

RM-111-147-16

**UCHWAŁA NR 144/2016**

**RADY MINISTRÓW**

z dnia 23 listopada 2016 r.

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

Na podstawie art. 136 ust. 2 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2013 r. poz. 885, z późn. zm.<sup>1)</sup>) Rada Ministrów uchwała, co następuje:

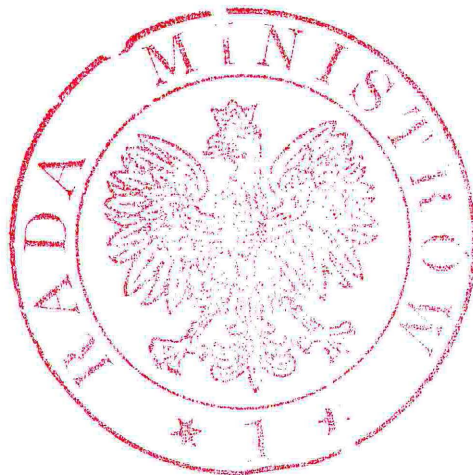
§ 1. W uchwale nr 162/2015 Rady Ministrów z dnia 15 września 2015 r. w sprawie ustanowienia Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku wprowadza się następujące zmiany:

1) w § 3 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Ustanawia się łączny limit wydatków z budżetu państwa na realizację Programu w okresie od dnia 1 stycznia 2015 r. do dnia 31 grudnia 2023 r. na poziomie 20 801,7 mln zł.”;

2) załącznik do uchwały otrzymuje brzmienie określone w załączniku do niniejszej uchwały.

§ 2. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.



**PREZES RADY MINISTRÓW**

**BEATA SZYDŁO**

<sup>1)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2013 r. poz. 938 i 1646, z 2014 r. poz. 379, 911, 1146, 1626 i 1877, z 2015 r. poz. 238, 532, 1045, 1117, 1130, 1189, 1190, 1269, 1358, 1513, 1830, 1854, 1890 i 2150 oraz z 2016 r. poz. 195, 1257 i 1454.

Załącznik  
do uchwały  
Rady Ministrów nr 144/2016  
z dnia 23 listopada 2016 r.



**MINISTER INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA**

# **KRAJOWY PROGRAM KOLEJOWY DO 2023 ROKU**

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

listopad 2016 r.

## Spis treści

|   |           |
|---|-----------|
| <b>1. Wstęp</b>   | <b>3</b>  |
| <b>2. Diagnoza – stan obecny</b>  | <b>6</b>  |
| 2.1. Sieć linii kolejowych w Polsce   | 6         |
| 2.2. Sieć linii kolejowych będących w zarządzie PKP PLK S.A.                                | 7         |
| 2.3. <i>WPIK</i> – wykonanie programu   | 11        |
| 2.4. <i>KPK</i> – wykonanie na koniec 2015 roku   | 13        |
| <b>3. Podstawy <i>KPK</i></b>   | <b>14</b> |
| 3.1. Powiązanie <i>KPK</i> z działaniami przewidzianymi w innych dokumentach strategicznych | 14        |
| 3.1.1. Krajowe dokumenty strategiczne   | 14        |
| 3.1.2. Dokumenty strategiczne UE  | 17        |
| 3.2. Założenia <i>KPK</i>   | 19        |
| 3.3. Cele <i>KPK</i>  | 20        |
| <b>4. Priorytety oraz kierunki interwencji</b>  | <b>22</b> |
| <b>5. Kategorie projektów objętych <i>Programem</i></b>                                     | <b>24</b> |
| <b>6. Finansowanie <i>KPK</i></b>   | <b>27</b> |
| <b>7. Efekty i rezultaty <i>KPK</i></b>   | <b>33</b> |
| <b>8. System realizacji <i>Programu</i></b>   | <b>36</b> |
| 8.1. Realizator <i>Programu</i>   | 36        |
| 8.2. Nadzór nad realizacją <i>Programu</i>  | 37        |
| <b>9. Procedura zatwierdzenia i aktualizacji <i>Programu</i></b>                            | <b>38</b> |

### Załączniki

1. Lista projektów podstawowych i rezerwowych CEF i POIiŚ finansowanych z Funduszu Spójności objętych *KPK* do 2023 roku
2. Lista projektów podstawowych i rezerwowych PO PW objętych *KPK* do 2023 roku
3. Lista projektów RPO objętych *KPK* do 2023 roku
4. Lista projektów krajowych objętych *KPK* do 2023 roku
5. Lista projektów, w których dokonano najważniejszych zmian

---

## 1. Wstęp

---

*Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku. Infrastruktura kolejowa zarządzana przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.* (dalej: *KPK* lub *Program*) jest dokumentem ustanawiającym ramy finansowe oraz warunki realizacji zamierzeń państwa w zakresie inwestycji kolejowych przewidywanych do wykonania do 2023<sup>1</sup> r. *Program* stanowi kontynuację programu wieloletniego pod nazwą *Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych do roku 2015, z perspektywą do roku 2020* (dalej: *WPIK*).

*KPK* jest programem wieloletnim w rozumieniu ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych<sup>2</sup>. Przyjęcie *Programu* wynika z art. 38c ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym<sup>3</sup> i obejmuje wszystkie inwestycje PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. (dalej: PKP PLK S.A.) realizowane z wykorzystaniem środków finansowych, których dysponentem jest minister właściwy do spraw transportu.<sup>4</sup>

*KPK* spełnia wymogi ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju<sup>5</sup> w zakresie programów rozwoju ustanawianych w celu realizacji średniookresowej strategii rozwoju kraju<sup>6</sup>, ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014–2020<sup>7</sup> oraz strategii rozwoju, którą w tym wypadku pozostaje *Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)*<sup>8</sup> (dalej: *SRT*).

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

Aktualizacja *KPK* wynika głównie z:

- 1) rozliczenia projektów realizowanych w ramach perspektywy UE na lata 2007–2013;
- 2) wydania decyzji Komisji Europejskiej (dalej: KE) dotyczących fazowania projektów pomiędzy perspektywy 2007–2013 a 2014–2020;
- 3) podpisania Umów o udzielenie dotacji w ramach Instrumentu „Łącząc Europę”<sup>9</sup> (dalej: CEF) – Sektor Transportu (Grant Agreement, dalej: GA) dla projektów pierwszego naboru CEF;
- 4) rozstrzygnięcia drugiego naboru CEF;
- 5) opracowania kosztorysów dla projektów w ramach Studiów Wykonalności oraz innych projektów przygotowawczych;
- 6) ponownego przeliczenia luk finansowych dla projektów. W związku z przeliczeniem luk finansowych i negocjacji prowadzonych z urzędami marszałkowskimi zwiększyła się pula środków

---

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

<sup>2</sup> Dz. U. z 2016 r. poz. 1870.

<sup>3</sup> Dz. U. z 2016 r. poz. 1727 i 1823.

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

<sup>5</sup> Dz. U. z 2016 r. poz. 383 i 1250.

<sup>6</sup> Uchwała nr 157 Rady Ministrów z dnia 25 września 2012 r. w sprawie przyjęcia Strategii Rozwoju Kraju 2020 (M.P. poz. 882).

<sup>7</sup> Dz.U. z 2016 poz. 217.

<sup>8</sup> Uchwała nr 6 Rady Ministrów z dnia 22 stycznia 2013 r. w sprawie Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) (M.P. poz. 75).

<sup>9</sup> *Connecting Europe Facility* – instrument finansowania projektów dotyczący rozwoju transeuropejskich sieci transportowych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 1316/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. ustanawiającego instrument „Łącząc Europę”, zmieniającego rozporządzenie (UE) Nr 913/2010 oraz uchylającego rozporządzenia (WE) nr 680/2007 i (WE) Nr 67/2010 (Dz. Urz. UE L 348 z 20.12.2013, str. 129, z późn. zm.).

przewidzianych na projekty w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych (dalej: RPO); zakładany montaż finansowy dla projektów RPO pozostał bez zmian;

7) analizy zdolności instytucjonalnej PKP PLK S.A. w zakresie realizacji poszczególnych zadań inwestycyjnych i całego *Programu*.

Dodatkowym elementem przesądającym o konieczności aktualizacji *Programu* były wyniki kontroli Najwyższej Izby Kontroli dotyczącej realizacji *WPIK*.

W zaktualizowanym dokumencie wskazano najważniejsze spostrzeżenia ujęte w sprawozdaniach z realizacji *KPK* i *WPIK*, w tym przedstawiono informacje dotyczące realizacji zadań ujętych w *KPK* (szerzej opisane w rozdziale 2).

W aktualizacji *KPK* ujęto inwestycje dotyczące budowy nowej linii kolejowej Podłęże – Szczyrzyc – Tymbark/Mszana Dolna oraz modernizacji istniejącej linii kolejowej nr 104 Chabówka – Nowy Sącz. Obecnie zakładany montaż finansowy został przedstawiony w rozdziale 6.

Ponadto do *Programu* dołączono załącznik nr 5, w którym opisano najważniejsze zmiany dla projektów:

1. Prace na linii kolejowej C-E 65 na odc. Chorzów Batory – Tarnowskie Góry – Karsznice – Inowrocław – Bydgoszcz – Maksymilianowo.
2. Prace na linii kolejowej C-E 59 na odcinku Wrocław Brochów / Grabiszyn – Głogów – Zielona Góra – Rzepin – Szczecin Podjuchy.
3. Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto, obejmującym linie 201 i 203.
4. Prace na linii kolejowej E 30 na odcinku Kędzierzyn-Koźle – Opole Zachodnie.

Polska otrzymała deklarację wsparcia (alokacji środków) z budżetu UE dla perspektywy 2014–2020 w wysokości **42,8 mld zł**<sup>10</sup> na kolej. Szacuje się, że PKP PLK S.A. otrzyma w ramach dofinansowania ze środków UE kwotę przynajmniej **9,70 mld euro, tj. 40,16 mld zł**<sup>11</sup>. Aby środki UE przeznaczone na infrastrukturę kolejową mogły zostać wykorzystane, wymagane jest w latach 2014–2023 znaczne zaangażowanie środków krajowych:

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

Finansowanie ogółem inwestycji w infrastrukturę kolejową zarządzaną przez PKP PLK S.A. będzie odbywało się według następujących kategorii projektów<sup>12</sup>:

**1/ projekty Funduszu Spójności (dalej: FS) realizowane w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (dalej: POIiŚ) i CEF: 49,56 mld zł:**

- **projekty CEF: 18,42 mld zł, w tym dofinansowanie ze środków europejskich – 3 462,57 mln euro,**
- **projekty POIiŚ 2014–2020<sup>13</sup>: 28,17 mld zł, w tym dofinansowanie ze środków europejskich – 4 446,37 mln euro,**

<sup>10</sup> Zgodnie z Umową Partnerstwa zawartą pomiędzy Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a KE planowana kwota alokacji na sektor kolejowy wynosi ok. 10,2 mld euro.

<sup>11</sup> Kwota nie uwzględnia ewentualnego dofinansowania projektów w ramach CEF poza tzw. kopertami narodowymi.

<sup>12</sup> Dokładne wartości z podziałem na lata przedstawione są w tabelach 1 i 3.

<sup>13</sup> Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko realizowany w ramach perspektywy finansowej 2014–2020.

- projekty POIiŚ 2007–2013<sup>14</sup>: 2,97 mld zł, w tym dofinansowanie ze środków europejskich – 518,43<sup>15</sup> mln euro;
- 2/ projekty Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (dalej: EFRR) realizowane w ramach Programu Operacyjnego Polska Wschodnia (dalej: PO PW): 2,09 mld zł, w tym dofinansowanie ze środków europejskich – 330,40 mln euro;**
- 3/ projekty EFRR realizowane w ramach RPO: 4,74 mld zł:**
  - projekty RPO 2014–2020: 4,67 mld zł, w tym dofinansowanie ze środków europejskich – 932<sup>16</sup> mln euro,
  - projekty RPO 2007–2013: 0,07 mld zł, w tym dofinansowanie ze środków europejskich – 17<sup>17</sup> mln euro;
- 4/ projekty krajowe wraz z zadaniami obronnymi realizowane w ramach budżetu państwa i FK: 10,05 mld zł, w tym:**
  - dodatkowe środki ponad poziom 18% planowanych na dany rok wpływów z podatku akcyzowego od paliw silnikowych: 1,16 mld zł<sup>18</sup>,
  - środki z emisji obligacji w roku 2015, wykorzystywane w roku 2016: 0,45 mld zł, w tym 7 446,9 tys. zł na opłacenie zobowiązań z 2015 r. dla zadań zakończonych<sup>19</sup>.

Lista zadań określonych w *KPK* w grupie projektów FS realizowanych w ramach POIiŚ i CEF oraz w grupie projektów EFRR w ramach PO PW została opracowana w oparciu o *Listę projektów kolejowych* znajdującą się w *Dokumencie Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)*<sup>20</sup> (dalej: *DI*). Kategorie projektów 1 oraz 3 obejmują także część zadań realizowanych ze środków perspektywy 2007–2013, dla których wydatki budżetu państwa ponoszone są po roku 2015, w tym refundację poniesionych wydatków.

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

*KPK* i *DI* są wzajemnie powiązane. *DI* stanowi formalną podstawę wypełnienia przez Polskę określonych warunków wyjściowych umożliwiających efektywną realizację programów współfinansowanych ze środków europejskich, warunkujących przekazanie środków UE przeznaczonych na rozwój całego sektora transportowego. Definiuje i hierarchizuje on wyłącznie te zadania, których realizacja oparta jest o środki finansowe UE w ramach programów krajowych i ponadregionalnych. *DI* nie ujmuje zaś zadań współfinansowanych ze środków europejskich i samorządowych będących w dyspozycji marszałków województw, a także środków budżetu państwa i FK na zadania realizowane bez udziału środków UE. Natomiast *KPK* dotyczy wyłącznie infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP PLK S.A. wraz z infrastrukturą towarzyszącą, umożliwiając jednocześnie wywiązanie się ministra właściwego do spraw transportu z obowiązku realizacji inwestycji na zasadach określonych w *ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym*.

<sup>14</sup> Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko realizowany w ramach perspektywy finansowej 2007–2013.

<sup>15</sup> Kwota szacunkowa, przeliczona z wartości w złotych.

<sup>16</sup> Ze względu na brak ostatecznej deklaracji ze strony części Samorządów podano kwotę szacunkową, wyliczoną na podstawie zakładanego montażu finansowego z aktualnej całkowitej wartości projektów stanowiących przedmiot negocjacji *Programu*.

<sup>17</sup> Kwota szacunkowa, przeliczona z wartości w złotych.

<sup>18</sup> Dodatkowe środki z wpływów z podatku akcyzowego w łącznej wysokości 1,67 mld zł wykorzystywane są na finansowanie projektów krajowych w kwocie 1,16 mld zł oraz wkład krajowy do projektów finansowanych ze środków UE w kwocie 0,51 mld zł.

<sup>19</sup> Łączna wartość obligacji do wykorzystania w latach 2016 i dalej wynosi 978 714,9 tys. zł. Szczegółowe informacje dotyczące obligacji zostały przedstawione w rozdziale 6. Finansowanie *KPK*.

<sup>20</sup> uchwała nr 201/2014 Rady Ministrów z dnia 13 października 2014 r. w sprawie Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)

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

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

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

Uzupełnieniem do KPK jest *Szczegółowy Plan Realizacji KPK* (dalej: *SPR*), zawierający rzeczowy i finansowy zakres planowanych inwestycji (w szczególności określenie planowanych wydatków wraz z podziałem źródeł finansowania na określone inwestycje w poszczególnych latach realizacji tego *Programu*). Dokument ten jest zatwierdzany przez ministra właściwego do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych oraz w zakresie projektów realizowanych z udziałem środków europejskich z ministrem właściwym do spraw rozwoju regionalnego.

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

Kwestie dotyczące sprawozdawczości oraz zmian *Programu* zostały omówione odpowiednio w rozdziale 8.2 *Nadzór nad realizacją Programu* oraz rozdziale 9. *Procedura zatwierdzenia i aktualizacji Programu*. Podkreślenia wymaga fakt, że polityka gospodarcza rządu bierze pod uwagę propozycje *Białej Księgi. Planu utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu*<sup>21</sup>, która jest ukierunkowana na ustanowienie systemu transportowego wzmacniającego konkurencyjność UE oraz mobilność osób i towarów przemieszczających się na jej obszarze. Oznacza to, że transport ma dążyć do ograniczania zużycia energii i lepiej korzystać z infrastruktury, ograniczając negatywny wpływ na środowisko. Realizacja *KPK* jest zatem niezbędna również dla wywiązania się Polski z przyjętych lub nałożonych na nią zobowiązań międzynarodowych.

---

## **2. Diagnoza – stan obecny**

---

### **2.1. Sieć linii kolejowych w Polsce**

Według danych Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego długość eksploatowanych linii kolejowych przez wszystkich zarządców infrastruktury, włączając koleje normalno- i szerokotorowe w Polsce, w 2014 roku wyniosła 19 239,9 km.

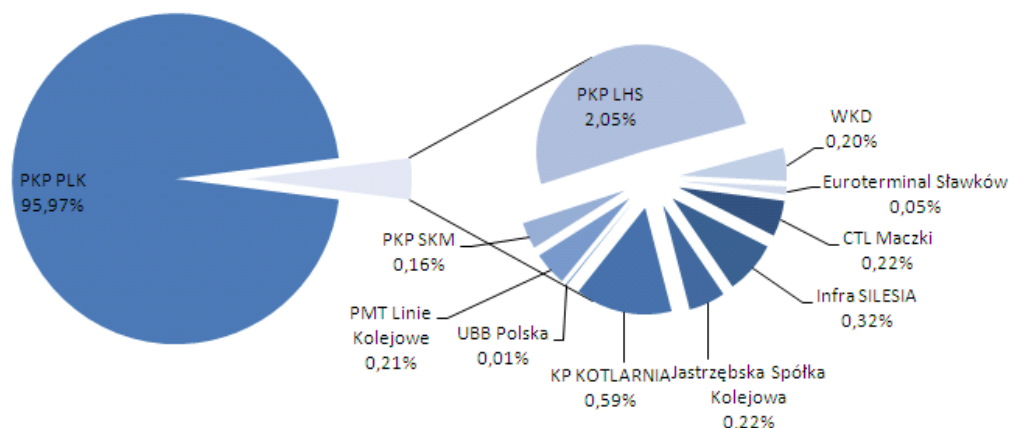
Na koniec 2014 roku działalność polegającą na zarządzaniu liniową infrastrukturą kolejową realizowało, poza PKP PLK S.A., 10 przedsiębiorców: Infra SILESIA S.A., „Kopalnia Piasku Kotłarnia – Linie Kolejowe” Sp. z o.o., Jastrzębska Spółka Kolejowa Sp. z o.o., CTL Maczki-Bór S.A., UBB Polska Sp. z o.o., PMT Linie Kolejowe Sp. z o.o., Euroterminal Sławków Sp. z o.o., PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o., Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o. oraz PKP LHS Sp. z o.o. (trzy ostatnie

---

<sup>21</sup> Strategia (Transport 2050) opublikowana przez KE 28 marca 2011 r., KOM(2011) 144.

z wymienionych spółek pełnią jednocześnie rolę przewoźnika i zarządcy infrastruktury kolejowej, a dwie ostatnie nie udostępniały własnej infrastruktury innym przewoźnikom). PKP PLK S.A. zarządza około 96% długości całej eksploatowanej sieci kolejowej w Polsce<sup>22</sup> i jako jedyna zarządzała liniami kolejowymi o znaczeniu państwowym, które na koniec 2014 r. stanowiły prawie 63,88% wszystkich eksploatowanych linii.

Wykres 1. Udział według długości eksploatowanych linii kolejowych (stan na 31 grudnia 2014 r.).



Źródło: Ocena Funkcjonowania Rynku Transportu Kolejowego i Stanu Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego w 2014 roku, Urząd Transportu Kolejowego, Warszawa 2015, <http://www.utk.gov.pl/pl/aktualnosci/6378,Ocena-Funkcjonowania-Rynku-Transportu-Kolejowego-i-Stanu-Bezpieczenstwa-Ruchu-Ko.html>, s. 55.

Na przestrzeni lat 2011–2014 gęstość sieci kolejowej w poszczególnych województwach mierzona w km linii/100 km<sup>2</sup> powierzchni znacząco się nie zmieniła. Średnia krajowa gęstość sieci na koniec 2014 r. wyniosła 6,2 km/100 km<sup>2</sup><sup>23</sup>.

Według stanu na dzień 31 grudnia 2014 r. na krajowej sieci kolejowej, zarządzanej przez 11 zarządców infrastruktury, funkcjonowało 13 486 czynnych przejazdów kolejowo-drogowych oraz przejść dla pieszych.

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

Stan infrastruktury będącej w zarządzie PKP PLK S.A. ulega systematycznej poprawie lecz wciąż pozostaje niezadowolający. Tylko niewiele ponad połowa linii kolejowych nie budzi zastrzeżeń co do parametrów, zaś pozostała część linii wymaga przeprowadzenia napraw lub kompleksowej modernizacji. W 2014 roku długość torów linii kolejowych będących w zarządzie PKP PLK S.A. z dobrą oceną stanu technicznego stanowiła 52% całkowitej długości torów<sup>24</sup>, co oznacza wzrost o 5 p.p. w porównaniu ze wskaźnikiem na koniec 2013 roku.<sup>25</sup>

<sup>22</sup> Długość eksploatowanych linii kolejowych w Polsce w 2014 roku wyniosła 19 239,87 km, Ocena funkcjonowania rynku transportu kolejowego i stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego w 2014 roku, Urząd Transportu Kolejowego, Warszawa, 2015 r., <http://www.utk.gov.pl/pl/aktualnosci/6378,Ocena-Funkcjonowania-Rynku-Transportu-Kolejowego-i-Stanu-Bezpieczenstwa-Ruchu-Ko.html>, s. 56.

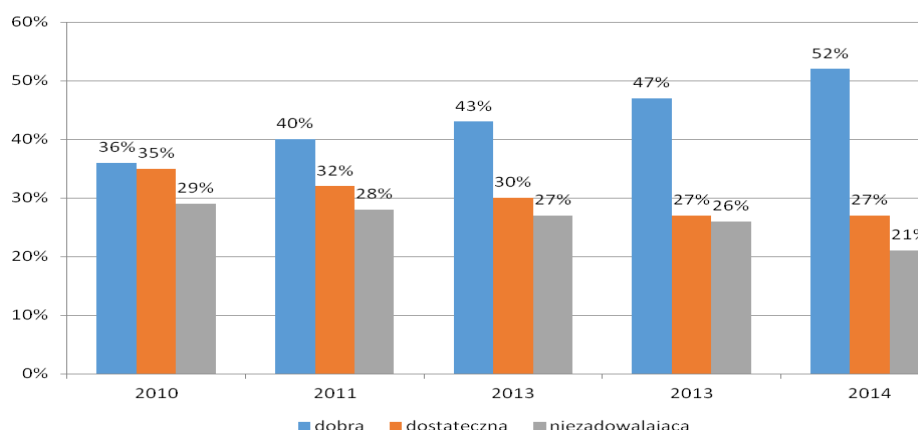
<sup>23</sup> Ibidem, s. 56.

<sup>24</sup> Stan na 31 grudnia 2014 roku.

<sup>25</sup> Raport roczny PKP PLK S.A. 2014, s. 35.



Wykres 2. Stan techniczny infrastruktury kolejowej<sup>26</sup> w latach 2010–2014.

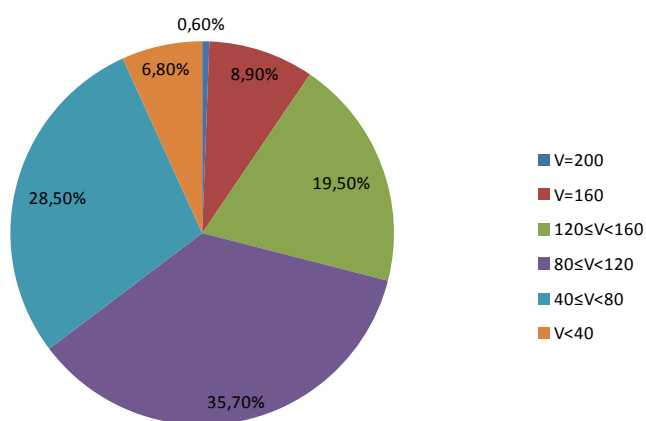


Źródło: Raporty roczne PKP PLK S.A. za lata 2010–2014.

Efektom poprawy stanu technicznego torów było podwyższenie w Rozkładzie Jazdy Pociągów 2014/15 maksymalnej prędkości rozkładowej dla pociągów pasażerskich na odcinkach o długości 2 700 km torów, a obniżenie prędkości na długości 586 km torów.<sup>27</sup> Ponadto, po raz kolejny w 2014 roku wzrosła długość torów z obowiązującą prędkością rozkładową równą 160 km/h do 2 568 km<sup>28</sup> oraz zmniejszyła się długość torów z maksymalną prędkością mniejszą lub równą 40 km/h<sup>29</sup>.

Struktura prędkości rozkładowych na eksploatowanych liniach kolejowych zarządzanych przez PKP PLK S.A. (stan na koniec 2014 roku) została zaprezentowana na poniższym wykresie.

Wykres 3. Procentowa struktura maksymalnych prędkości rozkładowych w rozkładzie jazdy 2014/2015.



Źródło: opracowanie własne na podstawie raportu rocznego PKP PLK S.A. za 2014 rok.

