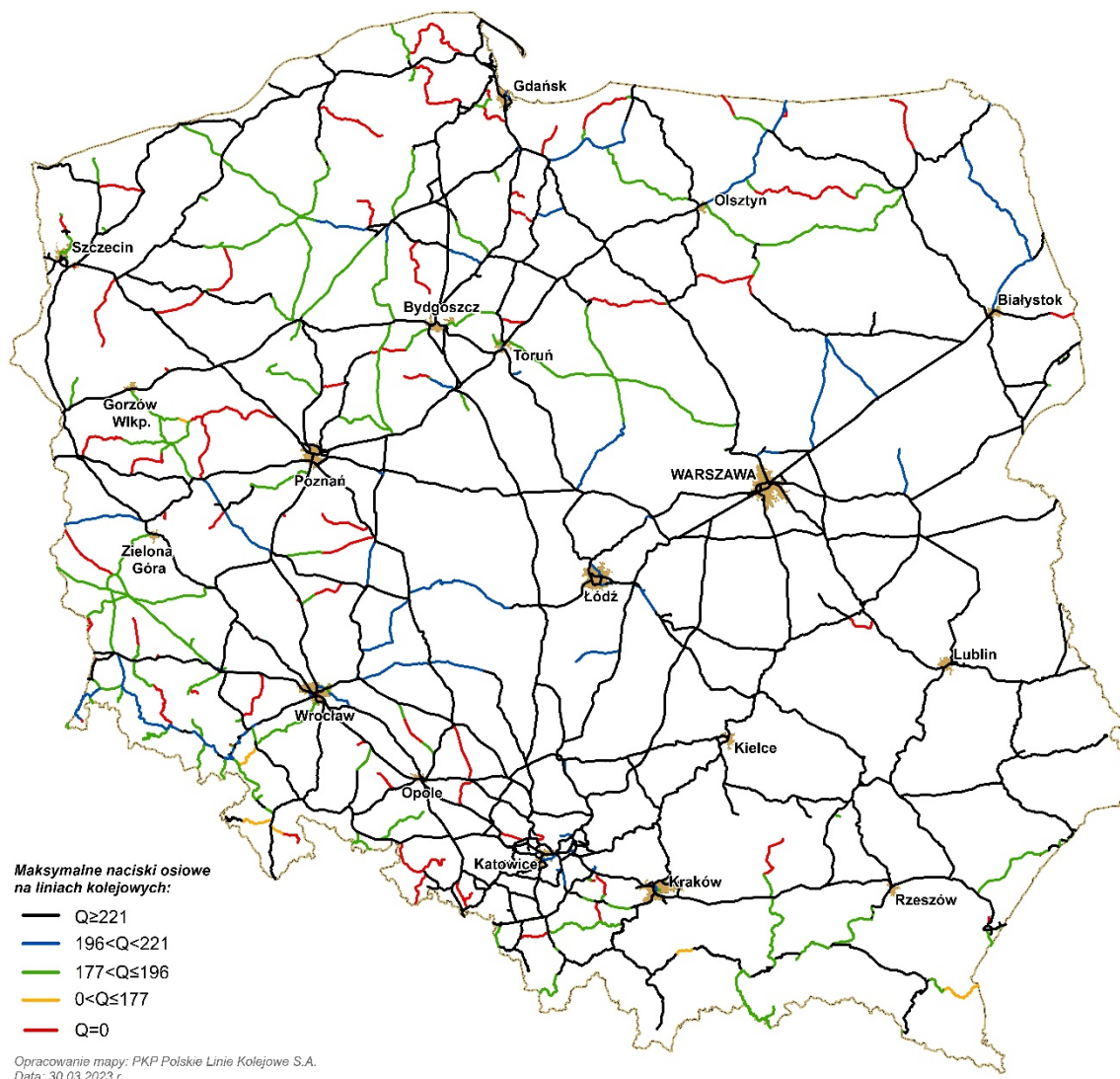
Mapa 8. Maksymalne prędkości na liniach kolejowych i ich odcinkach w ramach sieci kolejowej zarządzanej przez PKP PLK – plan na 31.12.2028 r.



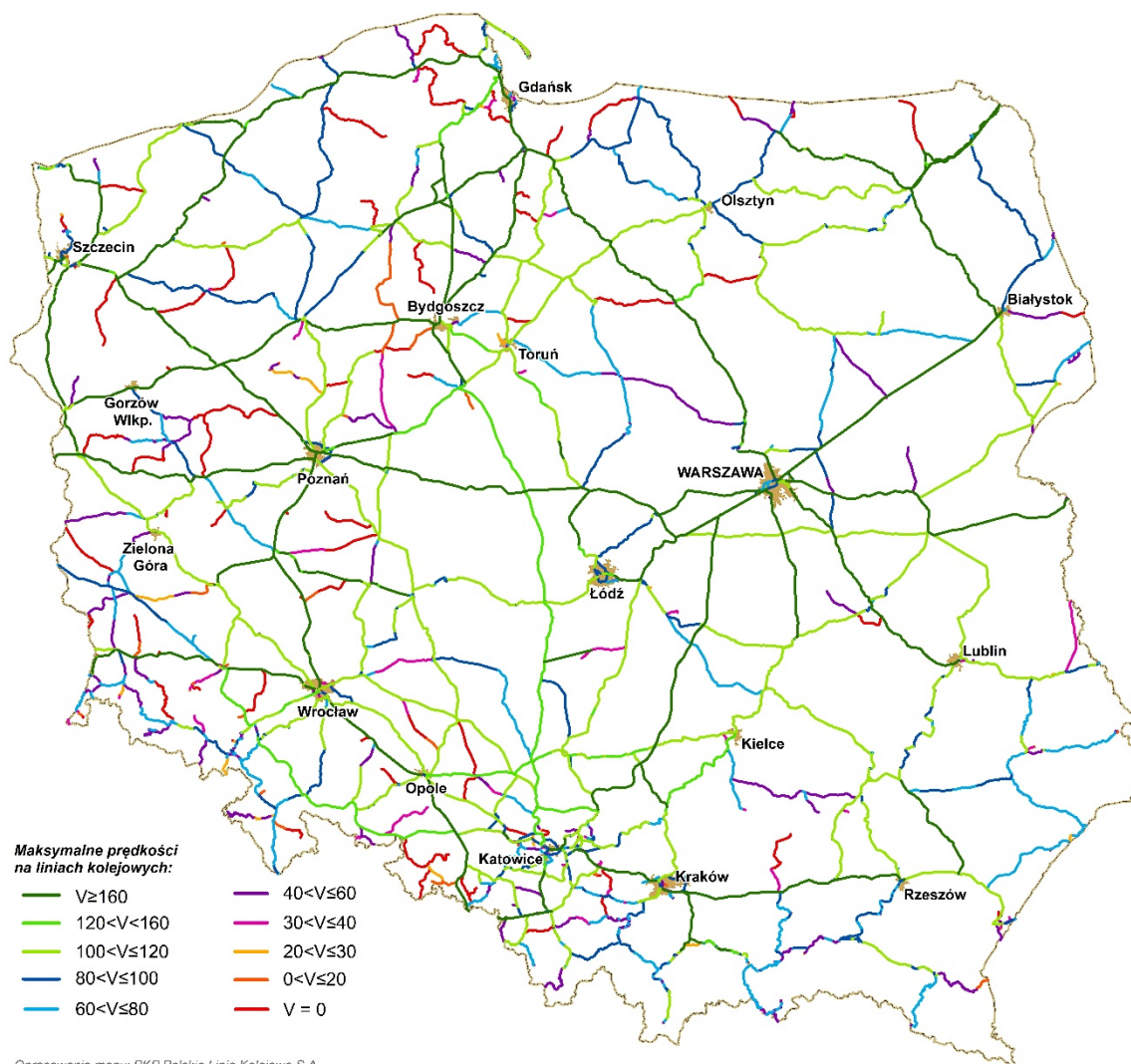
Mapa 9. Dopuszczalne naciski osiowe taboru na liniach kolejowych i ich odcinkach w ramach sieci kolejowej zarządzanej przez PKP PLK – stan bazowy 31.12.2022 r.



Mapa 10. Dopuszczalne naciski osiowe taboru na liniach kolejowych i ich odcinkach w ramach sieci kolejowej zarządzanej przez PKP PLK – plan na 31.12.2028 r.

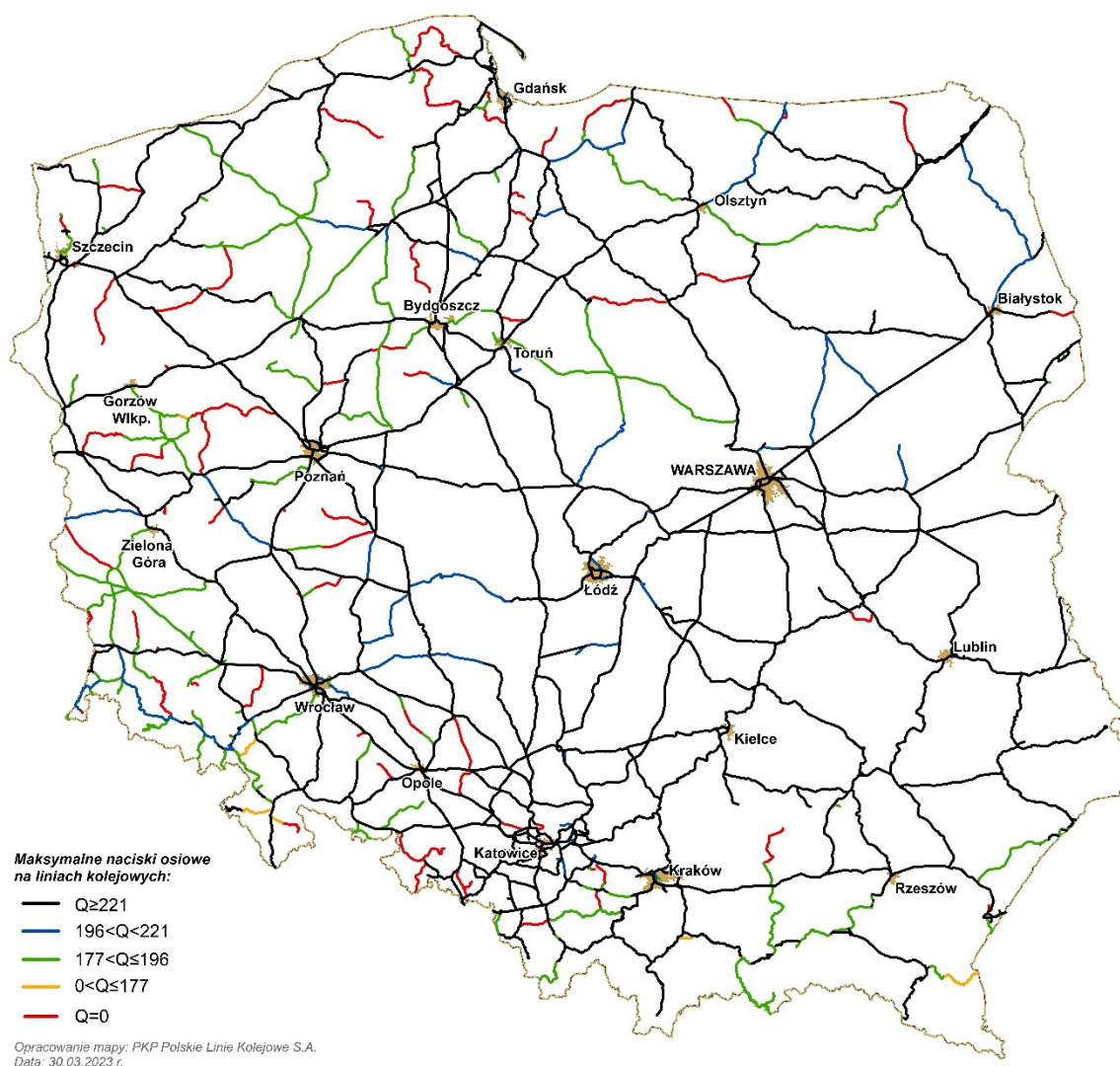


Mapa 11. Plan na 2029 r. maksymalnych prędkości na liniach kolejowych i ich odcinkach zarządzanych w roku bazowym przez PKP PLK (uwzględniający efekty inwestycji kończonych w 2028 r.)



Opracowanie mapy: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Data: 30.03.2023 r.

Mapa 12. Plan na 2029 r. dopuszczalnych nacisków osiowych taboru na liniach kolejowych i ich odcinkach zarządzanych w roku bazowym przez PKP PLK (uwzględniający efekty inwestycji kończonych w 2028 r.)



Oczekiwanym efektem realizacji *Programu*, zapewniającym osiągnięcie wskazanych w nim celów i wpisania się w priorytetowe kierunki interwencji, będzie m.in.: **zapewnienie stabilności finansowania zarządców infrastruktury, likwidacja najbardziej uciążliwych dla przewoźników kolejowych zaległości utrzymaniowo-naprawczych, zapewnienie trwałości inwestycji infrastrukturalnych i długofalowe wykorzystanie ich efektów, pozytywne oddziaływanie na rozwój sektora kolejowego, a co za tym idzie – całego systemu transportowego.**

Dodatkowo ważnym efektem realizacji *Programu* będzie mniejsze obciążenie środowiska w porównaniu do innych gałęzi transportu, a także zdecydowanie wyższy poziom bezpieczeństwa.

Utrzymanie na odpowiednim poziomie sieci kolejowej przyczyni się równocześnie do rozwoju gospodarczego i społecznego poszczególnych regionów i całego kraju. Skrócenie czasów przejazdu pociągów między większością miast wojewódzkich, skrócenie czasu przejazdu na liniach regionalnych oraz zahamowanie procesu degradacji regionalnych linii kolejowych będzie sprzyjało poprawie atrakcyjności inwestycyjnej obszarów dotychczas zmarginalizowanych oraz stworzy warunki do ograniczenia istotnych problemów społecznych, jak np. bezrobocie, czy utrudniony dostęp do edukacji i dóbr kultury.

Poniżej zestawione zostały korzyści, które przyniesie realizacja *Programu* w tym zakresie:

- zapewnienie bezpieczeństwa i komfortu podróży koleją oraz przewozów towarowych realizowanych przez kolej na poziomie przyjętym w UE;
- zaproponowanie alternatywnego w stosunku do transportu samochodowego i lotniczego, środka transportu o niższym jednostkowym obciążeniu środowiska, w tym emisją CO₂;
- pobudzenie rozwoju przedsiębiorstw kooperujących z koleją;
- aktywizacja i rozwój urbanistyczny terenów w pobliżu linii kolejowych;
- zwiększenie atrakcyjności inwestycyjnej regionów, miast i gmin;
- pozytywny wpływ na zwiększenie mobilności mieszkańców.

Realizacja *Programu*, przez zapewnienie równowagi finansowej zarządców infrastruktury, będzie stymulować rozwój przedsiębiorstw kolejowych z nimi współpracujących, w tym wykonujących usługi na ich rzecz oraz przewoźników kolejowych korzystających z udostępnianej przez nich infrastruktury kolejowej. Określenie w czasie zasobów finansowych wpłynie na lepsze planowanie remontów, co pociągnie za sobą lepsze rozłożenie w czasie zamówień dla branż współpracujących z transportem kolejowym i pośrednio wpłynie pozytywnie na rynek pracy. Dodatkowo *Program* przyczyni się do zapewnienia konkurencyjności rynku kolejowego w sytuacji wzmożonych działań inwestycyjnych.

Ponadto oprócz wymienionych wyżej pozytywnych efektów spodziewanych do osiągnięcia dzięki realizacji *Programu* – co należy szczególnie podkreślić – w ostatecznym rezultacie wystąpią także takie korzyści makroekonomiczne, jak dodatkowe wpływy fiskalne do budżetu państwa z tytułu podatków PIT, CIT, VAT, akcyzy – pozyskiwane od bezpośrednich realizatorów robót utrzymaniowych, którzy w znacznej mierze przejmą koszty napraw głównych i planowych napraw bieżących,

a także koszty likwidacji zaległości utrzymaniowych. Aby zrealizować takie działania, wykonawcy robót spoza PKP PLK będą posiadali bodźce do zwiększenia zatrudnienia, co korzystnie wpłynie również na rynek pracy.

VII. Wskaźniki monitorowania Programu

Aktualnie obowiązująca edycja Programu pokazuje w samym dokumencie kluczowe wskaźniki jedynie dla największego zarządcy infrastruktury PKP PLK. Pozostałe zaś wskaźniki PKP PLK oraz innych zarządców pozostają ustalone i uwzględnione w odrębnych umowach utrzymaniowych wraz z przyjętymi założeniami wartości ich realizacji.

Specyfika linii kolejowych, udostępnianych przez innych niż PKP PLK zarządców infrastruktury przewidzianych do objęcia *Programem*, a także skala działalności prowadzonej przez PKP PLK w stosunku do pozostałych zarządców infrastruktury powoduje nieporównywalność określonych danych. Z tego względu dodatkowe wskaźniki efektywnościowe, które służą do monitorowania realizacji *Programu*, możliwe są do dookreślenia na poziomie umów wieloletnich, zawieranych na podstawie założeń *Programu* przez ministra właściwego do spraw transportu przez ich rozbudowę/wariantowanie względem zamieszczonych w *Programie*, a także możliwość określenia wskaźników uzupełniających, związanych ze specyfiką sektora kolejowego.

