

**UCHWAŁA NR 196/2022**

**RADY MINISTRÓW**

z dnia 3 października 2022 r.

**zmieniająca uchwałę w sprawie ustanowienia Programu Uzupełniania Lokalnej  
i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2028 roku**

Na podstawie art. 136 ust. 2 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 1634, 1692, 1725, 1747, 1768 i 1964) Rada Ministrów uchwala, co następuje:

§ 1. W uchwale nr 151/2019 Rady Ministrów z dnia 3 grudnia 2019 r. w sprawie ustanowienia Programu Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2028 roku, zmienionej uchwałą nr 66/2020 Rady Ministrów z dnia 4 czerwca 2020 r. w sprawie przyjęcia sprawozdania z wykonania planu realizacji Programu Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2028 roku za rok 2019, wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w tytule uchwały określenie przedmiotu uchwały otrzymuje brzmienie:  
„w sprawie ustanowienia Programu Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2029 roku”;
- 2) w § 1 ust. 1 otrzymuje brzmienie:  
„1. Ustanawia się program wieloletni pod nazwą „Program Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2029 roku”, zwany dalej „Programem”.”;
- 3) § 3 otrzymuje brzmienie:  
„§ 3. Ustanawia się limit wydatków na realizację Programu z dokapitalizowania PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przez Skarb Państwa na poziomie 11 200,00 mln zł.”;
- 4) załącznik do uchwały otrzymuje brzmienie określone w załączniku do niniejszej uchwały.

§ 2. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

**PREZES RADY MINISTRÓW**

**MATEUSZ MORAWIECKI**

/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

Załącznik do uchwały nr 196/2022  
Rady Ministrów z dnia 3 października  
2022 r.

## **Program Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2029 roku**

Warszawa, wrzesień 2022 r.

## Spis treści

1. Wstęp .....	3
1.1    Diagnoza sytuacji społeczno-gospodarczej oraz zgodność z dokumentami strategicznymi ...	3
1.2    Ramy prawne Programu.....	5
2. Cel i rezultaty Programu.....	6
2.1    Komponent inwestycyjny .....	6
2.2    Uzupełniające cele Programu Kolej + .....	8
2.2.1    Organizacja przewozów pasażerskich .....	8
2.2.2    Ochrona infrastruktury kolejowej przed likwidacją .....	9
3. Zakres terytorialny .....	9
4. System realizacji Programu .....	10
4.1    Zakres wsparcia i kryteria oceny .....	11
4.2    Sposób monitorowania i oceny osiągnięcia celów.....	12
4.3    Budżet Programu, zasady i okres dofinansowania.....	12
4.4    Podstawowe założenia systemu realizacji.....	14
5. Załączniki .....	15

# 1. Wstęp

## 1.1 Diagnoza sytuacji społeczno-gospodarczej oraz zgodność z dokumentami strategicznymi

Jednym z celów szczegółowych Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.) jest zrównoważony rozwój społeczny i regionalny na terenie całego kraju, uwzględniający terytorialną różnorodność oraz mający na celu zapewnienie wysokiej jakości życia. Zapewnienie dostępności komunikacyjnej regionów oraz realizacja zadań z tym związanych stanowi istotny element w obszarze rozwoju społeczno-gospodarczego kraju. Zagadnienie to jest jednym z czynników wpływających na migrację ludności z regionów słabiej skomunikowanych do lepiej skomunikowanych, co oddziałuje na rozwój dużych aglomeracji miejskich i tym samym degradację mniejszych miejscowości. Wyżej wymienione czynniki bez podjęcia odpowiednich działań na szczeblu centralnym, m.in. w zakresie zapewnienia taniego i efektywnego transportu zbiorowego oraz połączeń z ośrodkami miejskimi na terenie Polski mogą mieć szereg konsekwencji. Należy zaliczyć do nich powstawanie tzw. „białych plam” pod względem demograficznym, przeludnienie oraz problemy komunikacyjne na terenach silnie zurbanizowanych i rozwiniętych gospodarczo.

Zgodnie z założeniami polityki regionalnej Unii Europejskiej po 2020 r. wyzwania rozwojowe wymagają trafnego dopasowania zakresu interwencji polityki regionalnej do potencjałów i wyzwań rozwojowych różnych typów obszarów funkcjonalnych, w tym wiejskich i miejskich. Konieczne jest również udoskonalenie i poprawa skuteczności mechanizmów i instrumentów wykorzystywanych w tej polityce.