<sup>26</sup> Wykres opracowano według następujących kryteriów: 1. ocena dobra – linie kolejowe eksploatowane z założonymi parametrami, wymagane są tylko roboty konserwacyjne; 2. ocena dostateczna – linie kolejowe o obniżonych parametrach eksploatacyjnych (obniżona maksymalna prędkość rozkładowa, lokalne ograniczenia prędkości); dla przywrócenia maksymalnych parametrów eksploatacyjnych, oprócz robót konserwacyjnych, wymagane jest wykonanie napraw bieżących polegających na wymianie uszkodzonych elementów torów; 3. ocena niezadowalająca – linie kolejowe o znacznie obniżonych parametrach eksploatacyjnych (małe prędkości rozkładowe, duża liczba lokalnych ograniczeń prędkości, obniżone dopuszczalne naciski), kwalifikujące tory linii do kompleksowej wymiany nawierzchni.

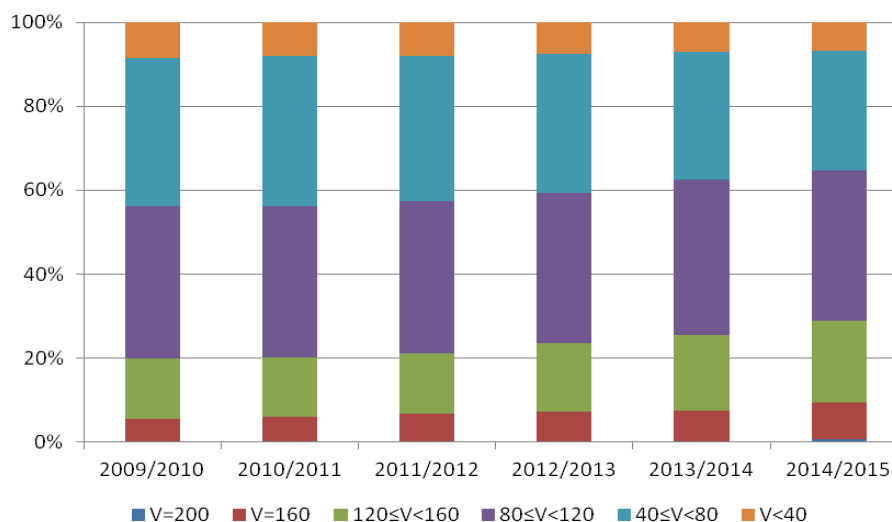
<sup>27</sup> Raport roczny PKP PLK S.A. 2014, s.36.

<sup>28</sup> Na koniec 2013 roku było to 2 022 km torów. Raport roczny PKP PLK S.A. 2014, s.38.

<sup>29</sup> Raporty roczne PKP PLK S.A. za lata 2010–2014.

Na koniec 2014 roku 29% linii było dostosowanych do prędkości co najmniej 120 km/h. Wartość ta wzrasta sukcesywnie od 2010 r. Obecnie trwają prace polegające na przystosowaniu wybranych odcinków sieci kolejowej do prędkości maksymalnej przekraczającej 160 km/h (w rocznym rozkładzie jazdy 2014–2015 na odcinku 90 km wprowadzono prędkość maksymalną 200 km/h dla pociągów pasażerskich)<sup>30</sup>.

Wykres 4. Struktura maksymalnych prędkości rozkładowych w latach 2010–2014.



Źródło: opracowanie własne na podstawie raportów rocznych PKP PLK S.A. za lata 2010–2014.

W latach 2010–2014 odnotowano również wzrost w udziale linii pozwalających na jazdę pociągów z prędkością od 80 do 120 km/h (z 36,3% do 37,5%). W 2014 r. w stosunku do roku 2010 spadła długość linii, na których dopuszczalna prędkość nie przekraczała 80 km/h.<sup>31</sup>

W zarządzie PKP PLK S.A. na dzień 31 grudnia 2014 r. było 12 406 przejazdów kolejowo-drogowych<sup>32</sup> (92% łącznej liczby przejazdów na krajowej sieci kolejowej). Wśród nich zdecydowanie najliczniejszą grupę stanowiły przejazdy kategorii D. Drugą co do liczebności kategorią przejazdów były przejazdy kategorii A. Najmniej liczną grupę stanowiły przejazdy kategorii E i F.<sup>33</sup>

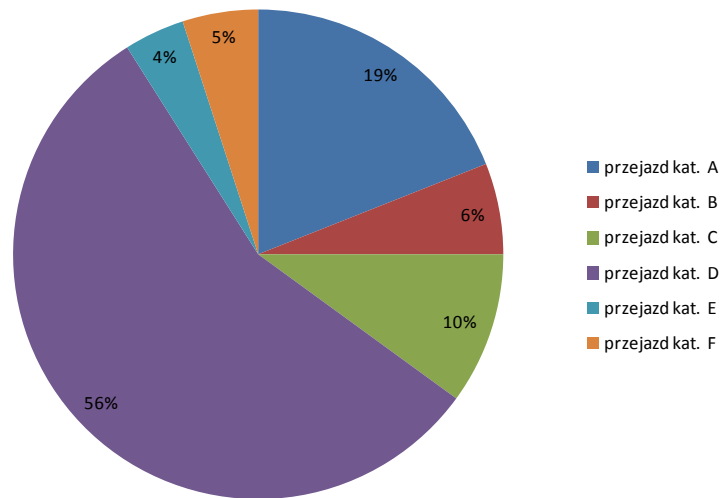
<sup>30</sup> Dotyczy odcinka linii kolejowej nr 4 Grodzisk Mazowiecki – Zawiercie od km 125,200 do km 214,800. „Regulamin przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rjp 2014/2015”, Załącznik 2.1(P). Wykaz maksymalnych prędkości – pociągi pasażerskie.

<sup>31</sup> Raporty roczne PKP PLK S.A. za lata 2010–2014.

<sup>32</sup> Zgodnie z § 5 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz. U. poz. 1744) przejazdy i przejścia dzielą się na następujące kategorie: 1) kategoria A – przejazdy użytku publicznego z rogatekami lub przejazdy użytku publicznego bez rogatek, na których ruch na drodze kierowany jest sygnałami nadawanymi przez pracowników kolejowych, 2) kategoria B – przejazdy użytku publicznego z samoczynną sygnalizacją świetlną i z półrogatkami, 3) kategoria C – przejazdy użytku publicznego z samoczynną sygnalizacją świetlną lub uruchamianą przez pracowników kolei, 4) kategoria D – przejazdy użytku publicznego bez rogatek i półrogatek i bez samoczynnej sygnalizacji świetlnej, 5) kategoria E – przejścia użytku publicznego, 6) kategoria F – przejazdy i przejścia użytku niepublicznego – procedowana zmiana rozporządzenia.

<sup>33</sup> Ocena funkcjonowania..., op. cit., s. 89.

Wykres 5. Liczba czynnych przejazdów na sieci PKP PLK S.A. w 2014 roku.



Źródło: opracowanie własne na podstawie raportu Urzędu Transportu Kolejowego „Ocena funkcjonowania...”, s. 89.

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

W 2014 roku na sieci PKP PLK S.A. zmodernizowano nawierzchnię 545 przejazdów, w tym zabudowano samoczynną sygnalizację przejazdową oraz wybudowano lub dokonano gruntownej rewitalizacji 186 wiaduktów.<sup>34</sup>

Na sieci zarządzanej przez PKP PLK S.A. w 2014 r. wykonano pracę przewozową brutto równą 130,796 mld tonokilometrów, z czego praca brutto wykonana w przewozie towarów stanowiła 75,8% (101 mld brutto tonokilometrów). Pozostałą część zrealizowali przewoźnicy pasażerscy.<sup>35</sup>

Średnie obciążenie kilometra linii w 2014 r. wyniosło około 6,8 mln ton brutto. W przeliczeniu na jeden km linii przewoźnicy towarowi wykonali pracę przewozową brutto mniejszą o 96 tys. ton w stosunku do roku 2013. W 2014 r. średnie obciążenie dla tego typu przejazdów wyniosło 5,138 mln ton brutto na jeden kilometr linii. W przewozach pasażerskich współczynnik ten wyniósł 1,641 mln ton na kilometr.<sup>36</sup>

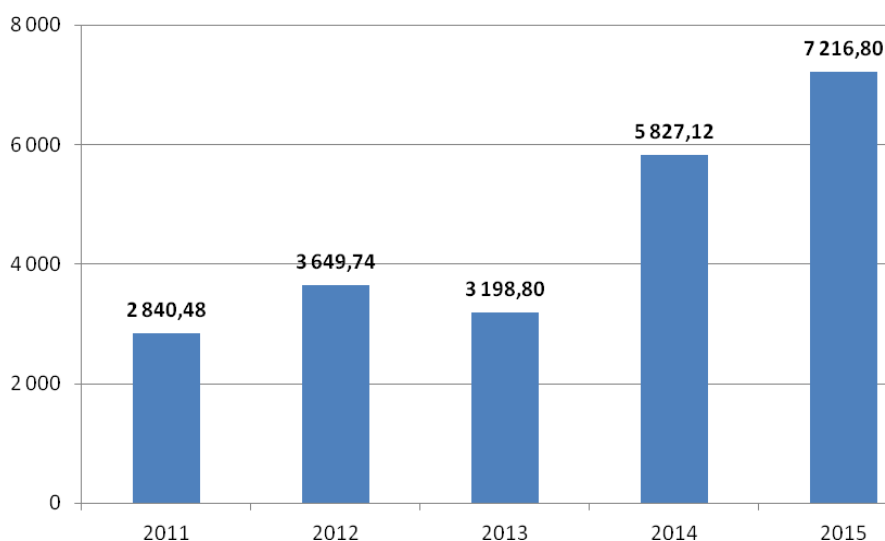
Spółka PKP PLK S.A. dzięki wzrostowi środków finansowych przeznaczonych w ostatnich latach na finansowanie infrastruktury kolejowej zrealizowała szeroki zakres inwestycji. Wielkość środków finansowych przeznaczonych dla PKP PLK S.A. na zadania inwestycyjne została przedstawiona w poniższym rozdziale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

<sup>34</sup> Raport roczny PKP PLK S.A. za 2014 r., s. 61.

<sup>35</sup> Ocena Funkcjonowania..., op. cit., s. 57.

<sup>36</sup> Ocena funkcjonowania..., op. cit., s. 57.

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



Źródło: opracowanie własne MIB na podstawie raportów rocznych PKP PLK S.A. z wykonania WPIK.

### 2.3. WPIK – wykonanie programu

Zgodnie z art. 38c ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, inwestycje PKP PLK S.A. realizowane z udziałem środków będących w dyspozycji ministra właściwego do spraw transportu realizowane są w ramach programu wieloletniego w rozumieniu ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych. W oparciu o ten przepis w listopadzie 2011 r. Rada Ministrów przyjęła *Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych do roku 2013 z perspektywą do roku 2015*<sup>37</sup>. Był to pierwszy tego typu program obejmujący również zadania rozpoczęte jeszcze przed 2011 rokiem. W listopadzie 2013 r. został on zastąpiony *Wieloletnim Programem Inwestycji Kolejowych do roku 2015*<sup>38</sup>, który był trzykrotnie zmieniany. Ostatnia zmiana programu, z 2015 r., zmieniła jego nazwę na *Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych do roku 2015 z perspektywą do roku 2020*.

Inwestycje prowadzone w ramach WPIK przyczyniły się do realizacji celu nadrzędnego programu jakim jest zwiększenie dostępności i poprawa jakości transportu kolejowego przez zarządcę narodowej, publicznej infrastruktury kolejowej (PKP PLK S.A.), w taki sposób aby zaspokoić potrzeby przewoźników oraz pasażerów, nadawców i odbiorców towarów przewożonych koleją. Realizacja programu przyczyniła się również do podniesienia bezpieczeństwa i komfortu podróży. Pomimo, że cel programu w znacznym zakresie został zrealizowany to część zadań będzie kontynuowana w 2016 roku oraz w latach kolejnych. Powyższe wskazuje na konieczność korekty sposobu realizacji i wdrażania zadań oraz programów wieloletnich w zakresie infrastruktury PKP PLK S.A. Celem korekty musi być takie usprawnienie procesów, które zminimalizuje ryzyko opóźnienia zadań ujętych w *KPK*.

Inwestycje w infrastrukturę kolejową ujęte w WPIK realizowane były w przeważającej większości ze środków pochodzących z funduszy europejskich, a następnie z budżetu państwa, FK, obligacji oraz środków własnych PKP PLK S.A., w tym pochodzących z kredytów z Europejskiego Banku Inwestycyjnego (dalej: EBI) i z emisji obligacji, a także budżetu państwa.

<sup>37</sup> Uchwała nr 219/2011 Rady Ministrów z dnia 7 listopada 2011 r. w sprawie ustanowienia *Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych do roku 2013 z perspektywą do roku 2015*, zmieniona uchwałą nr 127/2012 Rady Ministrów z dnia 18 lipca 2012 roku.

<sup>38</sup> Uchwała nr 196/2013 Rady Ministrów z dnia 5 listopada 2013 r. w sprawie ustanowienia *Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych do roku 2015*, zmieniona uchwałą nr 124/2014 Rady Ministrów z dnia 25 czerwca 2014 r., uchwałą nr 149/2014 Rady Ministrów z dnia 29 lipca 2014 r. oraz uchwałą nr 30/2015 Rady Ministrów z dnia 13 marca 2015 roku.

Planowane środki na realizację inwestycji kolejowych PKP PLK S.A. zgodnie z uchwałą nr 30/2015 Rady Ministrów z dnia 13 marca 2015 r. zmieniającą uchwałę w sprawie ustanowienia Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych do roku 2015 wynosiły około 46,5 mld zł, w tym:

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

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

W latach 2011–2015 na realizację *WPIK* zostały poniesione wydatki w łącznej wysokości ok. 22 732,95 mln zł.

W 2015 roku PKP PLK S.A. realizowała działania inwestycyjne na 101 projektach, w tym na 26 projektach przygotowawczych i 75 projektach obejmujących roboty budowlane (w tym ERTMS<sup>39</sup>), z czego zakończonych zostało 47 projektów. Łączna wartość projektów zakończonych w 2015 r. wyniosła **6 294,8 mln zł**, z czego **1 454,3 mln zł** wykonane zostało w 2015 roku.<sup>40</sup>

Łącznie od początku realizacji programu (od 2011 r.) zakończonych zostało 115 projektów o wartości 10 940,5 mln zł.

W 2015 roku na realizację *WPIK* poniesiono łącznie wydatki w wysokości 7 216,8 mln zł (wydatki według docelowych źródeł finansowania). Natomiast wydatki PKP PLK S.A. w 2015 roku na rzecz wykonawców wyniosły 7 734,15 mln zł.

W wyniku realizacji projektów w *WPIK* w latach 2011–2015 w ramach działań modernizacyjnych, rewitalizacyjnych oraz przebudowy i budowy poprawiony został stan infrastruktury kolejowej na:

- ponad 2,9 tys. km linii kolejowych,
- ponad 2,6 tys. obiektach inżynieryjnych,
- ponad 2,4 tys. skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami publicznymi zarówno w poziomie szyn, jak i wielopoziomowych.

Rok 2015 był kluczowym rokiem dla realizacji *WPIK* z uwagi na konieczność zakończenia do końca 2015 r. projektów perspektywy 2007–2013. Z uwagi na powyższe dla zidentyfikowanych ryzyk niedotrzymania tego terminu przeprowadzane były w roku 2015 szczegółowe analizy scenariuszy realizacji projektów oraz podjęto działania zaradcze i naprawcze w celu zminimalizowania zagrożeń realizacyjnych na kończonych projektach.

Ważnym osiągnięciem jest zażegnanie ryzyka utraty współfinansowania ze środków UE dla tzw. projektów „fazowanych”, dla których planowano kontynuację w perspektywie finansowej UE 2014–2020. KE wyraziła zgodę na dalsze finansowanie wszystkich przedmiotowych projektów<sup>41</sup>. Tym samym bezprzedmiotowe stało się zabezpieczenie finansowe projektów „fazowanych”, które stanowiły środki krajowe (środki własne PKP PLK S.A., w tym pochodzące z kredytów EBI i z emisji obligacji, a także budżetu państwa).

<sup>39</sup> ERTMS (od ang. European Rail Traffic Management System) - Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym, składający się z: Europejskiego Systemu Sterowania Pociągami – ETCS (od ang. European Train Control System) oraz Globalnego Systemu Kolejowej Radiokomunikacji Ruchomej – GSM-R.

<sup>40</sup> Sprawozdanie z wykonania w 2015 roku *WPIK*.

<sup>41</sup> Dla siedmiu spośród ośmiu projektów decyzje KE wydane zostały przed końcem 2015 r., a dla ostatniego projektu w kwietniu 2016 roku

W trakcie realizacji programu występował szereg ryzyk na różnych etapach realizacji projektów. Zidentyfikowane ryzyka dotyczyły głównie:

- przedłużających się postępowań administracyjnych,
- długotrwałych postępowań przetargowych,
- protestów i odwołań od decyzji administracyjnych,
- niskiej jakości dokumentacji projektowej i przetargowej oraz powykonawczej,
- zmian w przepisach,
- warunków geotechnicznych,
- kumulacji odbiorów.

#### **2.4. KPK – wykonanie na koniec 2015 roku**

W marcu 2016 roku, zgodnie z wymogami ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym i rozdziału 8.2 *KPK*, przedstawiono „Sprawozdanie z wykonania w 2015 roku planu realizacji Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku”.

W roku 2015 na realizację projektów inwestycyjnych zaplanowano w *KPK* wydatkowanie środków PKP PLK S.A. do wykonawców na poziomie 371,2 mln zł, a wydatków wg docelowych źródeł finansowania w wysokości 125,73 mln zł. Natomiast ogółem wydatkowano 226,53 mln zł, z tego 221,9 mln zł było prefinansowane ze środków PKP PLK S.A. Wydatki zostały poniesione na 16 projektach inwestycyjnych.

Powyższe informacje nie uwzględniają danych finansowych dotyczących projektów ujętych w *WPIK*. Rozliczenie za 2015 rok dla tych projektów zostało przedstawione w podrozdziale 2.3 *WPIK – wykonanie programu*, gdzie przedstawione zostały dane dotyczące m.in. wykonania finansowego, wykonania rzeczowego oraz realizacji celów *WPIK*.

Dla 19 zadań ujętych w *KPK* współfinansowanych ze środków UE w roku 2015 wszczęto procedurę przetargową na łączną szacunkową wartość 15 913,0 mln zł oraz dla 2 zadań kontynuowano rozpoczęte w 2014 roku procedury przetargowe na łączną wartość szacunkową 408,7 mln zł – ogółem daje to kwotę netto 16 321,7 mln zł.

W 2015 roku pomiędzy Agencją Wykonawczą do spraw Innowacyjności i Sieci a PKP PLK S.A. zawarto GA w ramach CEF dla 7 projektów, dla których łączna kwota przyznanego dofinansowania CEF wynosi 1 498 869,9 tys. euro. W GA określono także szczegółowe warunki przyznania pomocy finansowej, działania kwalifikowane do wsparcia, zasady i terminy realizacji projektów.

W roku 2015 dla projektów współfinansowanych ze środków UE w ramach programu POIiŚ 2014–2020, ujętych w *KPK*, podpisano 8 umów o dofinansowanie na łączną wartość netto 3 486 710,1 tys. zł.

W 2015 roku wykonanie wskaźnika długość przebudowanych linii kolejowych (w km toru) – cel pierwszy Wzmocnienie roli transportu kolejowego w zintegrowanym systemie transportowym kraju - wyniosło 7,7 km toru. W zakresie pozostałych celów w 2015 roku nie osiągnięto postępów, gdyż projekty, których dotyczyło sprawozdanie były w 2015 roku głównie w fazie przygotowawczej. Zgodnie z postanowieniami *KPK* ocena realizacji *Programu* w tym zakresie zostanie dokonana na koniec roku 2017 i 2023.

W wyniku realizacji projektów *KPK* w roku 2015 wykonano modernizację elementów infrastruktury kolejowej obejmującą:

- tory główne zasadnicze - 7,7 km,
- obiekty inżynieryjne - 6 szt. (3 mosty, 1 wiadukt kolejowy, 2 przepusty),

- przejazdy - 10 szt.,
- rozjazdy - 19 szt.,
- sieć trakcyjna - 44,870 km,
- perony - 9 szt.

Projekty inwestycyjne ujęte w „Sprawozdaniu z wykonania w 2015 roku planu realizacji Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku” zostały przeanalizowane m.in. pod kątem zagrożeń, tj. wydłużenia terminu zakończenia fazy przygotowawczej inwestycji oraz zmiany wartości projektu. Analizy poszczególnych projektów wskazały na konieczność aktualizacji *KPK* w celu dostosowania jego postanowień do aktualnej sytuacji i zminimalizowania zagrożenia niezrealizowania całości *Programu*.

---

### 3. Podstawy *KPK*

---

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

##### 3.1.1. Krajowe dokumenty strategiczne

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

- *Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju – Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności.*<sup>42</sup>;
- *Strategia Rozwoju Kraju 2020*<sup>43</sup>;
- *Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030*<sup>44</sup>;
- *Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010–2020: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie*<sup>45</sup>;
- *SRT*, w tym *DI*.

*Program* jest także zgodny z kierunkami *Planu na rzecz odpowiedzialnego rozwoju*.<sup>46</sup>

***Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju – Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności*** (dalej: *DSRK*), przyjęta w styczniu 2013 roku przez Radę Ministrów, zakłada jako strategiczny cel dążenie do poprawy jakości życia Polaków.

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

---

<sup>42</sup> 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).

<sup>43</sup> Uchwała nr 157 Rady Ministrów z dnia 25 września 2012 r. w sprawie przyjęcia Strategii Rozwoju Kraju 2020 (M.P. poz. 882).

<sup>44</sup> Uchwała nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r. w sprawie przyjęcia Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (M.P. z 2012 r. poz. 252).

<sup>45</sup> Uchwała Rady Ministrów z dnia 13 lipca 2010 r. Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie. (M.P. z 2011 r. poz. 423)

<sup>46</sup> Uchwała nr 14/2016 Rady Ministrów z dnia 16 lutego 2016 r. w sprawie przyjęcia „Planu na rzecz odpowiedzialnego rozwoju”.

**Strategia Rozwoju Kraju 2020. Aktywne społeczeństwo, konkurencyjna gospodarka, sprawne państwo** (dalej: SRK 2020) przyjęta uchwałą nr 157 Rady Ministrów z dnia 25 września 2012 roku, wskazuje najważniejsze działania państwa w celu wzmocnienia i wykorzystania gospodarczych, społecznych i instytucjonalnych potencjałów zapewniających szybszy i zrównoważony rozwój kraju oraz poprawę jakości życia ludności<sup>47</sup>.

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

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

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

**Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030**, przyjęta uchwałą nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 roku, jest dokumentem omawiającym zagadnienia ładu przestrzennego Polski. Jednym z sześciu celów strategicznych polityki przestrzennego zagospodarowania kraju jest *Poprawa dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej* (cel 3). Polityka przestrzennego zagospodarowania kraju w odniesieniu do systemu transportowego, jako najważniejsze wymienia inwestycje transportowe służące poprawie dostępności wewnętrznej i zewnętrznej kraju, przynoszące wartość dodaną w postaci zapewnienia spójności systemu transportowego, realizowanego w warunkach zrównoważonego rozwoju. Dokument wskazuje, że począwszy od 2015 roku powinno sukcesywnie następować zwiększenie udziału i roli transportu szynowego w transporcie.

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

Jednymi z kluczowych działań w tym zakresie będzie *Poprawa dostępności polskich miast i regionów* (działanie 3.1) oraz *Zmniejszenie zewnętrznych kosztów transportu* (działanie 3.2). Celem Rządu – zgodnie z Koncepcją – powinna być poprawa wzajemnej dostępności czasowej między miastami wojewódzkimi i pozostałymi miastami regionalnymi, w szczególności dotyczy to połączeń Warszawy i Wrocławia, Szczecina i Rzeszowa/Lublina oraz wzmocnienia połączeń w relacjach: Warszawa – Białystok, Gdańsk – Szczecin, Wrocław – Poznań, Gdańsk – Poznań, Warszawa – Bydgoszcz. Wysiłek

---

<sup>47</sup> Główny cel strategii średniookresowej.



inwestycyjny skupiony zostanie również na dalszej poprawie dostępności w obrębie aglomeracji i obszarów funkcjonalnych miast.

***Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010–2020: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie*** została przyjęta uchwałą Rady ministrów z dnia 13 lipca 2010 roku. Jednym z założeń Strategii jest zwiększanie spójności terytorialnej, zarówno w skali krajowej, jak również regionalnej, w tym przez budowanie powiązań funkcjonalnych między miastami wojewódzkimi, a ich otoczeniem regionalnym.

Wśród obszarów strategicznych wyzwań, przed którymi stoi rozwój regionalny kraju, wymienione zostało zapewnienie odpowiedniej infrastruktury transportowej i teleinformatycznej do wspierania konkurencyjności i zapewniającej spójność terytorialną kraju (pkt 10). W celu zwiększania konkurencyjności polskich regionów ważna jest rozbudowa infrastruktury komunikacyjnej. Kluczowe znaczenie ma dostępność transportowa w wymiarach międzynarodowym i krajowym (zwiększanie wzajemnej oraz międzynarodowej dostępności głównych miast Polski) oraz wewnątrzregionalnym (poprawa dostępności do głównych ośrodków wzrostu z peryferyjnych części regionów).