W *Programie* przyjęto zasadę, ażeby pokazać możliwie pełen zastaw porównywalnych wskaźników (w tym wskaźniki główne – a, b, c) wszystkich zarządców, biorący w nim udział:

- a) **udział długości eksploatowanych linii kolejowych, spełniających standardy do ogólnej długości eksploatowanych linii kolejowych (%);**
- b) **średnia prędkość kursowania pociągów (prędkość handlowa w km/h)³⁸ pomniejszona o planowane postoje przewoźników, zamawiane wg rozkładu jazdy;**
- c) **koszty działalności, związanej z wykonywaniem zadań zarządców infrastruktury, ponoszone na 1 pockm pracy eksploatacyjnej wykonanej na liniach kolejowych aktualnie zarządzanych³⁹);**
- d) koszty działalności, związanej z wykonywaniem zadań zarządców infrastruktury, ponoszone na 1 km zarządzanej linii kolejowej;
- e) punktualność kwalifikowana pociągów (%)⁴⁰);
- f) liczba poważnych wypadków i wypadków zaistniałych na sieci kolejowej z winy zarządcy, przypadająca na 1 mln pockm pracy eksploatacyjnej⁴¹.

Pierwszym wskaźnikiem monitorowania realizacji celu głównego *Programu* jest wskaźnik, określający skuteczność realizacji zadań zarządców infrastruktury kolejowej przez poprawę i zapewnienie trwałości jej parametrów technicznych w całym okresie obowiązywania *Programu*, wyrażony jako **udział długości eksploatowanych linii kolejowych spełniających standardy do ogólnej długości eksploatowanych linii kolejowych (%)**.

Zważywszy, że stan infrastruktury kolejowej jest pochodną wielu czynników, w tym wielkości środków przeznaczanych na prace utrzymaniowo-remontowe, wskaźnik ten jest uniwersalną miarą jakości, która może być badana w okresach odpowiadających sprawozdawczości prowadzonej na potrzeby *Programu*, a tym samym również na potrzeby sprawozdawczości budżetowej. Odzwierciedla on poprawę stanu infrastruktury kolejowej i zapewnienie trwałości jej parametrów technicznych.

Do wyliczenia wskaźnika zastosowany został procentowy udział długości eksploatowanych odcinków linii kolejowych spełniających standard, w stosunku do łącznej długości eksploatowanych odcinków linii kolejowych, według zdefiniowanych przez Urząd Transportu Kolejowego w raporcie „*Ocena funkcjonowania rynku transportu kolejowego i stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego w 2015 roku*”, następujących kryteriów:

- **ocena dobra** – wymagana tylko konserwacja, niezbędne pojedyncze wymiany elementów nawierzchni, brak ograniczeń;
- **ocena dostateczna** – potrzeba wymiany elementów nawierzchni do 30%, obniżenie prędkości rozkładowych lub wprowadzenie ograniczeń;
- **ocena niezadowalająca** – konieczna wymiana kompleksowa infrastruktury, znaczne obniżenie prędkości rozkładowych oraz duża liczba ograniczeń.

Za spełniające standard uznaje się te odcinki eksploatowanych linii kolejowych, które zgodnie z wynikami badań, pomiarów i oględzin kwalifikuje się jako uzyskujące oceny dobrą i dostateczną.

Wskaźnik ten umożliwi analizę wpływu środków publicznych wydatkowanych w ramach *Programu* na zmianę jakości infrastruktury kolejowej zarządzanej przez beneficjentów *Programu*.

³⁸) W przypadku PKP PLK wskaźnik dotyczy czterech rodzajów pociągów – ekspresowe, pospieszne, regionalne i towarowe, w przypadku Euroterminal Sławków, ze względu na jego specyfikację, nie pomniejsza się planowanych postojów przewoźników.

³⁹) W przypadku Euroterminal Sławków są to koszty całkowite na 1 pockm pracy eksploatacyjnej.

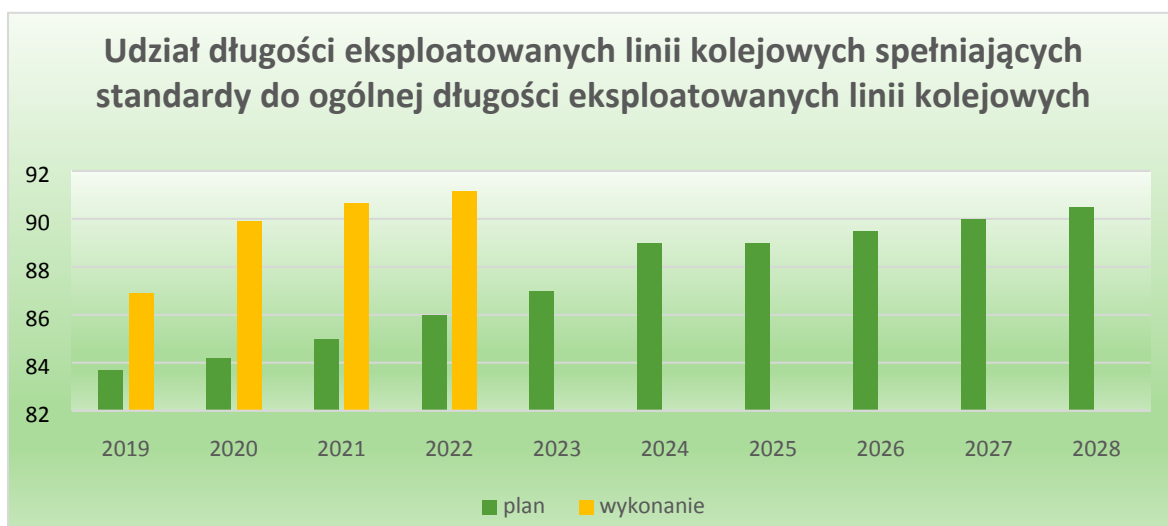
⁴⁰) W przypadku PKP PLK wskaźnik dotyczy dwóch rodzajów pociągów – pasażerskich i towarowych. Nie dotyczy Euroterminal Sławków.

⁴¹) W przypadku Euroterminal Sławków wskaźnik ma postać – „Liczba zdarzeń kolejowych na sieci normalnotorowej EUROTERMINAL SŁAWKÓW szt./ tys. pockm”.

Tabela 7. Poziom wskaźnika realizacji celu głównego *Programu* dla PKP PLK w latach 2024–2028 oraz w okresie realizacji *Programu*.

Wskaźnik	Wielkość wskaźnika w latach [%]				
	2024	2025	2026	2027	2028
Udział długości eksploatowanych linii kolejowych, spełniających standardy, do ogólnej długości eksploatowanych linii kolejowych %	≥89,0	≥89,0	≥89,5	≥90,0	≥90,5

Wykres 4. Udział długości eksploatowanych linii kolejowych, spełniających standardy, do ogólnej długości eksploatowanych linii kolejowych.



Na wysoką wartość wykonania wskaźnika celu głównego w obecnej umowie wieloletniej, a tym samym wyższy poziom planów 2024 – 2028, wpłynęło kilka czynników:

- duża ilość lokalizacji odcinków torowych o niskiej ocenie niezadowolającej, które w czasie trwania Umowy poddane były rewitalizacji, modernizacji lub naprawie w ramach realizacji zadań utrzymaniowych,
- ukierunkowane działania na likwidację jak największej ilości ograniczeń prędkości, wynikających ze złego stanu infrastruktury, a co za tym idzie poprawę stanu torów,
- reaktywacja linii i odcinków poprzez ich rewitalizację lub modernizację, przez co wzrasta długość odcinków z oceną dobrą,
- budowa zupełnie nowych linii i odcinków torów, co zwiększa udział torów z oceną dobrą w ogólnej długości torów linii eksploatowanych.

Obecnie niewiele linii i odcinków z pozostałych w ocenie niezadowolającej w najbliższych latach będzie poddanych rewitalizacji, modernizacji lub naprawie poprawiającej ewidentnie ich parametry. Wynika to z ciągle zmniejszającego się udziału linii z oceną niezadowolającą (około 9%) w ogólnej długości torów linii eksploatowanych. Ponadto ze względu na żywotność elementów infrastruktury szereg odcinków linii z oceną dostateczną na skutek wzmożonej eksploatacji i postępującej z czasem naturalnej degradacji może przejść do niższej kategorii tj. z oceną niezadowolającą. W wyniku tego niewykluczony jest niewielki spadek wartości wskaźnika celu głównego albo dłuższa jego stagnacja.

Drugim wskaźnikiem, służącym do monitorowania realizacji celu głównego *Programu* jest średnia prędkość kursowania pociągów (prędkość handlowa – V_{handl}), ujmowana w rozkładzie jazdy pociągów, jako przyjęta oferta zarządcy infrastruktury, skierowana do organizatorów przewozów i przewoźników kolejowych, determinująca w podstawowym zakresie poziom realizacji działalności przewozowej w całej branży. Dla celów *Programu* przyjęto dodatkowe założenie nie uwzględniania planowych postojów przewoźników, zamawianych w rozkładzie jazdy, w celu wyeliminowania części istotnej z przewidywalnych czynników, leżących poza PKP PLK.

Wskaźnik ten charakteryzuje realizację następujących celów:

- **zapewnienie trwałych i przewidywalnych parametrów technicznych infrastruktury kolejowej;**
- **poprawa oferty kierowanej do przewoźników kolejowych.**

Przyjęty wskaźnik:

- mierzy efekty działań w skali sieciowej;
- mierzy jakość oferty kierowanej przez PKP PLK do przewoźników kolejowych i innych podmiotów korzystających z infrastruktury kolejowej, uwzględniając wszystkie jej aspekty wpływające na czas przejazdu;
- uwzględnia skutki działań o charakterze utrzymaniowym, inwestycyjnym oraz organizacyjnym po stronie zarządcy infrastruktury;
- określany jest dla wszystkich pociągów, ujętych w rozkładzie jazdy pociągów, z podziałem na pociągi pasażerskie ekspresowe, pospieszne i regionalne oraz pociągi towarowe.

Prędkość handlowa stanowi kluczowy, obok wysokości opłaty za przejazd pociągu po danej trasie i przepustowości sieci kolejowej, parametr decydujący o konkurencyjności transportu kolejowego wobec innych środków transportu.

Jak wspomniano powyżej na potrzeby obecnego *Programu* – prędkość handlowa, definiowana jako iloraz całkowitej długości tras pociągów i całkowitego czasu przejazdu pociągów, upływającego według rozkładu jazdy pociągów od odjazdu ze stacji początkowych do przyjazdu do stacji końcowych została dodatkowo pomniejszona o postoje, zamawiane w rozkładzie jazdy przez przewoźników.

Kształtowanie się wskaźnika tak liczonej prędkości dla poszczególnych kategorii pociągów przedstawiono w tabeli 8. Przyjmuje się równoważność roku sprawozdawczego z okresem obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów. Wpływ działań zarządcy, przyczyniających się do uzyskania określonej wielkości tak liczonej prędkości handlowej, należy uznać za istotny na tyle, żeby wskaźnik ten ustanowić drugim ze wskaźników służących do monitorowania realizacji celu głównego *Programu*.

Tabela 8. Prędkość handlowa pomniejszona o postoje, zamawiane przez przewoźników w rozkładzie jazdy na liniach kolejowych⁴²⁾, zarządzanych przez PKP PLK w latach 2024 – 2028r.

rodzaj pociągu	Wielkość wskaźnika w latach [km/h]				
	2024	2025	2026	2027	2028
pociągi ekspresowe	≥95	≥95	≥95	≥96	≥97
pociągi pospieszne	≥79	≥79	≥79	≥81	≥82
pociągi regionalne	≥61	≥61	≥61	≥62	≥62

⁴²⁾ Bez postojów technicznych, wynikających z infrastruktury PKP PLK.

pociągi towarowe	≥40	≥40	≥40	≥41	≥42
------------------	-----	-----	-----	-----	-----

Zarządca infrastruktury obowiązany jest do monitorowania wskaźnika w każdym roku realizacji *Programu*. Należy jednak mieć także na uwadze trwający cały czas i planowany duży front robót inwestycyjnych do roku 2030 (KPK, KPO), wiążący się z możliwym wzrostem liczby zamknięć torowych, ruchem jednotorowym dwukierunkowym czy też wprowadzaniem ograniczeń prędkości, związanych z przejazdami pociągów obok miejsc robót budowlanych. Zjawiska te mogą skutkować wydłużeniem czasu przejazdu części pociągów, a co za tym idzie okresowo negatywnie wpłynąć na prędkość handlową, która w czasie kumulacji robót inwestycyjnych może, nawet mimo przygotowania alternatywnych tras objazdowych, ulec obniżeniu w stosunku do stanu w roku bazowym.

W Programie utrzymaniowym, obowiązującym w latach 2019-2023, był liczony wskaźnik prędkości handlowej bez pomniejszenia o planowane postoje przewoźników. Poniżej przedstawiono wielkość tego wskaźnika informacyjnie i porównawczo w zakresie planów na lata 2024-2028. Wielkość wskaźnika prędkości handlowej uzależniona jest nie tylko od działań zarządcy infrastruktury.

Prędkość ta jest zależna m.in. od parametrów taboru, którym obsługiwany jest przejazd wnioskowany przez przewoźnika, np. jego prędkości maksymalnej, % masy hamującej, rodzaju hamulca itp. czy lokalizacji i długości postojów, w efekcie czego prędkość pociągu może być niższa. Zwiększona liczba wniosków np. dla pociągów pasażerskich przy jednoczesnym utrzymywaniu lub zwiększaniu zakresu prac modernizacyjnych (i związanych z nimi zamknięć torowych) wpływa bezpośrednio na jakość rozkładu jazdy w aspekcie prędkości handlowych dla poszczególnych kategorii pociągów.

Tabela 9. Średnia prędkość kursowania pociągów (prędkość handlowa) na liniach kolejowych, zarządzanych przez PKP PLK w latach 2024 – 2028 r. (wartości informacyjne)

Wskaźnik	Wielkość wskaźnika w latach [km/h]				
	2024	2025	2026	2027	2028
Średnia prędkość kursowania pociągów ekspresowych	88	88	90	93	96
Średnia prędkość kursowania pociągów pospiesznych	71	71	73	76	79
Średnia prędkość kursowania pociągów regionalnych	54	54	55	56	57
Średnia prędkość kursowania pociągów towarowych	32	32	34	35	36

W kontekście średniej prędkości kursowania pociągów ekspresowych należy mieć na uwadze, iż średnia prędkość handlowa np. pociągu Pendolino kształtuje się w granicach 100 do 118 km/h. Powyższe wartości dotyczą kluczowych relacji międzymiastowych, realizowanych m.in.: na liniach magistralnych przy uwzględnieniu, iż obsługiwane są one taborami, których prędkość nie odbiega od dopuszczalnej prędkości drogowej. W ujęciu dobowym stanowi to około 23 % wszystkich uruchamianych pociągów ekspresowych. Średnia prędkość kursowania dla pozostałych pociągów wynosi w granicach 80 km/h lub niżej.

W kontekście średniej prędkości kursowania pociągów pospiesznych w obecnym Rozkładzie Jazdy (RJ) dla około 26% pociągów ich średnia prędkość handlowa wynosi około 80 km/h. Dla pozostałych, jest niższa aż do poziomu około 60 km/h.

W ruchu regionalnym obserwuje się podobny trend z tym, że na większą skalę. Jednym z przykładów jest np. pociąg relacji Pruszków – Otwock, który na całym swoim odcinku (44 km) zatrzymuje się na 21 posterunkach, a jego prędkość handlowa wynosi 40 km/h. Dla takich pociągów nie ma możliwości wzrostu prędkości handlowej z uwagi na ich rolę w aglomeracjach (uzupełnienie oferty komunikacyjnej – autobus, metro). Ponadto zakrojony na szeroką skalę program budowy przystanków osobowych przewidziany na kolejne lata (blisko 200 projektów) mający na celu m. in.: zminimalizowanie zjawiska wykluczenia komunikacyjnego w najbliższym czasie może jeszcze bardziej ograniczyć wzrost omawianej prędkości poprzez wprowadzenie zatrzymań pociągów na nowo wybudowanych przystankach.

Należy dodać, że w ruchu towarowym ze względu na jego charakter oraz elastyczną ofertę na rynku przewozów, przewoźnicy ponad 80% wniosków składają w ramach indywidualnego rozkładu jazdy z wyprzedzeniem 24h przed uruchomieniem pociągu. W związku z tym przy uwzględnieniu możliwości dostępnej wolnej przepustowości oraz do czasu wyodrębnienia linii dedykowanych głównie dla przejazdów pociągów towarowych, zwłaszcza w obrębach głównych węzłów, nie pozwala to na ich optymalne ułożenie rozkładów jazdy.

Mając na uwadze powyższe wyjaśnienia dotyczące powyższej specyfiki realizacji wniosków w ruchu towarowym oraz mając na celu optymalizację procesu przydzielenia dostępnej przepustowości zasadna wydaje się modyfikacja rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej (Dz. U. poz. 755, z późn. zm.) w zakresie ujednoczenia wysokości opłat rezerwacyjnych w ramach rocznego oraz indywidualnego rozkładu jazdy pociągów - ustalenie wysokości opłat rezerwacyjnych, pobieranych od przewoźników kolejowych w przypadku odwołania pociągu w ramach rocznego rozkładu jazdy pociągów na takim samym poziomie, jak w przypadku indywidualnego rozkładu jazdy pociągów pozytywnie wpłynie na alokację zdolności przepustowej. Kolejowe przewozy towarowe, w odróżnieniu od przewozów pasażerskich, cechuje zmienność zapotrzebowania na przejazd pociągu oraz uzależnienie rezygnacji z trasy od czynników często zależnych tylko od nadawcy ładunku.

PKP PLK jako zarządca infrastruktury wylicza także wskazaną niżej prędkość tzw. drogową, wynikającą z możliwości konstrukcyjnych infrastruktury. Poniżej przedstawiono informacyjnie planowane wartości takiego wskaźnika w latach obowiązywania Programu jako średnia ważona prędkość drogową⁴³⁾ w torach głównych zasadniczych i szlakowych na liniach kolejowych PKP PLK.