Zgodnie z diagnozą przeprowadzoną w Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.), rosnąca rola transportu drogowego w polskim systemie transportowym wpływa na zdrowie publiczne, bezpieczeństwo ruchu, jak i środowisko naturalne. Dzięki wykorzystaniu środków Unii Europejskiej w ramach polityki spójności nastąpił znaczny przyrost połączeń drogowych oraz wzrosło natężenie ruchu samochodów, co przy wyższym wskaźniku średniego wieku samochodu w Polsce, w porównaniu do średniego wieku samochodu w Unii Europejskiej<sup>1)</sup>, czasie dojazdu i komforcie sprawia, że ten typ transportu jest źródłem istotnej presji na środowisko naturalne. Ponadto wzrost natężenia ruchu pojazdów charakteryzuje się kosztochłonnością i niewystarczającym wykorzystaniem możliwości przewozowych (np. niepełne wykorzystanie możliwości przewozowych w ruchu pasażerskim). Biorąc pod uwagę wykonywanie przewozów ładunków, transport drogowy posiada największy potencjał transportowy, wynoszący 75,2%<sup>2)</sup>, co także istotnie wpływa na bezpieczeństwo i natężenie ruchu.

W odróżnieniu od transportu drogowego, transport kolejowy jest najbardziej bezpiecznym i ekologicznym rodzajem transportu, charakteryzującym się istotnym udziałem w przewozie pasażerskim i towarowym. Jest on jednym z najbardziej efektywnych oraz przyjaznych

---

<sup>1)</sup> <https://www.acea.be/statistics/tag/category/average-vehicle-age>

<sup>2)</sup> Według danych Eurostat

[https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/t2020\\_rk320/default/table?lang=en](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/t2020_rk320/default/table?lang=en)

środowisku środków transportu, a także posiada istotny potencjał przewozowy. Szczególnie istotnym czynnikiem mającym wpływ na rozwój regionów jest zapewnienie połączeń kolejowych miejscowości pozbawionych dostępu do kolei pasażerskiej i towarowej oraz terenów położonych w pobliżu dużych aglomeracji, które ze względu na prowadzenie niewłaściwej polityki przestrzennej (np. brak planów zagospodarowania przestrzennego, brak możliwości szybkiego dojazdu w ramach istniejącej komunikacji drogowej, zbyt szybka ekspansja rozbudowy osiedli mieszkaniowych), brak optymalnego skomunikowania kolejowego centrów miast i miejscowości (np. stacja kolejowa poza centrum miasta lub brak łącznicy), nie mogą bądź nie będą mogły wykorzystać swojego potencjału, jakim jest bliskość położenia przy tych aglomeracjach.

W takich przypadkach rozwój kolejowych połączeń regionalnych oraz realizacja właściwej polityki transportowej (gdzie transport drogowy ze względu na ograniczone możliwości logistyczne i uwarunkowania przestrzenne natrafia na szereg przeszkód lokalizacyjnych i komunikacyjnych) stanowi istotny element zrównoważonego rozwoju regionów.

Obecne trendy wskazują na szybki rozwój ruchu kołowego w regionach słabiej rozwiniętych, co przede wszystkim wynika z braku alternatywnych połączeń komunikacyjnych. Jest to związane:

- ze zwiększeniem natężenia ruchu pojazdów drogowych,
- z wyższymi kosztami transportu,
- ze zwiększeniem ruchu drogowego w większych aglomeracjach (samochód jako jedyny środek transportu umożliwiający np. dojazdy do pracy z mniejszych miejscowości),
- z kosztochłonnością.