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

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

Strategia wskazuje, że w pierwszej kolejności konieczne jest podejmowanie działań mających na celu usunięcie zaległości w rozbudowie, modernizacji i rewitalizacji infrastruktury transportowej oraz połączenie infrastrukturalne najważniejszych ośrodków wzrostu z obszarami o niższej dynamice rozwoju i włączenie ich w Transeuropejską sieć transportową (dalej: TEN-T)<sup>48</sup>. W kolejnym kroku należy skupić się na zwiększaniu poziomu nasycenia infrastrukturą i stworzeniu zintegrowanego systemu transportowego.

*KPK* realizuje założenia celu głównego *SRT* w zakresie transportu kolejowego poprzez następujące (wybrane) działania:

- 1) konsekwentna modernizacja i rewitalizacja istniejącej sieci linii kolejowych,
- 2) rewitalizacja i rozbudowa linii kolejowych w obszarach funkcjonalnych miast oraz podejmowanie działań zmierzających do lepszej integracji transportu szynowego i kołowego,
- 3) modernizacja i budowa przystanków kolejowych,
- 4) rozwijanie infrastruktury systemów usprawniających zarządzanie przewozami pasażerskimi i towarowymi; stopniowe wdrażanie ERTMS na najważniejszych szlakach kolejowych.

W zakresie transportu kolejowego strategicznym zadaniem ujętym w *SRT* jest wzmocnienie roli kolei w zintegrowanym systemie transportowym. Cel ten powinien zostać osiągnięty dzięki działaniom inwestycyjnym oraz zmianom organizacyjnym i technologicznym, które przełożą się na poprawę konkurencyjności przewozów kolejowych. Inwestycje mogą obejmować nie tylko budowę nowych

<sup>48</sup> Zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE (Dz. Urz. UE L 348 z 20.12.2013, s. 1, z późn. zm.) strategia rozwoju sieci TEN-T do lat 2030/2050 zakłada dwupoziomą strukturę. Sieć bazowa, wyodrębniona na sieci kompleksowej ma zostać utworzona do 2030 r. Będzie ona stanowiła fundament systemu transportowego w ramach jednolitego rynku, natomiast sieć kompleksowa będzie uzupełnieniem na poziomie regionalnym i krajowym, przy czym jej ukończenie planowane jest do 2050 r. W ramach procesu tworzenia spójnej sieci TEN-T rozwijane będą multimodalne korytarze sieci bazowej TEN-T o przebiegu określonym w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1316/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. ustanawiającym instrument „Łącząc Europę”, zmieniającym rozporządzenie (UE) nr 913/2010 oraz uchylającym rozporządzenia (WE) nr 680/2007 i (WE) nr 67/2010.

linii, czy nowych torów na eksploatowanej sieci, ale także modernizację istniejących linii oraz rewitalizację niewykorzystywanych odcinków.

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

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

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

***Plan na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju*** został przyjęty 16 lutego 2016 r. przez Radę Ministrów. Zgodnie z przyjętym dokumentem odpowiedzialny rozwój powinien być oparty o pięć filarów:

- reindustrializację;
- rozwój innowacyjnych firm;
- kapitał dla rozwoju;
- ekspansję zagraniczną;
- zrównoważony rozwój społeczny i regionalny.

Na podstawie *Planu na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju* przygotowano projekt *Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju*. Projekt w momencie aktualizacji *KPK* jest poddawany konsultacjom społecznym. Niemniej przygotowany projekt *Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju* jest bezpośrednio powiązany z *KPK* poprzez wskazanie w nim wskaźników zaczerpniętych z *Programu* w zakresie modernizacji linii kolejowych i efektów tych działań. Jednocześnie *KPK* bezpośrednio wpisuje się w cele projektowanej *Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju* poprzez realizację określonego w niej celu tj. wpływ na zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawę warunków świadczenia usług związanych z przewozem towarów i pasażerów. *KPK* został także bezpośrednio wskazany w projekcie *Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju* jako jeden z projektów strategicznych przewidzianych do przygotowania i realizacji do roku 2020.

### **3.1.2. Dokumenty strategiczne UE**

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

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

W celu umożliwienia postępu w ramach wskazanych priorytetów tematycznych KE przedstawiła siedem projektów przewodnich. Do realizacji II priorytetu przyczyni się wdrożenie dwóch projektów przewodnich: „Europa efektywnie korzystająca z zasobów” oraz „Polityka przemysłowa w erze globalizacji”. Pierwszy z nich wskazuje na potrzebę podjęcia działań w zakresie m.in. infrastruktury, zarządzania ruchem, logistyki i ograniczenia emisji CO<sub>2</sub>. Nakłada też na państwa członkowskie obowiązek stworzenia na poziomie krajowym inteligentnej, zmodernizowanej i w pełni połączonej infrastruktury transportowej oraz, mające ogromne znaczenie dla efektywności całego systemu transportowego, zapewnienie skoordynowanej realizacji projektów infrastrukturalnych w ramach sieci bazowej UE. Z kolei drugi ze wskazanych powyżej projektów przewodnich – *Polityka przemysłowa w erze globalizacji* – formułuje zalecenie dotyczące zapewnienia, aby sieci transportowe i logistyczne umożliwiały sektorowi przemysłowemu w UE skuteczny dostęp zarówno do jednolitego rynku, jak i rynków międzynarodowych. Ponadto, Strategia zachęca do koncentracji wydatków publicznych na przedsięwzięciach zwiększających potencjał wzrostu, takich jak połączenia transportowe.

***Biała Księga. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i oszczędnego zasobowo systemu transportu*** (dalej: Biała Księga) opublikowana 28 marca 2011 roku przez KE.

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

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

***Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE***

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

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

W ramach procesu tworzenia spójnej sieci TEN-T rozwijane będą również multimodalne korytarze sieci bazowej TEN-T stanowiące instrument wdrażania sieci bazowej, służący koordynacji różnych projektów na szczeblu ponadnarodowym, o przebiegu określonym w *rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1316/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. ustanawiającym instrument „Łącząc Europę”*. Założeniem jest ukończenie sieci bazowej TEN-T do roku 2030 oraz sieci kompleksowej do 2050 r.

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

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

### 3.2. Założenia *KPK*

W celu poprawy jakości oferty dla przewoźników, już w latach 2011–2013 PKP PLK S.A. realizowała działania inwestycyjne na 118 projektach objętych pierwszym kompleksowym programem wieloletnim przyjętym w listopadzie 2011 r. Program ten został zastąpiony nowym programem w listopadzie 2013 roku. Kolejna całościowa aktualizacja programu miała miejsce w marcu 2015 roku. Do końca roku 2015 zakończono łącznie 115 projektów ujętych w tych programach.

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

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

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

*KPK* opiera się na następujących założeniach:

- konieczność realizacji polityki Rządu w odniesieniu do transportu kolejowego oraz zaleceń zawartych w krajowych i unijnych dokumentach strategicznych;
- wdrożenie inwestycji dotyczących rozwoju kolejowej części sieci TEN-T<sup>49</sup>, linii o znaczeniu państwowym i innych odcinków istotnych dla całości sieci kolejowej;
- wykorzystanie dostępnych instrumentów perspektywy finansowej UE na lata 2014–2020 (CEF, programy operacyjne o zasięgu krajowym, ponadregionalnym i regionalnym<sup>50</sup>);
- wiążącego charakteru listy projektów ujętych w *DI*;
- lista projektów aglomeracyjnych POIiŚ 2014–2020 zostanie uszczegółowiona przez ministra właściwego do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw rozwoju regionalnego w oparciu o wyniki konkursu;
- rezerwa przewidziana w ramach listy projektów PO PW zostanie przeznaczona na zwiększenie wartości projektów ujętych na liście podstawowej (w przypadku zwiększenia wartości

<sup>49</sup> Zawierająca projekty będące projektami wspólnego zainteresowania, które realizowane są przez państwa członkowskie, zgodnie z art. 171 Traktatu o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE C 326 z 26.10.2012, str. 1); uściślenia wg rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE.

<sup>50</sup> POIiŚ 2014–2020; PO PW 2014–2020; RPO 2014–2020.

kosztorysowej na etapie prac przygotowawczych lub rozstrzygnięcia przetargów na kwotę wyższą niż pierwotnie zakładano) lub na projekty z listy rezerwowej; podział tej kwoty zostanie uwzględniony w kolejnych aktualizacjach *SPR*;

- podstawę udzielenia zapewnienia finansowania stanowić będzie *SPR*;
- wyodrębnienie poszczególnych źródeł finansowania w układzie limitów określonych na dany rok;
- uwzględnienia w planie finansowym kwoty w wysokości 1,665 mld zł, stanowiącej środki na finansowanie infrastrukturalnych inwestycji kolejowych ponad poziom 18% planowanych na dany rok wpływów z podatku akcyzowego od paliw silnikowych zgodnie z ustawą o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego.

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

Opracowany na podstawie *Programu SPR*, zatwierdzany jest przez ministra właściwego do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych oraz w zakresie projektów realizowanych z udziałem środków europejskich z ministrem właściwym do spraw rozwoju regionalnego. *SPR* jest opracowywany na co najmniej 3 kolejne lata. Dokument ten zawiera rzeczowy i finansowy zakres planowanych inwestycji, w szczególności określa planowane wydatki wraz z podziałem źródeł finansowania na określone inwestycje w poszczególnych latach realizacji tego *Programu*.

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

### 3.3. Cele *KPK*

Uwzględniając przepisy ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju oraz ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014–2020 w *Programie* wyodrębniono dwie kategorie wzajemnie powiązanych i hierarchicznie ułożonych celów: cel główny oraz cele szczegółowe.

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

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

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

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

Jednym z głównych celów realizacji robót planowanych w ramach perspektywy finansowej 2014–2020 jest bowiem zwiększenie bezpieczeństwa funkcjonowania transportu kolejowego, w tym prowadzenia ruchu kolejowego. W Polsce, podobnie jak i w innych krajach europejskich, statystyka

w obszarze bezpieczeństwa wykazuje przewagę transportu kolejowego nad kołowym transportem drogowym. Działania modernizacyjne obejmujące sektor transportu kolejowego przyniosą dalszy pozytywny efekt. Poprawa parametrów i stanu linii kolejowych, będące rezultatem prac inwestycyjnych, przełożą się bezpośrednio na poprawę bezpieczeństwa w wielu jego aspektach. W szczególności wynika to z modernizacji lub rewitalizacji nawierzchni kolejowej, urządzeń sieci trakcyjnej, a także modernizacji lub zabudowy nowoczesnych, komputerowych urządzeń sterowania ruchem kolejowym. Podnosi to niezawodność systemów bezpieczeństwa i minimalizuje prawdopodobieństwo zaistnienia sytuacji potencjalnie niebezpiecznych np. powodujących konieczność prowadzenia ruchu przy wykorzystaniu sygnałów zastępczych.

Modernizacja infrastruktury kolejowej obejmie również skrzyżowania linii kolejowych i dróg (przejazdy kolejowe). Stanowią one miejsce drugiej najliczniejszej grupy wypadków kolejowych. Kolizje w takich miejscach stanowią zagrożenie przede wszystkim dla uczestników ruchu drogowego, są również niebezpieczne dla przewozów kolejowych oraz niejednokrotnie zagrażają środowisku naturalnemu. Najskuteczniejszym sposobem na eliminację zagrożenia zderzenia pojazdu drogowego z pociągiem jest budowa skrzyżowania dwupoziomowego (wiadukt kolejowy lub wiadukt drogowy). W ramach inwestycji planowanych do roku 2023 skrzyżowania dwupoziomowe będą budowane m.in. w celu likwidacji przejazdów o największych iloczynach ruchu w ramach przedsięwzięć liniowych oraz dedykowanego bezpieczeństwu projektu multilokalizacyjnego. Na pozostałych przejazdach kolejowych, na liniach objętych projektami, modernizowane lub zabudowane będą nowoczesne urządzenia sygnalizacyjne, co również przyczyni się do ograniczenia wypadkowości poprzez np. podnoszenie ich kategorii.

Znaczący wpływ na zwiększenie bezpieczeństwa przewozów kolejowych oraz podniesienie prędkości pociągów powyżej 160 km/h ma wdrażanie systemu ERTMS. Pierwsze w Polsce projekty z zakresu doposażenia linii kolejowych w omawiany system realizowane były w ramach perspektywy unijnej 2007–2013. W ramach przedsięwzięć inwestycyjnych współfinansowanych z budżetu unijnego 2014–2020 planowana jest kontynuacja procesu wdrożenia systemu ERTMS na polskiej sieci kolejowej.

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

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

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

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

---

## 4. Priorytety oraz kierunki interwencji

---

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

- **cel 1 – Wzmocnienie efektywności transportu kolejowego:**
  - poprawa stanu technicznego bazowej i kompleksowej sieci TEN-T, w tym kontynuacja prac w korytarzach C-E 30, E 20/C-E 20, E 59/C-E 59, E 65/C-E 65, E 75, a także w korytarzach stanowiących połączenia międzynarodowe,
  - poprawa przepustowości linii w obrębie aglomeracji, dojazdów do nich oraz na odcinkach, na których zidentyfikowano niewystarczającą zdolność przepustową,
  - uzyskanie atrakcyjnego czasu przejazdu pociągów względem ruchu drogowego,
  - realizacja projektów istotnych dla poszczególnych regionalnych systemów transportowych,
  - inwestycje w ciągu „Magistrali Wschodniej”<sup>51</sup>: Rzeszów / Kielce – Lublin – Białystok – Olsztyn;
  - w zakresie poprawy stanu infrastruktury stanowiącej dostęp do portu w Szczecinie planowana jest m.in. realizacja zadania obejmującego prace przedprojektowe i projektowe (studium wykonalności, projekt budowlany, pozyskanie decyzji administracyjnych) dot. przebudowy mostu na Regalicy w Szczecinie lub budowy nowego wysokowodnego mostu na linii kolejowej C-E 59. Przedmiotowe prace będą prowadzone przez Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Szczecinie oraz finansowane ze środków pozostających w dyspozycji RZGW w Szczecinie w ramach zadania pn. „Przebudowa mostu kolejowego w km 733,7 rzeki Regalicy w Szczecinie w celu zapewnienia minimalnego prześwitu dla prowadzenia akcji lodołamania przy użyciu lodołamaczy”. Po przygotowaniu dokumentacji określony zostanie montaż finansowy działania inwestycyjnego obejmujący środki pozostające w dyspozycji wszystkich podmiotów zainteresowanych poprawą przepustowości linii kolejowej C-E 59 oraz Odrzańskiej Drogi Wodnej. Przebudowa mostu przyczyni się przede wszystkim do zwiększenia ochrony przeciwpowodziowej na dolnej i środkowej Odrze (w tym na odcinku granicznym), szczególnie poprzez zapewnienie odpowiednich warunków dla prowadzenia akcji lodołamania oraz likwidacji tzw. „wąskiego gardła” (miejsce limitujące parametry szlaku żeglugowego) na Odrzańskiej Drodze Wodnej.
- **cel 2 – Zwiększenie bezpieczeństwa funkcjonowania transportu kolejowego:**
  - wdrażanie ERTMS/ETCS i ERTMS/GSM-R,
  - poprawa jakości oferty i bezpieczeństwa infrastruktury udostępnianej przez PKP PLK S.A. przewoźnikom;
- **cel 3 – Poprawa jakości w przewozach pasażerskich i towarowych:**
  - poprawa stanu technicznego linii kolejowych tworzących tzw. korytarze towarowe na podstawie Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady nr 913/2010 z dnia 20 września 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy<sup>52</sup>,

---

<sup>51</sup> Magistrala Wschodnia to szczególna koncepcja połączenia miast wojewódzkich Polskich Wschodniej, które z powodów historycznych nie posiadają bezpośrednich połączeń kolejowych.

<sup>52</sup> Dz. Urz. UE L 276 z 20.10.2010, str. 22, z późn. zm.

- poprawa stanu infrastruktury obsługującej kolejowe przejścia graniczne na styku linii normalno- i szerokotorowych (1435 i 1520 mm) oraz położonych w tych obszarach odcinków linii szerokotorowych,
- poprawa połączeń Warszawy z rejonami ważnymi dla obszarów o najniższej dostępności transportowej, poprawa połączeń między miastami wojewódzkimi, a także między innymi ważnymi ośrodkami gospodarczymi, zapewnienie sprawnych połączeń kolejowych z portami morskimi w celu integracji różnych gałęzi transportu,
- poprawa stanu technicznego linii szczególnie ważnych dla ruchu towarowego, w tym:
  - zapewniających ominięcie aglomeracji warszawskiej, poznańskiej i górnośląskiej (Katowic),
  - poprawiających dostęp do portów morskich w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu,
  - stanowiących wyprowadzenia z innych punktów generujących największe potoki przewozowe.

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

Zgodnie z założoną polityką Rządu, priorytety inwestycyjne określono z uwzględnieniem zróżnicowanych potrzeb poszczególnych regionów kraju. W ujęciu terytorialnym, priorytety przyczyniają się do poprawy stanu infrastruktury wykorzystywanej w połączeniach pasażerskich pomiędzy Warszawą, a pozostałymi miastami wojewódzkimi, a także między poszczególnymi stolicami województw. Uwzględniono priorytety dotyczące obsługi połączeń aglomeracyjnych w ruchu pasażerskim (m.in. na obszarze aglomeracji warszawskiej, krakowskiej, łódzkiej, wrocławskiej i górnośląskiej). Poprawa stanu technicznego kolejowej sieci TEN-T umożliwi zwiększenie zewnętrznej dostępności kraju, w tym także obszarów zaliczonych w *Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie* do obszarów o najniższej dostępności transportem kolejowym. Należą do nich m.in. województwo dolnośląskie (przez którego teren przebiega ciąg E/C-E 30 na odcinku Zgorzelec – Wrocław – Opole), województwo zachodniopomorskie (obsługiwane przez ciąg C-E 59 na odcinku Świnoujście – Szczecin – Kostrzyn), czy województwo lubuskie (ciąg C-E 59 na odcinku Kostrzyn – Zielona Góra – Wrocław). Również inwestycje w ciągu „Magistrali Wschodniej”: Rzeszów / Kielce – Lublin – Białystok – Olsztyn oraz pozostałe projekty w tych województwach, łącznie z województwem mazowieckim, ukierunkowane są na poprawę spójności i dostępności obszarów zaliczonych do omawianej kategorii przestrzennej.

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

Z punktu widzenia potrzeb ruchu towarowego, dodatkowe priorytety skoncentrowano na poprawie infrastruktury wykorzystywanej w połączeniach między punktami generującymi największe jego natężenie oraz usprawniającymi prowadzenie pociągów towarowych (w tym tranzytem). W szczególności, uwzględniono powiązania występujące między aglomeracją górnośląską, a polskimi portami morskimi w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu. Istotne jest również zamierzenie udroźnienia wąskich gardeł utrudniających prowadzenie ruchu pociągów towarowych na obszarze



najbardziej zurbanizowanej aglomeracji górnośląskiej oraz zapewnienie poprawy jej połączenia z sąsiadującymi województwami. Na poprawie stanu technicznego sieci TEN-T oraz wdrożenia ERTMS skorzystają zarówno przewoźnicy pasażerscy, jak i towarowi. Nastąpi również poprawa przepustowości linii w obrębie aglomeracji oraz dojazdów do nich, między innymi dzięki budowie infrastruktury uzupełniającej, umożliwiającej separację ruchu pasażerskiego i towarowego. Priorytet dedykowany specyficie przewozów towarowych, uwzględniający podniesienie parametrów sieci oraz umożliwiający omińnięcie aglomeracji warszawskiej oraz Katowic, ma istotne znaczenie w ruchu tranzytowym jak również dla zwiększenia bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych.

*Program* obejmuje projekty inwestycyjne zlokalizowane na terenie wszystkich województw. Przyjęte priorytety pozwalają na zwiększenie zewnętrznej dostępności do terytorium kraju. W ten sposób, *Program* zachowuje spójność z działaniami w zakresie rozwoju regionalnego oraz zagospodarowania przestrzennego<sup>53</sup>, zwiększając komplementarność polityki sektorowej dotyczącej transportu kolejowego z rządowymi zamierzeniami o charakterze horyzontalnym.

---

## **5. Kategorie projektów objętych *Programem***

---

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

**1/ projekty FS:**

- CEF,
- POIiŚ 2014–2020,
- POIiŚ 2007–2013,

**2/ projekty PO PW,**

**3/ projekty RPO:**

- RPO 2014–2020,
- RPO 2007–2013,

**4/ projekty krajowe<sup>54</sup>.**

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

Projekty objęte współfinansowaniem ze środków FS w ramach instrumentu CEF obejmują inwestycje zgłoszone do I i II konkursu CEF, a także inwestycje, które objęte zostaną postępowaniem konkursowym w kolejnych latach.

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

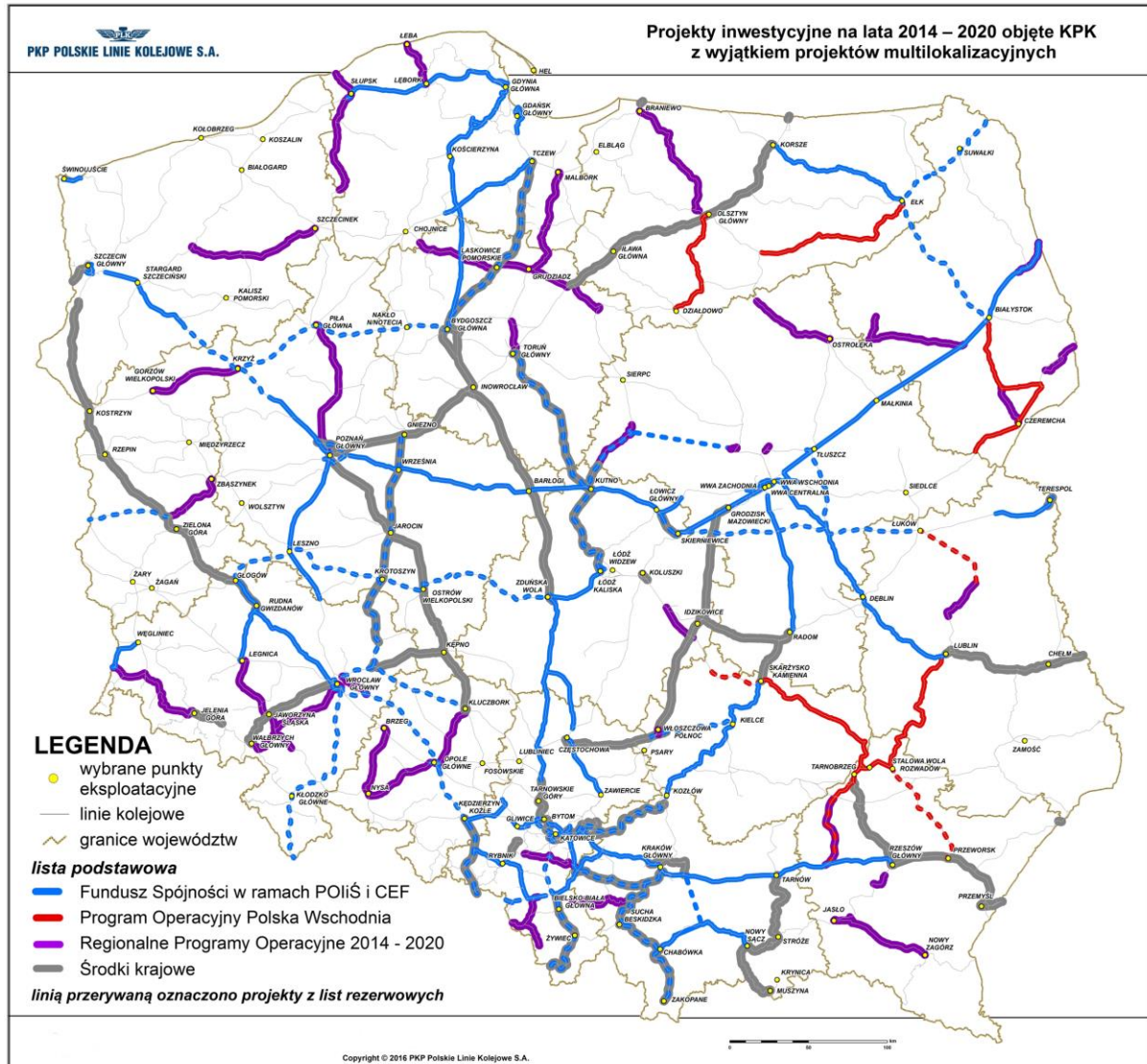
---

<sup>53</sup> *Koncepcją Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030.*

<sup>54</sup> *Kategoria obejmuje projekty, których jedynym źródłem finansowania jest budżet państwa lub FK lub środki prywatne (obejmujące również środki własne realizatora *Programu*).*

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

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



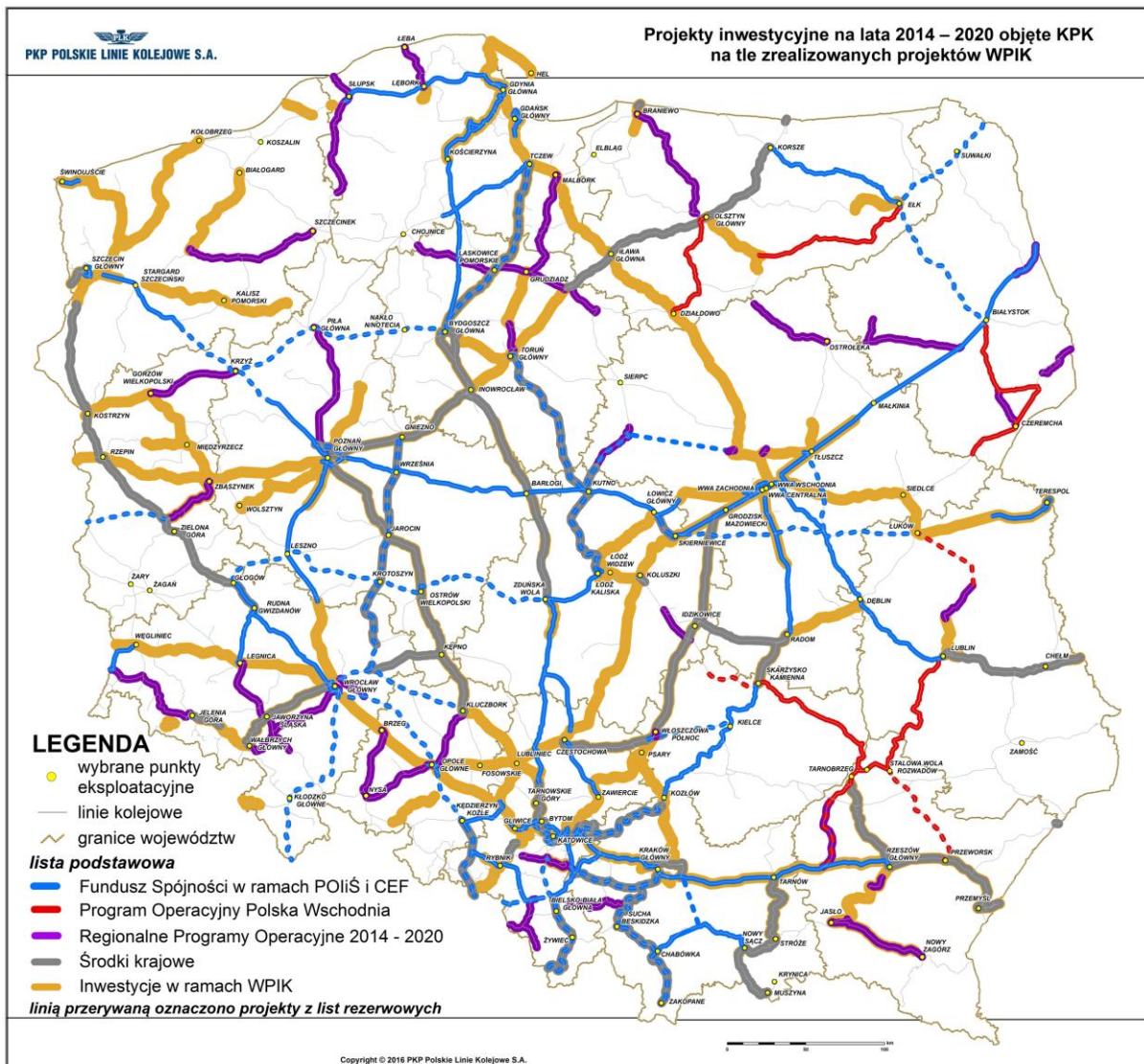
Źródło: opracowanie PKP PLK S.A.