Tabela 10. Średnia ważona prędkość drogową w torach głównych zasadniczych i szlakowych na liniach kolejowych, zarządzanych przez PKP PLK w latach 2024 – 2028 r.

Wskaźnik	Wielkość wskaźnika w latach [km/h]				
	2024	2025	2026	2027	2028
Średnia ważona prędkość drogową w torach głównych zasadniczych i szlakowych na liniach kolejowych, zarządzanych przez PKP PLK wg stanu na dzień 31 grudnia każdego roku	95,5	96	96,5	97,25	98

Wskaźnik ten z natury pomija pewne zakresy działalności Zarządcy, jakimi są organizacja ruchu kolejowego czy zarządzanie przepustowością.

⁴³⁾ prędkość drogową – maksymalna dopuszczalna prędkość na danym odcinku linii kolejowej, wynikająca z jej geometrii, stanu nawierzchni i podtorza oraz zainstalowanych urządzeń sterowania ruchem kolejowym, mierzona w km/h

Tabela 11. Informacyjne i porównawcze wartości średnich prędkości, uzyskanych w rozkładzie jazdy 2021/2022, na sieci zarządzanej przez PKP PLK S.A.

Typ prędkości	Techniczna	Zadana	Handlowa	Handlowa bez ph
Średnia prędkość kursowania pociągów ekspresowych	97	90	86	94
Średnia prędkość kursowania pociągów pospiesznych	81	73	70	78
Średnia prędkość kursowania pociągów regionalnych	63	55	52	60
Średnia prędkość kursowania pociągów towarowych	52	45	31	38

Prędkość techniczna – prędkość, wynikająca z parametrów taboru przewoźnika i infrastruktury bez wszystkich postoi przewoźników

Prędkość zadana – prędkość z postojami przewoźników planowanymi w rozkładzie jazdy

Prędkość handlowa bez ph – prędkość handlowa bez zamawianych handlowych postoi przewoźników w rozkładzie jazdy

Warto po tych porównaniach wspomnieć, że w zakresie badanych prędkości pociągów PKP PLK, gdzie mamy dodatkowo podzielony segment pociągów pasażerskich, przesunięcia poszczególnych przewoźników w badanych segmentach, mogą wpływać na raportowane wskaźniki prędkości. Ponadto należy mieć na uwadze, że rozkłady jazdy, zamawiane przez przewoźników, uwzględnia m.in. tzw. skomunikowania, które obniżają uzyskiwane prędkości handlowe, a także tzw. cykliczne rozkłady jazdy – odjazdy pociągów z określonej lokalizacji o stałych porach danej godziny, okresu doby.

W tabeli poniżej zestawiono wykaz możliwych do uzyskania w kolejnych latach średnich prędkości kursowania pociągów w km/h, tj. prędkości technicznej oraz prędkości handlowej (bez uwzględniania postoi handlowych zamawianych w rozkładzie jazdy przez przewoźników).

Tabela 12. Wykaz możliwych do uzyskania w kolejnych latach średnich prędkości kursowania pociągów w km/h, tj. prędkości technicznej oraz prędkości handlowej (bez uwzględniania postoi handlowych) na sieci PKP PLK.

Rozkład jazdy 2023/24	Techniczna	Handlowa bez ph
Średnia prędkość kursowania pociągów ekspresowych	98	95
Średnia prędkość kursowania pociągów pospiesznych	82	79
Średnia prędkość kursowania pociągów regionalnych	64	61
Średnia prędkość kursowania pociągów towarowych	54	40
Rozkład jazdy 2024/25		
Średnia prędkość kursowania pociągów ekspresowych	98	95
Średnia prędkość kursowania pociągów pospiesznych	82	79
Średnia prędkość kursowania pociągów regionalnych	64	61
Średnia prędkość kursowania pociągów towarowych	54	40
Rozkład jazdy 2025/26		
Średnia prędkość kursowania pociągów ekspresowych	98	95
Średnia prędkość kursowania pociągów pospiesznych	82	79

Średnia prędkość kursowania pociągów regionalnych	64	61
Średnia prędkość kursowania pociągów towarowych	54	40
Rozkład jazdy 2026/27		
Średnia prędkość kursowania pociągów ekspresowych	99	96
Średnia prędkość kursowania pociągów pospiesznych	84	81
Średnia prędkość kursowania pociągów regionalnych	65	62
Średnia prędkość kursowania pociągów towarowych	55	41
Rozkład jazdy 2027/28		
Średnia prędkość kursowania pociągów ekspresowych	100	97
Średnia prędkość kursowania pociągów pospiesznych	85	82
Średnia prędkość kursowania pociągów regionalnych	65	62
Średnia prędkość kursowania pociągów towarowych	56	42

Uzupełniającymi dla opisanego wyżej wskaźnika średniej prędkości handlowej są dwa wskaźniki, monitorowane w trakcie realizacji *Programu*, pokazujące jakość realizacyjną wykonywania przez PKP PLK zadań przewozowych w odniesieniu do najistotniejszych sektorów rynku przewozów:

- **wskaźnik określający punktualność kwalifikowaną** dla kursujących pociągów pasażerskich;
- **wskaźnik określający punktualność kwalifikowaną** dla kursujących pociągów towarowych.

W okresie 2019–2022 oba te wskaźniki kształtują się jak w tabeli 13 zaś plan do 2028 r. został przedstawiony w tabeli 14

Tabela 13. Poziom wskaźników punktualności kwalifikowanej PKP PLK w latach 2019–2022 (wykonanie, plan)

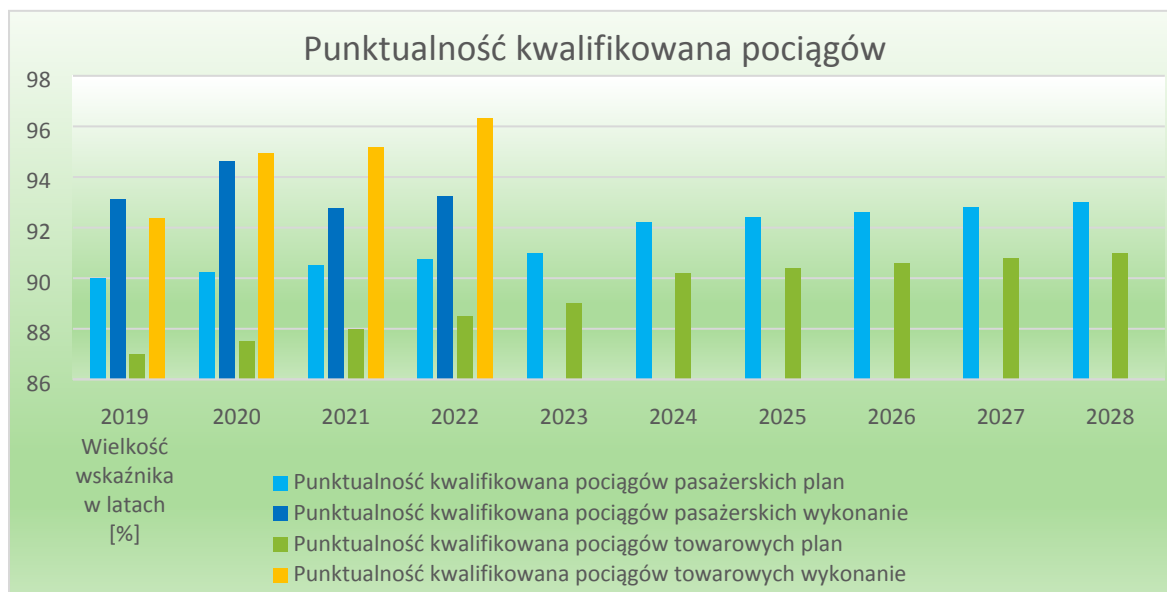
Wskaźnik	Wielkość wskaźnika w latach [%]			
	2019	2020	2021	2022
Punktualność kwalifikowana pociągów pasażerskich	93,11 (90,00*)	94,63 (90,25*)	92,76 (90,50*)	93,25 (90,75*)
Punktualność kwalifikowana pociągów towarowych	92,36 (87,00*)	94,93 (87,50*)	95,20 (88,00*)	96,33 (88,50*)

* - wartość planowana wskaźnika.

Tabela 14. Poziom wskaźników punktualności kwalifikowanej PKP PLK do roku 2028 r. – plan

Wskaźnik	Wielkość wskaźnika w latach [%]				
	2024	2025	2026	2027	2028
Punktualność kwalifikowana pociągów pasażerskich	≥92,20	≥92,40	≥92,60	≥92,80	≥93,00
Punktualność kwalifikowana pociągów towarowych	≥90,20	≥90,40	≥90,60	≥90,80	≥91,00

Wykres 5. Poziom wskaźników punktualności kwalifikowanej PKP PLK do roku 2019–2028.



Oczekuje się, że wskaźnik kosztów działalności, związanej z wykonywaniem zadań zarządców infrastruktury ponoszonych na 1 km linii kolejowej, zarządzanej przez PKP PLK dla odcinków linii kolejowych, zarządzanych przez PKP PLK określonych w ramach kategoryzacji utrzymaniowej do 2028 r. kształtować się będzie jak w tabeli 14. Możliwa jest korekta wartości ww. wskaźnika, w trakcie trwania *Programu*, wynikająca ze zmiany – zarządcy poszczególnych odcinków linii kolejowych. Przedłożone wartości nie uwzględniają ponadto ostatecznych założeń nowego KPK oraz KPO z uwagi na brak zatwierdzenia KPK na dzień sporządzania planów i wypłaty środków z KPO.

W tabeli 15 został przedstawiony poziom wskaźników kosztowych, z których wskaźnik kosztów działalności, związanej z wykonywaniem zadań zarządców infrastruktury, ponoszonych na 1 pockm pracy eksploatacyjnej wykonanej na liniach kolejowych zarządcy jest **trzecim wskaźnikiem, służącym do monitorowania realizacji celu głównego Programu**. Wskaźnik ten determinuje wpływ wzrostu pracy eksploatacyjnej na sieci kolejowej Zarządcy na jednostkowy koszt pockm i jest to iloraz kosztów działalności, związanej z zarządzaniem infrastrukturą kolejową (kosztów działalności gospodarczej) i ilości wykonanej pracy eksploatacyjnej na liniach kolejowych Zarządcy.

Oczekuje się, że wskaźniki kosztów działalności, związanej z wykonywaniem zadań zarządców infrastruktury, do 2028 r. kształtować się będą jak w tabeli 15.

Tabela 15. Poziom wskaźników kosztowych w latach 2024-2028 – plan

Wskaźnik	Jedn. miary	Wielkość wskaźnika w latach				
		2024	2025	2026	2027	2028
Koszty działalności związanej z wykonywaniem zadań zarządców infrastruktury, ponoszone na 1 km linii kolejowej zarządzanej przez PKP PLK	tys. zł/1 km linii kolejowej	≤569,6	≤620,2	≤655,4	≤700,1	≤757,3
Koszty działalności związanej z wykonywaniem zadań zarządców infrastruktury, ponoszone na 1 pockm pracy eksploatacyjnej wykonanej na liniach kolejowych aktualnie zarządzanych przez PKP PLK SA	zł/1 pockm	≤42,3	≤45,0	≤46,5	≤48,5	≤51,3

Udział kosztów działalności utrzymaniowo-remontowej w całkowitych kosztach działalności gospodarczej PKP PLK SA (zaangażowanie Spółki w realizację procesu utrzymaniowo-remontowego)	%	≥52,0	≥52,4	≥55,0	≥55,8	≥56,2
--	---	-------	-------	-------	-------	-------

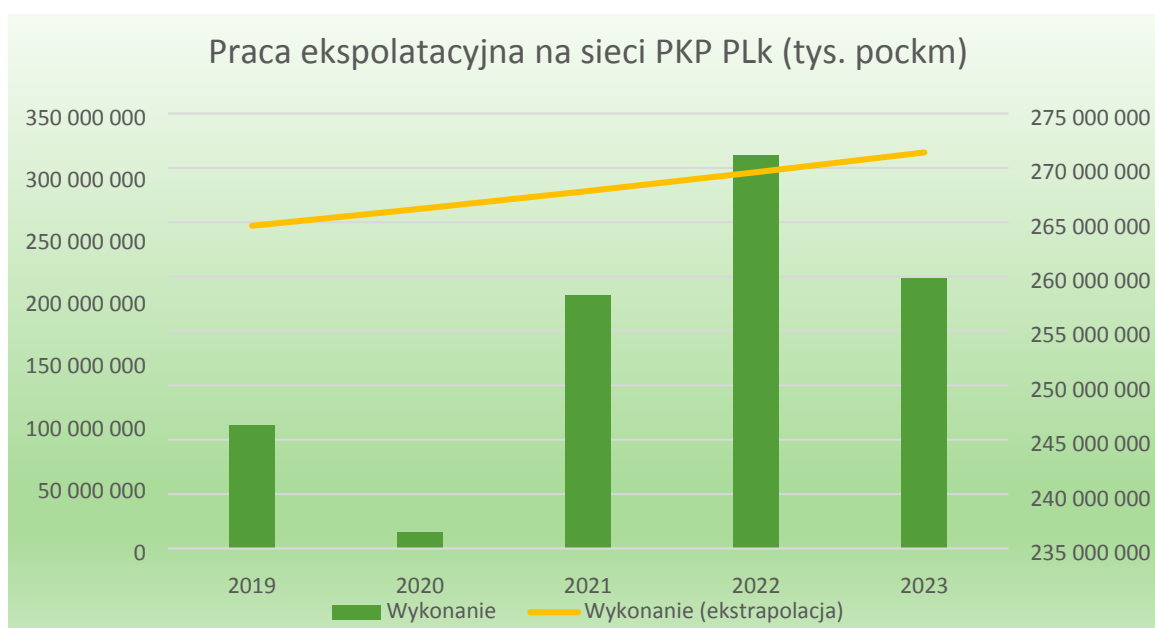
Możliwa jest korekta wartości ww. wskaźników w trakcie trwania Programu, wynikająca ze zmiany zarządcy poszczególnych odcinków linii kolejowych. Przedłożone wartości nie uwzględniają ponadto ostatecznych założeń nowego KPK oraz KPO z uwagi na brak ich zatwierdzenia/uruchomienia środków. Po zatwierdzeniu ww. dokumentów może zaistnieć konieczność weryfikacji założeń prognozy wskaźników i dostosowanie do nowych struktur finansowania.

Tabela 16. Koszty działalności związanej z wykonywaniem zadań zarządców infrastruktury ponoszone na 1 pockm pracy eksploatacyjnej wykonanej na liniach kolejowych aktualnie zarządzanych przez PKP PLK

WSKAŹNIK	Wykonanie				Prognoza	Projekt Programu
	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Koszty działalności związanej z zarządzaniem infrastrukturą kolejową ponoszone na 1 pockm	28,1	29,6	29,3	30,5	32,1	42,3
Koszty działalności gospodarczej PKP PLK (w mln zł)	6 918,09	7 010,97	7 575,83	8 270,82	8 329,39	11 695,90
Praca eksploatacyjna (pockm)	246 388 564	236 470 412	258 308 681	271 213 111	259 849 934	276 780 000

W odniesieniu do wskaźnika kosztów działalności, związanej z wykonywaniem zadań zarządców infrastruktury, ponoszone na 1 pockm pracy eksploatacyjnej wykonanej na liniach kolejowych aktualnie zarządzanych przez PKP PLK warto przeanalizować poniższe wykresy.

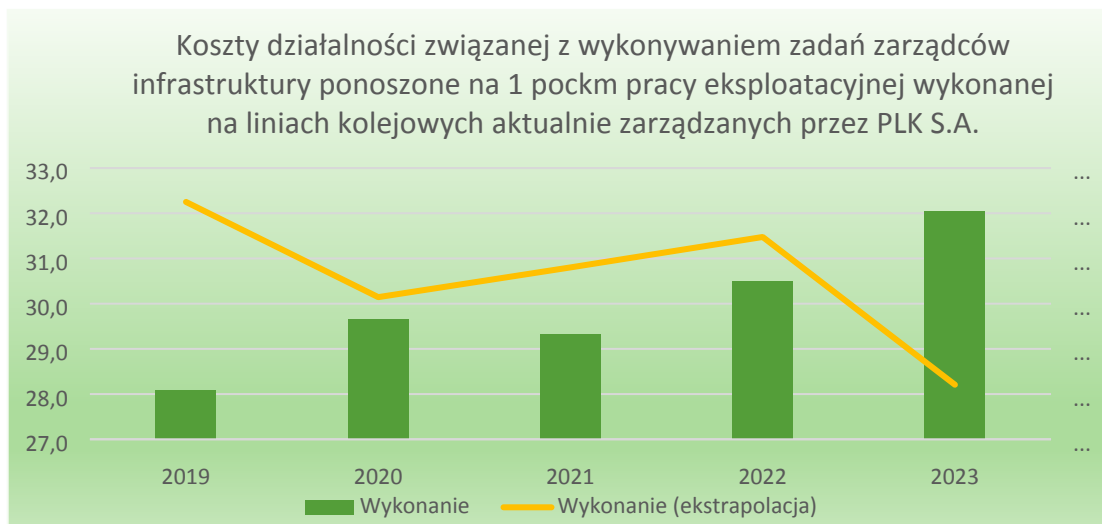
Wykres 6. Praca eksploatacyjna PKP PLK w latach 2019-2023



* ekstrapolacja z danymi na osi pomocniczej z prawej strony wykresu

Obniżenie wykonanej pracy eksploatacyjnej przypada na okres Covid-19. Ekstrapolacja została pokazana na bazie wzrostu przed Covid-19. Korekta pracy eksploatacyjnej PKP PLK została przeprowadzona na bazie stałego tempa 5,3% (tj. o średni wzrost pracy eksploatacyjnej w latach 2016-2018) r/r od 2019 r.