Dlatego szczególnie istotne jest podjęcie działań na szczeblu centralnym (rządowym) i regionalnym (samorządowym), mających na celu zapewnienie skomunikowania tych miejscowości, usprawnienie komunikacji międzyregionalnej przez ożywienie ruchu kolejowych połączeń pasażerskich i towarowych oraz ochronę infrastruktury kolejowej przed likwidacją. Realizacja i wdrożenie takich działań na wczesnym etapie rozwoju miejscowości oraz regionów pozwoli przede wszystkim na:

- sprawną realizację inwestycji, gdzie pozyskanie terenów pod inwestycje będzie prostsze ze względu na niewielki lub niski poziom zurbanizowania terenu, tym samym koszt realizacji inwestycji związanej z budową lub modernizacją/rewitalizacją linii kolejowej będzie niższy niż w przypadku terenów zurbanizowanych,
- minimalizację protestów społecznych związanych np. z wykupem gruntów, wywłaszczaniem i uciążliwościami związanymi z hałasem,
- zapewnienie na wczesnym etapie rozwoju miejscowości konkurencyjnej komunikacji międzyregionalnej (możliwości dostosowania rodzajów transportu do indywidualnych potrzeb mieszkańców),
- zahamowanie trendu wzrostu natężenia ruchu kołowego na drogach przy wjazdach i wyjazdach z dużych aglomeracji miejskich,
- usprawnienie organizacji przewozów pasażerskich przez umożliwienie wykonywania regionalnych przewozów do miasta usytuowanego w sąsiednim województwie,

- zapewnienie ochrony ciągów komunikacyjnych infrastruktury kolejowej przed likwidacją.

Program Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2029 roku, zwany dalej „Programem Kolej +” albo „Programem”, wpisuje się w obszary „Spójność społeczna” i „Rozwój zrównoważony terytorialnie” celu szczegółowego II, jak i obszaru tematycznego „Transport”, określonych w Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.). Program ten jest komplementarny z programami wieloletnimi (w zakresie inwestycji kolejowych):

- Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku,
- Rządowy Program wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2023 roku.

Projekty dofinansowane w ramach Programu Kolej + stanowią uzupełnienie inwestycji kolejowych realizowanych i przewidzianych do realizacji w ramach ww. programów, co powinno pozytywnie wpłynąć na zachowanie spójności transportowej regionów Polski w tym sektorze. Mając na uwadze plany i potrzeby określone na poziomie regionów np. w ramach programów krajowych i Unii Europejskiej, wsparcie tego typu projektów ze środków Programu Kolej + może pozwolić na wdrożenie lub realizację projektów, które nie mogły uzyskać wystarczającego wsparcia w ramach tych programów.

## 1.2 Ramy prawne Programu

Program Kolej + zgodnie z art. 136 ust. 2 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 1634, z późn. zm.) jest programem wieloletnim ustanowionym w celu realizacji Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.). Podstawę prawną wydatkowania środków na zadania objęte Programem Kolej + stanowi art. 38c ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 1984, z późn. zm.). PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., zwana dalej „PKP PLK S.A.”, we współpracy z jednostkami samorządu terytorialnego, ich związkami i stowarzyszeniami, oraz związkami metropolitalnymi, zwanymi dalej „jst”, realizować będzie projekty służące rozwojowi sieci połączeń kolejowych w mniejszych miejscowościach. Działania te wpłyną również na likwidację luk w połączeniach towarowych i pasażerskich. Realizacja Programu będzie oddziaływała na harmonijny rozwój kraju i pozwoli na włączenie obszarów o niedostatecznej dostępności komunikacyjnej w procesy gospodarcze i rozwojowe kraju oraz na usprawnienie połączeń z miastami wojewódzkimi. Program Kolej + wpisuje się również w Strategię Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku. Realizowany będzie przez PKP PLK S.A. zgodnie z jej statutową działalnością. Zadania inwestycyjne objęte Programem są planowane do sfinansowania ze środków pochodzących z dokapitalizowania PKP PLK S.A. oraz środków jst.

Zadania inwestycyjne będą realizowane przez PKP PLK S.A. na podstawie:

- art. 8 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz. U. z 2022 r. poz. 547, z późn. zm.),

- art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 1526),
  - art. 9 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2022 r. poz. 559, z późn. zm.)
- gdzie PKP PLK S.A. będzie zawierała umowy z jst o wspólnej realizacji inwestycji kolejowych.