Projekty multilokalizacyjne wymienione są na listach przedsięwzięć zawartych w załącznikach 1–4.

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

Na mapie wskazano wybrane projekty „grupowe” w ramach projektów krajowych.

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



Źródło: opracowanie PKP PLK S.A.

Projekty multilokalizacyjne wymienione są na listach przedsięwzięć zawartych w załącznikach 1–4.

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

Na mapie wskazano wybrane projekty „grupowe” w ramach projektów krajowych.

---

## 6. Finansowanie *KPK*

---

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

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

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

W przypadku projektów rezerwowych planowanych do złożenia w III konkursie CEF, wkład krajowy będą stanowiły środki wygospodarowane z oszczędności w ramach pozostałych projektów CEF i POIiŚ oraz Rezerwy FS. Projekty po otrzymaniu dofinansowania w ramach CEF zostaną przesunięte na listę podstawową – działanie to będzie jednocześnie obejmowało stosowne przesunięcia środków z innych projektów (w ramach oszczędności) oraz Rezerwy FS.

Istotnym źródłem finansowania wydatków na zadania inwestycyjne w zakresie infrastruktury kolejowej będą środki pochodzące z kredytów EBI. Środki te będą mogły posłużyć zarówno na pokrycie wkładu krajowego w części wydatków niekwalifikowanych oraz na częściowe prefinansowanie wydatków kwalifikowanych, analogicznie jak zostało to ujęte w *WPIK*.

Mając na uwadze plany utworzenia korytarza towarowego nr 11 łączącego Polskę z południem Europy szczególnie istotne jest zabezpieczenie odpowiedniej infrastruktury dla realizowania przewozów w przedmiotowym korytarzu. Działania takie przyczynią się także do poprawy stanu infrastruktury łączącej Polskę ze Słowacją. Jednym z ważnych elementów nowego korytarza północ – południe jest projektowane **połączenie Podłęże – Szczyrzyc – Tymbark/Mszana Dolna**. W celu podjęcia jego realizacji analizowane są dostępne źródła finansowania oraz podejmowane są działania zmierzające do zabezpieczenia środków. Projekt Podłęże – Szczyrzyc – Tymbark/Mszana Dolna wraz z modernizacją linii kolejowej nr 104 Chabówka – Nowy Sącz jest analizowany kompleksowo, jako całościowe zadanie. Łączna wartość projektu szacowana jest obecnie na kwotę 7,18 mld zł.

Działania w zakresie przygotowania projektu zostały ujęte na liście podstawowej *KPK*, co oznacza zabezpieczenie środków na ich realizację. Koszty działań przygotowawczych będą w pierwszej kolejności finansowane z obligacji PKP PLK S.A. Działania w zakresie modernizacji linii kolejowej 104 również zostały umieszczone na liście podstawowej, jednakże obecnie w ramach *KPK* na ich realizację zabezpieczono kwotę 685,5 mln zł. Pozostała część kosztów prac w ramach linii 104 będzie finansowana z oszczędności powstałych w trakcie realizacji projektów POIiŚ. Zadania dotyczące budowy nowej linii kolejowej Podłęże – Szczyrzyc – Tymbark/Mszana Dolna zostały zgłoszone jako rekomendowane do wsparcia z Europejskiego Funduszu Inwestycji Strategicznych (EFIS), aby umożliwić, po formalnym przyjęciu przez Radę Ministrów listy projektów, rozpoczęcie rozmów z EBI w zakresie ich wsparcia.

Docelowo przewiduje się, że prace przygotowawcze będą finansowane ze środków FS – po zabezpieczeniu źródeł finansowania na zadania w zakresie linii 104 i budowy nowej linii Podłęże – Szczyrzyc – Tymbark/Mszana Dolna. W toku realizacji prac przygotowawczych finansowanych ze środków PKP PLK S.A., przeanalizowany zostanie stan faktyczny w zakresie dostępności środków, tj. ewentualnych oszczędności na projektach POIiŚ dla finansowania działań na linii 104 oraz pozyskania

źródła finansowania (np. EFSI, kredyt, itd.) dla działań w zakresie budowy nowej linii. Zaangażowanie środków publicznych uzależnione będzie od zabezpieczenia środków finansowych w wysokości pozwalającej na stworzenie pełnego montażu finansowego projektu.

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

Zmiany wartości zadań ujętych w *KPK* oraz wydatków wskazanych w *SPR* nie powodują konieczności aktualizacji *KPK* pod warunkiem, że nie zwiększa się wysokość wydatków budżetu państwa określona dla całego *Programu*.

Minister właściwy do spraw transportu może dokonywać przesunięć środków finansowych pomiędzy zadaniami w ramach limitów rocznych wskazanych w *KPK*. Zmiany danych dla projektów, dla których minister właściwy do spraw finansów publicznych wydał decyzję o zapewnieniu finansowania lub procedowana jest zmiana tej decyzji, wymagają uzgodnienia z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych. W takich przypadkach warunkiem przesunięcia środków jest aktualizacja kwot objętych zapewnieniem finansowania realizacji przedsięwzięcia oraz równoległa aktualizacja *SPR*. Zmiany w zakresie projektów realizowanych z udziałem środków europejskich są dokonywane w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw rozwoju regionalnego w przypadku, kiedy polegają one na zmniejszeniu lub zwiększeniu wydatków przeznaczonych na realizację projektów finansowanych z udziałem środków europejskich. Dokonane przesunięcia środków pomiędzy zadaniami będą uwzględniane w najbliższej aktualizacji *SPR*.

W *SPR* oszczędności budżetu środków europejskich i budżetu państwa dla projektów UE ujmowane są w ramach rezerwy FS oraz PO PW. Mogą być one przeznaczone na:

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

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

W celu sfinansowania zadań realizowanych w ramach *WPIK*, PKP PLK S.A. wyemitowała obligacje na łączną kwotę 3,7 mld zł (1,5 mld w grudniu 2013 r., 1,5 mld w sierpniu 2014 r. i 0,7 mld zł w czerwcu 2015 r.), które uzyskały gwarancje Skarbu Państwa wykonania zobowiązań z ich tytułu na podstawie uchwał Rady Ministrów:

- nr 216/2013 z dnia 5 grudnia 2013 r. w sprawie udzielenia gwarancji wykonania zobowiązań wynikających z obligacji wyemitowanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., przeznaczonych na częściowe finansowanie wydatków inwestycyjnych tej spółki związanych z realizacją projektów ujętych w Wieloletnim Programie Inwestycji Kolejowych do roku 2015;
- nr 155/2014 z dnia 5 sierpnia 2014 r. w sprawie udzielenia gwarancji wykonania zobowiązań wynikających z obligacji wyemitowanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., przeznaczonych na częściowe finansowanie wydatków inwestycyjnych tej spółki związanych z realizacją projektów ujętych w Wieloletnim Programie Inwestycji Kolejowych do roku 2015.

*KPK*, jako program wieloletni w rozumieniu ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych, stanowi kontynuację *WPIK*. Ponieważ zadania z *WPIK* są kontynuowane w ramach *KPK*, środki z emisji obligacji gwarantowanych przez Skarb Państwa na podstawie powyższych uchwał Rady Ministrów, mogą być nadal wykorzystywane do finansowania zadań realizowanych w ramach *KPK*, w tym na prefinansowanie wydatków kwalifikowanych.

Prezentacja w tabeli 3 wysokości środków budżetu państwa przeznaczonych na realizację „Programu pozamilitarnych przygotowań obronnych Rzeczypospolitej Polskiej w latach 2013–2022” ma jedynie charakter informacyjny. Inwestycje na liniach kolejowych o znaczeniu obronnym realizowane są zgodnie z powyższym Programem.

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

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

| Lp. | Kategoria projektów*                                 | 2014        | 2015        | 2016           | 2017           | 2018           | 2019            | 2020            | 2021            | 2022           | 2023           | Razem           |
|-----|--|-------------|-------------|----------------|----------------|----------------|-----------------|-----------------|-----------------|----------------|----------------|-----------------|
| 1.  | <b>Fundusz Spójności</b>                             | <b>75,9</b> | <b>25,2</b> | <b>3 737,4</b> | <b>3 647,1</b> | <b>5 986,7</b> | <b>9 132,7</b>  | <b>9 025,7</b>  | <b>10 630,2</b> | <b>4 821,3</b> | <b>2 477,5</b> | <b>49 559,7</b> |
| 1.1 | CEF**  | 0,0         | 0,5         | 79,9           | 1 030,9        | 2 891,2        | 4 318,8         | 4 680,4         | 4 611,0         | 498,0          | 308,3          | 18 419,0        |
| 1.2 | POIiŚ 2014 - 2020                                    | 73,1        | 5,8         | 1 215,0        | 2 111,5        | 3 091,0        | 4 813,5         | 4 345,2         | 6 019,2         | 4 323,3        | 2 169,2        | 28 166,8        |
| 1.3 | POIiŚ 2007 - 2013                                    | 2,8         | 18,9        | 2 442,5        | 504,7          | 4,5            | 0,4             | 0,1             | 0,0             | 0,0            | 0,0            | 2 973,9         |
| 2   | <b>PO PW</b>   | <b>0,0</b>  | <b>0,0</b>  | <b>0,0</b>     | <b>7,7</b>     | <b>383,4</b>   | <b>948,1</b>    | <b>364,3</b>    | <b>190,5</b>    | <b>171,3</b>   | <b>29,0</b>    | <b>2 094,3</b>  |
| 3   | <b>RPO</b>   | <b>0,0</b>  | <b>0,1</b>  | <b>75,3</b>    | <b>73,1</b>    | <b>610,9</b>   | <b>996,4</b>    | <b>1 643,1</b>  | <b>752,9</b>    | <b>473,9</b>   | <b>117,8</b>   | <b>4 743,5</b>  |
| 3.1 | RPO 2014-2020  | 0,0         | 0,1         | 1,5            | 71,0           | 610,8          | 996,3           | 1 643,0         | 752,6           | 473,9          | 117,8          | 4 667,0         |
| 3.2 | RPO 2007 - 2013                                      | 0,0         | 0,0         | 73,8           | 2,1            | 0,1            | 0,1             | 0,1             | 0,3             | 0,0            | 0,0            | 76,5            |
| 4   | <b>Krajowe**</b>                                     | <b>0,0</b>  | <b>0,0</b>  | <b>1 356,9</b> | <b>1 649,0</b> | <b>1 594,2</b> | <b>1 090,6</b>  | <b>1 306,9</b>  | <b>1 025,6</b>  | <b>1 018,2</b> | <b>956,5</b>   | <b>9 997,9</b>  |
| 5   | <b>Program pozamilitarnych przygotowań obronnych</b> | <b>0,0</b>  | <b>0,0</b>  | <b>14,1</b>    | <b>14,1</b>    | <b>14,1</b>    | <b>12,0</b>     | <b>0,0</b>      | <b>0,0</b>      | <b>0,0</b>     | <b>0,0</b>     | <b>54,3</b>     |
|     | <b>Razem</b>   | <b>75,9</b> | <b>25,3</b> | <b>5 183,7</b> | <b>5 391,0</b> | <b>8 589,3</b> | <b>12 179,8</b> | <b>12 340,0</b> | <b>12 599,2</b> | <b>6 484,7</b> | <b>3 580,8</b> | <b>66 449,7</b> |

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

\*\* Zadania budżetowe i FK oraz wkład krajowy dla projektów UE uwzględniają dodatkowe środki przewidziane przez ministra właściwego do spraw finansów publicznych na finansowanie infrastrukturalnych inwestycji kolejowych ponad poziom 18% planowanych na dany rok wpływów z podatku akcyzowego od paliw silnikowych (ponad założony początkowo ok. 1 mld zł rocznie na inwestycje kolejowe). Kwota 1,665 mld zł wynika z kosztów obsługi emisji obligacji PKP PLK S.A. pomniejszonych o dodatkowe środki z opłaty paliwowej przekazane do FK.

Tabela 2. Planowane nakłady PLK S.A. (w mln zł).

| Lp.      | Kategoria projektów*                                 | 2014         | 2015         | 2016           | 2017           | 2018            | 2019            | 2020            | 2021           | 2022           | 2023           | Razem           |
|----------|--|--------------|--------------|----------------|----------------|-----------------|-----------------|-----------------|----------------|----------------|----------------|-----------------|
| <b>1</b> | <b>Fundusz Spójności**</b>                           | <b>105,0</b> | <b>355,3</b> | <b>2 614,5</b> | <b>3 779,0</b> | <b>8 111,7</b>  | <b>10 053,8</b> | <b>9 774,3</b>  | <b>7 354,5</b> | <b>3 805,5</b> | <b>1 178,4</b> | <b>47 132,0</b> |
| 1.1      | CEF  | 15,5         | 37,6         | 274,2          | 1 604,2        | 4 186,7         | 5 429,5         | 4 382,9         | 1 630,9        | 522,4          | 335,1          | 18 419,0        |
| 1.2      | POIiŚ 2014 - 2020                                    | 74,0         | 217,9        | 1 922,3        | 2 139,9        | 3 920,5         | 4 623,9         | 5 391,4         | 5 723,6        | 3 283,1        | 843,3          | 28 139,9        |
| 1.3      | POIiŚ 2007 - 2013                                    | 15,5         | 99,8         | 418,0          | 34,9           | 4,5             | 0,4             | 0,0             | 0,0            | 0,0            | 0,0            | 573,1           |
| <b>2</b> | <b>PO PW</b>   | <b>0,0</b>   | <b>0,0</b>   | <b>0,0</b>     | <b>49,1</b>    | <b>588,1</b>    | <b>867,7</b>    | <b>218,4</b>    | <b>231,0</b>   | <b>128,1</b>   | <b>11,9</b>    | <b>2 094,3</b>  |
| <b>3</b> | <b>RPO</b>   | <b>0,0</b>   | <b>0,2</b>   | <b>8,9</b>     | <b>115,5</b>   | <b>695,9</b>    | <b>1 226,4</b>  | <b>1 780,4</b>  | <b>527,0</b>   | <b>247,1</b>   | <b>70,0</b>    | <b>4 671,4</b>  |
| 3.1      | RPO 2014 - 2020                                      | 0,0          | 0,2          | 6,4            | 114,2          | 695,8           | 1 226,3         | 1 780,3         | 526,7          | 247,1          | 70,0           | 4 667,0         |
| 3.2      | RPO 2007 - 2013                                      | 0,0          | 0,0          | 2,5            | 1,3            | 0,1             | 0,1             | 0,1             | 0,3            | 0,0            | 0,0            | 4,4             |
| <b>4</b> | <b>Krajowe**</b>                                     | <b>0,0</b>   | <b>0,0</b>   | <b>1 177,4</b> | <b>1 572,0</b> | <b>1 598,2</b>  | <b>1 303,0</b>  | <b>1 090,0</b>  | <b>1 025,6</b> | <b>1 015,3</b> | <b>958,8</b>   | <b>9 740,3</b>  |
| <b>5</b> | <b>Program pozamilitarnych przygotowań obronnych</b> | <b>0,0</b>   | <b>0,0</b>   | <b>14,1</b>    | <b>14,1</b>    | <b>14,1</b>     | <b>12,0</b>     | <b>0,0</b>      | <b>0,0</b>     | <b>0,0</b>     | <b>0,0</b>     | <b>54,3</b>     |
|          | <b>Razem</b>   | <b>105,0</b> | <b>355,5</b> | <b>3 814,9</b> | <b>5 529,7</b> | <b>11 008,0</b> | <b>13 462,9</b> | <b>12 863,1</b> | <b>9 138,1</b> | <b>5 196,0</b> | <b>2 219,1</b> | <b>63 692,3</b> |

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

\*\* Zadania budżetowe i FK oraz wkład krajowy dla projektów UE uwzględniają dodatkowe środki przewidziane przez ministra właściwego do spraw finansów publicznych na finansowanie infrastrukturalnych inwestycji kolejowych ponad poziom 18% planowanych na dany rok wpływów z podatku akcyzowego od paliw silnikowych (ponad założony początkowo ok. 1 mld zł rocznie na inwestycje kolejowe). Kwota 1,665 mld zł wynika z kosztów obsługi emisji obligacji PKP PLK S.A. pomniejszonych o dodatkowe środki z opłaty paliwowej przekazane do FK.

Różnica między wysokością nakładów PKP PLK S.A. a docelowymi źródłami finansowania dla całości programu POIiŚ 2014–2020 wynika z likwidacji środków trwałych (stanowią nakłady, a nie stanowią wydatków), wartości umów przyłączeniowych oraz z rozliczenia zaliczek z fazy I projektów fazowanych.

Różnica pomiędzy wysokością nakładów PKP PLK S.A. a docelowymi źródłami finansowania dla projektów krajowych wynika z uwzględnienia zobowiązań z lat poprzednich, które planowane są do sfinansowania głównie ze środków z obligacji PKP PLK S.A. i FK.



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

| Lp.      | Źródło   | 2014        | 2015        | 2016           | 2017           | 2018           | 2019            | 2020            | 2021            | 2022           | 2023           | Razem           |
|----------|--|-------------|-------------|----------------|----------------|----------------|-----------------|-----------------|-----------------|----------------|----------------|-----------------|
| <b>1</b> | <b>Projekty UE*</b>  | <b>75,9</b> | <b>25,3</b> | <b>3 812,7</b> | <b>3 727,9</b> | <b>6 981,0</b> | <b>11 077,2</b> | <b>11 033,1</b> | <b>11 573,6</b> | <b>5 466,5</b> | <b>2 624,3</b> | <b>56 397,5</b> |
| 1.1      | środki UE  | 0,0         | 0,0         | 2 763,5        | 2 844,5        | 5 550,1        | 8 559,2         | 8 216,7         | 8 910,0         | 2 628,2        | 1 155,1        | 40 627,3        |
| 1.2      | budżet państwa   | 1,8         | 0,0         | 459,5          | 532,8          | 951,8          | 1 813,9         | 1 687,1         | 2 275,9         | 2 445,4        | 1 375,0        | 11 543,2        |
| 1.2.1    | w tym dodatkowe środki ponad poziom 18% planowanych na dany rok wpływów z podatku akcyzowego od paliw silnikowych **** | 0,0         | 0,0         | 0,0            | 0,0            | 0,0            | 80,4            | 0,0             | 149,6           | 231,2          | 46,5           | 507,7           |
| 1.3      | Fundusz Kolejowy **  | 0,0         | 0,0         | 22,1           | 20,0           | 103,1          | 189,0           | 328,2           | 78,7            | 45,4           | 12,8           | 799,3           |
| 1.4      | pozostałe źródła ***   | 74,1        | 25,3        | 586,9          | 331,8          | 376,0          | 515,1           | 801,1           | 309,0           | 347,5          | 81,4           | 3 448,2         |
| <b>2</b> | <b>Projekty krajowe **</b>   | <b>0,0</b>  | <b>0,0</b>  | <b>1 356,9</b> | <b>1 649,0</b> | <b>1 594,2</b> | <b>1 090,6</b>  | <b>1 306,9</b>  | <b>1 025,6</b>  | <b>1 018,2</b> | <b>956,5</b>   | <b>9 997,9</b>  |
| 2.1      | środki pochodzące z podatku akcyzowego   | 0,0         | 0,0         | 920,7          | 1 608,7        | 1 588,3        | 1 086,2         | 1 000,0         | 1 025,6         | 1 018,2        | 956,5          | 9 204,2         |
| 2.1.1.   | w tym dodatkowe środki ponad poziom 18% planowanych na dany rok wpływów z podatku akcyzowego od paliw silnikowych **** | 0,0         | 0,0         | 0,0            | 608,7          | 509,0          | 39,6            | 0,0             | 0,0             | 0,0            | 0,0            | 1 157,3         |
| 2.2      | pozostałe źródła *****   | 0,0         | 0,0         | 416,9          | 39,1           | 5,9            | 4,4             | 306,9           | 0,0             | 0,0            | 0,0            | 773,2           |
| <b>3</b> | <b>Program pozamilitarnych przygotowań obronnych</b>   | <b>0,0</b>  | <b>0,0</b>  | <b>14,1</b>    | <b>14,1</b>    | <b>14,1</b>    | <b>12,0</b>     | <b>0,0</b>      | <b>0,0</b>      | <b>0,0</b>     | <b>0,0</b>     | <b>54,3</b>     |
|          | <b>Razem</b>   | <b>75,9</b> | <b>25,3</b> | <b>5 183,7</b> | <b>5 391,0</b> | <b>8 589,3</b> | <b>12 179,8</b> | <b>12 340,0</b> | <b>12 599,2</b> | <b>6 484,7</b> | <b>3 580,8</b> | <b>66 449,7</b> |

\* Pozycje uwzględniają także refundację wydatków poniesionych przez PKP PLK S.A. do 31.12.2015.

\*\* W ramach wskazanego limitu środków FK mogą być one wykorzystane na dofinansowanie realizacji projektów krajowych. W 2016 roku uwzględniono kwotę 19,3 mln zł, a w 2017 roku kwotę 1,2 mln zł przeznaczoną na sfinansowanie z FK zobowiązań w ramach projektów krajowych (kwota ta powiększa wartość projektów krajowych w latach 2016 i 2017 oraz wliczana jest do łącznej wartości tych projektów).

\*\*\* Pozycja obejmuje również środki z obligacji, kredytów EBI i innych źródeł.

\*\*\*\* Dodatkowe środki przewidziane przez ministra właściwego do spraw finansów publicznych na finansowanie infrastrukturalnych inwestycji kolejowych ponad poziom 18% planowanych na dany rok wpływów z podatku akcyzowego od paliw silnikowych (ponad założony początkowo ok. 1 mld zł rocznie inwestycje kolejowe). Kwota 1,665 mld zł wynika z kosztów obsługi emisji obligacji PKP PLK S.A. pomniejszonych o dodatkowe środki z opłaty paliwowej przekazane do FK.

\*\*\*\*\* Pozycja obejmuje również środki z obligacji i innych źródeł.