Wykres 7. Koszty działalności, związanej z wykonywaniem zadań zarządców infrastruktury, ponoszone na 1 pockm pracy eksploatacyjnej wykonanej na liniach kolejowych aktualnie zarządzanych przez PKP PLK 2019 - 2023 – wykonanie i korekta z uwzględnieniem korekty pracy eksploatacyjnej z wykresu 6⁴⁴⁾



* ekstrapolacja z danymi na osi pomocniczej z prawej strony wykresu

Na powyższym wykresie można zaobserwować trend malejący kosztów działalności na 1 pockm po oddzieleniu czynników makroekonomicznych, niezależnych od spółki w aktualnym poziomie dofinansowania w Programie utrzymaniowym, który nie zmieniał się w trakcie jego trwania.

Wskaźnikiem, charakteryzującym realizację celu szczegółowego jest **poprawa bezpieczeństwa transportu kolejowego**, będzie **wskaźnik wyrażony liczbą zaistniałych poważnych wypadków i wypadków z winy zarządcy infrastruktury na sieci kolejowej zarządzanej przez PKP PLK na 1 mln pockm zrealizowanej pracy eksploatacyjnej**. Efektem realizacji celu będzie zmniejszenie liczby wypadków z winy zarządcy infrastruktury.

Zmniejszenie wypadkowości jest istotnym elementem realizacji celu Programu w aspekcie kosztów społecznych i gospodarczych wypadków. Zidentyfikowanie dla celów informacyjnych także wypadków, które nie zostały spowodowane z winy zarządcy infrastruktury, ma na celu dostarczenie informacji zarządczej w aspekcie podjęcia koniecznych działań.

W latach 2017–2022 kształtowanie się powyższego wskaźnika dla odcinków linii kolejowych zarządzanych przez PKP PLK przedstawia tabela 17.

Tabela 17. Poziom wskaźnika bezpieczeństwa PKP PLK w latach 2017–2022.

Wskaźnik	Wielkość wskaźnika w latach [szt./1 mln pockm]					
	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Liczba poważnych wypadków i wypadków zaistniałych na sieci kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie	2,40	2,21	1,92	1,56	1,73	2,04 1,869**

⁴⁴⁾ Przyjęto korektę kosztów, polegającą na założeniu, że w latach 2018-2022 koszty działalności Spółki zostały pomniejszone o koszty wynagrodzeń, które wzrosły niezależnie od Spółki, tj. w wyniku faktycznego wykonania wskaźników makroekonomicznych wg GUS w wyższej wysokości niż wynikająca z planowanych na podstawie Wytycznych makroekonomicznych przyjętych w modelu wieloletnim z października 2016 r., wzrostu płacy minimalnej, zabezpieczenia etatów z uwagi na zmianę przepisów o obniżeniu wieku emerytalnego, kosztów związanych z COVID-19.

Linie Kolejowe S.A. przypadająca na 1 mln pockm pracy eksploatacyjnej						
Liczba poważnych wypadków i wypadków zaistniałych na sieci kolejowej zarządzanej przez PKP PLK, z winy tego zarządcy, przypadająca na 1 mln pockm pracy eksploatacyjnej	0,20 (0,29 ^{***})	0,10* (0,28 ^{***})	0,15* (0,28 ^{***})	0,11* (0,27 ^{***})	0,10* (0,26 ^{***})	0,08-0,09* (0,25 ^{***})

* podany przedział wartości wskaźnika wynika z faktu toczących się postępowań powypadkowych

** wartość wskaźnika została obliczona na dzień 10.02.2023 r. Wskaźnik może ulec zmniejszeniu z uwagi na przekwalifikowanie wypadków kat. 34 na samobójstwa

*** wartość oczekiwana wskaźnika

Oczekuje się, że w okresie od 2024 do 2028 roku wskaźnik wypadkowości z winy zarządcy infrastruktury dla sieci kolejowej, zarządzanej przez PKP PLK, kształtował się będzie jak w poniższej tabeli 18.

Tabela 18. Poziom wskaźnika bezpieczeństwa PKP PLK do roku 2028 – plan.

Wskaźnik	Wielkość wskaźnika (mniejsza niż) w latach [szt./1 mln pockm]					
	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Liczba poważnych wypadków i wypadków zaistniałych na sieci kolejowej zarządzanej przez PKP PLK, z winy tego zarządcy, przypadająca na 1 mln pockm pracy eksploatacyjnej	0,24	≤0,23	≤0,22	≤0,21	≤0,20	≤0,19

Tabela 19. Poziom wskaźników DSDiK do roku 2028 – plan.

Lp.	Wyszczególnienie	Wielkość wskaźnika w latach				
		2024	2025	2026	2027	2028
1.	Udział długości eksploatowanych linii kolejowych spełniających standardy do ogólnej długości eksploatowanych linii kolejowych (%)	≥90,0	≥90,0	≥90,0	≥95,0	≥98,0
2.	Średnia prędkość kursowania pociągów na eksploatowanych liniach pomniejszona o planowe postoje przewoźników wg rozkładu jazdy (km/h)	≥35	≥35	≥36	≥37	≥38

3.	Koszty działalności związanej z zarządzaniem infrastrukturą kolejową ponoszone na 1 pockm (zł/1 pockm) ⁴⁵⁾	≤69,04	≤73,24	≤84,22	≤75,27	≤79,79
4.	Koszty działalności związanej z wykonywaniem zadań zarządców infrastruktury ponoszone na 1 km linii kolejowej zarządzanej przez DSDiK (tys. zł/km)	≤110,69	≤116,23	≤121,76	≤166,04	≤171,57
5.	Punktualność kwalifikowana pociągów (%)	≥80	≥80	≥82	≥84	≥86
6.	Liczba poważnych wypadków i wypadków zaistniałych na sieci kolejowej zarządzanej przez DSDiK, z winy tego zarządcy, przypadająca na 1 mln pockm pracy eksploatacyjnej	0	0	0	0	0

Tabela 20. Poziom wskaźników SKM w Trójmieście do roku 2028 – plan.

Lp.	Wyszczególnienie	Wielkość wskaźnika w latach				
		2024	2025	2026	2027	2028
1.	Udział długości eksploatowanych linii kolejowych spełniających standardy do ogólnej długości eksploatowanych linii kolejowych (%)	100	100	100	100	100
2.	Średnia prędkość kursowania pociągów na eksploatowanych liniach pomniejszona o planowe postoje przewoźników wg rozkładu jazdy (km/h)	≥40	≥40	≥40	≥40	≥40
3.	Koszty działalności związanej z zarządzaniem infrastrukturą kolejową ponoszone na 1 pockm (zł/1 pockm)	≤34	≤38	≤43	≤50	≤57
4.	Koszty działalności związanej z wykonywaniem zadań zarządców infrastruktury ponoszone na 1 km linii kolejowej zarządzanej przez PKP SKM (tys. zł/km)	≤2200	≤2500	≤2800	≤3200	≤3700
5.	Punktualność kwalifikowana pociągów (%)	≥96	≥96	≥96	≥96	≥96
6.	Liczba poważnych wypadków i wypadków zaistniałych na sieci kolejowej zarządzanej przez PKP SKM, z winy tego zarządcy, przypadająca na 1 mln pockm pracy eksploatacyjnej	≤0,46	≤0,46	≤0,46	≤0,46	≤0,46

Tabela 21. Poziom wskaźników EUROTERMINAL SŁAWKÓW do roku 2028 – plan.

⁴⁵⁾ Przyjęto założenie, że linie kolejowe, które są obecnie rewitalizowane (linia nr 317, 336, 308, 303, 340) oraz linie kolejowe, których rewitalizacja jest przewidziana w kolejnych latach (linia nr 345, 372), obejmujących wskazany okres prognozowania kosztów, będą liniami eksploatowanymi. Konieczne zatem będzie ponoszenie kosztów związanych z eksploatacją oraz ich utrzymaniem, tj.:

- bieżące utrzymanie wraz z odśnieżaniem infrastruktury kolejowej
- prowadzenie ruchu
- diagnostyka infrastruktury kolejowej
- obchody infrastruktury kolejowej
- zakup materiałów i urządzeń eksploatacyjnych
- serwis i diagnostyka urządzeń sterowania ruchem kolejowym
- energia elektryczna do oświetlenia i zasilania urządzeń
- wycinka drzew i krzewów
- bieżące remonty i naprawy infrastruktury kolejowej

Za podstawę do wyliczeń dla rewitalizowanych linii przejęto koszty aktualnie obowiązujących umów dla ostatnio zrewitalizowanej linii kolejowej w odniesieniu do jednego km linii przy jednoczesnym założeniu, że stawki będą rosły każdego roku w stosunku do poprzedniego o ok. 5%. Wyliczone stawki następnie pomnożono przez długość danego odcinka linii. Do bazy kosztowej doliczono również koszty administracyjne, tj. np. trwałe zarząd, szkolenia pracowników, BHP oraz koszty pozostałe, tj. np. ujawnianie trwałego zarządu w księgach wieczystych.

Ponadto sporządzona prognoza kosztów na 1 pockm pracy eksploatacyjnej uwzględnia ponoszenie kosztów, związanych z utrzymaniem linii przejętych od PKP S.A. przez województwo dolnośląskie, a jeszcze nie przewidzianych do rewitalizacji oraz koszty obecnie zarządzanych linii kolejowych ujętych w programie.

Lp.	Wyszczególnienie	Wielkość wskaźnika w latach				
		2024	2025	2026	2027	2028
1.	Udział długości eksploatowanych linii kolejowych spełniających standardy do ogólnej długości eksploatowanych linii kolejowych (%)	100	100	100	100	100
2.	Średnia prędkość kursowania pociągów na eksploatowanych liniach (km/h)	≥30	≥32	≥34	≥36	≥38
3.	koszty całkowite na 1 pckm pracy eksploatacyjnej, wykonanej na liniach kolejowych aktualnie zarządzanych przez Euroterminal Sławków (zł/1 pockm) ⁴⁶⁾	≤263,57	≤328,93	≤365,52	≤428,70	≤474,37
4.	Koszty działalności związanej z wykonywaniem zadań zarządców infrastruktury ponoszone na 1 km zarządzanej linii kolejowej (tys. zł/km)	≤113,57	≤142,44	≤158,29	≤185,65	≤205,43
5.	Liczba zdarzeń kolejowych na sieci szt./tys. pockm.	0	0	0	0	0

VIII. Plan finansowy Programu

Podstawową działalnością zarządcy infrastruktury jest udostępnianie infrastruktury kolejowej oraz utrzymanie zarządzanej infrastruktury w stanie zapewniającym bezpieczny ruch kolejowy.

Sposób ustalania stawek jednostkowych opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej jest ściśle określony przez przepisy prawa. Podstawę prawną dla zasad kalkulacji stawek opłat za dostęp stanowią:

- dyrektywa 2012/34/UE⁴⁷⁾;
- ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym;
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej;
- rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/909 z dnia 12 czerwca 2015 r. w sprawie zasad obliczania kosztów, które są ponoszone bezpośrednio jako rezultat przejazdu pociągu (Dz. Urz. UE L 148 z 13.06.2015, str. 17)⁴⁸⁾ - dalej: rozporządzenie 2015/909/UE).

Zgodnie z art. 31 ust. 3 dyrektywy 2012/34/UE, opłaty za minimalny pakiet dostępu i za dostęp do infrastruktury kolejowej łączącej obiekty infrastruktury usługowej ustala się po koszcie, który jest bezpośrednio ponoszony jako rezultat przejazdu pociągu. Zasady naliczania i pobierania opłat muszą być jednolite dla całej sieci kolejowej, przy czym zarządca infrastruktury może stosować podwyżki oraz ulgi. Podwyżki opłat mogą wynikać np. z niedoboru przepustowości infrastruktury kolejowej bądź skutków dla środowiska w postaci hałasu.

Koszty, których nie można odzyskać z rynku w formie przychodów zarządcy infrastruktury z tytułu udostępniania infrastruktury kolejowej, należy pokryć z innych źródeł, w tym przychodów z działalności innej niż udostępnianie tej infrastruktury. Należy jednak podkreślić, że możliwa

⁴⁶⁾ Długość linii za którą obciążamy przewoźnika w zakresie opłaty podstawowej = 3,8, planowane ilości pociągów (stała na podst. wykonania ok 3000).

⁴⁷⁾ Głównie art. 31 ust. 3 dyrektywy 2012/34/UE. Norma zawarta w tym przepisie nakłada na Komisję Europejską obowiązek wydania do dnia 16 czerwca 2015 r. aktu wykonawczego do tej dyrektywy, ustalającego zasady obliczania kosztów, które są bezpośrednio ponoszone w wyniku prowadzenia ruchu pociągów.

⁴⁸⁾ Zgodnie z art. 9 rozporządzenia 2015/909/UE, zarządca infrastruktury mógł skorzystać z uprawnienia do stopniowego wdrożenia nowego rozporządzenia, przedstawiając jednak swoją metodę obliczania kosztów bezpośrednich oraz – w stosownych przypadkach – plan stopniowego wdrożenia, nie później niż do 3 lipca 2017 r. Jednocześnie stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej mogą być kalkulowane zgodnie z przepisami tego rozporządzenia, jeżeli zarządca infrastruktury nie zamierzał skorzystać z uprawnienia do stopniowego wdrożenia.

do pozyskania wielkość przychodów z powyższej działalności nie jest wystarczająca dla zapewnienia zbilansowania kosztów realizacji zadań zarządców infrastruktury.

Zgodnie z *rozporządzeniem 2015/909/UE* do celów obliczania kosztów bezpośrednich można uwzględnić potrzebę szybszego prowadzenia remontów lub utrzymania wynikającą z bardziej intensywnego korzystania z sieci kolejowej, pod warunkiem że uwzględnione zostaną jedynie koszty ponoszone bezpośrednio jako rezultat przejazdu pociągu.

Zgodnie z art. 8 ust. 4 *dyrektywy 2012/34/UE*, państwa członkowskie zapewniają, aby w okresie nieprzekraczającym pięciu lat rachunek zysków i strat zarządcy infrastruktury przynajmniej bilansował dochody z opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej, nadwyżki z innych rodzajów działalności handlowej, bezzwrotne przychody ze źródeł prywatnych oraz finansowanie przez państwo z jednej strony, w tym w razie potrzeby płatności zaliczkowe ze strony państwa oraz wydatki na tę infrastrukturę z drugiej strony. Zgodnie z orzecznictwem Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej (dalej: TSUE) obowiązek bilansowania działalności zarządcy infrastruktury należy rozumieć jako obowiązek zrównoważenia jego rachunku zysków i strat⁴⁹⁾.

Jak już wskazano w rozdziale II, podstawowym źródłem finansowania *Programu* będą środki budżetu państwa. Zakłada się także wsparcie jego realizacji ze środków Funduszu Kolejowego.

Zasadą jest, że ze środków publicznych przewidzianych w *Programie* zostanie dofinansowana działalność związana z wykonywaniem zadań zarządców infrastruktury obejmująca wydatki jakie ponosi zarządca na infrastrukturę kolejową, które nie mogą być pokryte przez dochody z opłat za dostęp do tej infrastruktury, nadwyżki z innej działalności handlowej oraz bezzwrotne przychody ze źródeł prywatnych, pod warunkiem realizacji celów założonych w *Programie*. Przekroczenie przez zarządcę infrastruktury przyjętych kosztów przy jednoczesnym braku realizacji celów *Programu* i szczegółowych celów ustalonych w umowie uzasadnia brak obowiązku ich finansowania ze środków publicznych.

Ujęta w *Programie* projekcja kosztów i przychodów została sporządzona z uwzględnieniem określonych standardów utrzymania infrastruktury kolejowej oraz na podstawie przepisów *dyrektywy 2012/34/UE*, tj. m.in.:

- uwzględnia „nadwyżki z innych rodzajów działalności handlowej”;
- zgodnie z orzecznictwem TSUE, zawiera prognozę zbilansowania działalności zarządcy infrastruktury na poziomie rachunku zysków i strat.

Należy jednocześnie podkreślić, że w przypadku największego zarządcy infrastruktury – PKP PLK – wyodrębniona ewidencja finansowo-księgowa gwarantuje możliwość ustalenia nadwyżki przychodów nad kosztami oraz ustalenia przepływu środków finansowych według źródeł finansowania (zostały utworzone celowe konta do rejestracji kosztów i przychodów oraz wpływów i wydatków według typów prowadzonych działań). Rozwiązanie to, jak również prowadzenie stałej kontroli efektywności świadczenia usług przez PKP PLK, pozwoli zapobiec finansowaniu środkami publicznymi działalności, która nie jest związana z wykonywaniem zadań zarządców infrastruktury. Podobne rozwiązanie będzie miało zastosowanie również względem pozostałych zarządców infrastruktury objętych *Programem*.

Prognoza przychodów PKP PLK

Przedstawiona prognoza finansowa uwzględnia wyniki Spółki za 2022 r. oraz inne możliwe do ustalenia założenia finansowe na 2023 r. (z uwagi na trwający proces sporządzania Planu działalności PKP PLK a 2023 r. nie jest możliwe ujęcie ostatecznego Planu 2023 r.).

⁴⁹⁾ Wyrok TSUE w sprawie C-512/10 z dnia 30.05.2013 r.

Ze względu na zasięg i wielkość zarządzanej przez PKP PLK sieci kolejowej, w prognozie przychodów Spółki opracowanej dla okresu programowania, przychody z udostępniania infrastruktury kolejowej zostały określone przy założeniu stabilizacji rynku.