## 2. Cel i rezultaty Programu

Program wpisuje się w politykę Rządu Rzeczypospolitej Polskiej i stanowi jeden z instrumentów realizacji zadań zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju na poziomie krajowym oraz pozostaje w zgodności z przepisami i wytycznymi Unii Europejskiej. Program stanowi uzupełnienie aktualnie prowadzonych działań związanych z realizacją inwestycji kolejowych na szczeblu krajowym, a także wpływa na zachowanie spójności połączeń międzyregionalnych, co ze względu na ograniczone środki finansowe w ramach np. Regionalnych Programów Operacyjnych w perspektywie finansowej na lata 2014–2020 pozwoli na właściwe planowanie i wsparcie inwestycji ukierunkowanych m.in. na usprawnienie komunikacji pasażerskiej na poziomie międzyregionalnym oraz racjonalne i spójne podejmowanie działań realizujących kierunki rozwoju kraju na poziomie regionalnym w obecnej i kolejnej perspektywie finansowej. Dodatkowym czynnikiem przemawiającym za potrzebą wdrożenia i realizacji Programu jest także promocja ekologicznych środków transportu, co stanowi istotny element polityki Polski oraz Unii Europejskiej.

**Głównym celem Programu Kolej + jest uzupełnienie sieci kolejowej o połączenia kolejowe (w tym przygotowanie niezbędnej dokumentacji przedprojektowej i projektowej) miejscowości o populacji powyżej 10 tys. osób, które nie posiadają dostępu do kolei pasażerskiej lub towarowej, z miastami wojewódzkimi oraz poprawa wewnętrznej spójności komunikacyjnej i społeczno-gospodarczej tych regionów Polski przy wsparciu ze środków publicznych.**

### 2.1 Komponent inwestycyjny

PKP PLK S.A. zawrze umowę z ministrem właściwym do spraw transportu, w której określone będą warunki wykorzystania środków z dokapitalizowania PKP PLK S.A. na współfinansowanie projektów w ramach Programu Kolej +.

W ramach Programu Kolej +, PKP PLK S.A. na podstawie zawartych umów o współpracy z jst realizować będzie zadania inwestycyjne polegające m.in. na przygotowaniu niezbędnej dokumentacji do uzyskania decyzji administracyjnych i pozwoleń na realizację inwestycji kolejowych, realizacji zadań inwestycyjnych mających na celu uzupełnienie istniejącej sieci kolejowej o nowe odcinki linii kolejowych, rewitalizacji istniejących linii kolejowych oraz przywróceniu zlikwidowanych połączeń kolejowych w regionach.

Cel główny komponentu inwestycyjnego mierzony będzie za pomocą wskaźników:

Lp.	Nazwa wskaźnika	Stan na dzień 31.12.2023 r.	Stan na dzień 31.12.2029 r.	Źródło danych
1	Liczba jst, które uzyskały wsparcie w ramach Programu (które podpisały z PKP PLK S.A. umowę o dofinansowanie)	min. 3	min. 10	Rejestr umów PKP PLK S.A. zawartych w ramach Programu
2	Liczba jst, które uzyskały dostęp do transportu kolejowego	min. 1	min. 5	Sprawozdanie z wykonania Programu

Cele szczegółowe komponentu inwestycyjnego mierzone będą za pomocą wskaźników:

Cel 1 – wsparcie zadań przygotowawczych w zakresie połączeń kolejowych na obszarze regionu

Nazwa wskaźnika	Stan na dzień 31.12.2023 r.	Stan na dzień 31.12.2029 r.	Źródło danych
Liczba uzyskanych decyzji lokalizacyjnych lub opracowanych dokumentacji przedprojektowych	min. 2	min. 6	Sprawozdanie z wykonania Programu

Cel 2 – wzmocnienie efektywności działań mających na celu wdrożenie projektów kolejowych

Nazwa wskaźnika	Stan na dzień 31.12.2023 r.	Stan na dzień 31.12.2029 r.	Źródło danych
-----------------	--------------------------------	--------------------------------	---------------

Liczba projektów, jakie uzyskały wsparcie w ramach Programu (projekty, w których PKP PLK S.A. zawarła umowy z jst)	min. 4	min. 15	Sprawozdanie z wykonania Programu
--	--------	---------	-----------------------------------

Efektami zadań inwestycyjnych będą:

- usprawnienie procesu przygotowania i realizacji inwestycji kolejowych przez dofinansowanie ich z dokapitalizowania PKP PLK S.A. i środków jst,
- wykorzystanie doświadczenia i potencjału PKP PLK S.A. przez jst w przygotowaniu i realizacji projektów kolejowych na obszarze jst,
- umożliwienie przygotowania dokumentacji pozwalającej na wdrożenie inwestycji kolejowych celem dalszego wdrożenia projektów inwestycyjnych,
- promocja transportu kolejowego w miejscowościach nieposiadających dostępu do kolei.