## 7. Efekty i rezultaty KPK

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

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

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

Tabela 4. Wskaźnik rezultatu

| Lp. | Wskaźnik   | Jednostka miary | Stan na 31.12.2015 r. | Stan na 31.12.2017 r. | Stan na 31.12.2023 r. | Źródło danych                      |
|-----|--|-----------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|------------------------------------|
| 1.  | Długość przebudowanych linii kolejowych (w km toru) w ramach <i>Programu</i> | km              | 7,7                   | 500                   | 9 000                 | Raport z wykonania <i>Programu</i> |

### • Cel 1 – Wzmocnienie efektywności transportu kolejowego

Efekty:

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

Tabela 5. Wskaźniki realizacji Celu 1

| Lp. | Wskaźnik  | Jednostka miary | Stan na 31.12.2015 r. | Stan na 31.12.2017 r. | Stan na 31.12.2023 r. | Źródło danych                                |
|-----|---|-----------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|--|
| 1.  | Długość linii kolejowych pozwalających na ruch pociągów pasażerskich z prędkością techniczną powyżej 160 km/h | km              | 90                    | 250                   | 350                   | Sprawozdawczość PKP PLK S.A. na potrzeby SRT |

- Cel 2 – Zwiększenie bezpieczeństwa funkcjonowania transportu kolejowego**

Efekty:

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

Tabela 6. Wskaźniki realizacji Celu 2

| Lp. | Wskaźnik   | Jednostka miary | Stan na 31.12.2015 r. | Stan na 31.12.2017 r. | Stan na 31.12.2023 r. | Źródło danych               |
|-----|--|-----------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------------|
| 1.  | Długość linii kolejowych, na których zabudowano ERTMS/ETCS | km              | *)                    | 500                   | 2 000                 | Raport z wykonania Programu |

\*) Wartość wskaźnika nie została wyszczególniona w Sprawozdaniu z realizacji KPK za 2015 r., gdyż projekty, których dotyczyło sprawozdanie, były głównie w fazie przygotowawczej.

- Cel 3 – Poprawa jakości w przewozach pasażerskich i towarowych**

Efekty:

- zapewnienie dostępu do transportu kolejowego osobom o ograniczonej możliwości poruszania się, z uwzględnieniem uregulowań wskazanych w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się<sup>55</sup>,
- wzrost liczby miast wojewódzkich połączonych liniami kolejowymi zmodernizowanymi co najmniej do średniej prędkości kursowania pociągów pasażerskich 100 km/h,
- wzrost liczby pasażerów przewiezionych na liniach zarządzanych przez PKP PLK S.A. (globalnie dla następujących kategorii przewozów: wojewódzkie, międzywojewódzkie, międzynarodowe, ekspresowe),
- wzrost masy przewiezionych towarów,
- wzrost prędkości kursowania pociągów towarowych na sieci linii kolejowych zarządzanych przez PKP PLK S.A.,
- wzrost prędkości kursowania pociągów towarowych na terenie aglomeracji śląskiej,
- wzrost udziału kolejowych przewozów intermodalnych w towarowych przewozach kolejowych ogółem,

<sup>55</sup> Dz. Urz. UE L 356 z 12.12.2014, str. 110, z późn. zm.

Tabela 7. Wskaźniki realizacji Celu 3

| Lp. | Wskaźnik   | Jednostka miary | Stan na 31.12.2015 r. | Stan na 31.12.2017 r. | Stan na 31.12.2023 r. | Źródło danych                                |
|-----|--|-----------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|--|
| 1.  | Średnia prędkość kursowania pociągów towarowych na sieci linii PKP PLK S.A.  | km/h            | *)                    | 30                    | 40                    | Raport z wykonania Programu                  |
| 2.  | Liczba ośrodków wojewódzkich połączonych liniami kolejowymi zmodernizowanymi co najmniej do średniej prędkości kursowania pociągów pasażerskich 100 km/h | liczba          | 8/18                  | 8/18                  | 18/18                 | Sprawozdawczość PKP PLK S.A. na potrzeby SRT |

\*) Wartość wskaźnika nie została wyszczególniona w Sprawozdaniu z realizacji *KPK* za 2015 r., gdyż projekty, których dotyczyło sprawozdanie były głównie w fazie przygotowawczej.

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

### Wpływ inwestycji kolejowych na gospodarkę

Inwestowanie w infrastrukturę kolejową polega nie tylko na wydatkowaniu środków publicznych przeznaczonych na poprawę jej stanu technicznego. Transfer środków finansowych jest tylko jednym z elementów kolejowych inwestycji infrastrukturalnych. Proces ten wiąże się również z generowaniem poważnych korzyści dodatkowych zarówno w sferze społecznej, jak i w wymiarze czysto fiskalnym. Co prawda, w Polsce brakuje kompleksowych badań precyzujących wpływ inwestycji w infrastrukturę kolejową na rozwój gospodarki narodowej, lecz badania tego typu prowadzone są na poziomie europejskim. Określają one zarówno związek transportu kolejowego z rynkiem pracy, poziomem produkcji gospodarczej, jak i ze stanem finansów publicznych Państwa<sup>56</sup>. Z przeprowadzonych na poziomie europejskim analiz wynika, że każde miejsce pracy utworzone w transporcie kolejowym generuje więcej niż jedno miejsce pracy w sektorze usług powiązanych z koleją (usługi budownictwa kolejowego, produkcja urządzeń wykorzystywanych w transporcie kolejowym, księgowość i usługi finansowe, badania handlowe i marketingowe oraz inne). Polski sektor kolejowy, rozumiany jako ogół przedsiębiorstw świadczących na terenie Rzeczypospolitej Polskiej usługi tylko w obszarze zarządzania infrastrukturą kolejową i wykonywania przewozów transportem kolejowym, zatrudnia ponad 90 tys. pracowników<sup>57</sup>. Oznacza to, że transport kolejowy wyłącznie w Polsce daje pracę kolejnym 100 tys. pracowników. Tym samym, z usług związanych z transportem kolejowym utrzymuje się ponad 1,1% wszystkich zatrudnionych w Polsce. Co więcej, każdy z nich ponosi wydatki umożliwiające stworzenie kolejnych miejsc pracy w innych sektorach gospodarki. Podstawowym źródłem finansowania tych wydatków są jednak wynagrodzenia wygenerowane w transporcie kolejowym. Należy podkreślić, że miejsca pracy stworzone w sektorze kolejowym należą do szczególnie cennych dla gospodarki. Obejmują m.in. zatrudnienie w produkcji przemysłowej, czyli sektorze gospodarki, którego rozwój jest szczególnie pożądanym przez obywateli większości państw europejskich zagrożonych utratą pracy na rzecz rynków azjatyckich. Przemysł tworzy stabilne miejsca pracy, wymaga wykształcenia odpowiednich kadr w sferze produkcji, wzornictwa i projektowania oraz zapewnienia dostępu do niezbędnego zaplecza technicznego, integrując tym samym naukę i biznes.

Prowadzone badania umożliwiły również określenie wartości efektu mnożnikowego wynikającego z ponoszenia wydatków na finansowanie kolejowych inwestycji infrastrukturalnych. W skali

<sup>56</sup> CER, The Economic Footprint of Railway Transport in Europe, Brussels, October 2014.

<sup>57</sup> Ocena funkcjonowania..., op. cit.

Europejskiej przyjęto go na poziomie 0,75 co w odniesieniu do Polski oznacza, że planowane do zainwestowania w infrastrukturę kolejową na podstawie KPK 66 mld zł wygeneruje efekty dodatkowe i pośrednie w gospodarce narodowej o wartości ponad 50 mld zł. Suma tych wartości (to znaczy planowanych wydatków inwestycyjnych oraz możliwych do osiągnięcia korzyści dodatkowych) stanowi ponad 7% polskiego PKB.

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

---

## 8. System realizacji Programu

---

### 8.1. Realizator Programu

Realizatorem i wykonawcą Programu jest PKP PLK S.A., z siedzibą w Warszawie, adres: 03-734 Warszawa, ul. Targowa 74<sup>58</sup>.

Infrastruktura kolejowa będąca w zarządzie PKP PLK S.A. stanowi 95,97% długości eksploatowanych linii kolejowych w Polsce<sup>59</sup>, w tym infrastrukturę o kluczowym znaczeniu dla gospodarki narodowej.

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

- realizacji inwestycji finansowanych z udziałem środków publicznych poprzez wykonywanie w stosunku do nich funkcji inwestora bezpośredniego, z jednoczesnym nadzorowaniem i rozliczaniem inwestycji, których Wykonawcy wyłaniani będą zgodnie z przepisami prawa;
- zapewnienia dla wykonania Programu:
  - realizacji zadań w planowanym terminie i zakresie rzeczowym,
  - uzyskania efektu ostatecznego, uzasadniającego poniesione nakłady i wydatki rzeczowe oraz wywołane procesem inwestycyjnym ograniczenia użytkowania,
  - prawidłowego wykorzystania i utrzymania obiektów podczas eksploatacji po zakończeniu realizacji inwestycji z zachowaniem zasad trwałości projektu;
- prowadzenia inwestycji przy spełnieniu wymagań obowiązujących norm budowlanych i warunków technicznych, technicznych specyfikacji interoperacyjności (TSI) oraz przepisów

---

<sup>58</sup> Spółka działa na podstawie ustawy z dnia 15 września 2000 r. Kodeks spółek handlowych (Dz. U. z 2016 r. poz. 1578 i 1579), ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. z 2014 r. poz. 1160, z 2015 r. poz. 200 oraz z 2016 r. poz. 615). Prowadzi działalność na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej, wykonując zadania zarządcy infrastruktury kolejowej, w oparciu o przepisy ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, nadany statut oraz inne obowiązujące regulacje krajowe i UE.

<sup>59</sup> Ocena funkcjonowania ..., op. cit., s. 55.

branżowych, co znajdzie potwierdzenie w odpowiedniej dokumentacji poszczególnych zadań; Spełnione również będą wymagania określone uzyskanymi warunkami i pozwoleniami, w tym w zakresie sposobów ograniczenia negatywnego oddziaływania na środowisko i tworzenia dla powstałych obiektów warunków do korzystania z nich przez osoby o ograniczonych możliwościach poruszania się.

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

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

## 8.2. Nadzór nad realizacją *Programu*

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

Na podstawie ustawowych wymogów określonych dla programów rozwoju<sup>60</sup>, w *KPK* zdefiniowane zostały podstawowe założenia systemu realizacji jego postanowień, które obejmują:

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

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

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

Instrumentami wykorzystywanymi w monitoringu są:

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

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

Zarówno sprawozdania bieżące, jak również okresowe, wynikające z nadzoru właścicielskiego, a także zasad kontroli i nadzoru w odniesieniu do projektów POIiŚ, CEF, PO PW i RPO, finansowanych

<sup>60</sup>art. 17 ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju.

i współfinansowanych z budżetu państwa oraz FK przekazywane są przez PKP PLK S.A. do ministra właściwego do spraw transportu. Zawierają one tabelaryczne zestawienia i część opisową, w których ujęte są informacje o realizacji w zakresie rzeczowym i finansowym poszczególnych zadań, odchyleniach od docelowych wielkości programowanych w *KPK*, powodach wystąpienia odchyłeń, zidentyfikowanych zagrożeniach i ryzykach, podjętych działaniach je eliminujących. Informacje dotyczące poszczególnych zadań są w sprawozdaniach odpowiednio agregowane z rozróżnieniem grup i rodzajów zadań, źródeł ich finansowania itd. Sprawozdania te są wykorzystywane w nadzorowaniu i kontrolowaniu bieżącego przebiegu realizacji *Programu*.

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

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

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

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

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

Monitorowanie postępu realizacji poszczególnych projektów będzie prowadzone przez PKP PLK S.A. zgodnie z obowiązującą w spółce metodyką zarządzania projektami.

Minister właściwy do spraw transportu składa Radzie Ministrów sprawozdanie z wykonaniu *SPR* za poprzedni rok w terminie do końca maja każdego kolejnego roku.

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

---

## **9. Procedura zatwierdzenia i aktualizacji *Programu***

---

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

Rada Ministrów, poprzez przyjęcie sprawozdania z wykonania *SPR*, wyraża zgodę na aktualizację *Programu* w zakresie wskazanym w sprawozdaniu, z zastrzeżeniem że aktualizacja ta nie może zwiększyć łącznego limitu wydatków z budżetu państwa na realizację *Programu*.

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

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

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

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

Podstawą do zmiany *KPK* nie są również zmiany list projektów w *SPR* wewnątrz projektów tzw. „grupowych”.

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

Inwestycje na liniach kolejowych o znaczeniu obronnym realizowane są zgodnie z „Programem pozamilitarnych przygotowań obronnych Rzeczypospolitej Polskiej w latach 2013–2022”. Lista tzw. zadań obronnych wynika z powyższego *Programu*. Prezentacja w *KPK* wysokości środków budżetu państwa przeznaczonych na realizację tych zadań ma jedynie charakter informacyjny. Zmiany wysokości środków na zadania obronne lub listy realizowanych inwestycji w wyniku aktualizacji „Programu pozamilitarnych przygotowań obronnych Rzeczypospolitej Polskiej w latach 2013–2022” nie powodują konieczności aktualizacji *KPK*.

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



Załącznik 1. Lista projektów podstawowych i rezerwowych CEF i POIiS finansowanych z Funduszu Spójności objętych KPK do 2023 roku

| Lp. | Nr KPK | Nazwa zadania  | Lista      | Szacunkowa wartość projektu [mln zł] | Uwagi                            |
|-----|--------|--|------------|--------------------------------------|----------------------------------|
| 1   | 2      | 3  | 4          | 5                                    | 6                                |
| 1   | 1.001  | Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa – Gdynia – obszar LCS Ciechanów   | podstawowa | 69,3*                                | projekt w ramach POIiS 2007-2013 |
| 2   | 1.002  | Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa – Gdynia – obszar LCS Gdańsk, LCS Gdynia  | podstawowa | 36,0*                                | projekt w ramach POIiS 2007-2013 |
| 3   | 1.003  | Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa – Gdynia – obszar LCS Iława, LCS Malbork  | podstawowa | 285,5*                               | projekt w ramach POIiS 2007-2013 |
| 4   | 1.004  | Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa – Gdynia w zakresie warstwy nadrzędnej LCS, ERTMS/ETCS/ GSM-R, DSAT oraz zasilania układu trakcyjnego - Faza I  | podstawowa | 164,6*                               | projekt w ramach POIiS 2007-2013 |
| 5   | 1.005  | Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa – Gdynia – obszar LCS Działdowo   | podstawowa | -1,9*                                | projekt w ramach POIiS 2007-2013 |
| 6   | 1.006  | Prace przygotowawcze dla modernizacji linii kolejowej E 65 – Południe, odcinek Grodzisk Mazowiecki – Kraków/Katowice – Zebrzydowice/Zwardoń – granica państwa – Faza II  | podstawowa | 3,6*                                 | projekt w ramach POIiS 2007-2013 |
| 7   | 1.007  | Modernizacja linii kolejowej E 59 na odcinku Wrocław – Poznań, etap II, odcinek Wrocław – granica województwa dolnośląskiego   | podstawowa | 140,9*                               | projekt w ramach POIiS 2007-2013 |
| 8   | 1.008  | Modernizacja linii kolejowej E 59 na odcinku Wrocław – Poznań, etap III, odcinek Czempin – Poznań - Faza I   | podstawowa | 15,9*                                | projekt w ramach POIiS 2007-2013 |
| 9   | 1.009  | Modernizacja linii kolejowej E 20 na odcinku Warszawa – Poznań – pozostałe roboty, odcinek Sochaczew – Swarzędz – PRACE PRZYGOTOWAWCZE   | podstawowa | 26,7*                                | projekt w ramach POIiS 2007-2013 |
| 10  | 1.010  | Modernizacja linii kolejowej E 20/C-E 20 na odcinku Siedlce – Terespol, etap II  | podstawowa | 78,3*                                | projekt w ramach POIiS 2007-2013 |
| 11  | 1.011  | Modernizacja linii kolejowej E 30, odcinek Zabrze – Katowice – Kraków etap IIa   | podstawowa | 91,3*                                | projekt w ramach POIiS 2007-2013 |
| 12  | 1.012  | Modernizacja linii kolejowej E 30, etap II, odcinek Bielawa Dolna – Horka: budowa mostu przez Nysę Łużycką oraz elektryfikacja   | podstawowa | 16,2*                                | projekt w ramach POIiS 2007-2013 |
| 13  | 1.013  | Modernizacja linii kolejowej E 30, etap II. Wdrożenie ERTMS/ETCS i ERTMS/GSM-R w Polsce na odcinku Legnica – Wrocław – Opole   | podstawowa | 47,6*                                | projekt w ramach POIiS 2007-2013 |
| 14  | 1.014  | Modernizacja linii kolejowej E 30, etap II. Pilotażowe wdrożenie ERTMS/ETCS i ERTMS/GSM-R w Polsce na odcinku Legnica – Węgliniec – Bielawa Dolna  | podstawowa | 15,9*                                | projekt w ramach POIiS 2007-2013 |
| 15  | 1.015  | Modernizacja linii kolejowej nr 8, odcinek Warszawa Okęcie – Radom (LOT: A, B, F) FAZA I   | podstawowa | 58,4*                                | projekt w ramach POIiS 2007-2013 |
| 16  | 1.016  | Modernizacja linii kolejowej nr 8, odcinek Warszawa Okęcie – Radom – PRACE PRZYGOTOWAWCZE  | podstawowa | 1,1*                                 | projekt w ramach POIiS 2007-2013 |
| 17  | 1.017  | Budowa połączenia kolejowego MPL "Kraków – Balice" z Krakowem, odcinek Kraków Główny – Mydlniki – Balice   | podstawowa | 38,3*                                | projekt w ramach POIiS 2007-2013 |
| 18  | 1.018  | Modernizacja linii kolejowej E 75 Rail Baltica Warszawa – Białystok – granica z Litwą, etap I, odcinek Warszawa Rembertów – Zielonka – Tłuszcz (Sadowne) Faza I  | podstawowa | 343,1*                               | projekt w ramach POIiS 2007-2013 |
| 19  | 1.019  | Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, Lot A – odcinek Warszawa Zachodnia – Miedniewice (Skierniewice) - Faza I  | podstawowa | 93,9*                                | projekt w ramach POIiS 2007-2013 |
| 20  | 1.020  | Udrożnienie Łódzkiego Węzła Kolejowego (TEN-T), etap I, odcinek Łódź Widzew – Łódź Fabryczna   | podstawowa | 162,6*                               | projekt w ramach POIiS 2007-2013 |
| 21  | 1.021  | Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, Lot C – pozostałe roboty – Faza I   | podstawowa | 87,0*                                | projekt w ramach POIiS 2007-2013 |
| 22  | 1.022  | Budowa infrastruktury systemu GSM-R zgodnie z NPW ERTMS na linii kolejowej E 20/C-E 20 korytarz F na odcinku Kunowice – Terespol   | podstawowa | 48,3*                                | projekt w ramach POIiS 2007-2013 |
| 23  | 1.023  | Analiza kierunków rozwoju sieci kolejowej w Polsce z uwzględnieniem ograniczeń w węzłach kolejowych  | podstawowa | 2,9*                                 | projekt w ramach POIiS 2007-2013 |
| 24  | 1.024  | Modernizacja linii kolejowej E 30/C-E 30, odcinek Kraków-Rzeszów, etap III – Faza I  | podstawowa | 417,8*                               | projekt w ramach POIiS 2007-2013 |
| 25  | 1.025  | Studium wykonalności dokumentacja przedprojektowa dla „Modernizacji linii kolejowej E65/C-E65 na odcinku Grodzisk Mazowiecki – Kraków/Katowice – Zwardoń/Zebrzydowice – granica państwa, stacje kolejowe: Czechowice Dziedzice, Zebrzydowice, Zwardoń” | podstawowa | 0,5*                                 | projekt w ramach POIiS 2007-2013 |
| 26  | 1.026  | Zintegrowany System Transportu Zbiorowego w aglomeracji krakowskiej  | podstawowa | 1,4*                                 | projekt w ramach POIiS 2007-2013 |
| 27  | 1.027  | Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowej nr 18 Kutno – Piła na odcinku Toruń – Bydgoszcz  | podstawowa | 6,6*                                 | projekt w ramach POIiS 2007-2013 |
| 28  | 1.028  | Budowa infrastruktury systemu GSM-R na liniach kolejowych zgodnych z harmonogramem NPW ERTMS, FAZA I – PRACE PRZYGOTOWAWCZE  | podstawowa | 22,4*                                | projekt w ramach POIiS 2007-2013 |
| 29  | 1.029  | Przebudowa kompleksu dworcowego Gliwice  | podstawowa | 56,2*                                | projekt w ramach POIiS 2007-2013 |
| 30  | 1.030  | Poprawa bezpieczeństwa i likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych na przejazdach kolejowych – etap I   | podstawowa | 47,1*                                | projekt w ramach POIiS 2007-2013 |

Załącznik 1. Lista projektów podstawowych i rezerwowych CEF i POIiS finansowanych z Funduszu Spójności objętych  
KPK do 2023 roku

| Lp. | Nr KPK | Nazwa zadania  | Lista      | Szacunkowa wartość projektu [mln zł] | Uwagi                            |
|-----|--------|--|------------|--------------------------------------|----------------------------------|
| 1   | 2      | 3  | 4          | 5                                    | 6                                |
| 31  | 1.031  | Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowej nr 132 na odcinku Błotnica Strzelecka – Opole Groszowice   | podstawowa | 20,9*                                | projekt w ramach POIiS 2007-2013 |
| 32  | 1.032  | Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowej nr 1 na odcinku Koluszki – Częstochowa   | podstawowa | -62,1*                               | projekt w ramach POIiS 2007-2013 |
| 33  | 1.033  | Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowej nr 61 i 700 na odcinku Częstochowa – Fosowskie   | podstawowa | 28,9*                                | projekt w ramach POIiS 2007-2013 |
| 34  | 1.034  | Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowej nr 353 na odcinku Inowrocław – Jabłonowo Pomorskie (z wyłączeniem odcinka Toruń Główny – Toruń Wschodni)             | podstawowa | 10,3*                                | projekt w ramach POIiS 2007-2013 |
| 35  | 1.035  | Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowych nr 1, 133, 160, 186 na odcinku Zawiercie – Dąbrowa Górnicza Ząbkowice – Jaworzno Szczakowa                          | podstawowa | 24,4*                                | projekt w ramach POIiS 2007-2013 |
| 36  | 1.036  | Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowej nr 143 na odcinku Kalety – Kluczbork   | podstawowa | 21,7*                                | projekt w ramach POIiS 2007-2013 |
| 37  | 1.037  | Poprawa bezpieczeństwa poprzez zabudowę nowych rozjazdów kolejowych o podwyższonym standardzie konstrukcyjnym  | podstawowa | 44,4*                                | projekt w ramach POIiS 2007-2013 |
| 38  | 1.038  | Modernizacja linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk na odcinku Otwock – Lublin, Prace Przygotowawcze (dokumentacja projektowa i materiały przetargowe)                                     | podstawowa | 32,0*                                | projekt w ramach POIiS 2007-2013 |
| 39  | 1.039  | Dokumentacja projektowa na modernizację linii kolejowej E30 na odcinku Kraków Główny Towarowy – Rudzice wraz z dobudową torów linii aglomeracyjnej na odcinku Kraków Główny – Kraków Płaszów – Kraków Bieżanów | podstawowa | 3,0*                                 | projekt w ramach POIiS 2007-2013 |
| 40  | 1.040  | Modernizacja linii E75 na odcinku Sadowne – Białystok wraz z robotami pozostałymi na odcinku Warszawa Rembertów – Sadowne – Prace Przygotowawcze (dokumentacja projektowa i materiały przetargowe)             | podstawowa | 4,2*                                 | projekt w ramach POIiS 2007-2013 |
| 41  | 1.041  | Studium wykonalności dla budowy linii kolejowej w tunelu od stacji Łódź Fabryczna do linii nr 15   | podstawowa | 1,9*                                 | projekt w ramach POIiS 2007-2013 |
| 42  | 1.042  | Poprawa infrastruktury kolejowego dostępu do portu Gdańsk – PRACE PRZYGOTOWAWCZE   | podstawowa | 1,0*                                 | projekt w ramach POIiS 2007-2013 |
| 43  | 1.043  | Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowych nr 140 i 158 na odcinku Rybnik – Chałupki   | podstawowa | 83,9*                                | projekt w ramach POIiS 2007-2013 |
| 44  | 1.044  | Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowej nr 272 na odcinku Kluczbork – Ostrzeszów   | podstawowa | 32,8*                                | projekt w ramach POIiS 2007-2013 |
| 45  | 1.045  | Poprawa bezpieczeństwa i likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych na przejazdach kolejowych – etap II  | podstawowa | 44,5*                                | projekt w ramach POIiS 2007-2013 |
| 46  | 1.046  | Dokumentacja przedprojektowa dla elektryfikacji linii nr 278 (E30) na odcinku Węglińiec – Zgorzelec  | podstawowa | 0,5*                                 | projekt w ramach POIiS 2007-2013 |
| 47  | 1.047  | Dokumentacja przedprojektowa dla modernizacji linii kolejowej nr 202 na odcinku Gdynia Chylonia – Słupsk   | podstawowa | 1,4*                                 | projekt w ramach POIiS 2007-2013 |
| 48  | 1.048  | Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni – PRACE PRZYGOTOWAWCZE   | podstawowa | 0,8*                                 | projekt w ramach POIiS 2007-2013 |
| 49  | 1.049  | Poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu – PRACE PRZYGOTOWAWCZE  | podstawowa | 0,7*                                 | projekt w ramach POIiS 2007-2013 |
| 50  | 1.050  | Modernizacja linii obwodowej w Warszawie (odc. Warszawa Gołąbki / Warszawa Zachodnia – Warszawa Gdańska) – PRACE PRZYGOTOWAWCZE  | podstawowa | 3,8*                                 | projekt w ramach POIiS 2007-2013 |
| 51  | 1.051  | Modernizacja linii kolejowej E 20 na odcinku Siedlce – Terespol, etap III – PRACE PRZYGOTOWAWCZE   | podstawowa | 1,3*                                 | projekt w ramach POIiS 2007-2013 |
| 52  | 1.052  | Przygotowanie dokumentacji środowiskowej dla wybranych projektów infrastrukturalnych perspektywy finansowej 2014-2020  | podstawowa | 0,9*                                 | projekt w ramach POIiS 2007-2013 |
| 53  | 1.053  | Prace na wybranych liniach kolejowych w perspektywie UE 2014-2020 – PRACE PRZYGOTOWAWCZE   | podstawowa | 18,5*                                | projekt w ramach POIiS 2007-2013 |
| 54  | 1.054  | Przebudowa budynku dworca kolejowego Szczecin Główny wraz z infrastrukturą torową – peronową   | podstawowa | 15,2*                                | projekt w ramach POIiS 2007-2013 |
| 55  | 1.055  | Budowa Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego w Bydgoszczy Etap I  | podstawowa | 3,4*                                 | projekt w ramach POIiS 2007-2013 |
| 56  | 1.056  | Poprawa jakości i niezawodności usług kolejowych poprzez centralizację lub automatyzację urządzeń srk  | podstawowa | 60,9*                                | projekt w ramach POIiS 2007-2013 |
| 57  | 1.057  | Poprawa jakości i niezawodności usług kolejowych poprzez zakup urządzeń wykorzystywanych do diagnostyki stanu taboru i linii kolejowych  | podstawowa | 65,1*                                | projekt w ramach POIiS 2007-2013 |
| 58  | 1.149  | Modernizacja linii kolejowej nr 8, budowa łącznicy do lotniska Okęcie (od przystanku osobowego Służewiec do stacji MPL Okęcie)   | podstawowa | 8,8*                                 | projekt w ramach POIiS 2007-2013 |
| 59  | 1.150  | Budowa łącznicy kolejowej Kraków Zabłocie - Kraków Krzemionki - prace przygotowawcze   | podstawowa | 0,5*                                 | projekt w ramach POIiS 2007-2013 |