Wartości bazowe – wyjściowe dla prognozy – uwzględniają wyniki Spółki za 2022 r. W latach kolejnych wielkość przychodów została określona na podstawie prognozowanego wzrostu pracy eksploatacyjnej w okresie objętym Programem oraz prognozy średnich stawek jednostkowych opłat z tytułu dostępu do infrastruktury kolejowej przy uwzględnieniu postanowień rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej oraz innych obowiązujących regulacji i przepisów dotyczących transportu kolejowego.

Prognozowane przychody z udostępniania linii kolejowych nie uwzględniają:

- Przychodów wynikających z udostępniania w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej peronów wraz z dojazdami.

Zaliczanie korzystania z peronów wraz z dojazdami do minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej wynika z wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej w sprawie C-210/18 z dnia 10 lipca 2019 r. WESTbahn Management GmbH przeciwko ÖBB-Infrastruktur AG. Jednak według decyzji Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego nr DRR-WLKD.730.12.2021.AO z dnia 25 marca 2022 r. wprowadzenie przez PKP PLK w projekcie cennika 2022/2023 mechanizmu korygowania współczynników różnicujących średnią stawkę w zależności od kategorii linii kolejowej i masy pociągu dla pociągów z zamówionymi postojami handlowymi przy peronach nie ma uzasadnienia wobec obowiązującej treści rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej.

- Przychodów uzyskanych w wyniku zastosowania części stawki związanej z rodzajem wykonywanych przewozów (tzw. mark-up⁵⁰).

Według Prezesa UTK, analiza rynku, na podstawie której w projekcie cennika 2022/2023 zastosowano część stawki, związanej z rodzajem wykonywanych przewozów (tzw. mark-up) dla pociągów towarowych o masie nie mniejszej niż 660 ton, realizujących przewozy inne niż intermodalne, została przeprowadzona w okresie stabilnego wzrostu gospodarczego (2019 r.), wolnego od nagłych i negatywnych skutków sytuacji nadzwyczajnych i kryzysów gospodarczych i nie może więc być podstawą do kontynuacji pobierania tej opłaty w rozkładzie jazdy 2022/2023. Ponadto, w 2020 r. nie wystąpiło zjawisko wzrostu produktywności przewoźników towarowych, które według Prezesa UTK stanowi konieczny warunek wprowadzenia mark-upu. Stanowisko Prezesa UTK oraz opinie przewoźników kolejowych i ich stowarzyszeń zawarte w decyzji Prezesa UTK z dnia 25 marca 2022 r. uniemożliwiają w ocenie PKP PLK w przyszłości stosowanie części stawki związanej z rodzajem wykonywanych przewozów. Wynika to z rygorystycznych warunków wprowadzenia tego składnika według obecnych przepisów rozporządzenia z dnia 7 kwietnia 2017r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej, nie stosowanych w innych państwach UE tzn.:

- 1) wartość składnika nie spowoduje przejścia przewozów przez transport samochodowy oraz nie spowoduje zwiększenia udziału w rynku przez transport samochodowy;
- 2) system pobierania opłat uwzględnia wzrosty produktywności osiągnięte przez przewoźników kolejowych w ostatnim zakończonym roku;
- 3) część stawki związana z rodzajem wykonywanych przewozów przyjmuje wartość 0 zł/pociągokilometr w odniesieniu do przewozów, których wykonywanie jest uzależnione od dofinansowania ze środków publicznych.

Zgodnie z informacjami przekazanymi przez Centrum Unijnych Programów Transportowych, w perspektywie finansowej 2021–2027 nie jest planowane wsparcie dla beneficjenta w formie odrębnego projektu pomocy technicznej. O środki na pomoc techniczną będzie można wnioskować

⁵⁰ Szacunkowe straty w tej kwestii wynosić mogą ok. 357,1 mln zł w trakcie trwania całego Programu.

w ramach projektów infrastrukturalnych FEnIKS, ale szczegóły na dzień sporządzenia niniejszej prognozy nie zostały jeszcze określone.

Obok przychodów z udostępniania, w ramach pozostałych przychodów ze sprzedaży, w prognozie wyróżnione zostały również przychody ze sprzedaży usług na zewnątrz, w tym z tytułu: dzierżawy, najmu sprzętu, usług na rzecz obcych przedsiębiorstw związanych z działaniami na terenie kolejowym, udostępniania powierzchni pod reklamę, usług wewnątrzzakładowych obiektów socjalnych, kosztów wytworzenia produktów na własne potrzeby. Przychody te zostały oszacowane na podstawie prognozowanego wykonania Planu Spółki na 2022 r. przy urealnieniu przychodów wskaźnikiem cen towarów i usług konsumpcyjnych CPI w kolejnych latach.

PKP PLK osiąga też przychody z tytułu sprzedaży materiałów, głównie ze sprzedaży złomu. W związku z prognozami wzrostu popytu na rynku stali w latach objętych programowaniem, jak również możliwością pozyskania większej ilości złomu przy realizacji inwestycji w ramach KPK'2030 oraz pozostałych programów inwestycyjnych realizowanych przez Spółkę, prognoza przychodów ze złomu została uzależniona od prognozowanych do wykonania przez Spółkę nakładów przy jednoczesnym uwzględnieniu zmian cen na rynku złomu, możliwości siły nabywczej oraz czasu trwania procedur przetargowych na wyłonienie nabywców.

Kolejną kategorię przychodów zarządcy infrastruktury stanowią pozostałe przychody operacyjne, do których zaliczane są w szczególności: otrzymane kary umowne i należne odszkodowania, zwrot kosztów od pracowników i dzierżawców, przychody z usług refakturowanych itp. Pozostałe przychody operacyjne zostały oszacowane na podstawie lat ubiegłych.

Ostatnią kategorią przychodową w układzie rachunku zysków i strat stosowanym przez PKP PLK są przychody finansowe. Pozycja ta obejmuje głównie odsetki od lokat bankowych, odsetki od należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe odsetki. Wielkość odsetek została oszacowana na podstawie lat wcześniejszych. Prognozę przychodów z działalności gospodarczej PKP PLK, określonych według zasad przedstawionych powyżej przedstawia tabela 22.

Tabela 22. Prognoza przychodów PKP PLK na lata 2024–2028 [mln zł].

Lp.	Wyszczególnienie	[mln zł]					Razem w latach 2024-2028
		2024	2025	2026	2027	2028	
I	Przychody ze sprzedaży i zrównane z nimi, w tym:	2 831,0	2 890,3	2 954,2	3 018,8	3 084,9	14 779,2
A	Przychody ze sprzedaży produktów, w tym:	2 512,5	2 561,9	2 617,5	2 673,7	2 731,2	13 096,8
1	Przychody z udostępniania linii kolejowych	2 390,0	2 440,7	2 492,6	2 545,7	2 600,0	12 469,0
2	Środki publiczne - PT POIiŚ	6,9	0,0	0,0	0,0	0,0	6,9
3	Pozostałe przychody	115,6	121,2	124,9	128,0	131,2	620,9
B	Koszt wytworzenia produktów na własne potrzeby jednostki	4,1	4,3	4,4	4,5	4,6	21,9
C	Przychody netto ze sprzedaży towarów i materiałów	314,4	324,1	332,3	340,6	349,1	1 660,5
II	Pozostałe przychody operacyjne (nieuwzględniające środków z Funduszu Kolejowego na pokrycie kosztów finansowych kredytów EBI)	142,2	135,8	136,4	134,5	136,0	684,9
III	Przychody finansowe	246,4	278,8	326,9	388,7	375,6	1 616,4
	Przychody OGÓŁEM	3 219,6	3 304,9	3 417,5	3 542,0	3 596,5	17 080,5

Prognoza przychodów innych zarządców infrastruktury

Poziom przychodów z tytułu udostępniania infrastruktury kolejowej SKM w Trójmieście, DSDiK oraz Euroterminal Sławków, którzy w zakresie finansowania będą uczestnikami Programu, która to infrastruktura, zgodnie z obowiązującymi przepisami jest objęta obowiązkiem udostępniania i określonego sposobu kalkulacji oraz pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej określa tabela 23, opracowana w oparciu o prognozy, sporządzone na etapie przygotowania *Programu* (z uwzględnieniem informacji pozyskanej od zarządców infrastruktury). Z uwagi na objęcie informacji, dotyczących przychodów wyżej wymienionych zarządców tajemnicą przedsiębiorstwa, w zestawieniu przedstawiono dane w formie zagregowanej.

Tabela 23. Prognoza przychodów z udostępniania infrastruktury kolejowej, zarządzanej przez SKM w Trójmieście, DSDiK i Euroterminal Sławków, która na podstawie decyzji wykonawczej Komisji Europejskiej nie może zostać wyłączona z zasad kształtowania opłat za dostęp do infrastruktury w [mln zł].

	2024	2025	2026	2027	2028	Razem w latach 2024–2028
Przychody DSDiK ⁵¹⁾	1,1	1,1	1,1	2,5	2,5	8,4
Przychody PKP SKM ⁵²⁾	15,9	17,1	18,4	19,8	21,3	92,6
Przychody Euroterminal Sławków	2,9	3,0	3,1	3,2	3,4	15,5

Prognoza kosztów PKP PLK

Koszty utrzymania zmodernizowanej infrastruktury są wyższe od kosztów utrzymania linii, które nie były objęte modernizacją. W efekcie globalnie rozwijającej się cyfryzacji i automatyzacji szeroko rozumianych procesów, PKP PLK funkcjonuje w środowisku charakteryzującym się dużą dynamiką rozwoju technicznego i technologicznego. W tym kontekście zmodernizowane linie kolejowe, oprócz podwyższonych parametrów eksploatacyjnych zapewniających ruch nowoczesnych pojazdów, cechują się koniecznością wyposażenia w wyspecjalizowane systemy prowadzenia ruchu, łączności, ostrzegania, wykrywania awarii, diagnostyki, itp.

Większa skala zastosowania nowoczesnych rozwiązań bez wątpienia z jednej strony podnosi efektywność operacyjną sieci kolejowej, jednak z drugiej generuje wzrost kosztów jej utrzymania, gdyż awaria wyspecjalizowanego systemu powoduje konieczność zaangażowania zespołów wyposażonych nie tylko w ekspercką wiedzę, lecz również w specjalistyczny sprzęt. Serwis urządzeń komputerowych jest zatem nieporównywalnie droższy niż utrzymanie sprzętu opartego

⁵¹⁾ Prognoza została sporządzona na podstawie aktualnych przychodów (OIU, udostępnianie infrastruktury kolejowej, umowy najmu i dzierżawy) powiększonych o przewidywane przychody ze zrewitalizowanych linii kolejowych oraz linii kolejowych, które będą zrewitalizowane.

⁵²⁾ Prognozowany poziom przychodów (przychody osiągnane z opłaty za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej) został oszacowany na podstawie iloczynu stawki za dostęp do linii kolejowej nr 250 i planowanej pracy eksploatacyjnej z uwzględnieniem planowanych zamknięć torowych. Poziom przychodów może ulec zmianie w zależności od decyzji Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w sprawie zatwierdzenia stawek dostępu na następne lata oraz wielkości pracy eksploatacyjnej w kolejnych latach.

na technologii analogowej. Ponadto tego typu urządzenia są mniej trwałe i bardziej narażone na czynniki zewnętrzne.

Prognoza PKP PLK na lata 2024-2028 uwzględnia w szczególności:

- wskaźniki makroekonomiczne, wynikające z Wytycznych, dotyczących stosowania jednolitych wskaźników makroekonomicznych, będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw, aktualizacja – październik 2022 r., publikowanych przez Ministerstwo Finansów (dalej także: Wytyczne Ministra Finansów);
- wstępne wyniki Spółki za 2022 r. (po zamknięciu 12 okresu rozrachunkowego 2022 r.);
- inne możliwe do ustalenia założenia finansowe na 2023 r. (z uwagi na trwający proces sporządzania Planu działalności PKP PLK na 2023 r. nie jest możliwe ujęcie ostatecznego Planu 2023 r.).

Koszty zarządcy PKP PLK związanej z wykonywaniem zadań zarządcy infrastruktury obejmują m.in. koszty działalności operacyjnej, na które składają się: amortyzacja, zużycie materiałów i energii, usługi obce, wynagrodzenia, ubezpieczenia społeczne i inne świadczenia, pozostałe koszty rodzajowe, podatki i opłaty. Koszty działalności gospodarczej uzupełniają pozostałe koszty operacyjne oraz koszty finansowe.

W celach prezentacyjnych w tabeli 23 wskazano tylko amortyzację od środków własnych Spółki oraz dotacji inwestycyjnej, która zwiększyła kapitał zakładowy PKP PLK. Wskazane w tabeli koszty amortyzacji nie uwzględniają kosztów amortyzacji od środków trwałych finansowanych ze środków publicznych (środków unijnych, budżetu państwa, refinansowanych z Funduszu Kolejowego spłat przez Spółkę rat kapitałowych i odsetek zwiększających wartość środka trwałego w budowie od kredytów Europejskiego Banku Inwestycyjnego (dalej: EBI) oraz obligacji inwestycyjnych PKP PLK).

Na moment sporządzenia niniejszej prognozy nie zatwierdzono KPK'2030 oraz KPO i w związku z tym szczegóły struktury finansowania tych programów nie zostały jeszcze ostatecznie określone. Kalkulacje w zakresie amortyzacji od środków trwałych powstałych w wyniku realizacji tych programów zostały ujęte w pozycji „amortyzacja (netto)”, jednak mają charakter orientacyjny i stanowią wstępny szacunek. Prognozowane zużycie materiałów, zużycie energii oraz usługi obce stanowią głównie koszty utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej obejmujące branże: drogową, automatyki i telekomunikacji, energetyki oraz infrastruktury dla obsługi przewozów pasażerskich w zakresie przypisanym PKP PLK.

Tabela 24. Prognoza kosztów działalności PKP PLK na lata 2024–2028 [mln zł].

Lp.	Wyszczególnienie	[mln zł]					Razem w latach 2024-2028
		2024	2025	2026	2027	2028	
I	Koszty działalności operacyjnej, w tym:	10 987,1	11 998,1	12 895,7	13 780,6	14 926,2	64 587,7
1	Amortyzacja (netto)	982,7	1 140,4	1 117,1	1 176,2	1 390,2	5 806,6
2	Zużycie materiałów	567,3	628,4	673,8	730,8	802,2	3 402,5
3	Zużycie energii	698,6	777,1	996,4	1 105,7	1 295,1	4 872,9
4	Usługi obce, w tym:	3 657,7	4 029,5	4 393,2	4 772,7	5 155,7	22 008,8
4.1	<i>Likwidacja zaległości utrzymaniowych</i>	552,9	582,1	608,6	632,9	658,6	3 035,1
5	Wynagrodzenia	3 954,3	4 203,4	4 434,0	4 654,1	4 880,3	22 126,1

Lp.	Wyszczególnienie	[mln zł]					Razem w latach 2024-2028
		2024	2025	2026	2027	2028	
6	Ubezpieczenia społeczne i inne świadczenia	927,2	985,8	1 040,0	1 091,8	1 145,0	5 189,8
7	Pozostałe koszty rodzajowe	99,4	102,5	105,1	107,7	110,4	525,1
8	Podatki i opłaty	99,9	131,0	136,1	141,6	147,3	655,9
II	Koszty pozostałej działalności operacyjnej	157,8	165,5	171,5	159,5	164,3	818,6
III	Koszty finansowe, w tym:	551,0	571,9	392,4	435,9	460,0	2 411,2
1	Odsetki od kredytów EBI finansowanych z FK	517,7	537,0	355,6	397,3	419,5	2 227,1
Koszty działalności gospodarczej		11 695,9	12 735,5	13 459,6	14 376,0	15 550,5	67 817,5

Tabela 25. Prognoza kosztów związanych z utrzymaniem i remontami infrastruktury kolejowej [mln zł].

Lp.	Wyszczególnienie	[mln zł]					Razem w latach 2024-2028
		2024	2025	2026	2027	2028	
I	Utrzymanie i remonty, w tym:	6 083,2	6 679,1	7 400,8	8 027,0	8 744,8	36 934,9
1	Materiały	502,4	552,4	605,2	660,5	720,8	3 041,3
2	Energia	698,6	777,1	996,4	1 105,7	1 295,1	4 872,9
3	Usługi Obce, w tym:	3 417,5	3 772,1	4 128,3	4 500,2	4 875,4	20 693,5
3.1	<i>Bieżące utrzymanie</i>	2 688,5	3 001,3	3 326,0	3 668,4	4 012,5	16 696,7
3.2	<i>Likwidacja zaległości utrzymaniowych</i>	552,9	582,1	608,6	632,9	658,6	3 035,1
3.3	<i>Pozostałe usługi</i>	176,1	188,7	193,7	198,9	204,3	961,7
4	Wynagrodzenia	1 119,4	1 196,7	1 269,7	1 339,5	1 411,8	6 337,1
5	Ubezpieczenia społeczne i inne świadczenia	263,3	281,5	298,6	315,1	332,1	1 490,6
6	Pozostałe koszty rodzajowe	41,1	55,7	57,9	60,2	62,7	277,6
7	Podatki i opłaty	40,9	43,6	44,7	45,8	46,9	221,9

Koszty obejmują zarówno koszty bezpośrednio przypisane do odcinków linii kolejowych zarządzanych przez PKP PLK, wliczane oddzielnie dla każdej branży, jak również koszty nieprzypisane bezpośrednio do linii kolejowych, m.in.: koszty maszyn, środków transportu kolejowego i urządzeń do robót torowych, utrzymania i eksploatacji pojazdów transportu drogowego. Poziom kosztów utrzymania wynika z potrzeby zapewnienia standardów, określonych w kategoryzacji utrzymaniowej odcinków linii kolejowych. Uwzględnia przy tym środki pozwalające

na kontynuację procesu likwidacji zaległości utrzymaniowo-remontowych, umożliwiającą przywrócenie pierwotnych parametrów technicznych.