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

## 2.2 Uzupełniające cele Programu Kolej +

Uzupełniające cele Programu Kolej + stanowią komponenty: organizacji przewozów pasażerskich oraz ochrony infrastruktury kolejowej przed likwidacją. Ze względu na ich pośredni wpływ na cel główny Programu, dla celów tych nie będą definiowane wskaźniki, a ich realizacja odbywać się będzie bezpośrednio na podstawie odrębnych przepisów prawnych. Tym samym na realizację ww. celów nie zaplanowano środków finansowych w Programie.

### 2.2.1 Organizacja przewozów pasażerskich

Zmiany w zakresie organizacji przewozów pasażerskich mają na celu usprawnienie organizacji przewozów pasażerskich na granicach województw (stykach) oraz uruchomienie nowych połączeń między sąsiadującymi województwami na liniach, po których obecnie nie kursują pociągi lub kursują w ograniczonym zakresie, jak również na nowych odcinkach linii kolejowych. W tym celu ustawą z dnia 9 stycznia 2020 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 462) wprowadzono zmianę ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 1343), która pozwala na umożliwienie wykonywania regionalnych przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym do miasta usytuowanego w sąsiednim województwie nie dalej niż 30 km od granicy województwa. W stosunku do wcześniej obowiązujących przepisów pozwalających na przewóz wyłącznie do najbliższej stacji za granicą województwa, wprowadzone rozwiązanie pozwala na generowanie większych potoków pasażerów. Wprowadzona zmiana umożliwia organizowanie przez zainteresowane samorządy województw, przewozów w głąb sąsiedniego województwa do miasta o większej liczbie ludności, czyli nie tylko do najbliższej stacji. Tego typu rozwiązanie dedykowane jest przede wszystkim tym organizatorom publicznego

transportu zbiorowego, którzy chcieliby realizować takie połączenia bez konieczności zawarcia odrębnego porozumienia między województwami. Minister właściwy do spraw transportu jest obowiązany do opracowania krajowego planu transportowego z uwzględnieniem wyznaczonych w porozumieniu z województwami linii komunikacyjnych w zakresie wojewódzkich przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym, które zapewnią połączenia komunikacyjne między sąsiednimi województwami. Organizatorem publicznego transportu zbiorowego na wyznaczonych liniach komunikacyjnych będzie województwo. Rozwiązanie to umożliwi przeznaczenie środków z Funduszu Kolejowego na zakup, modernizację i naprawy taboru kolejowego pod warunkiem wykonywania przez samorząd województwa połączeń komunikacyjnych między województwami wskazanymi w planie transportowym ministra właściwego do spraw transportu. Jeżeli samorząd województwa zorganizuje połączenia do sąsiednich województw na liniach innych niż wskazane w planie transportowym ministra, również będzie mógł otrzymać wsparcie finansowe z Funduszu Kolejowego.

## 2.2.2 Ochrona infrastruktury kolejowej przed likwidacją

Postępująca likwidacja elementów infrastruktury kolejowej, w tym podział gruntów pozostałych po formalnie zlikwidowanych liniach kolejowych, powoduje, że ewentualna odbudowa linii kolejowych staje się znacznie utrudniona, droższa lub wręcz niemożliwa. W celu ograniczenia procesu degradacji infrastruktury kolejowej, w Ministerstwie Infrastruktury przygotowano i wdrożono program wieloletni pn. Rządowy Program wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2023 roku, który skategoryzował linie kolejowe zarządzane przez PKP PLK S.A. i wydatki na nie do 2023 r. W ramach Programu Kolej + przewidziane są dalsze działania mające na celu powstrzymanie degradacji infrastruktury kolejowej, w szczególności korytarzy transportowych, a także degradacji na terenach po liniach kolejowych, co do których została już wydana decyzja o ich likwidacji.