Załącznik 1. Lista projektów podstawowych i rezerwowych CEF i POIiŚ finansowanych z Funduszu Spójności objętych  
KPK do 2023 roku

| Lp. | Nr KPK | Nazwa zadania   | Lista      | Szacunkowa wartość projektu [mln zł] | Uwagi  |
|-----|--------|---|------------|--------------------------------------|--|
| 1   | 2      | 3   | 4          | 5                                    | 6  |
| 60  | 1.151  | Projekt poprawy dostępu kolejowego do Portu Gdańsk (most + dwutorowa linia kolejowa) - Faza I   | podstawowa | 122,8*                               | projekt w ramach POIiŚ 2007-2013   |
| 61  | 1.059  | Budowa infrastruktury systemu ERTMS/GSM-R na liniach kolejowych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w ramach NPW ERTMS  | podstawowa | 2 804,3                              |  |
| 62  | 1.060  | Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto   | podstawowa | 1 617,0                              |  |
| 63  | 1.062  | Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni   | podstawowa | 850,0                                | Projekt finansowany w ramach CEF   |
| 64  | 1.063  | Poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu  | podstawowa | 639,9                                | Projekt finansowany w ramach CEF   |
| 65  | 1.064  | Poprawa infrastruktury kolejowego dostępu do portu Gdańsk   | podstawowa | 600,0                                | Projekt finansowany w ramach CEF   |
| 66  | 1.065  | Projekt, dostawa i instalacja elementów prezentacji dynamicznej informacji pasażerskiej oraz systemu monitoringu wizyjnego wraz z infrastrukturą techniczną na dworcach, stacjach i przystankach kolejowych | podstawowa | 350,0                                |  |
| 67  | 1.066  | Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami   | podstawowa | 399,8                                |  |
| 68  | 1.067  | Poprawa stanu technicznego obiektów inżynierskich   | podstawowa | 335,0                                |  |
| 69  | 1.068  | Poprawa stanu technicznego infrastruktury obsługi podróżnych (w tym dostosowanie do wymagań TSI PRM)  | podstawowa | 360,0                                |  |
| 70  | 1.069  | Wzmocnienie zasilania trakcyjnego   | podstawowa | 100,0                                |  |
| 71  | 1.070  | Poprawa bezpieczeństwa ruchu kolejowego poprzez zakup specjalistycznego sprzętu technicznego  | podstawowa | 250,0                                |  |
| 72  | 1.147  | Poprawa bezpieczeństwa poprzez zabudowę nowych rozjazdów kolejowych o podwyższonym standardzie konstrukcyjnym – etap II   | podstawowa | 200,0                                |  |
| 73  | 1.071  | Modernizacja linii kolejowej E 59 na odcinku Wrocław – Poznań, etap III, odcinek Czempień – Poznań – Faza II  | podstawowa | 371,8                                | Projekt fazowany   |
| 74  | 1.072  | Modernizacja linii kolejowej E 30/C-E 30, odcinek Kraków – Rzeszów, etap III – Faza II  | podstawowa | 558,9                                | Projekt fazowany   |
| 75  | 1.073  | Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa – Gdynia w zakresie warstwy nadrzędnej LCS, ERTMS/ETCS/ GSM-R, DSAT oraz zasilania układu trakcyjnego – Faza II                                | podstawowa | 205,6                                | Projekt fazowany   |
| 76  | 1.074  | Modernizacja linii kolejowej nr 8, odcinek Warszawa Okęcie – Radom (LOT: A, B, F) Faza II   | podstawowa | 1 053,4                              | Projekt fazowany   |
| 77  | 1.075  | Modernizacja linii kolejowej E 30, odcinek Zabrze – Katowice – Kraków, etap IIb   | podstawowa | 2 274,8                              | Projekt w części przeniesiony do realizacji w perspektywie 2014-2020<br>Projekt finansowany w ramach CEF |
| 78  | 1.076  | Projekt poprawy dostępu kolejowego do Portu Gdańsk (most + dwutorowa linia kolejowa) – Faza II  | podstawowa | 198,0                                | Projekt fazowany   |
| 79  | 1.077  | Budowa łącznicy kolejowej Kraków Zabłocie – Kraków Krzemionki   | podstawowa | 312,0                                | Projekt w części przeniesiony do realizacji w perspektywie 2014-2020                                     |
| 80  | 1.078  | Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, Lot A – odcinek Warszawa Zachodnia – Miedniewice (Skierniewice), Faza II   | podstawowa | 109,8                                | Projekt fazowany   |
| 81  | 1.079  | Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, Lot C – pozostałe roboty, Faza II  | podstawowa | 192,5                                | Projekt fazowany   |
| 82  | 1.080  | Modernizacja linii kolejowej E 75 Rail Baltica Warszawa – Białystok – granica z Litwą, etap I, odcinek Warszawa Rembertów – Zielonka – Tłuszcz (Sadowne) Faza II  | podstawowa | 560,3                                | Projekt fazowany   |
| 83  | 1.082  | Prace na linii kolejowej C-E 59 na odcinku Wrocław Brochów / Grabiszyn – Głogów   | podstawowa | 500,0                                |  |
| 84  | 1.083  | Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska, etap I: linia E 65 na odc. Będzin – Katowice – Tychy – Czechowice Dziedzice – Zebrzydowice – prace przygotowawcze              | podstawowa | 39,9                                 | Projekt finansowany w ramach CEF   |
| 85  | 1.086  | Prace na linii kolejowej E 59 na odcinku Poznań Główny – Szczecin Dąbie   | podstawowa | 2 234,0                              | Projekt finansowany w ramach CEF   |
| 86  | 1.087  | Prace na linii kolejowej nr 8, odcinek Warka – Radom (Lot: C, D, E)   | podstawowa | 779,9                                |  |
| 87  | 1.088  | Prace na linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk na odcinku Warszawa – Otwock – Dęblin – Lublin  | podstawowa | 3 975,5                              |  |
| 88  | 1.089  | Prace na linii kolejowej E 59 na odcinku Wrocław – Poznań, etap IV, odcinek granica województwa dolnośląskiego – Czempień   | podstawowa | 1 544,4                              | Projekt finansowany w ramach CEF   |
| 89  | 1.061  | Prace na linii E 75 na odcinku Sadowne – Czyżew wraz z robotami pozostałymi na odcinku Warszawa Rembertów – Sadowne   | podstawowa | 1 032,8                              | Projekt finansowany w ramach CEF   |
| 90  | 1.090  | Prace na linii E 75 na odcinku Czyżew – Białystok   | podstawowa | 1 694,5                              | Projekt finansowany w ramach CEF   |
| 91  | 1.091  | Prace na linii kolejowej nr 93 na odcinku Trzebinia – Oświęcim – Czechowice Dziedzice   | podstawowa | 555,0                                |  |

Załącznik 1. Lista projektów podstawowych i rezerwowych CEF i POIiŚ finansowanych z Funduszu Spójności objętych  
KPK do 2023 roku

| Lp. | Nr KPK | Nazwa zadania  | Lista      | Szacunkowa wartość projektu [mln zł] | Uwagi   |
|-----|--------|--|------------|--------------------------------------|---|
| 1   | 2      | 3  | 4          | 5                                    | 6   |
| 92  | 1.092  | Prace na liniach kolejowych nr 132, 138, 147, 161, 180, 188, 654, 655, 657, 658, 699 na odcinku Gliwice – Bytom – Chorzów Stary – Mysłowice Brzezinka – Oświęcim oraz Dorota – Mysłowice Brzezinka | podstawowa | 351,5                                |   |
| 93  | 1.093  | Prace na linii średnicowej w Warszawie na odcinku Warszawa Wschodnia – Warszawa Zachodnia  | podstawowa | 1 000,0                              |   |
| 94  | 1.094  | Prace na linii kolejowej E 30 na odcinku Kraków Główny Towarowy – Rudzice wraz z budową torów linii aglomeracyjnej   | podstawowa | 1 678,5                              | Projekt finansowany w ramach CEF  |
| 95  | 1.095  | Prace na linii kolejowej C-E 65 na odc. Chorzów Batory – Tarnowskie Góry – Karsznice – Inowrocław – Bydgoszcz – Maksymilianowo   | podstawowa | 1 000,0                              |   |
| 96  | 1.096  | Prace na linii kolejowej nr 146 na odcinku Wyczerpy – Chorzew Siemkowice   | podstawowa | 250,1                                |   |
| 97  | 1.097  | Udrożnienie Łódzkiego Węzła Kolejowego (TEN-T), etap II, odcinek Łódź Fabryczna – Łódź Kaliska/Łódź Żabieniec  | podstawowa | 1 921,3                              |   |
| 98  | 1.098  | Prace na liniach kolejowych nr 140, 148, 157, 159, 173, 689, 691 na odcinku Chybie – Żory – Rybnik – Nędza / Turze   | podstawowa | 503,2                                |   |
| 99  | 1.099  | Poprawa przepustowości linii kolejowej E 20 na odcinku Warszawa – Kutno, etap I: Prace na linii kolejowej nr 3 na odc. Warszawa – granica LCS Łowicz   | podstawowa | 88,7                                 |   |
| 100 | 1.100  | Prace na linii kolejowej nr 202 na odcinku Gdynia Chylonia – Słupsk  | podstawowa | 2 000,0                              |   |
| 101 | 1.101  | Prace na linii kolejowej nr 1 na odcinku Częstochowa – Zawiercie   | podstawowa | 501,7                                |   |
| 102 | 1.102  | Prace na linii kolejowej nr 289 na odcinku Legnica – Rudna Gwizdanów   | podstawowa | 249,8                                |   |
| 103 | 1.103  | Poprawa przepustowości linii kolejowej E 20 na odcinku Warszawa – Mińsk Mazowiecki, etap I   | podstawowa | 99,3                                 |   |
| 104 | 1.104  | Prace na linii obwodowej w Warszawie (odc. Warszawa Gołębki / Warszawa Zachodnia – Warszawa Gdańska)   | podstawowa | 344,1                                | Projekt finansowany w ramach CEF  |
| 105 | 1.105  | Prace na liniach kolejowych nr 14, 811 na odcinku Łódź Kaliska – Zduńska Wola – Ostrów Wlkp., etap I: Łódź Kaliska – Zduńska Wola  | podstawowa | 480,1                                | Projekt finansowany w ramach CEF  |
| 106 | 1.106  | Prace na linii kolejowej E 20 na odcinku Warszawa – Poznań – pozostałe roboty, odcinek Sochaczew – Swarzędz  | podstawowa | 2 610,8                              | Projekt finansowany w ramach CEF  |
| 107 | 1.107  | Prace na linii kolejowej nr 6 na odcinku Białystok – Sokółka – Kuźnica Białostocka (granica państwa)   | podstawowa | 187,2                                |   |
| 108 | 1.108  | Prace na linii kolejowej Warszawa Włochy – Grodzisk Mazowiecki (linia nr 447)  | podstawowa | 359,6                                | Projekt finansowany w ramach CEF  |
| 109 | 1.109  | Infrastrukturalne projekty aglomeracyjne finansowane z Funduszu Spójności  | podstawowa | 1 089,8                              |   |
| 110 | 1.110  | Poprawa bezpieczeństwa na Centralnej Magistrali Kolejowej poprzez likwidację przejazdów w poziomie szyn w km 127 i 147 oraz budowę skrzyżowań dwupoziomowych                                       | podstawowa | 17,5                                 | Projekt finansowany w ramach CEF  |
| 111 | 1.111  | Prace na liniach kolejowych nr 153, 199, 681, 682, 872 na odcinku Toszek Północ – Rudziniec Gliwicki – Stare Kozłe   | podstawowa | 282,7                                |   |
| 112 | 1.119  | Prace na linii kolejowej nr 38 na odcinku Elk – Korsze wraz z elektryfikacją   | podstawowa | 578,5                                |   |
| 113 | 1.120  | Elektryfikacja linii kolejowych nr 274, 278 na odcinku Węglińc – Zgorzelec   | podstawowa | 100,0                                | Projekt finansowany w ramach CEF  |
| 114 | 1.122  | Prace na linii kolejowej nr 8 na odcinku Skarżysko Kamienna – Kielce – Kozłów  | podstawowa | 593,4                                |   |
| 115 | 1.123  | Prace na linii kolejowej E 20 na odcinku Siedlce – Terespol, etap III – LCS Terespol   | podstawowa | 559,1                                | Projekt finansowany w ramach CEF.   |
| 116 | 1.148  | Budowa nowej linii kolejowej Podłęże – Szczyrzyc – Tymbark/Mszana Dolna oraz modernizacja istniejącej linii kolejowej nr 104 Chabówka – Nowy Sącz – Etap II  | podstawowa | 3 064,0                              | Obecnie przypisana jest do projektu kwota 685,5 mln zł, na pozostałą część przewidywane jest przesuwanie oszczędności z POIiŚ. W związku z tym do ogólnej wartości projektów FS wliczana jest kwota 685,5 mln zł. |
| 117 | 1.112  | Rezerwa FS   | podstawowa | 2 354,3                              | Z POIiŚ. W związku z tym do ogólnej wartości projektów FS wliczana jest kwota 685,5 mln zł.   |
| 118 | 1.084  | Prace na linii kolejowej E 30 na odcinku Kędzierzyn Kozłe – Opole Zachodnie  | rezerwowa  | 628,5                                | Planowane złożenie wniosku w trzecim naborze CEF. Projekt priorytetowy w ramach konkursu CEF.   |
| 119 | 1.126  | Prace na linii kolejowej C-E 20 na odcinku Skierniewice – Piława – Łuków   | rezerwowa  | 1 003,8                              | Planowane złożenie wniosku w trzecim naborze CEF  |
| 120 | 1.058  | Zabudowa ERTMS/ETCS na liniach sieci bazowej TEN-T   | rezerwowa  | 1 540,0                              | Planowane złożenie wniosku w trzecim naborze CEF  |

Załącznik 1. Lista projektów podstawowych i rezerwowych CEF i POIiŚ finansowanych z Funduszu Spójności objętych KPK do 2023 roku

| Lp.                          | Nr KPK | Nazwa zadania  | Lista      | Szacunkowa wartość projektu [mln zł] | Uwagi  |
|------------------------------|--------|--|------------|--------------------------------------|--|
| 1                            | 2      | 3  | 4          | 5                                    | 6  |
| 121                          | 1.152  | Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska, etap I: linia E 65 na odc. Będzin – Katowice – Tychy – Czechowice Dziedzice – Zebrzydowice            | rezerwowa  | 4 060,2                              | Planowane złożenie wniosku w trzecim naborze CEF |
| 122                          | 1.144  | Prace na linii kolejowej E 75 na odcinku Białystok – Suwałki – Trakiszki (granica państwa)   | rezerwowa  | 2 500,0                              | Planowane złożenie wniosku w trzecim naborze CEF |
| 123                          | 1.085  | Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska, etap II: linia E 30 na odc. Katowice – Chorzów Batory oraz Gliwice Łabędy                             | rezerwowa  | 326,2                                |  |
| 124                          | 1.153  | Prace na linii kolejowej E 59 na odcinku Poznań Główny – Szczecin Dąbie, odcinek Wronki – Słonice  | rezerwowa  | 1 463,0                              |  |
| 125                          | 1.113  | Utworzenie Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego   | rezerwowa  | 700,0                                |  |
| 126                          | 1.114  | Prace na linii kolejowej C-E 20 na odcinku Łowicz Główny – Skierniewice  | rezerwowa  | 107,8                                |  |
| 127                          | 1.115  | Prace na linii kolejowej C-E 30 na odcinku Opole Groszowice – Jelcz – Wrocław Brochów  | rezerwowa  | 563,0                                |  |
| 128                          | 1.116  | Prace na linii kolejowej C-E 65 na odcinku Bydgoszcz – Tczew   | rezerwowa  | 700,0                                |  |
| 129                          | 1.117  | Prace na obwodnicy towarowej Poznania  | rezerwowa  | 387,1                                |  |
| 130                          | 1.118  | Prace na liniach kolejowych nr 14, 811 na odcinku Łódź Kaliska – Zduńska Wola – Ostrów Wlkp., etap II: Zduńska Wola – Ostrów Wielkopolski  | rezerwowa  | 814,7                                |  |
| 131                          | 1.121  | Prace na linii kolejowej nr 143 na odcinku Kluczbork – Oleśnica – Wrocław Mikołajów  | rezerwowa  | 1 007,6                              |  |
| 132                          | 1.124  | Prace na liniach kolejowych nr 15, 16 na odcinku Łódź Kaliska – Zgierz – Kutno   | rezerwowa  | 400,0                                |  |
| 133                          | 1.125  | Prace na linii kolejowej C-E 59 na odcinku Wrocław – Kamieniec Żąbkowski   | rezerwowa  | 500,0                                |  |
| 134                          | 1.127  | Prace na linii kolejowej E-59 na odcinku Kędzierzyn Koźle – Chałupki (granica państwa)   | rezerwowa  | 183,0                                |  |
| 135                          | 1.128  | Prace na liniach kolejowych nr 14, 815, 816 na odcinku Ostrów Wlkp. – (Krotoszyn) – Leszno – Głogów wraz z elektryfikacją odcinka Krotoszyn / Durzyn – Leszno – Głogów             | rezerwowa  | 1 200,0                              |  |
| 136                          | 1.129  | Poprawa przepustowości linii kolejowej E 20 na odcinku Warszawa Rembertów – Mińsk Mazowiecki, etap II: Budowa dodatkowej pary torów na odc. Warszawa Rembertów – Sulejówek Miłosna | rezerwowa  | 886,9                                |  |
| 137                          | 1.130  | Prace na linii kolejowej nr 18 na odcinku Kutno – Toruń Główny   | rezerwowa  | 230,4                                |  |
| 138                          | 1.131  | Prace na liniach kolejowych nr 62, 660 na odcinku Tunel – Bukowno – Sosnowiec Płd.   | rezerwowa  | 219,5                                |  |
| 139                          | 1.132  | Budowa nowej linii kolejowej Podłęże – Szczyrzyc – Tymbark/Mszana Dolna oraz modernizacja istniejącej linii kolejowej nr 104 Chabówka – Nowy Sącz - etap III                       | rezerwowa  | 3 801,5                              |  |
| 140                          | 1.133  | Prace na linii kolejowej nr 358 na odcinku Czerwieńsk – Gubin (granica państwa)  | rezerwowa  | 197,0                                |  |
| 141                          | 1.134  | Prace na linii kolejowej nr 94 na odcinku Kraków Płaszów – Skawina – Oświęcim  | rezerwowa  | 625,1                                |  |
| 142                          | 1.135  | Prace na linii kolejowej nr 139 na odcinku Czechowice Dziedzice – Bielsko Biała – Zwardoń (granica państwa)  | rezerwowa  | 352,0                                |  |
| 143                          | 1.136  | Prace na liniach kolejowych nr 97, 98, 99 na odcinku Skawina – Sucha Beskidzka – Chabówka – Zakopane   | rezerwowa  | 1 143,1                              |  |
| 144                          | 1.137  | Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska, etap III: linia E 30 na odc. Chorzów Batory – Gliwice Łabędy  | rezerwowa  | 1 100,0                              |  |
| 145                          | 1.138  | Prace na liniach kolejowych nr 281, 766 na odcinku Oleśnica / Łukanów – Krotoszyn – Jarocin – Września – Gniezno   | rezerwowa  | 400,0                                |  |
| 146                          | 1.139  | Prace na linii kolejowej nr 33 na odcinku Kutno – Płock  | rezerwowa  | 200,0                                |  |
| 147                          | 1.140  | Budowa nowej linii kolejowej w relacji Modlin – Płock  | rezerwowa  | 1 800,0                              |  |
| 148                          | 1.141  | Prace na liniach kolejowych nr 61, 567 na odcinku Kielce – Żelazowice  | rezerwowa  | 200,0                                |  |
| 149                          | 1.142  | Prace na liniach kolejowych nr 13, 513 na odcinku Krusze / Tłuszcz – Piława  | rezerwowa  | 150,0                                |  |
| 150                          | 1.143  | Prace na linii kolejowej C-E 59 na odcinku Kamieniec Żąbkowski – Międzyzlesie  | rezerwowa  | 320,0                                |  |
| 151                          | 1.145  | Prace na liniach kolejowych nr 18, 203 na odcinku Bydgoszcz Główna – Piła Główna – Krzyż, etap I: prace na odcinku Bydgoszcz Główna – Piła Główna                                  | rezerwowa  | 350,0                                |  |
| 152                          | 1.146  | Prace na liniach kolejowych nr 18, 203 na odcinku Bydgoszcz Główna – Piła Główna – Krzyż, etap II: prace na odcinku Piła Główna – Krzyż wraz z elektryfikacją                      | rezerwowa  | 650,0                                |  |
| <b>RAZEM POIiŚ 2007–2013</b> |        |  | podstawowa | 2 973,9                              |  |
| <b>RAZEM FS 2014–2020</b>    |        |  | podstawowa | 46 585,8                             |  |
|                              |        |  | rezerwowa  | 30 710,4                             |  |

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

**Projekt fazowany:**

projekt podlegający etapowaniu zgodnie z art. 103 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. ustanawiającego wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz ustanawiającego przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz uchylające rozporządzenie Rady (WE) 1083/2006 (Dz. Urz. UE L 347 z 20.12.2013, str. 320, z późn. zm.).

**Projekt w części przeniesiony do realizacji w perspektywie 2014 - 2020:** projekt, dla którego ograniczony został zakres rzeczowy w ramach POIiŚ 2007-2013. Pozostały zakres rzeczowy tego projektu zostanie zgłoszony do realizacji w perspektywie finansowej 2014-2020 (CEF lub POIiŚ). W odniesieniu do tych projektów nie ma zastosowania procedura tzw. fazowania zgodnie z art. 103 rozporządzenia 1303/2013.