Prognoza kosztów materiałów, energii oraz usług obcych w zakresie branż do roku 2028 została sporządzona:

- przy uwzględnieniu istniejących potrzeb utrzymaniowo-remontowych określonych stosownie do kategorii ze względu na standard utrzymania oraz priorytety w tym zakresie zgłaszane przez przewoźników kolejowych;
- przy uwzględnieniu założeń wynikających z jednolitych wskaźników makroekonomicznych będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw – zgodnie z Wytycznymi Ministra Finansów z października 2022 r. (w przypadku energii, jej wartości zostały określone w szczególności w oparciu o dotychczasowe notowania na Towarowej Giełdzie Energii (TGE) kontraktów: BASE_Y-23, BASE_Y-24, BASE_Y-25 oraz GAS_BASE_Y-23, GAS_BASE_Y-24 i GAS_BASE_Y-25, z uwzględnieniem cenotwórczych elementów pochodnych);
- przy założeniu, że w ramach realizacji Programu będzie kontynuowany proces likwidacji zaległości utrzymaniowo-remontowych, co umożliwi stopniowe przywracanie pierwotnych parametrów technicznych infrastruktury kolejowej.

Koszty pozostałych usług obcych oraz materiałów stanowią tzw. koszty nie branżowe. Koszty zakupu pozostałych materiałów dotyczą: materiałów biurowych, informatycznych, czasopism, aparatów telefonicznych, paliwa, mebli i urządzeń biurowych, a także środków przymusu bezpośredniego i umundurowania – dla funkcjonariuszy Straży Ochrony Kolei, które zgodnie z *rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 11 września 2014 r. w sprawie określenia umundurowania, legitymacji, dystynkcji i znaków identyfikacyjnych funkcjonariuszy straży ochrony kolei* (Dz. U. z 2020 r. poz. 1010), należy wymieniać co trzy lata.

Pozostałe koszty usług obejmują w szczególności: pozostałe usługi transportowe, pozostałe usługi remontowe, czynsze, usługi diagnostyki medycznej, usługi utrzymania porządku i czystości, usługi informatyczne, usługi realizacji ekspertyz, opinii, opracowań, usługi prawne i doradcze, usługi dozoru mienia oraz usługi komunalne. Prognoza tych kosztów została dokonana na podstawie wartości kosztów zakładanych w Planie Spółki na 2022 r. przy jednoczesnym urealnieniu wybranych pozycji (wprowadzono niezbędne korekty dotyczące zdarzeń jednorazowych) oraz indeksacji tych kosztów wskaźnikiem CPI w kolejnych latach.

Koszty utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej w zakresie zużycia materiałów i energii oraz usług obcych, przy jednoczesnym uwzględnieniu likwidacji zaległości utrzymaniowych, będą stanowić średniorocznie ok. 47 % wszystkich kosztów działalności operacyjnej z wyłączeniem kosztów amortyzacji.

Prognoza zatrudnienia i kosztów wynagrodzeń w PKP PLK zakłada:

- indeksowanie przeciętnego wynagrodzenia od 2024 r. o poziom inflacji oraz realny wzrost wynagrodzeń w gospodarce narodowej na podstawie Wytycznych Ministra Finansów z października 2022 r.;
- optymalną wielkość zatrudnienia, niezbędną do utrzymania infrastruktury w stanie zapewniającym bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego, przy dalszej realizacji procesu inwestycyjnego.

Bazę do założeń na lata 2024-2028 stanowi plan zatrudnienia i wynagrodzeń na 2022 r. oraz szacunkowy plan na 2023 r. W wyniku zmian na rynku pracy lub z uwagi na konieczność pozyskiwania wysoko wykwalifikowanej kadry, może nastąpić potrzeba aktualizacji projekcji finansowej.

Ubezpieczenia społeczne i inne świadczenia obejmują w szczególności koszty ubezpieczeń społecznych oraz odpisów na Zakładowy Fundusz Świadczeń Socjalnych, które są uzależnione

od poziomu wynagrodzeń w PKP PLK. Pozostałe pozycje tej kategorii kosztowej stanowią koszty: posiłków profilaktycznych, wykupu świadczeń przejazdowych dla pracowników, świadczeń na rzecz pracowników wynikających z przepisów BHP, odzieży ochronnej i roboczej, szkoleń i doształcania pracowników, koszty składek pracodawcy na Pracowniczy Program Kapitałowy i inne świadczenia. Zostały one przyjęte w wysokościach, ujętych w Planie Spółki na 2022 r. przy zastosowaniu wskaźnika wzrostu wynagrodzeń w PKP PLK w latach następnych.

Pozostałe koszty rodzajowe stanowią m.in.: ubezpieczenia majątkowe i osobowe, koszty reklamy, podróży służbowych, narad i konferencji, składki na rzecz organizacji, do których przynależność jest obowiązkowa oraz koszty informacji i promocji projektów inwestycyjnych.

Podatki i opłaty obejmują: wpłaty na Państwowy Fundusz Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych, podatek od nieruchomości, opłatę za wieczyste użytkowanie gruntów oraz inne podatki i opłaty (np. opłaty pobierane przez Urząd Komunikacji Elektronicznej za użytkowanie częstotliwości radioł łączności 150 MHz, opłaty za wydanie oraz przedłużenie pozwoleń radiowych dla systemu GSM-R).

Pozostałe koszty rodzajowe oraz koszty podatków i opłat zostały oszacowane na podstawie wartości kosztów zakładanych w Planie Spółki na 2022 r. przy jednoczesnym urealnieniu wybranych pozycji (wprowadzono niezbędne korekty dotyczące zdarzeń jednorazowych) oraz indeksacji tych kosztów wskaźnikiem CPI w kolejnych latach.

Koszty pozostałej działalności operacyjnej zostały określone według prognozowanego wykonania Planu Spółki na 2022 r. przy jednoczesnym urealnieniu wybranych pozycji (wprowadzono niezbędne korekty dotyczące zdarzeń jednorazowych) z dokonaniem niezbędnych indeksacji dla lat następnych w oparciu o Wytyczne Ministra Finansów z października 2022 r.

Koszty finansowe obejmują odsetki i prowizje dotyczące zadłużenia PKP PLK, jako że Spółka ponosi bądź będzie ponosiła koszty finansowe z tytułu angażowania kredytów EBI, w celu zapewnienia możliwości prowadzenia działań rozwojowych. Koszty odsetek od kredytów EBI są w głównej mierze determinowane stopą procentową EURIBOR 3M, jak również marżą bankową. Natomiast pozostałe koszty finansowe dotyczą kredytu odnawialnego 1,5 mld zł i zależą od stopy procentowej WIBOR i marży bankowej.

Prognoza kosztów obejmuje wstępnie nowe kredyty, związane z realizacją KPK'2030 – z uwagi na brak zatwierdzenia struktury finansowania KPK'2030 nie są znane dokładne potrzeby zaciągnięcia przez Spółkę kolejnych kredytów oraz koszty z tego wynikające. Prognoza kosztów musi zostać zrewidowana po zatwierdzeniu założeń KPK'2030.

Prognoza kosztów innych zarządców infrastruktury

Prognoza kosztów związanych z utrzymaniem infrastruktury kolejowej zarządców infrastruktury, którzy korzystają z dofinansowania w ramach *Programu: DSDiK, SKM w Trójmieście* oraz Euroterminal Sławków, została przedstawiona w tabelach 26–28.

Tabela 26. Prognoza kosztów utrzymania infrastruktury kolejowej DSDiK.

DSDiK [mln zł]	2024	2025	2026	2027	2028	Razem w latach 2024–2028
Koszty	9,4	9,8	10,5	14,1	14,5	58,8

Przyjęto założenie, że linie kolejowe, które są obecnie rewitalizowane (linia nr 317, 336, 308) oraz linie kolejowe, których rewitalizacja jest przewidziana w kolejnych latach (linia nr 340, 345, 372), obejmujących wskazany okres planowania zapotrzebowania, będą liniami eksploatowanymi. Linia eksploatowaną będzie również obecnie eksploatowana przez DSDiK i objęta Programem utrzymaniowym linia kolejowa nr 311 na długości 13,294 km.

Konieczne zatem będzie ponoszenie kosztów związanych z eksploatacją oraz utrzymaniem wskazanych wyżej linii kolejowych, tj.:

- bieżące utrzymanie wraz z odśnieżaniem infrastruktury kolejowej;
- prowadzenie ruchu;
- diagnostyka infrastruktury kolejowej;
- obchody infrastruktury kolejowej;
- zakup materiałów i urządzeń eksploatacyjnych;
- serwis i diagnostyka urządzeń sterowania ruchem kolejowym;
- energia elektryczna do oświetlenia i zasilania urządzeń;
- wycinka drzew i krzewów;
- bieżące remonty i naprawy infrastruktury kolejowej.

Za podstawę do wyliczeń dla rewitalizowanych linii kolejowych przyjęto koszty aktualnie obowiązujących umów dla ostatnio zrewitalizowanej linii w odniesieniu do jednego km linii przy jednoczesnym założeniu, że stawki będą rosły każdego roku w stosunku do roku poprzedniego o ok. 5%. Wyliczone stawki następnie pomnożono przez długość danego odcinka linii kolejowej. Do kosztów doliczono również koszty administracyjne, tj. np. trwałe zarząd, szkolenia pracowników, BHP oraz pozostałe koszty, tj. np. ujawnianie trwałego zarządu w księgach wieczystych. Sporządzona prognoza uwzględnia ponoszenie kosztów, związanych z utrzymaniem linii kolejowych, przejętych od PKP SA przez województwo dolnośląskie, które nie zostały przewidziane do rewitalizacji oraz koszty obecnie zarządzanych linii kolejowych, ujętych w dotychczasowym Programie utrzymaniowym.

W latach 2024–2026 r. oprócz linii nr 311, DSDiK będzie udostępniać następujące linie kolejowe: 302, 303, 308 na odcinku Jelenia Góra - Mysłakowice, 317, i 336. W latach 2027 i 2028 DSDiK będzie udostępniać dodatkowo następujące linie kolejowe: 340,345 oraz 372.

Tabela 27. Prognoza kosztów utrzymania infrastruktury kolejowej PKP SKM w Trójmieście.

PKP SKM w Trójmieście [mln zł]	2024	2025	2026	2027	2028	Razem w latach 2024–2028
Koszty	70,9	79,2	90,9	104,6	120,3	465,9

Przedstawione w tabeli koszty zostały oszacowane w oparciu o dane zgromadzone w latach ubiegłych, uwzględniając przy tym dynamicznie zmieniające się otoczenie zewnętrzne, zwiększone koszty amortyzacji i utrzymania nowo oddawanych inwestycji, a w szczególności konieczność kontynuowania prac utrzymaniowo-remontowych. Realizując dotychczasowy Program utrzymaniowy PKP SKM w Trójmieście realizuje bieżące utrzymanie w celu zachowania obecnego poziomu jakości i bezpieczeństwa zarządzanej linii kolejowej nr 250.

W Programie PKP SKM w Trójmieście zamierza kontynuować działania utrzymaniowe, ale również, z uwagi na intensywną eksploatację i wiek infrastruktury, prowadzić naprawy główne. W kalkulacji uwzględniono m.in. rozpoczęcie od roku 2024 procesu naprawy głównej nawierzchni kolejowej linii kolejowej nr 250 w miejscach nieobjętych dotychczasowymi inwestycjami. Istniejąca nawierzchnia zabudowana została w 1990 r., a jej żywotność szacuje się w przedziale 35-40 lat. Dotychczasowe działania miały jedynie charakter utrzymaniowy z lokalnymi naprawami głównymi, realizowanymi

zazwyczaj w ramach odrębnych inwestycji. Działania te są konieczne dla zachowania dotychczasowych parametrów linii kolejowej i powinny zakończyć się przed 2030 r.

Tabela 28. Prognoza kosztów utrzymania infrastruktury kolejowej Euroterminal Sławków

Euroterminal Sławków [mln zł]	2024	2025	2026	2027	2028	Razem w latach 2024–2028
Koszty	3,0	3,8	4,2	4,9	5,4	21,2

Przedstawione w tabeli koszty uwzględniają wpływ inflacji w wyliczeniach stosując stałą inflację w całym okresie planowania na poziomie 4,1 % we wszystkich pozycjach planowanych przychodów począwszy od 2025 r. W zakresie infrastruktury wyłączono koszty przeglądów i modernizacji lokomotyw jak i modernizacji lokomotywowni, która to infrastruktura nie jest udostępniana.

Zapotrzebowanie na środki publiczne PKP PLK (2024–2028)

Wzrost zapotrzebowania na środki publiczne względem obowiązującego Programu utrzymaniowego wynika przede wszystkim z utrzymania stałego poziomu przychodów z udostępniania infrastruktury kolejowej (z uwagi na brak zgody na pobieranie opłat z tytułu udostępniania w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej peronów wraz z dojazdami oraz uniemożliwienie stosowania części stawki związanej z rodzajem wykonywanych przewozów, tzw. mark-up) przy jednoczesnym wzroście kosztów działalności.

Wielkość przychodów w aktualnie obowiązującym Programie utrzymaniowym została określona na podstawie prognozowanego wzrostu pracy eksploatacyjnej w okresie objętym Programem oraz prognozy średnich stawek jednostkowych opłat z tytułu dostępu do infrastruktury kolejowej przy uwzględnieniu przepisów rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej oraz innych obowiązujących regulacji i przepisów dotyczących transportu kolejowego. Prognozowane przychody z udostępniania linii kolejowych nie uwzględniają:

- przychodów wynikających z udostępniania w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej peronów wraz z dojazdami do peronów;
- przychodów uzyskanych w wyniku zastosowania części stawki związanej z rodzajem wykonywanych przewozów (tzw. mark-up).

Spółka szacuje, że przychody z mark-upów w okresie obowiązywania Programu wyniosłyby, przy założeniu mark-upu obowiązującego w rozkładzie jazdy pociągów 2021/2022 w wysokości 1,28 zł/pockm dla pociągów towarowych o masie nie mniejszej niż 660 ton realizujących przewozy inne niż intermodalne – łącznie ok. 357,1 mln zł. Jest to kwota, która powinna zwiększyć poziom dotacji z budżetu państwa, w związku z brakiem możliwości pozyskania jej od przewoźników kolejowych. Sytuacja ta jest spowodowana brakiem zgody Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego na stosowanie mark-upów w rocznym rozkładzie jazdy pociągów 2022/2023.

Wzrost kosztów działalności Spółki dotyczy głównie:

a) kosztów wynagrodzeń i pochodnych

Wysokość planu roku 2023 w Programie utrzymaniowym na lata 2018-2023 wynika z ujętych w nim Wytycznych Ministra Finansów z października 2016 r., które są relatywnie niższe w stosunku do Wytycznych ogłoszonych w październiku 2022 r. oraz faktycznego wykonania za 2022 r.:

- Przeciętne wynagrodzenie brutto w gospodarce narodowej wg Wytycznych Ministra Finansów z października 2016 r. w 2024 r. kształtowało się na poziomie 6 219 zł. Na podstawie Wytycznych Ministra Finansów z października 2022 r., przeciętne wynagrodzenie brutto w gospodarce narodowej w 2024 r. kształtuje się na poziomie 7 512 zł – wzrost o 21%.
- Inflacja – wg Programu utrzymaniowego na 2022 r. – 2,5%, a faktyczna w 2022 r. –14,4%, tj. wzrost o 472%.

Ponadto wystąpiły inne czynniki niezależne od Spółki, których skutki miały wpływ na poziom wynagrodzeń, tj. m.in.:

- wzrost płacy minimalnej – 1 850 zł w 2016 r. do 3 600 zł w 2023 r. – wzrost o 95%,
- zmiany na rynku pracy oraz postulaty Strony Społecznej powodujące konieczność wzrostu wynagrodzeń,
- zmiana przepisów emerytalnych,
- koszty COVID-19 oraz koszty skutków wojny w Ukrainie.

Jednocześnie, w związku z kompleksowym podejściem do prowadzonych inwestycji, nastąpiło opóźnienie spadku zatrudnienia, w związku z czym, poziom zatrudnienia w nowej projekcji planu wieloletniego 2024 r. jest wyższy w odniesieniu do 2023 r. planu wieloletniego na lata 2018-2023. Dodatkowo, w celu prawidłowego funkcjonowania przejętej Przedsiębiorstwa Napraw Infrastruktury Sp. z o.o., konieczne było uzupełnienie zatrudnienia o ponad 80 etatów.

Wzrost kosztów ubezpieczeń społecznych i innych świadczeń jest skorelowany ze wzrostem kosztów wynagrodzeń. Spółka musiała zabezpieczyć dodatkowe środki z uwagi na wdrożenie programu PPK.

b) kosztów zużycia energii

Dane do programu na 2023 r. były opracowane w latach 2017-2018. Przez ostatnie lata, wraz ze wzrostem zużycia energii elektrycznej w Spółce wynikającym z modernizacji infrastruktury, tj. zabudowy nowych urządzeń: urządzenia elektrycznego ogrzewania rozjazdów, komputerowych urządzeń sterowania ruchem, GSM-R, SDIP, nastąpił gwałtowny wzrost ceny energii elektrycznej.

Ceny energii elektrycznej oferowanej na TGE (tzw. energii czarnej) w latach 2016-2017 wynosiły ok. 145,94 zł/MWh, w latach 2022-2023 – ok. 386,30 zł/MWh (wzrost o ok. 165%), natomiast prognoza cen na lata 2024-2025 kształtuje się na poziomie ok. 1 100 zł/MWh (wzrost o ok. 654%). Do tej wartości dla odbiorcy końcowego, w tym PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., należy doliczyć pochodne (koszt: akcyzy, świadectw pochodzenia, marży własnej oraz bilansowania handlowego) kształtujące pełną cenę oferowaną przez sprzedawców.

Ceny energii w prowadzonych przez Spółkę postępowaniach TPA wynosiły: 207,40 zł/MWh na lata 2014-2015; 210,9 zł/MWh na lata 2016-2017; 217,10 zł/MWh na lata 2018-2019, 352,00 zł/MWh na lata 2019-2020 oraz 448,30 zł/MWh na lata 2022-2023 (wzrost o ok. 116%), natomiast na lata 2024-2025 prognozowana stawka wyniesie ok. 1 300 zł/MWh (wzrost o ok. 527 %).

W związku ze wzrostem cen energii elektrycznej (energia czynna i zakup usług dystrybucji) i innych nośników energii (węgiel, gaz, ciepło systemowe itd.) nastąpił również wzrost kosztów energii pozostałej.

c) kosztów zużycia materiałów i usług obcych

Wzrost kosztów branżowych spowodowany jest:

- wzrostem cen materiałów nawierzchniowych (w stosunku do cen z 2017 r., ceny w aktualnie rozstrzyganych postępowaniach wzrosły średnio o ok. 200%, a w stosunku do cen z umowy zawartej na 2022 r. o blisko 100% dla materiałów takich jak szyny, podkłady, podrozdajdnice czy tłuczeń), co przedstawia poniższa tabela:

Tabela 29. Ceny przykładowych materiałów nawierzchniowych do utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej [zł].

Rodzaj materiału	Cena 2017 r.	Cena 2022 r.	Cena 2023 r. (wg aktualnych ofert)	% zmiana ceny 2023vs2017	% zmiana ceny 2022vs2023
Szyny 60E1. (mb)	166,00	209,00	412,00	148,19	97,13
Podkłady sosnowe zbrojone (szt.)	456,00	548,00	1 250,00	174,12	128,10
Podrozdajdnice dębowe (m3)	2 260,00	3 433,00	7 100,00	214,16	106,82
Tłuczeń (t.)	75,00	130,00	240,00	220,00	84,62

– wzrostem wysokości płacy minimalnej (ma to szczególny wpływ na koszt usług świadczony na rzecz PKP PLK m.in. koszty robót budowlanych, koszty utrzymania czystości, koszty konserwacji urządzeń);

– wzrostem inflacji (w obowiązującym Programie wieloletnim założono 2,5%, tymczasem na koniec 2022 r. inflacja wynosiła 14,4%);

– wzrostem liczby urządzeń oddawanych do użytkowania (co wpływa szczególnie na koszty konserwacji urządzeń jak również dodatkowe prace wynikające z awarii urządzeń).

Przy obecnie notowanej inflacji obniżenie założonych wartości spowoduje narastanie zaległości utrzymaniowych.

Wzrost pozabranżowych kosztów usług obcych wynika głównie z istotnego wzrostu kosztów czynszów. W obowiązującym Programie utrzymaniowym koszty czynszów w 2023 r. kształtowały się na poziomie ok. 82 mln zł, natomiast w *Programie* wartość zaplanowana na 2024 r. wynosi ok. 142 mln zł. Zmiana jest wynikiem waloryzacji stawek czynszów wynikających z umów D49, N48 oraz D67. Dodatkowo, wzrost dotyczy również kosztów usług informatycznych w związku z rozwojem w zakresie cyberbezpieczeństwa (nieujętych w obowiązującym Programie utrzymaniowym).

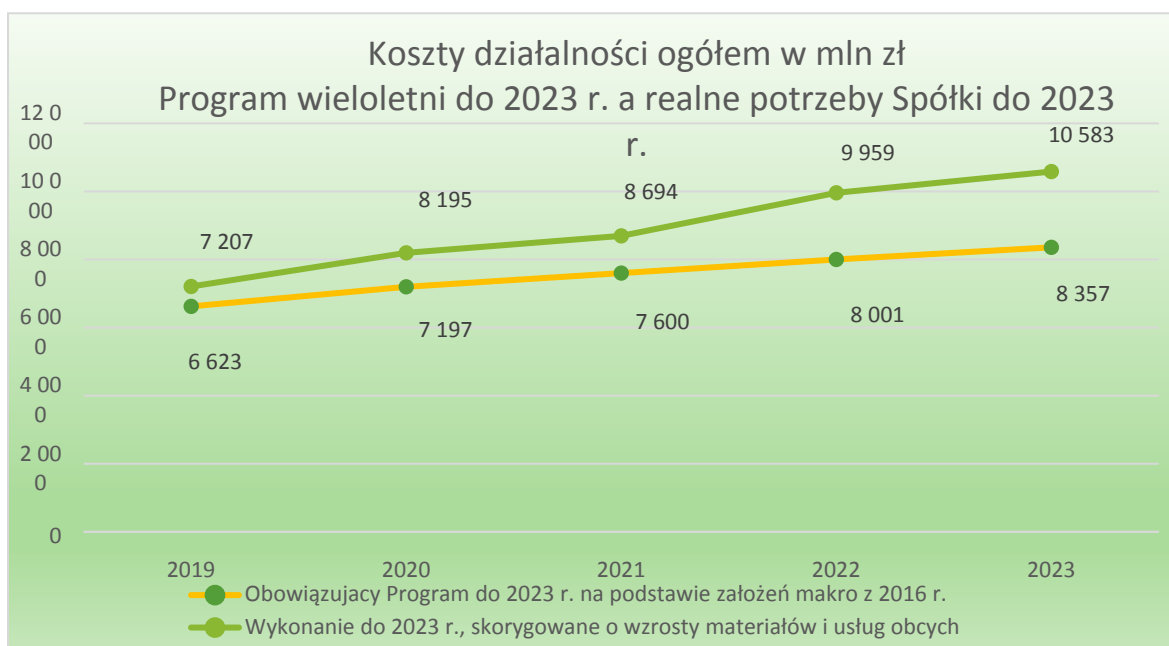
d) kosztów finansowych

Wzrost kosztów finansowych wynika ze wzrostu stóp procentowych kredytów, które Spółka posiada lub zamierza zaciągnąć:

- EURIBOR w obowiązującym Programie utrzymaniowym nie przekraczał 1,1%, natomiast prognozy na lata 2024-2028 kształtują się na poziomie ok. 2,5%-3,0%
- WIBOR w obowiązującym Programie utrzymaniowym oszacowany był na poziomie ok 3,0%, natomiast prognozy na lata 2024-2028 kształtują się na poziomie ok. 7,0%.

Spółka szacuje, że powyższe zmiany stóp procentowych łącznie kosztują ok. 920 mln zł w okresie 2024-2028. Jednocześnie, dla kredytów EBI kluczowy jest również kurs EUR: w obowiązującym Programie utrzymaniowym oszacowany był na poziomie 4,26 zł, natomiast prognozy na lata 2024-2028 kształtują się na poziomie ok. 4,65 zł.

Wykres 8. Obowiązujący Program do 2023 r. na podstawie założeń makro z 2016 r. oraz wykonanie do 2023 r., skorygowane o wzrosty materiałów i usług obcych.



Wielkość finansowania Programu środkami publicznymi

Wymagana wielkość wsparcia ze strony państwa dla kolejnych lat okresu programowania, wyliczona z uwzględnieniem przyjętych założeń i uwarunkowań prawnych omówionych szczegółowo w rozdziale II, została przedstawiona zarówno w ujęciu podmiotowym, jak i ze wskazaniem źródeł finansowania, w tabeli 30 w zestawieniach ujęto tylko tych zarządców infrastruktury objętych *Programem*, w przypadku których niezbędne jest bilansowanie deficytu środkami publicznymi i którzy wyrazili wolę korzystania z takich środków.

W obrębie określonych limitów środków publicznych, minister właściwy do spraw transportu, w ramach umów wieloletnich, zawieranych z zarządcami infrastruktury na podstawie *Programu*, będzie dofinansowywał koszty wykonywania zadań zarządców infrastruktury.

Finansowanie zarządców infrastruktury może ulec zmianie, w związku ze zmianą zarządców poszczególnych odcinków linii kolejowych (linii kolejowych), w ramach środków przewidzianych w *Programie*. Zmiany poziomu dofinansowania PKP PLK oraz pozostałych zarządców infrastruktury, objętych *Programem* w poszczególnych latach jego realizacji w zakresie finansowym, nie spowodują konieczności aktualizacji *Programu*, pod warunkiem, że nie zwiększy się wartość wydatków budżetu państwa, określona dla danego roku i całego *Programu*. Ta zasada dotyczy także środków wydatkowanych z Funduszu Kolejowego. Według aktualnego planu Funduszu Kolejowego środki z Funduszu Kolejowego otrzymuje co do zasady tylko PKP PLK. Dofinansowanie zarządców infrastruktury w ramach *Programu* nie ogranicza możliwości dodatkowego finansowania kosztów wykonywania zadań zarządców infrastruktury przez ministra właściwego do spraw transportu ze środków będących w jego dyspozycji.

Tabela 30. Środki publiczne przeznaczone na dofinansowanie kosztów zadań zarządców infrastruktury, w tym w zakresie utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej, w latach 2024–2028 (wg źródeł finansowania) [mln zł].

Lp.	Wyszczególnienie	Program					Razem Program
		2024	2025	2026	2027	2028	
	Środki publiczne przeznaczone na finansowanie Programu, w tym:	8 521,9	9 484,0	10 105,7	10 911,4	12 044,8	51 067,8

1	Budżet państwa, w tym:	7 504,2	8 447,0	9 250,1	10 014,1	11 125,3	46 340,7
1.1	PKP PLK	7 458,6	8 393,6	9 186,5	9 936,7	11 034,5	46 009,9
1.2	pozostali zarządcy infrastruktury, w tym*	45,6	53,4	63,6	77,4	90,8	330,8
1.2.1	SKM w Trójmieście	39,5	46,3	55,9	66,6	79,3	287,6
1.2.2	DSDiK	6,0	6,3	6,6	9,1	9,4	37,4
1.2.3	Euroterminal Sławków	0,1	0,8	1,1	1,7	2,1	5,8
2	Fundusz Kolejowy, w tym:	1 017,7	1 037,0	855,6	897,3	919,5	4 727,1
2.1	PKP PLK	1 017,7	1 037,0	855,6	897,3	919,5	4 727,1

* Tabela nie obejmuje zarządców infrastruktury wskazanych w Programie, którzy aktualnie nie są jego beneficjentami.

** W kwocie środków budżetu państwa w 2024 roku zostało ujęte finansowanie premii za efektywność za 2023 rok jako kontynuacja aktualnie obowiązującego 5-letniego programu pn. „Rządowy Program wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2023 roku”, w tym: PKP PLK (19,4 mln zł), SKM w Trójmieście (0,11 mln zł), DSDiK (0,02 mln zł).

Przedłożone wartości nie uwzględniają ostatecznych założeń KPK'2030 oraz KPO z uwagi na brak ich zatwierdzenia. Po zatwierdzeniu ww. dokumentów prawdopodobna będzie ponowna weryfikacja założeń niniejszej prognozy i ich dostosowanie do ustanowionych struktur finansowania – w szczególności odnosi się to do kosztów amortyzacji oraz ewentualnych kosztów finansowych.

W tabeli przedstawiono wymaganą wielkość wsparcia ze strony państwa dla kolejnych lat okresu programowania, wyliczoną z uwzględnieniem przyjętych powyżej założeń, zarówno w ujęciu podmiotowym, jak i ze wskazaniem źródeł finansowania.

IX. Prognoza kosztów utrzymania infrastruktury kolejowej po okresie obowiązywania Programu w latach 2029 – 2035

W celu zabezpieczenia finansowania zarządzania infrastrukturą kolejową po zakończeniu Programu, w ramach nowej perspektywy finansowej UE na lata 2021–2027, w tabeli 31 przedstawiono koszty utrzymania istniejących i nowo budowanych inwestycji kolejowych (projektów regionalnych i ponadregionalnych na sieci kolejowej zarządzanej przez PKP PLK, obejmujących także Centralny Port Komunikacyjny (dalej: CPK), oraz pozostałych zarządców infrastruktury, na podstawie obowiązującego Programu utrzymaniowego).

Sfinansowanie tych kosztów zabezpieczone będzie programem wieloletnim, który będzie uchwalony w okresie następującym po zakończeniu realizacji Programu, stanowiąc w ujęciu

praktycznym jego kontynuację. Prognoza kosztów utrzymania infrastruktury kolejowej ma na celu wypełnienie warunku podstawowego dla sektora transportu, proponowanego przez Komisję Europejską dla perspektywy finansowej 2021–2027.

Należy przy tym zaznaczyć, że ujęte w tabeli 31 wartości mogą ulec zmianie m.in. ze względu na: zmiany wskaźników kosztowych i cenowych spowodowanych inflacją, zmiany kosztów pracy, zmiany rzeczywistego natężenia lub charakterystyki ruchu kolejowego, zmiany stosowanych materiałów i rozwiązań technicznych, modyfikację wymagań związanych z reżimem utrzymaniowym (np. dopuszczalnych odchyłeń poszczególnych parametrów infrastruktury). Z tego względu szczegółowe wartości kosztowe będą określone ostatecznie w *Programie*.

Tabela 31. Prognoza kosztów zarządców infrastruktury w zakresie utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej, w latach 2029–2035 (w ujęciu podmiotowym na podstawie danych przekazanych przez zarządców) [mln zł].

Lp	Wyszczególnienie	Poszczególne lata							Razem w latach 2029–2035
		2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	
1	Na sieci kolejowej zarządzanej przez PKP PLK	9 182,0	9 641,1	10 123,2	10 629,4	11 160,8	11 718,9	12 304,8	74 760,2*
2	Na sieci kolejowej wybudowanej w ramach CPK	843,4	1 033,2	1 594,7	2 089,3	2 742,1	3 011,5	3 455,1	14 769,3
3	Pozostali zarządcy infrastruktury, w tym ⁵³⁾ :	150,2	170,1	160,7	182,2	206,7	234,1	265,5	1 369,5
3.1	SKM w Trójmieście	132,5	151,6	141,2	161,7	185,2	212,0	242,8	1 227,0
3.2	DSDiK	15,0	15,50	15,9	16,4	16,9	17,3	17,8	114,8
3.3	Euroterminal Sławków	2,7	3,0	3,6	4,1	4,6	4,8	4,9	27,7
4	Razem	10 175,6	10 844,4	11 878,6	12 900,9	14 109,6	14 964,5	16 025,4	90 899,0

* W tabeli powyżej wskazano wstępną prognozę kosztów utrzymania infrastruktury w latach 2029-2035. Należy przy tym zaznaczyć, że ujęte w tabeli wartości mogą ulec zmianie m.in. ze względu na: zmiany wskaźników kosztowych i cenowych spowodowanych inflacją, zmiany kosztów pracy, zmiany rzeczywistego natężenia lub charakterystyki ruchu kolejowego, zmiany stosowanych materiałów i rozwiązań technicznych, modyfikację wymagań związanych z reżimem utrzymaniowym (np. dopuszczalnych odchyłeń poszczególnych parametrów infrastruktury). Z tego względu szczegółowe wartości kosztowe będą określone ostatecznie w programie wieloletnim, którego realizacja rozpocznie się bezpośrednio po 2028 r.

⁵³⁾ Tabela (na podstawie kosztów zaprognozowanych przez wskazane podmioty) nie obejmuje zarządców infrastruktury wskazanych w Programie, którzy nie są jego beneficjentami i dodatkowo obejmuje CPK.

W latach 2024–2028 CPK przewiduje zakończenie robót budowlanych i przekazanie do eksploatacji linii kolejowych objętych projektami wskazanymi w tabeli 32⁵⁴⁾.

Tabela 32. Projekty CPK planowane do ukończenia w latach 2024-2028.