## Załącznik 2. Lista projektów podstawowych i rezerwowych PO PW objętych KPK do 2023 roku

| Lp.                            | Nr KPK | Nazwa zadania   | Lista      | Szacunkowa wartość projektu [mln zł] | Uwagi |
|--------------------------------|--------|---|------------|--------------------------------------|-------|
| 1                              | 2      | 3   | 4          | 5                                    | 6     |
| 1                              | 2.001  | Prace na liniach kolejowych nr 68, 565 na odcinku Lublin – Stalowa Wola Rozwadów wraz z elektryfikacją  | podstawowa | 462,6                                |       |
| 2                              | 2.002  | Prace na liniach kolejowych nr 25, 74, 78 na odcinku Stalowa Wola – Tarnobrzeg/Sandomierz – Ocice/Padew | podstawowa | 345,4                                |       |
| 3                              | 2.003  | Prace na linii kolejowej nr 32 na odcinku Białystok – Bielsk Podlaski (Lewki)                           | podstawowa | 51,2                                 |       |
| 4                              | 2.004  | Prace na linii kolejowej nr 25 na odcinku Skarżysko Kamienna – Sandomierz                               | podstawowa | 339,1                                |       |
| 5                              | 2.005  | Prace na linii kolejowej nr 31 na odcinku gr. województwa – Czeremcha – Hajnówka                        | podstawowa | 173,8                                |       |
| 6                              | 2.006  | Prace na linii kolejowej nr 52 Lewki – Hajnówka   | podstawowa | 86,1                                 |       |
| 7                              | 2.007  | Prace na linii kolejowej nr 216 na odcinku Działdowo – Olsztyn  | podstawowa | 237,4                                |       |
| 8                              | 2.008  | Prace na linii kolejowej nr 219 na odcinku Elk – Szczytno   | podstawowa | 326,7                                |       |
| 9                              | 2.009  | Rezerwa PO PW   | podstawowa | 72,0                                 |       |
| 10                             | 2.010  | Prace na linii kolejowej nr 68 na odcinku Stalowa Wola Rozwadów – Przeworsk                             | rezerwowa  | 343,0                                |       |
| 11                             | 2.011  | Prace na linii kolejowej nr 25 na odcinku Padew – Mielec – Dębica                                       | rezerwowa  | 123,0                                |       |
| 12                             | 2.012  | Prace na linii kolejowej nr 25 na odcinku Końskie – Skarżysko   | rezerwowa  | 185,0                                |       |
| 13                             | 2.013  | Prace na linii kolejowej nr 30 na odcinku Parczew – Łuków   | rezerwowa  | 202,0                                |       |
| <b>RAZEM PO PW 2014 – 2020</b> |        |   | podstawowa | <b>2 094,3</b>                       |       |
|                                |        |   | rezerwowa  | <b>853,0</b>                         |       |

## Załącznik 3. Lista projektów RPO objętych KPK do 2023 roku

| Lp. | Nr KPK | Województwo  | Nazwa zadania  | Lista*     | Szacunkowa wartość projektu [mln zł] |
|-----|--------|--|--|------------|--------------------------------------|
| 1   | 2      | 3  | 4  | 5          | 6                                    |
| 1   | 3.001  | Kujawsko-pomorskie (projekt w ramach RPO 2007-2013)  | Rewitalizacja linii kolejowej nr 207 Toruń Wschodni – Malbork na odcinku Toruń Wschodni – Grudziądz - etap I obejmujący odcinek Chełmża - Grudziądz  | podstawowa | 3,6**                                |
| 2   | 3.002  | Lubelskie (projekt w ramach RPO 2007-2013)           | Budowa toru dojazdowego od stacji Świdnik do terminalu Portu Lotniczego Lublin S.A. w Świdniku wraz z infrastrukturą towarzyszącą  | podstawowa | 0,3**                                |
| 3   | 3.003  | Lubelskie (projekt w ramach RPO 2007-2013)           | Modernizacja linii kolejowej nr 30 Łuków - Lublin Północny na odcinku Lubartów - Lublin Północny   | podstawowa | 6,1**                                |
| 4   | 3.004  | Lubelskie (projekt w ramach RPO 2007-2013)           | Przebudowa układu komunikacyjnego wraz z modernizacją wiaduktu kolejowego i przejścia podziemnego w obrębie dworca kolejowego Lublin   | podstawowa | 6,8**                                |
| 5   | 3.005  | Pomorskie (projekt w ramach RPO 2007-2013)           | Rewitalizacja i modernizacja tzw. „Kościerskiego korytarza kolejowego” odcinka Kościerzyna – Gdynia linii kolejowej nr 201   | podstawowa | 25,8**                               |
| 6   | 3.006  | Pomorskie (projekt w ramach RPO 2007-2013)           | Rewitalizacja i modernizacja tzw. "Helskiego korytarza kolejowego" – linii kolejowej nr 213 Reda – Hel   | podstawowa | 11,3**                               |
| 7   | 3.007  | Pomorskie (projekt w ramach RPO 2007-2013)           | Dokumentacja przygotowawcza dla II Etapu rewitalizacji i modernizacji Korytarza Kościerskiego wraz z modernizacją urządzeń srk oraz elektryfikacją odc. linii kolejowych nr 201, 214, 229 i linii PKM  | podstawowa | 0,2**                                |
| 8   | 3.008  | Warmińsko-mazurskie (projekt w ramach RPO 2007-2013) | Rewitalizacja i modernizacja linii kolejowych Olsztyn – Szczytno – Szymany jako kolejowe połączenie modernizowanego lotniska w Szymanach z Olsztynem – etap I  | podstawowa | 2,4**                                |
| 9   | 3.009  | Warmińsko-mazurskie (projekt w ramach RPO 2007-2013) | Rewitalizacja i modernizacja linii kolejowych Olsztyn – Szczytno – Szymany (odcinek Olsztyn – Szczytno – linia kolejowa nr 219 i odcinek Szymany – Szczytno – linia kolejowa nr 35) jako kolejne połączenie modernizowanego lotniska w Szymanach z Olsztynem – etap II | podstawowa | 13,9**                               |
| 10  | 3.010  | Wielkopolskie (projekt w ramach RPO 2007-2013)       | Modernizacja linii kolejowej nr 356 Poznań Wschód – Bydgoszcz na terenie województwa wielkopolskiego mającej duże znaczenie w obsłudze połączeń małych miejscowości z aglomeracją poznańską, na odcinku Poznań Wschód – Gołańcz - Etap I A                             | podstawowa | 5,2**                                |
| 11  | 3.011  | Wielkopolskie (projekt w ramach RPO 2007-2013)       | Modernizacja linii kolejowej nr 357 Sulechów – Luboń na terenie województwa wielkopolskiego, mającej duże znaczenie w obsłudze połączeń małych miejscowości z aglomeracją poznańską, na odcinku Wolsztyn – Luboń – Etap II   | podstawowa | 0,9**                                |
| 12  | 3.012  | Dolnośląskie   | Rewitalizacja linii kolejowej nr 274 na odcinku Jelenia Góra – Zgorzelec wraz z łącznicą kolejową linia nr 778 Etap I  | podstawowa | 85,0                                 |
| 13  | 3.013  | Dolnośląskie   | Rewitalizacja linii kolejowej nr 292 Jelcz Miłoszyce – Wrocław Sołtysowice w celu przywrócenia przewozów pasażerskich we WrOF  | podstawowa | 54,7                                 |
| 14  | 3.014  | Dolnośląskie   | Rewitalizacja linii kolejowej nr 137 na odcinku Legnica – Dzierżoniów  | podstawowa | 65,0                                 |
| 15  | 3.015  | Dolnośląskie   | Rewitalizacja linii kolejowej nr 309 na odcinku Kłodzko Nowe – Polanica Zdr.   | rezerwowa  | 33,0                                 |
| 16  | 3.016  | Dolnośląskie   | Rewitalizacja linii kolejowej nr 286 Wałbrzych – Jedlina Zdrój – Głuszycza – Nowa Ruda – Kłodzko   | rezerwowa  | 179,1                                |
| 17  | 3.017  | Dolnośląskie   | Rewitalizacja linii nr 322 Kłodzko Nowe – Stronie Śląskie  | rezerwowa  | 94,2                                 |
| 18  | 3.018  | Dolnośląskie   | Rewitalizacja linii nr 316 Chojnów – Rokitki   | rezerwowa  | 20,3                                 |
| 19  | 3.019  | Dolnośląskie   | Rewitalizacja linii kolejowej nr 285 na odcinku Wrocław Gł. – Świdnica Przedmieście wraz z linią nr 771 Świdnica Przedmieście – Świdnica Miasto  | podstawowa | 135,0                                |
| 20  | 3.020  | Dolnośląskie   | Przebudowa linii kolejowej nr 285 na odcinku Świdnica Kraszowice – Jedlina Zdrój   | podstawowa | 87,9                                 |
| 21  | 3.021  | Dolnośląskie   | Dostosowanie linii kolejowej nr 273 do obsługi przewozów pasażerskich we WrOF poprzez modernizację przystanku kolejowego Wrocław Muchobór  | podstawowa | 8,6                                  |
| 22  | 3.022  | Dolnośląskie   | Dostosowanie linii kolejowej nr 274 do obsługi przewozów pasażerskich we WrOF poprzez budowę przystanku kolejowego Mokronos Górny  | podstawowa | 4,2                                  |
| 23  | 3.023  | Dolnośląskie   | Dostosowanie linii kolejowej nr 276 do obsługi przewozów pasażerskich we WrOF poprzez budowę przystanku kolejowego Iwiny   | podstawowa | 4,2                                  |
| 24  | 3.024  | Dolnośląskie   | Budowa przystanków kolejowych w ciągu linii kolejowej Wrocław – Jelenia Góra nr 274 i 311 /Kolei Aglomeracyjnej  | podstawowa | 14,9                                 |
| 25  | 3.025  | Kujawsko-pomorskie                                   | Prace na linii kolejowej nr 208 na odcinku Grudziądz – Tuchola – granica województwa   | podstawowa | 37,6                                 |
| 26  | 3.026  | Kujawsko-pomorskie                                   | Rewitalizacja linii kolejowej nr 207 na odcinku Toruń Wschodni – Chełmża   | podstawowa | 43,4                                 |
| 27  | 3.027  | Kujawsko-pomorskie                                   | Rewitalizacja linii kolejowych nr 208 i 33 na odcinku Grudziądz – Brodnica   | podstawowa | 56,5                                 |
| 28  | 3.028  | Kujawsko-pomorskie                                   | Rewitalizacja linii kolejowej nr 207 na odcinku Grudziądz – granica województwa  | podstawowa | 41,6                                 |
| 29  | 3.029  | Kujawsko-pomorskie                                   | Poprawa stanu infrastruktury do obsługi pasażerów  | podstawowa | 43,6                                 |
| 30  | 3.030  | Kujawsko-pomorskie                                   | Rewitalizacja kolejowego ciągu komunikacyjnego Bydgoszcz – Kcynia – granica województwa  | rezerwowa  | 112,4                                |

## Załącznik 3. Lista projektów RPO objętych KPK do 2023 roku

| Lp. | Nr KPK | Województwo  | Nazwa zadania  | Lista*     | Szacunkowa wartość projektu [mln zł] |
|-----|--------|--------------|--|------------|--------------------------------------|
| 1   | 2      | 3            | 4  | 5          | 6                                    |
| 31  | 3.032  | Lubelskie    | Rewitalizacja linii kolejowej nr 30 na odcinku Lubartów – Parczew  | podstawowa | 91,4                                 |
| 32  | 3.033  | Lubelskie    | Odbudowa łącznicy w Rejowcu między liniami 7 i 69  | rezerwowa  | 18,0                                 |
| 33  | 3.034  | Lubelskie    | Modernizacja linii kolejowej nr 69 Rejowiec – Hrebenne   | rezerwowa  | 332,0                                |
| 34  | 3.035  | Lubelskie    | Odbudowa łącznicy w Zawadzie między liniami 69 i 72  | rezerwowa  | 31,0                                 |
| 35  | 3.036  | Lubelskie    | Modernizacja linii kolejowej nr 72 Zamość – Hrubieszów Miasto (na odc. Zawada – Zamość)  | rezerwowa  | 26,0                                 |
| 36  | 3.037  | Lubuskie     | Rewitalizacja linii kolejowej nr 203 na odcinku Krzyż – Gorzów Wielkopolski  | podstawowa | 100,0                                |
| 37  | 3.038  | Lubuskie     | Modernizacja linii kolejowej nr 358 Zbąszynek – Gubin na odcinku Zbąszynek – Czerwieńsk – II etap  | podstawowa | 69,8                                 |
| 38  | 3.039  | Lubuskie     | Rewitalizacja linii kolejowych nr 14 na odcinku Żagań – Żary – Forst oraz nr 275 na odcinku granica województwa – Żagań  | rezerwowa  | 205,0                                |
| 39  | 3.040  | Łódzkie      | Budowa zintegrowanych węzłów multimodalnych wraz z budową i przebudową przystanków kolejowych na terenie województwa łódzkiego   | podstawowa | 40,0                                 |
| 40  | 3.041  | Łódzkie      | Dokończenie budowy wiaduktu wschodniego na stacji Łódź Kaliska   | podstawowa | 40,0                                 |
| 41  | 3.042  | Łódzkie      | Rewitalizacja linii kolejowej nr 16 Łódź Widzew – Kutno na odcinku Zgierz – Ozorków  | podstawowa | 135,0                                |
| 42  | 3.043  | Łódzkie      | Elektryfikacja odcinka linii nr 25 Tomaszów Maz. – Opoczno w ramach zadania "Rewitalizacja i modernizacja linii kolejowych na terenie województwa łódzkiego m.in. Linia kolejowa nr 25 na odcinku Łódź – Opoczno – Etap I" | podstawowa | 40,0                                 |
| 43  | 3.044  | Małopolskie  | Rewitalizacja linii kolejowej nr 117 odc. Kalwaria Zebrzydowska Lanckorona – Wadowice – gr. województwa  | podstawowa | 121,8                                |
| 44  | 3.045  | Małopolskie  | Rozbudowa infrastruktury do obsługi Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej  | rezerwowa  | 50,0                                 |
| 45  | 3.046  | Małopolskie  | Rewitalizacja linii kolejowej nr 96 odc. Stróże – Muszyna  | rezerwowa  | 200,0                                |
| 46  | 3.047  | Małopolskie  | Rewitalizacja linii kolejowej nr 97 Sucha Beskidzka – granica województwa  | rezerwowa  | 44,0                                 |
| 47  | 3.048  | Małopolskie  | Rewitalizacja linii kolejowej nr 108 odc. Stróże – granica województwa   | rezerwowa  | 92,0                                 |
| 48  | 3.049  | Mazowieckie  | Budowa odcinka linii kolejowej od stacji Modlin do Mazowieckiego Portu Lotniczego (MPL) Warszawa/Modlin oraz budowa stacji kolejowej Mazowiecki Port Lotniczy (MPL) Warszawa/Modlin  | podstawowa | 120,0                                |
| 49  | 3.050  | Mazowieckie  | Rewitalizacja linii kolejowej nr 33 Kutno – Płock  | podstawowa | 100,8                                |
| 50  | 3.051  | Mazowieckie  | Modernizacja linii kolejowej nr 35 na odcinku Ostrołęka – Chorzele   | podstawowa | 137,5                                |
| 51  | 3.052  | Mazowieckie  | Prace na linii kolejowej nr 28 Wieliszew – Zegrze  | podstawowa | 17,0                                 |
| 52  | 3.053  | Mazowieckie  | Prace na linii kolejowej nr 29 odcinek Mostówka – Ostrołęka  | rezerwowa  | 148,0                                |
| 53  | 3.054  | Mazowieckie  | Prace na linii kolejowej nr 36 odcinek Ostrołęka – Śniadowo  | rezerwowa  | 48,0                                 |
| 54  | 3.055  | Opolskie     | Rewitalizacja linii kolejowej nr 287 Nysa – Opole  | podstawowa | 104,0                                |
| 55  | 3.056  | Opolskie     | Rewitalizacja linii kolejowych nr 301 i nr 293 na odcinku Opole – Kluczbork  | podstawowa | 53,1                                 |
| 56  | 3.057  | Opolskie     | Rewitalizacja linii kolejowej nr 288 Nysa – Brzeg  | podstawowa | 40,9                                 |
| 57  | 3.058  | Podkarpackie | Rewitalizacja linii kolejowej nr 106 na odcinku Boguchwała – Czudec  | podstawowa | 42,5                                 |
| 58  | 3.059  | Podkarpackie | Rewitalizacja linii kolejowej nr 108 na odcinku Jasło – Nowy Zagórz  | podstawowa | 220,2                                |
| 59  | 3.060  | Podkarpackie | Rewitalizacja linii kolejowej nr 25 na odcinku Padew – Mielec – Dębica   | podstawowa | 102,2                                |
| 60  | 3.061  | Podkarpackie | Budowa łącznicy kolejowej Jedlicze – Szepietów   | podstawowa | 82,3                                 |
| 61  | 3.062  | Podkarpackie | Rewitalizacja linii kolejowej nr 108 na odcinku Jasło – granica województwa  | rezerwowa  | 61,1                                 |
| 62  | 3.063  | Podkarpackie | Rewitalizacja linii kolejowej nr 618 Jasło Towarowa – Sobniów  | rezerwowa  | 12,0                                 |
| 63  | 3.064  | Podkarpackie | Rewitalizacja linii kolejowej nr 107 Nowy Zagórz – Łupków  | rezerwowa  | 170,0                                |
| 64  | 3.065  | Podkarpackie | Rewitalizacja linii kolejowej nr 101 Munina – Hrebenne na odcinku Munina – granica województwa   | rezerwowa  | 214,0                                |
| 65  | 3.066  | Podkarpackie | Rewitalizacja linii kolejowej nr 79 Padew – Wola Baranowska w ramach prac przy rozbudowie terminala LHS w Woli Baranowskiej  | rezerwowa  | 13,0                                 |



## Załącznik 3. Lista projektów RPO objętych KPK do 2023 roku

| Lp.                          | Nr KPK | Województwo         | Nazwa zadania   | Lista*     | Szacunkowa wartość projektu [mln zł] |
|------------------------------|--------|---------------------|---|------------|--------------------------------------|
| 1                            | 2      | 3                   | 4   | 5          | 6                                    |
| 66                           | 3.067  | Podlaskie           | Rewitalizacja linii kolejowej nr 59 na odcinku granica państwa – Chryzanów (S)  | podstawowa | 37,0                                 |
| 67                           | 3.068  | Podlaskie           | Rewitalizacja linii kolejowej nr 57 na odcinku Kuźnica Białostocka – Gieniusze (S)  | podstawowa | 90,0                                 |
| 68                           | 3.069  | Podlaskie           | Rewitalizacja linii kolejowej nr 923 na odcinku Bufałowo Wschód – Bufałowo (S)  | podstawowa | 3,0                                  |
| 69                           | 3.070  | Podlaskie           | Rewitalizacja linii kolejowej nr 36 na odcinku Łapy – Śniadowo – gr. województwa  | podstawowa | 41,3                                 |
| 70                           | 3.071  | Podlaskie           | Rewitalizacja linii kolejowej nr 49 na odcinku Śniadowo – Łomża   | podstawowa | 35,9                                 |
| 71                           | 3.072  | Podlaskie           | Prace na linii nr 32 odc. Lewki – Czeremcha   | podstawowa | 25,0                                 |
| 72                           | 3.073  | Pomorskie           | Rewitalizacja linii kolejowej nr 405 odcinek granica województwa – Słupsk – Ustka   | podstawowa | 203,0                                |
| 73                           | 3.074  | Pomorskie           | Rewitalizacja linii kolejowej nr 207 odcinek granica województwa – Malbork  | podstawowa | 217,8                                |
| 74                           | 3.075  | Pomorskie           | Rewitalizacja linii kolejowej nr 229 odcinek Łębork – Łeba  | podstawowa | 170,0                                |
| 75                           | 3.076  | Pomorskie           | Utworzenie transportowych węzłów integrujących wraz ze ścieżkami pieszo-rowerowymi i rozwojem sieci publicznego transportu zbiorowego na terenie Chojnicko-Człuchowskiego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego | podstawowa | 14,7                                 |
| 76                           | 3.077  | Pomorskie           | Rewitalizacja linii kolejowych nr 211 odcinek Lipusz – Kościerzyna i nr 212 odcinek Lipusz – Bytów  | rezerwowa  | 205,5                                |
| 77                           | 3.078  | Pomorskie           | Rewitalizacja odcinka linii kolejowej nr 229 Kartuzy – Sierakowice  | rezerwowa  | 120,0                                |
| 78                           | 3.079  | Śląskie             | Rewitalizacja linii kolejowych nr 694/157/190/191 Bronów – Bieniowiec – Skoczów – Goleszów – Cieszyn/ Wiśla Głębcze   | podstawowa | 290,8                                |
| 79                           | 3.080  | Śląskie             | Rewitalizacja linii kolejowych nr 140/169/179/885/138 połączenia: Orzesze Jańskowice – Tychy – Baraniec – KWK Piast – Nowy Bieruń – Oświęcim  | podstawowa | 171,2                                |
| 80                           | 3.081  | Śląskie             | Rewitalizacja linii kolejowej nr 140 Katowice Ligota – Nędza na odcinku Rybnik Towarowy – Sumina  | rezerwowa  | 73,0                                 |
| 81                           | 3.082  | Śląskie             | Rewitalizacja linii kolejowej nr 117 Kalwaria Zebrzydowska Lanckorona – Bielsko-Biała Główna na odcinku granica województwa – Bielsko-Biała Główna  | rezerwowa  | 56,0                                 |
| 82                           | 3.083  | Śląskie             | Rewitalizacja linii kolejowej nr 90 Zebrzydowice – Cieszyn  | rezerwowa  | 84,0                                 |
| 83                           | 3.084  | Śląskie             | Rewitalizacja linii kolejowej nr 148 odc. Pszczyna – Żory   | rezerwowa  | 46,0                                 |
| 84                           | 3.085  | Świętokrzyskie      | Budowa linii kolejowej nr 582 Czarnca – Włoszczowa Płn.   | podstawowa | 42,8                                 |
| 85                           | 3.086  | Świętokrzyskie      | Budowa zintegrowanego systemu komunikacyjnego wraz z tunelem pod torami w obrębie dworca kolejowego stacji Skarżysko Kamienna   | podstawowa | 43,6                                 |
| 86                           | 3.087  | Świętokrzyskie      | Modernizacja istniejących i budowa nowych przystanków kolejowych  | podstawowa | 31,2                                 |
| 87                           | 3.088  | Warmińsko-mazurskie | Rewitalizacja linii kolejowej nr 221 Gutkowo – Braniewo   | podstawowa | 231,2                                |
| 88                           | 3.089  | Warmińsko-mazurskie | Rewitalizacja linii kolejowej nr 220 na odcinku Olsztyn – Gutkowo   | rezerwowa  | 21,0                                 |
| 89                           | 3.090  | Wielkopolskie       | Modernizacja linii kolejowej nr 354 Poznań Główny POD – Chodzież – Piła Główna  | podstawowa | 500,0                                |
| 90                           | 3.091  | Wielkopolskie       | Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 na odcinku Wągrowiec – Gołańcz – granica województwa   | rezerwowa  | 74,0                                 |
| 91                           | 3.092  | Wielkopolskie       | Rewitalizacja linii kolejowej nr 357 na odcinku Drzymałowo – Wolsztyn   | rezerwowa  | 48,0                                 |
| 92                           | 3.093  | Zachodniopomorskie  | Rewitalizacja linii kolejowej nr 210 na odcinku Szczecinek – Runowo Pomorskie   | podstawowa | 177,8                                |
| 93                           | 3.094  | Zachodniopomorskie  | Rewitalizacja linii kolejowej nr 405 odcinek Szczecinek – granica województwa   | rezerwowa  | 14,5                                 |
| <b>RAZEM RPO 2007 - 2013</b> |        |                     |   | podstawowa | <b>76,5</b>                          |
| <b>Razem RPO 2014 - 2020</b> |        |                     |   | podstawowa | <b>4 667,0</b>                       |
|                              |        |                     |   | rezerwowa  | <b>2 845,1</b>                       |