Projekt	Rok przekazania do eksploatacji
Budowa linii kolejowej nr 29 na odc. Ostrołęka – Łomża	2027
Budowa Linii Kolejowej nr 85 na odcinku Warszawa zachodnia – CPK – Łódź Niciarnia bez odcinka w obrębie Węzła Kolejowego CPK	2027
Budowa węzła kolejowego CPK	2027
Budowa Tunelu dalekobieżnego w Łodzi wraz z włączeniem w linię nr 14	2026
Budowa linii kolejowej nr 86 na odcinku Sieradz Północny – Kępno	2028
Budowa linii kolejowej nr 86 na odcinku Kępno – Czernica Wrocławska	2028

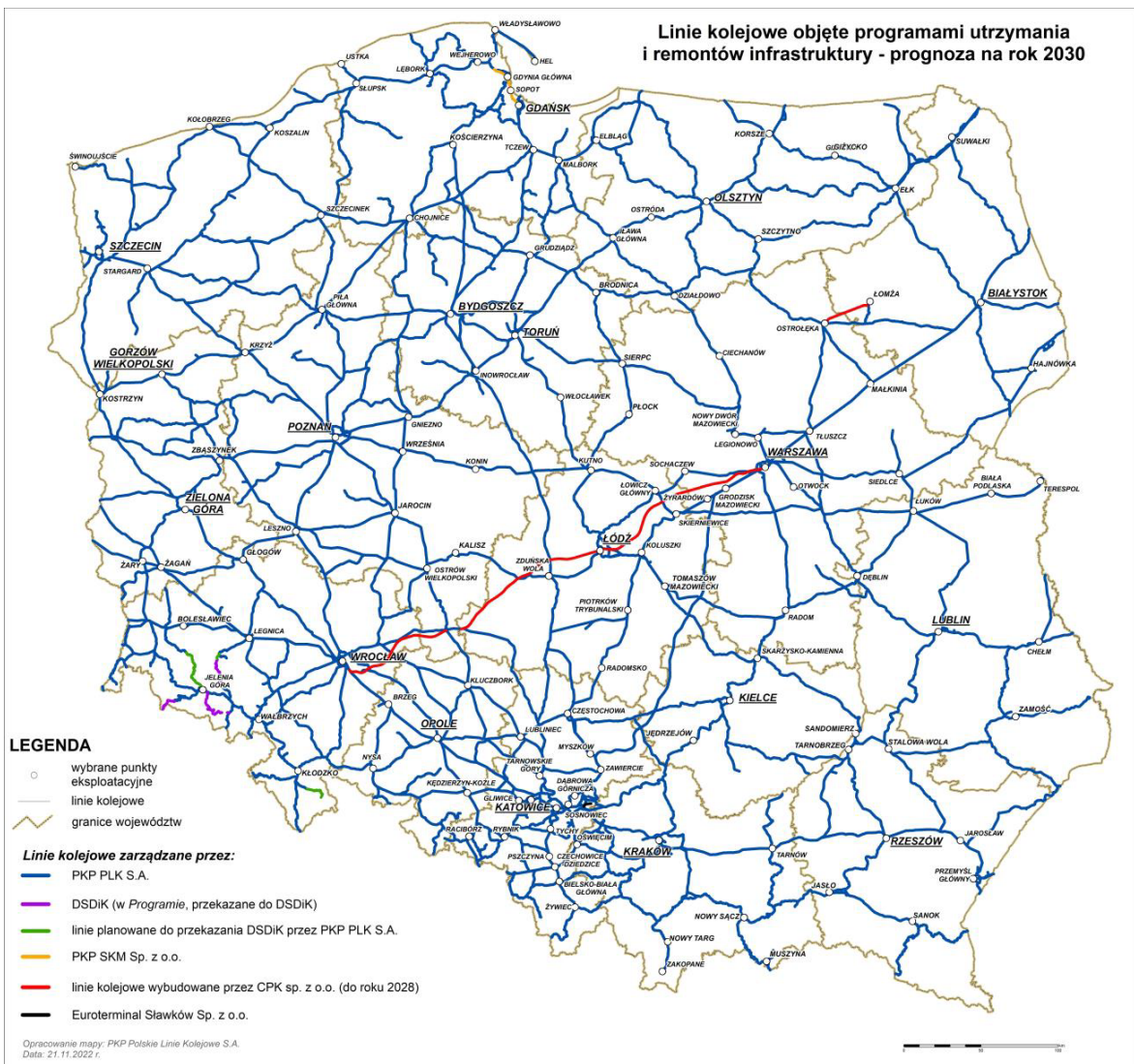
Prognoza kosztów utrzymania infrastruktury budowanej przez CPK, przypadających w latach 2024–2028 [w mln PLN] wskazuje na poniższe kwoty w poszczególnych latach. Ze względu na brak rozpoczętych etapów opracowywania *Programu* inwestycji CPK, w tym kolejowych, PKP PLK nie uwzględniała w planowaniu kosztów utrzymania infrastruktury w latach 2024-2028 poniższych pozycji.

- 16,02 mln zł w 2026 r.
- 34,70 mln zł w 2027 r.
- 654,09 mln zł w 2028 r.

Mapa 13. Linie kolejowe objęte programami utrzymania i remontów infrastruktury – prognoza na rok 2030⁵⁵⁾.

⁵⁴⁾ Wybudowana infrastruktura będzie zarządzana docelowo przez PKP PLK.

⁵⁵⁾ Mapa PKP PLK, obejmująca linie kolejowe pozostałych zarządców infrastruktury, objętych aktualnie obowiązującym Programem, uzgodniona z CPK Sp. z o.o. w zakresie planowanych inwestycji. Odnośnie do planowanych linii kolejowych, zaznaczone są linia kolejowa: Podłęże – Piekietko i nowy ślad pod linię kolejową Elk – Trakiszki. Planowana budowa tych linii kolejowych przez PKP PLK jest zgodna z obecnie procedowanym Krajowym Programem Kolejowym do roku 2030.



X. System realizacji, nadzoru i sprawozdawczości

Zgodnie z przepisami określającymi wymogi, które muszą spełniać programy rozwoju, tj. art. 17 ust. 1 i 1a ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju, w Programie zdefiniowane zostały podstawowe założenia systemu realizacji jego postanowień, które obejmują zasady zarządzania i nadzoru, m.in.:

- monitorowanie;
- sprawozdawczość;
- ewaluację.

Beneficjentami Programu są zarządcy infrastruktury uprawnieni do otrzymania dofinansowania, którzy podpiszą z ministrem właściwym do spraw transportu umowę wieloletnie na dofinansowanie kosztów wykonywania zadań zarządców infrastruktury, w tym utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej.

Głównym podmiotem uprawnionym do otrzymania dofinansowania w ramach Programu jest PKP PLK, jako zarządca sieci kolejowej obejmującej około 96% długości eksploatowanych linii kolejowych w Polsce.

Zarządcami lokalnej i regionalnej infrastruktury kolejowej uprawnionymi do otrzymania dofinansowania określonego w *Programie*, są:

- SKM w Trójmieście;
- DSDiK;
- „Euroterminal Sławków” Sp. z o.o.;
- CARGOTOR Sp. z o.o.;
- potencjalni inni zarządcy infrastruktury przejmujący określone odcinki linii kolejowych (linie kolejowe) od PKP PLK.

Tak przeprowadzona identyfikacja podmiotów uprawnionych do otrzymania dofinansowania w ramach *Programu* jest zgodna z celami *dyrektywy 2012/34/UE*, jak również z zasadą efektywności wydatkowania środków publicznych określoną w *ustawie z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych*.

Umowy zawierane na podstawie art. 38a *ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym*, jako narzędzia realizacji *Programu*, będą uwzględniały wszystkie elementy określone w załączniku nr 3 do tej ustawy. Umowy te określą w szczególności:

- infrastrukturę kolejową i obiekty objęte zakresem umowy;
- zasady zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania, remontów i usuwania zaległości w tym zakresie;
- szacowaną wysokość oraz strukturę środków finansowych przekazywanych każdemu z zarządców infrastruktury;
- wskaźniki wykonania *Programu* obejmujące aspekt społeczny, jakościowy i biznesowy działalności zarządcy infrastruktury i pozwalające na weryfikację stopnia realizacji celów i priorytetów *Programu*, w zakresie dotyczącym każdego z tych zarządców;
- zachęty do zmniejszania kosztów udostępniania infrastruktury kolejowej i poziomu opłat za dostęp;
- sankcje z tytułu niewywiązania się z realizacji założonych zadań zarówno w ujęciu rzeczowym, jak i finansowym;
- harmonogram oraz szczegółowe zasady i procedury dotyczące uruchamiania i rozliczania środków finansowych;
- szczegółowe zasady monitorowania (sprawozdawczości) realizacji *Programu* i jego ewaluacji;
- działania naprawcze podejmowane w przypadku naruszenia umowy przez którąkolwiek ze stron;
- warunki wcześniejszego rozwiązania umowy.

Powyższe wymogi nie dotyczą umów zawieranych na podstawie art. 38 ust. 3 lub 5 *ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym*.

Umowy zawierane na podstawie art. 38 ust. 3 lub 5 *ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym*, bez wskazywania wszystkich elementów, które muszą zawierać umowy zawierane na podstawie art. 38a ust. 5 tej ustawy, będą mogły określać sposób dofinansowania uzależniony nie od poziomu kosztów, ale od uproszczonych cech czy wskaźników, w szczególności takich jak: wielkość pracy eksploatacyjnej, długość sieci kolejowej (liczba km torów), czy dopuszczalna prędkość na poszczególnych odcinkach linii kolejowych.

Umowy na realizację *Programu* zawierane przez wymienione wyżej podmioty uwzględniać będą również potrzeby użytkowników infrastruktury kolejowej, tj. organizatorów przewozów i przewoźników kolejowych, a także końcowych użytkowników tej infrastruktury, czyli pasażerów, nadawców i odbiorców przewożonych towarów. Przed zawarciem ww. umowy zarządca infrastruktury i minister właściwy do spraw transportu zapewnią możliwość wyrażenia opinii

co do jej treści przez wnioskodawców i – na ich żądanie – potencjalnych wnioskodawców zainteresowanych dostępem do infrastruktury kolejowej danego zarządcy, z wyłączeniem informacji, stanowiących tajemnicę przedsiębiorstwa.

Minister właściwy do spraw transportu obowiązany jest do egzekwowania ustaleń *Programu* w odniesieniu do jego beneficjentów zarówno na podstawie samego *Programu* i zawartych umów wieloletnich, jak również na podstawie ogólnie obowiązujących przepisów prawa dotyczących rozliczania i efektywności wydatkowania środków publicznych przekazywanych na podstawie zawartych umów wieloletnich.

Monitorowanie realizacji *Programu* ze strony ministra właściwego do spraw transportu dotyczyć będzie stopnia osiągnięcia przez zarządców infrastruktury celów wyznaczonych w *Programie* i w zawartych umowach. Będzie ono realizowane w trybie wynikającym z zawartych umów wieloletnich. Oprócz monitorowania realizacji *Programu* oraz ewaluacji jego efektów, minister właściwy do spraw transportu będzie także sprawował kontrolę nad wydatkowaniem środków w ramach *Programu* w celu zapewnienia jego legalności i gospodarności. Kontrola kosztów, również pod kątem celowości i gospodarności ich ponoszenia, będzie wykonywana regularnie i niezależnie od beneficjenta.

Z uwagi na wzajemne powiązania między efektami prowadzonych inwestycji w obszarze infrastruktury kolejowej i przedsięwzięć podejmowanych w zakresie jej utrzymania, minister właściwy do spraw transportu podejmie niezbędne działania mające na celu zapewnienie komplementarności monitorowania realizacji *Programu* z monitorowaniem efektów programów inwestycyjnych, w tym *KPK'2023 i jego kontynuacja*. Monitorowanie *Programu* będzie dążyć do oddania pełnego obrazu stanu kosztów i zadań zarządców infrastruktury. W ramach monitorowania realizacji *Programu* wykorzystywane będą m.in. następujące instrumenty:

- raporty roczne z realizacji *Programu* – składane przez zarządców infrastruktury do ministra właściwego do spraw transportu do końca lutego roku następnego po zakończeniu okresu sprawozdawczego;
- raport końcowy z realizacji *Programu* – zostanie złożony przez poszczególnych zarządców infrastruktury do ministra właściwego do spraw transportu do końca marca 2029 roku;
- informacje przekazywane przez zarządców infrastruktury w ramach procedury uruchamiania środków finansowych;
- informacje pozyskiwane z wykorzystaniem dostępnych systemów informatycznych oraz audytów, kontroli itp.

Raporty i informacje składane przez zarządców infrastruktury w zakresie wykonania *Programu* będą uwzględniały w szczególności:

- sprawozdanie z wykorzystania w danym okresie dostępnych środków publicznych oraz środków uzyskanych z rynku;
- poziom oraz ocenę osiągniętych rezultatów, o których mowa w rozdziale VI, według wskaźników określonych w rozdziale VII, uszczegółowionych w umowach wieloletnich, uzupełnione o dodatkowe informacje statystyczne, tabele, wyjaśnienia, mapy itp.;
- identyfikowanie pojawiających się ryzyk;
- wskazywanie mechanizmów i sposobów eliminowania ryzyk.

Ponadto raporty będą zawierały informację na temat realizacji (wywiązania się z):

- zachętę dla zarządców infrastruktury do zmniejszania kosztów udostępniania infrastruktury kolejowej i poziomu opłat za dostęp oraz oceny ich skuteczności w okresie, za który raport jest sporządzany;

- mechanizmów motywujących, dotyczących uwzględniania w kosztach zarządcy infrastruktury nagród i premii dla załogi za właściwą realizację celów jakościowych wskazanych w umowie wieloletniej zawartej na podstawie *Programu* oraz za optymalizację kosztów udostępniania infrastruktury kolejowej i poziomu opłat za dostęp;
- sankcji za nieutrzymanie poziomu kosztów założonych w umowie wieloletniej zawartej na podstawie *Programu*;
- sankcji za niewywiązanie się z realizacji zadań w ujęciu rzeczowym założonym w umowie wieloletniej zawartej na podstawie *Programu*.

Powyższe raporty będą zawierać ponadto informacje o realizacji *Programu* w zakresie rzeczowym i finansowym, negatywnych odchyleniach od docelowych wielkości programowanych, powodach wystąpienia tych odchyłeń, zidentyfikowanych zagrożeniach i ryzykach oraz działaniach podjętych w celu ich minimalizacji lub eliminacji.

W ramach monitorowania realizacji *Programu* minister właściwy do spraw transportu będzie przedkładał Radzie Ministrów:

- sprawozdanie z realizacji *Programu* do 31 marca roku następnego po zakończeniu okresu sprawozdawczego;
- raport końcowy z realizacji *Programu* w terminie do 31 maja 2029 roku.

System ewaluacji wspomagał będzie podstawę zarządzania Programem, w tym szczegółowego w zakresie doprecyzowania obowiązków i celów, zarówno długo, jak i krótkoterminowych, na poziomie umów wieloletnich, zawieranych z zarządcami infrastruktury. System ten, przez permanentną weryfikację osiąganych rezultatów oraz identyfikację kluczowych czynników warunkujących wykorzystanie potencjału rynku, zasadniczo wpłynie na poprawę efektywności wykonywania zadań zarządców infrastruktury. Ewaluacja prowadzona będzie w sposób ciągły. Raport roczny z realizacji Programu, który będzie zawierał wyniki procesu ewaluacji obejmującej rok kalendarzowy, za który jest on sporządzany. W procesie ewaluacji wykorzystywane będą opinie przewoźników kolejowych i innych podmiotów korzystających z infrastruktury kolejowej w odniesieniu do usług dostarczanych przez zarządców infrastruktury.

W ramach działań ewaluacyjnych prowadzone będzie m.in. badanie efektywności kosztowej zarządcy infrastruktury oraz konstruowania oferty pod kątem maksymalizacji wykorzystania potencjału rynku. Pozwoli to na uzyskanie możliwie największej efektywności środków finansowych przekazywanych w ramach Programu. Zakłada się, że w ramach procesu ewaluacji Programu analizowane będą, w obszarze prowadzonej przez zarządców infrastruktury działalności gospodarczej, przyczyny zmian udziału kolei w przewozach pasażerów i ładunków, jak również określone zostaną kierunki aktywności tych zarządców w latach obowiązywania Programu oraz perspektywie do roku 2030 (perspektywa SZRT). Powyższe prace pozwolą także na opracowanie długoletniej prognozy prowadzenia działalności przez zarządcę infrastruktury w sposób zapewniający pełne wykorzystanie potencjału rynku, w tym w zakresie możliwości zwiększenia istniejących oraz kreowania nowych potoków przewozów. W tym celu analizy obejmą szerokie spektrum zagadnień funkcjonowania rynku kolejowego, m.in.: techniczne, organizacyjne, ekonomiczne i prawne.

Ewaluacja *Programu*, a w szczególności wydatkowanie środków przeznaczonych na ten cel, będzie pod kontrolą ministra właściwego do spraw transportu. Środki na ewaluację, ujęte w kosztach zarządcy infrastruktury, będą wykorzystywane na wykonanie prac analitycznych, badań i ocen potrzeb finansowych zarządców, możliwości realizacyjnych, prawidłowości wydatkowania itd. Zakres ewaluacji, przedmiot analiz i ocen oraz zasady i tryb finansowania będą określane w umowach wieloletnich, zawieranych z zarządcami infrastruktury.

Sformułowane powyżej zasady zarządzania i nadzoru nad realizacją *Programu* tworzą skuteczne narzędzie do osiągnięcia jego celów. Kluczowe czynniki warunkujące realizację celów *Programu*,

zidentyfikowane w ramach działań obejmujących monitorowanie, sprawozdawczość i ewaluację *Programu*, będą przedmiotem uregulowań wspomnianych wyżej umów wieloletnich. W treści umów znajdują również swoje odzwierciedlenie bariery oraz szanse uwidocznione w treści *Programu* tak, aby możliwe było z jednej strony zminimalizowanie tychże barier, z drugiej zaś wykorzystanie pojawiających się szans w celu skuteczniejszej i efektywniejszej realizacji *Programu*. Mając na uwadze postęp prac ewaluacyjnych z realizacji *Programu*, zakłada się, że powyższe umowy mogą ulec zmianom, stosownie do wyników ewaluacji *Programu*.

Podkreślenia wymaga, że głównym założeniem *Programu* jest uzyskanie optymalnych parametrów użytkowych infrastruktury kolejowej. Wspieranie konkretnych zarządców infrastruktury w ramach *Programu* związane jest z realizacją powyższego założenia, zatem w ramach *Programu* przewiduje się możliwość przekazywania przez PKP PLK poszczególnych odcinków linii kolejowych (linii kolejowych) pozostałym czterem podmiotom uprawnionym obecnie do otrzymania dofinansowania w ramach *Programu* (SKM w Trójmieście, DSDiK, Euroterminal Sławków oraz CARGOTOR), a także innym podmiotom, w celu wykonywania zadań zarządcy infrastruktury.

Zmiany związane z przekazywaniem poszczególnych odcinków linii kolejowych (linii kolejowych) między zarządcami infrastruktury oraz związanych z nimi środków publicznych, jako mieszczące się w zakresie *Programu*, nie będą wiązały się z koniecznością zmiany *Programu*, w szczególności jego planu finansowego. Rada Ministrów będzie informowana w tym zakresie w ramach raportów rocznych z realizacji *Programu*.