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

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

## Załącznik 4. Lista projektów krajowych objętych KPK do 2023 roku

| Lp. | Nr KPK       | Nazwa zadania   | Lista        | Szacunkowa wartość projektu [mln zł] | Uwagi    |
|-----|--------------|---|--------------|--------------------------------------|----------|
| 1   | 2            | 3   | 4            | 5                                    | 6        |
| 1   | 4.001        | Rewitalizacja linii kolejowej nr 131 Chorzów Batory – Tczew, odcinek Bydgoszcz Główna – Tczew   | podstawowa   | 3,7                                  | 1) 2)    |
| 2   | 4.002        | Rewitalizacja linii kolejowej nr 131 Chorzów Batory – Tczew, odcinek Bydgoszcz Główna – Zduńska Wola – Chorzów Batory   | podstawowa   | 59,0                                 | 1) 2)    |
| 3   | 4.003        | Modernizacja linii kolejowej nr 273 na odcinku Głogów – Zielona Góra – Rzepin – Dolna Odra  | podstawowa   | 72,2                                 | 1) 2)    |
| 4   | 4.004        | Rewitalizacja linii kolejowej nr 61 i 572 na odcinku Włoszczowa Północ – Częstochowa Stradom  | podstawowa   | 16,5                                 | 1) 2)    |
| 5   | 4.005        | Prace na linii kolejowej nr 169 na odcinku Tychy – Orzesze Jaśkowice  | podstawowa   | 37,7                                 | 1) 2)    |
| 6   | 4.006        | Wymiana nawierzchni wraz z robotami towarzyszącymi na linii kolejowej nr 272 Kluczbork – Poznań, odcinek Kórnik – Poznań Główny wraz z przebudową mostu stalowego na rzece Warcie na stacji Poznań Starołęka w km 196,254 | podstawowa   | 36,8                                 | 1) 2)    |
| 7   | 4.007        | Budowa łącznicy kolejowej wraz z przystankiem osobowym w ciągu linii kolejowych nr 97 Skawina – Żywiec i nr 98 Sucha Beskidzka – Chabówka   | podstawowa   | 23,3                                 | 1) 2)    |
| 8   | 4.008        | Modernizacja stacji Libiąż na linii kolejowej nr 93 Trzebinia – Zebrzydowice  | podstawowa   | 27,8                                 | 1) 2)    |
| 9   | <b>4.009</b> | <b>Likwidacja wąskich gardeł poprzez poprawę stanu technicznego obiektów inżynierskich</b>  | podstawowa   | <b>30,7</b>                          | 1) 2)    |
| 10  | <b>4.010</b> | <b>Modernizacja linii kolejowej nr 4 – Centralna Magistrala Kolejowa</b>  | podstawowa   | <b>930,8</b>                         | 1) 2)    |
| 11  | 4.011        | Modernizacja linii kolejowej nr 91 Kraków Główny Osobowy – Medyka i linii nr 92 Przemysł – Medyka, odcinek Rzeszów – granica państwa  | podstawowa   | 122,1                                | 1) 2)    |
| 12  | <b>4.012</b> | <b>Prace przygotowawcze dla wybranych projektów</b>   | podstawowa   | <b>204,2</b>                         | 1) 2)    |
| 13  | 4.014        | Modernizacja linii kolejowej nr 274 Wrocław – Zgorzelec na odcinku Wrocław – Jelenia Góra   | podstawowa   | 72,8                                 | 1) 2)    |
| 14  | <b>4.015</b> | <b>Prace na liniach nr 353, 206, 544 Poznań Wschód – Dziarnowo – Inowrocław Rąbinek oraz Zamków – Borystawice</b>   | podstawowa   | <b>137,2</b>                         | 1) 2) 3) |
| 15  | 4.016        | Modernizacja linii kolejowej nr 8 Radom – Kielce  | podstawowa   | 37,6                                 | 1) 2)    |
| 16  | 4.017        | Modernizacja infrastruktury kolejowej w obrębie peronów stacji Poznań Główny po stronie zachodniej z dostosowaniem jej do obsługi osób niepełnosprawnych  | podstawowa   | 47,2                                 | 1) 2)    |
| 17  | 4.018        | Prace na linii nr 353 na odcinku Jabłonowo Pom – Iława – Olsztyn – Korsze   | podstawowa   | 199,3                                | 1) 2)    |
| 18  | <b>4.019</b> | <b>Modernizacja linii kolejowej Rzeszów – Warszawa przez Kolbuszową, etap II</b>  | podstawowa   | <b>120,8</b>                         | 1) 2)    |
| 19  | 4.020        | Modernizacja linii kolejowej nr 25 na odcinku Skarżysko Kamienna – Ocice  | podstawowa   | 0,4                                  | 1) 2)    |
| 20  | <b>4.021</b> | <b>Przebudowa infrastruktury obsługi podróżnych na stacjach i przystankach</b>  | podstawowa   | <b>210,9</b>                         | 1) 2)    |
| 21  | <b>4.022</b> | <b>Poprawa bezpieczeństwa i likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych na sieci kolejowej</b>   | podstawowa   | <b>734,7</b>                         |          |
| 22  | <b>4.023</b> | <b>Zwiększenie przepustowości wybranych linii kolejowych poprzez optymalizację urządzeń sterowania ruchem kolejowym i układów stacyjnych</b>  | podstawowa   | 277,9                                | 2) 3)    |
| 23  | 4.024        | Prace na linii nr 7 na odcinku Lublin – Dorohusk  | podstawowa   | 100,0                                |          |
| 24  | <b>4.025</b> | <b>Poprawa stanu technicznego infrastruktury kolejowej w rejonach przejść granicznych, w tym toru szerokiego</b>  | podstawowa   | <b>245,1</b>                         |          |
| 25  | 4.026        | Prace na liniach kolejowych nr 408 i 409 Szczecin Główny – Granica państwa (Tantow)   | podstawowa   | 140,0                                | 3)       |
| 26  | <b>4.027</b> | <b>Udrożnienie podstawowych ciągów wywozowych z Górnego Śląska</b>  | podstawowa   | <b>2 595,3</b>                       | 3)       |
| 27  | <b>4.028</b> | <b>Udrożnienie podstawowych ciągów wywozowych z Dolnego Śląska</b>  | podstawowa   | <b>951,8</b>                         | 2) 3)    |
| 28  | <b>4.029</b> | <b>Zwiększenie kolejowej dostępności regionów atrakcyjnych turystycznie</b>   | podstawowa   | <b>1 250,0</b>                       | 3)       |
| 29  | <b>4.030</b> | <b>Zwiększenie dostępności magistrali E 20 i C-E 20 poprzez poprawę stanu technicznego przyległych linii kolejowych</b>   | podstawowa   | <b>958,9</b>                         | 3)       |
| 30  | 4.035        | Budowa nowej linii kolejowej Podłęże – Szczyrzyc – Tymbark/Mszana Dolna oraz modernizacja istniejącej linii kolejowej nr 104 Chabówka – Nowy Sącz – Etap I: prace przygotowawcze  | podstawowa   | 311,7                                |          |
| 31  | 4.036        | Udrożnienie podstawowych ciągów wywozowych w ruchu towarowym na terenie Śląska, etap IV   | podstawowa   | 20,8                                 | 2) 4)    |
| 32  | 4.037        | Prace na linii kolejowej 273 na odcinku Rudna Gwizdanów – Głogów  | podstawowa   | 17,9                                 | 2) 4)    |
| 33  | 4.043        | Rewitalizacja linii kolejowej nr 229 Pruszcz Gdański – Łeba, odcinek Gliniec – Kartuzy  | podstawowa   | 2,9                                  | 4)       |
|     |              |   | <b>Razem</b> | <b>9 997,9</b>                       |          |
| 1   | <b>4.032</b> | <b>Linie obronne realizowane zgodnie „Programem pozamilitarnych przygotowań obronnych Rzeczypospolitej Polskiej w latach 2013-2022”</b>   | podstawowa   | <b>54,3</b>                          |          |

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

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

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

4) Zadania kontynuowane z WPIK, kwoty stanowią jedynie zobowiązania i wydatki w roku 2016 ze środków z emisji obligacji.

## Lista projektów, w których dokonano najważniejszych zmian

### 1. Prace na linii kolejowej C-E 59 na odcinku Wrocław Brochów / Grabiszyn – Głogów – Zielona Góra – Rzepin – Szczecin Podjuchy

Proponowane jest ograniczenie zakresu projektu do realizacji robót na odcinku Wrocław – Głogów oraz jednoczesne dostosowanie wartości do zmniejszonego zakresu projektu. Takie podejście wynika z następujących przesłanek:

- 1) trudności w realizacji Studium Wykonalności dla całego projektu Wrocław – Szczecin. Komplikacje przy opracowywaniu dokumentacji skutkujące długotrwałym procesem odbioru kolejnych etapów oraz w konsekwencji konieczność odstąpienia od umowy z wykonawcą Studium Wykonalności uniemożliwiają zakończenie tego opracowania w terminie pozwalającym na zakończenie całego zadania inwestycyjnego w okresie kwalifikowalności (do roku 2023);
- 2) przyspieszenie realizacji robót w latach 2019–2020 przez wprowadzenie długotrwałych zamknięć linii, szczególnie na odcinku Rzepin – Szczecin nie będzie możliwe ze względu na brak tras objazdowych, gdyż w tym okresie przewidywane są roboty na linii Poznań – Szczecin;
- 3) korzystna będzie realizacja jak największych zakresów robót na odcinku Rzepin – Szczecin do roku 2018, aby umożliwić efektywne wykorzystanie tego odcinka jako trasy objazdowej na czas realizacji robót na odcinku Poznań – Szczecin;
- 4) ze względu na znaczny stopień degradacji infrastruktury, skutkujący m.in. koniecznością wprowadzania ograniczeń prędkości (nawet do 10 km/h na długich odcinkach) lub nawet zamykania torów na poszczególnych szlakach, niezbędna była pilna realizacja znacznych zakresów robót ze środków krajowych. Inwestycje takie były i są zlokalizowane w znacznej mierze na odcinku Głogów – Szczecin. Ich łączna wartość w latach 2012–2015 wg wykonania Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych wynosiła ok. 600 mln zł. W Krajowym Programie Kolejowym planowane są dalsze inwestycje ze środków krajowych o wartości ok. 450 mln (w tym proponowane jest zwiększenie zadania cząstkowego w pozycji 27 załącznika 4 *Udrożnienie podstawowych ciągów wywozowych z Dolnego Śląska*). Działania te pozwolą osiągnąć dobre parametry dla ruchu zarówno towarowego, jak i pasażerskiego.

Obecnie obowiązujące prędkości na odcinku Głogów – Szczecin Podjuchy:

| Prędkość | % długości toru     |                  |
|----------|---------------------|------------------|
|          | Pociągi pasażerskie | Pociągi towarowe |
| 40       | 1,4%                | 12,5%            |
| 50       | 4,0%                | 0,6%             |
| 60       | 7,0%                | 0,0%             |
| 70       | 6,0%                | 71,5%            |
| 80       | 0,9%                | 12,7%            |
| 90       | 0,2%                | 0,0%             |
| 100      | 14,0%               | 2,6%             |
| 110      | 0,1%                | 0,0%             |
| 120      | 66,4%               | 0,0%             |

Przewiduje się, że inwestycje ze środków krajowych pozwolą na zwiększenie prędkości maksymalnej do 120 km/h dla pociągów pasażerskich na całej długości odcinka poza lokalnymi ograniczeniami wynikającymi z geometrii linii.

Obecnie obowiązujące naciski osiowe na linii nr 273 na odcinku Głogów – Szczecin Podjuchy:

| Nacisk [kN/oś] | % długości toru |
|----------------|-----------------|
| 196            | 3%              |
| 221            | 94%             |
| 225            | 3%              |

Poza rozpatrywanym zakresem, na odcinku Szczecin Podjuchy – Szczecin Główny, dopuszczalny nacisk wynosi 221 kN/oś.

Ograniczenia nacisków, mimo iż występują na niewielkich długościach toru (łącznie 9 odcinków), limitują możliwość przejazdu pociągów z wagonami o maksymalnym nacisku 221 kN/oś. W zakresie inwestycji ze środków krajowych planowane jest podniesienie nacisków do 221 kN/oś na całej długości odcinka.

Infrastruktura odcinka Wrocław – Głogów linii 273, do którego przewidywane jest ograniczenie zakresu projektu finansowanego z POIiŚ, jest w zdecydowanie gorszym stanie technicznym. Znajdują się na nim dwa duże obiekty mostowe nad Odrą (w Brzegu Dolnym i Ścinawie). Ze względów bezpieczeństwa na pierwszym z tych obiektów obecnie ruch odbywa się jednotorowo.

Obecnie obowiązujące prędkości na odcinku Wrocław – Głogów:

| Prędkość | % długości toru     |                  |
|----------|---------------------|------------------|
|          | Pociągi pasażerskie | Pociągi towarowe |
| 0        | 1,6%                | 1,6%             |
| 60       | 4,4%                | 3,2%             |
| 70       | 25,2%               | 90,7%            |
| 90       | 2,3%                | 0,0%             |
| 100      | 56,1%               | 0,0%             |
| 120      | 10,4%               | 4,5%             |

Jak wynika z powyższego zestawienia, na odcinku Wrocław – Głogów obowiązujące prędkości są niższe niż na fragmencie, przewidywanym do prowadzenia robót ze środków krajowych. Zakres niezbędnych robót na początkowym odcinku linii 273 jest znaczny, wchodzi w niego także przebudowa wyżej wspomnianych obiektów nad Odrą. Ponadto w ramach tego przedsięwzięcia prowadzone będą prace na towarowej obwodnicy Wrocławia.

## **2. Prace na linii kolejowej C-E 65 na odc. Chorzów Batory – Tarnowskie Góry – Karsznice – Inowrocław – Bydgoszcz – Maksymilianowo**

Proponowane jest ograniczenie zakresu projektu do realizacji robót w obrębie miasta Chorzowa oraz na odcinku Kalety – Chociw Łaski przy pozostawieniu dotychczasowej wartości projektu. Takie podejście wynika z następujących przesłanek:

- 1) trudności w realizacji Studium Wykonalności dla całego projektu Chorzów Batory – Tczew. Komplikacje przy opracowywaniu dokumentacji skutujące długotrwałym procesem kolejnych etapów uniemożliwiają zakończenie tego opracowania w terminie pozwalającym na zakończenie zadania na odcinku Chorzów Batory – Maksymilianowo w okresie kwalifikowalności, tj. do roku 2023 (odcinek Bydgoszcz – Tczew znajduje się na liście rezerwowej CEF, obecnie nie jest przewidywane przesunięcie na listę podstawową i złożenie wniosku);
- 2) znaczny stopień degradacji infrastruktury, skutkujący m.in. koniecznością zmniejszania prędkości maksymalnej, duże znaczenie linii dla przewozów towarowych spowodowały konieczność pilnej realizacji znacznych zakresów robót ze środków krajowych,
- 3) wykorzystanie odcinka Borysławice – Maksymilianowo – Tczew jako linii objazdowej na okres zamknięcia linii nr 9 wymusiło realizację robót, umożliwiających podniesienie prędkości na tym odcinku.

Inwestycje krajowe na linii nr 131 (a także na objętym zakresie projektu POIiŚ odcinku linii nr 201 Nowa Wieś Wielka – Maksymilianowo) są nadal prowadzone. Były i są zlokalizowane w znacznej mierze na odcinkach Bytom – Kalety oraz Chociw Łaski – Maksymilianowo (i dalej do Tczewa). Łączna wartość tych robót na odcinku Chorzów Batory – Maksymilianowo w latach 2012–2015 wg wykonania Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych wynosiła ok. 300 mln zł. W Krajowym Programie Kolejowym planowane są dalsze inwestycje ze środków krajowych w wysokości ok. 66 mln oraz ujęcie odcinka Herby Nowe – Chociw Łaski w projekcie cząstkowym w ramach pozycji 26 załącznika 4 *Udrożnienie podstawowych ciągów wywozowych z Górnego Śląska*. W efekcie tych inwestycji przewidywane jest osiągnięcie dobrych parametrów dla ruchu zarówno towarowego, jak i pasażerskiego. Obecnie obowiązujące prędkości na odcinkach Chociw Łaski – Maksymilianowo:

| Prędkość | % długości toru     |                  |
|----------|---------------------|------------------|
|          | Pociągi pasażerskie | Pociągi towarowe |
| 40       | 1%                  | 2%               |
| 50       | 1%                  | 0%               |
| 100      | 35%                 | 93%              |
| 120      | 47%                 | 4%               |

Przewiduje się, że inwestycje ze środków krajowych pozwolą na dalsze zwiększanie prędkości maksymalnej do 120 km/h dla pociągów pasażerskich na pozostałych fragmentach odcinka, poza lokalnymi ograniczeniami wynikającymi z geometrii linii.

Infrastruktura odcinków, dla których przewidywane jest ograniczenie zakresu projektu finansowanego z POIiŚ (Chorzów Batory – Bytom oraz Kalety – Chociw Łaski) jest w zdecydowanie gorszym stanie technicznym niż pozostałe fragmenty linii.

Obecnie obowiązujące prędkości na ww. odcinkach:

| Prędkość | % długości toru     |                  |
|----------|---------------------|------------------|
|          | Pociągi pasażerskie | Pociągi towarowe |
| 30       | 4%                  | 4%               |
| 50       | 6%                  | 6%               |
| 70       | 7%                  | 7%               |
| 100      | 78%                 | 79%              |
| 120      | 5%                  | 4%               |

Obecnie na odcinku od km 165 (przed Zduńską Wolą Karsznicami) do km 498 (Tczew) dopuszczalny nacisk osiowy to 221 kN/oś. Ograniczenia do 206 kN/oś występują na łącznie ok. 25 km toru pojedynczego na 5 odcinkach pomiędzy km 41 (Miasteczko Śląskie) a 165. Uniemożliwiają one jednak przejazd pociągów z wagonami o maksymalnym nacisku 221 kN/oś. Likwidacja tych ograniczeń planowana jest w zakresie inwestycji ze środków POIiŚ oraz krajowych.

Na odcinku Kalety – Chociw Łaski linii nr 131 w obydwu torach szlakowych występują liczne ograniczenia prędkości, których przyczyną jest zły stan toru lub podtorza. Ograniczenia dotyczą także wybranych torów stacyjnych. Do najbardziej dotkliwych ograniczeń prędkości zaliczają się:

- w torze nr 1 do 30 km/h na odcinku około 1 km, do 50 km/h na odcinku ok. 5,5 km, do 50 km/h na odcinku około 8 km, do 40 km/h na odcinku około 3 km, do 30 km/h na odcinku ok. 6,5 km,
- w torze nr 2 do 30 km/h na odcinku około 20 km, do 30 km/h na odcinku ok. 6 km, do 30 km/h na odcinku ok. 13 km.

Oprócz wymienionych ograniczeń występują także ograniczenia o charakterze punktowym, wymuszające jednak istotne zmniejszenie prędkości (do 20 km/h).

Na odcinkach Chorzów Batory – Bytom oraz Kalety – Chociw Łaski obowiązujące prędkości są niższe oraz występuje znacznie więcej ograniczeń nacisku osi niż na odcinku Chociw Łaski – Maksymilianowo przewidzianym do wyłączenia z projektu i objęcia robotami ze środków krajowych. Takie podejście pozwoli na uzyskanie na całym odcinku linii E 65 Chorzów Batory – Maksymilianowo jednolitych parametrów, w tym podniesienie prędkości maksymalnej dla pociągów pasażerskich do 120 – 140 km/h (poza lokalnymi ograniczeniami wynikającymi z geometrii linii) oraz podniesienie dopuszczalnych nacisków do 221 kN/oś. W znacznym stopniu poprawi to warunki prowadzenia ruchu kolejowego.

### **3. Połączenie zadań „Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto, obejmującym linie 201 i 203, etap I” i „Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto, obejmującym linie 201 i 203, etap II” w jeden projekt „Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto”**

Pierwotnie, na etapie opracowywania *Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)* zakładano jedynie realizację projektu na odcinku linii 201 Maksymilianowo – Kościerzyna i linii 203 Łąg – Tczew, bez elektryfikacji. Takie zadanie było zgłaszane w początkowym okresie opracowywania DI. W kolejnych etapach pracy nad tym dokumentem uzupełniono to zadanie o etap II - elektryfikację. Na skutek decyzji o nieujęciu w RPO WP modernizacji tzw. Korytarza Kościerskiego (podjętej w okresie, kiedy modyfikacja DI nie była już możliwa) oraz wobec rosnącego poparcia dla realizacji inwestycji tworzącej możliwość dojazdu do

portu w Gdyni z ominięciem Aglomeracji Trójmiejskiej, w KPK włączono odcinek Kościerzyna - Gdynia (wraz elektryfikacją tego odcinka) do etapu I i zwiększono jego wartości o 1 mld zł. Obecnie realizowane SW wykazuje, iż zasadne jest połączenie prac związanych z elektryfikacją odcinka Maksymilianowo - Kościerzyna oraz Kościerzyna - Gdynia w jedno zadanie. Harmonogramy realizacyjne obu etapów pokrywają się, a prowadzenie robót we wszystkich branżach na całej linii w ramach jednego projektu ułatwi ich koordynację i rozliczanie. W skrajnym przypadku realizacji obu etapów w ramach oddzielnych projektów i kontraktów rośnie też znacznie ryzyko powstawania roszczeń oraz robót straconych. W DI obydwie etapy znalazły się na sąsiadujących, wysokich pozycjach, zatem praktycznie nie ma zagrożenia, że jedno z tych zadań mogłoby otrzymać dofinansowanie, a drugie nie.

#### **4. Prace na linii kolejowej E 30 na odcinku Kędzierzyn-Koźle – Opole Zachodnie**

Przedmiotowy projekt został przesunięty na listę rezerwową jednakże nie jest to równoznaczne z rezygnacją z jego realizacji. Działanie to wynika z systemowego podejścia do projektów CEF planowanych do zgłoszenia w najbliższym konkursie CEF. W ocenie MIB ujęcie wszystkich projektów planowanych do finansowania z CEF na liście rezerwownej pozwoli na bardziej elastyczne działania w zakresie pozyskiwania ich finansowania, w szczególności z uwagi na fakt, że decyzje o wsparciu projektów z CEF zapadają na poziomie KE a nie państwa członkowskiego jak to ma miejsce np. w przypadku POIiŚ.

Projekt jest traktowany priorytetowo w ramach planowanego konkursu CEF. We wniosku aplikacyjnym oraz w toku konkursu wskazywane będzie jego znaczenie dla sieci TEN-T a co za tym idzie konieczność wsparcia ze środków CEF. Odcinek Kędzierzyn-Koźle – Opole Zachodnie linii kolejowej E 30 jest częścią korytarza sieci bazowej TEN-T Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie o istotnym znaczeniu zarówno gospodarczym, jak i politycznym. Stanowi również fragment połączenia Szczecin/Świnoujście – Poznań – Wrocław – Ostrawa (CZ) kolejowego korytarza towarowego nr 5 (Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie), zatem jego rola dla systemu transportowego zarówno na poziomie regionalnym, jak i międzynarodowym jest niezwykle istotna, w przewozach towarowych i pasażerskich. W zakresie transportu pasażerskiego linia zapewnia połączenia ośrodków subregionalnych ze stolicą województwa – Opolem. W połączeniach międzynarodowych może być wykorzystywana w relacjach np. Szczecin – Poznań – Wrocław – Wiedeń / Bratysława / Budapeszt.

Realizacja inwestycji jest niezbędna ze względu na obecny zły stan techniczny infrastruktury przedmiotowego odcinka linii E 30. Efektem tego jest m.in. niespełnienie wymagań wynikających z Art. 39 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1315/2013 odnośnie prędkości pociągów towarowych. Obowiązujące prędkości na odcinku objętym projektem przedstawia poniższa tabela:

| Prędkość | % długości toru     |                  |
|----------|---------------------|------------------|
|          | Pociągi pasażerskie | Pociągi towarowe |
| 60       | 30,0%               | 60,0%            |
| 70       | 5,0%                | 40,0%            |
| 80       | 59,0%               | –                |
| 90       | –                   | –                |
| 100      | 6,0%                | –                |

Nie ma również możliwości uruchamiania pociągów o wymaganej długości 740 m ze względu na niewystarczającą długość torów stacyjnych. Maksymalna długość pociągów obecnie to 600 m.

W przypadku zaniechania napraw postępująca degradacja elementów nawierzchni kolejowej oraz urządzeń sterowania stwarza bardzo realne zagrożenie wprowadzenia kolejnych ograniczeń prędkości, a nawet braku możliwości prowadzenia ruchu.

Jednym z argumentów świadczących za konieczną realizacją projektu na odcinku Kędzierzyn-Koźle – Opole jest brak alternatywnej trasy, w szczególności w kierunku do przejścia granicznego Chałupki – Bohumin (CZ).

Realizacja inwestycji pozwoli na zwiększenie prędkości do 160 km/h dla pociągów pasażerskich oraz 120 km/h dla pociągów towarowych. Dzięki temu czas przejazdu na odcinku Kędzierzyn-Koźle – Opole Zachodnie pociągami regionalnymi ulegnie skróceniu o ponad 9 minut, a pociągami międzyregionalnymi i międzyaglomeracyjnymi o ponad 18 minut.

Dzięki przebudowie układów torowych maksymalna dopuszczalna długość pociągów zwiększy się do 750 m.

Przeprowadzone w ramach Studium Wykonalności analizy wykazały, iż realizacja projektu jest uzasadniona ze względu na wysoką efektywność projektu w generowaniu korzyści społeczno-ekonomicznych (zwrot z inwestycji w ujęciu społecznym wyższy niż zaangażowane środki). Warty podkreślenia jest również fakt, iż wyższe parametry (skutkujące m.in. znaczącym skróceniem czasu trwania podróży) uzyskane w wyniku realizacji przedmiotowej inwestycji wpłyną pozytywnie na ofertę przewozową, co zwiększy atrakcyjność pasażerskich połączeń kolejowych w relacjach regionalnych i międzyregionalnych (Wrocław – Opole – Kędzierzyn-Koźle – Katowice) oraz potencjalnych międzynarodowych.

W kontekście ruchu towarowego należy podkreślić zasadnicze znaczenie tego odcinka w poprawie komunikacji pomiędzy Polską a Republiką Czeską, a tym samym południem Europy. Projekt ten będzie miał pozytywny wpływ nie tylko w skali Opolszczyzny i Dolnego Śląska, ale także przyczyni się do rozwoju konkurencyjności zespołu portów morskich Szczecin-Świnoujście.

Projekt jest komplementarny z działaniami na linii kolejowej nr 151 na odcinku Kędzierzyn-Koźle – Chałupki, które są prowadzone w ramach projektu krajowego pn. „Udrożnienie podstawowych ciągów wywozowych z Górnego Śląska”.

##### **5. Wzrost wartości projektów wynikający z aktualnej wyceny wariantu, rekomendowanego w ramach realizowanych Studiów Wykonalności.**

Zwiększenie wartości projektów wynika z m.in. z faktu, iż na etapie opracowywania DI, skąd bezpośrednio przeniesiono do KPK wartości projektów, przyjęto następujące założenia:

- kluczowe dla osiągnięcia spójności sieci w 2023 roku jest efektywne dopasowanie zakresu inwestycji do zdefiniowanej potrzeby sieciowej, w związku z tym nie planowano zasadniczo prowadzenia modernizacji o dużym zakresie prac (typu E 65 Warszawa – Gdynia);
- nie przesądzano „z góry” podejścia: modernizacja lub rewitalizacja/ rehabilitacja;
- w związku z powyższym nie było możliwe wykorzystanie wprost wartości kosztów jednostkowych za 1 km linii, bazujących na wartościach umów podpisanych na realizację robót w perspektywie 2007–2013. Podczas wyceny przyjęto jedynie wykonanie niezbędnych zakresów robót, umożliwiających osiągnięcie zakładanych celów. Stąd wstępne szacunki obarczone były znaczną niedokładnością;



- decyzje o zakresach rzeczowych inwestycji podejmowane będą dopiero na etapie studiów wykonalności, w oparciu o:
  - dokładną wiedzę o stanie poszczególnych elementów infrastruktury,
  - analizy i prognozy potrzeb użytkowników sieci kolejowej,
  - analizy przystosowania wariantów o różnych parametrach eksploatacyjnych do tych potrzeb,
  - wybór spośród rozpatrywanych w SW wariantów obejmujących niezbędny zakres rzeczowy, konieczny do osiągnięcia założonych celów, nie odbiegających od założeń przyjętych m.in. na etapie opracowywania rankingu projektów i ich oceny na podstawie kryteriów opisanych w DI.

Powyższe założenia są obecnie realizowane. W ramach SW uwzględniane są wynikające z szczegółowych analiz stanu istniejącego rozwiązania, zapewniające osiągnięcie zarówno zakładanych parametrów, jak i niezbędnej trwałości projektu, pozwalającej na ich utrzymanie nie tylko przez wymagany przez UE okres 5 lat, ale bezawaryjną eksploatację przez znacznie dłuższy okres.