Zmiany przepisów pozwoliły na stworzenie mechanizmów prawnych, które:

- ograniczają możliwość likwidacji linii kolejowych przez zarządcę, warunkując ją uzyskaniem zgody ministra właściwego do spraw transportu,
- motywują do zagospodarowania gruntów na byłych lub obecnych liniach kolejowych na potrzeby zarządzania i udostępniania linii kolejowych,
- przewidują powstanie katalogu kolejowych ciągów komunikacyjnych zarówno zarządzanych przez PKP PLK S.A. jak i inne spółki z udziałem Polskich Kolei Państwowych S.A., co do których istnieje lub może zaistnieć w przyszłości potencjał przewozowy,
- pozwalają na oddawanie jednostkom samorządu terytorialnego do nieodpłatnego czasowego korzystania terenów kolejowych, w taki sposób, aby uprawnienia właścicielskie należały do Skarbu Państwa.

## 3. Zakres terytorialny

W Polsce występują miejscowości z populacją powyżej 10 tys. osób, które nie posiadają czynnego dostępu do kolei pasażerskiej i towarowej. Brak dostępu do kolei przyczynia się do pogłębiania wykluczenia transportowego tych miejscowości oraz ich depopulacji. Tym samym

priorytetem państwa i regionów jest przywracanie i tworzenie konkurencyjnych połączeń kolejowych między ww. ośrodkami i miastami wojewódzkimi.

Obszarem wsparcia są ww. miejscowości na terenie całego kraju. Zestawienie miejscowości, dla których zostały zidentyfikowane potrzeby inwestycyjne przedstawiono w załączniku 2 do Programu Kolej +. Wsparciem inwestycyjnym w ramach Programu Kolej + objęta zostanie PKP PLK S.A., która we współpracy z jst realizować będzie typy zadań wymienione w punkcie 4 Programu Kolej +. Zestawienie miejscowości ujęte w załączniku 2 do Programu Kolej + nie stanowi katalogu zamkniętego zadań kwalifikujących się do wsparcia. W przypadku wystąpienia wolnych środków w ramach Programu, możliwe jest wnioskowanie przez jst do PKP PLK S.A. o możliwość wspólnej realizacji innych niż ujęte w ww. załączniku 2 zadań inwestycyjnych na terenie kraju, pod warunkiem spełnienia warunków określonych w punkcie 4 i zachowania celów Programu.

#### **4. System realizacji Programu**

Realizatorem i wykonawcą Programu jest PKP PLK S.A. (przy współpracy z zaangażowanymi w realizację projektów jst), która jest organizacyjnie i technicznie przygotowana do wdrożenia i realizacji Programu. Pozwoli to na:

- realizację inwestycji finansowanych z udziałem środków publicznych przez wykonywanie w stosunku do nich funkcji inwestora bezpośredniego, z jednoczesnym nadzorowaniem i rozliczaniem inwestycji, których wykonawcy wyłaniani będą zgodnie z przepisami prawa,
- zapewnienie właściwego wykonania Programu przez:
  - realizację zadań w założonym zakresie rzeczowym i terminie,
  - uzyskanie efektu ostatecznego uzasadniającego poniesione nakłady i wydatki,
  - wykorzystanie i utrzymanie obiektów podczas eksploatacji po zakończeniu realizacji inwestycji z zachowaniem zasad trwałości projektu,
  - prowadzenie inwestycji zgodnie z obowiązującymi przepisami i normami technicznymi oraz przepisami branżowymi, m.in. technicznymi specyfikacjami interoperacyjności (TSI) dla całych procesów inwestycji, począwszy od koncepcji wstępnych aż po odbiór zakończonych inwestycji, co znajdzie potwierdzenie w odpowiedniej dokumentacji poszczególnych zadań,
  - tworzenie dla powstałych obiektów warunków do korzystania z nich przez osoby o ograniczonych możliwościach poruszania się zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się (Dz. Urz. UE L 356 z 12.12.2014, str. 110, z późn. zm.) oraz przepisami ustawy z dnia 19 lipca 2019 r. o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami (Dz. U. z 2020 r. poz. 1062, z późn. zm.),
  - spełnienie wymagań w zakresie sposobów ograniczenia negatywnego oddziaływania na środowisko,
  - zapewnienie technicznych i organizacyjnych warunków pozwalających na bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego ze szczególnym uwzględnieniem odcinków linii kolejowych objętych robotami budowlanymi,

- utrzymanie 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.

W celu wdrożenia Programu zostanie zawarta umowa regulująca system jego realizacji między ministrem właściwym do spraw transportu a PKP PLK S.A., obejmująca warunki i procedury obowiązujące instytucje uczestniczące w realizacji Programu, kwestie związane z zarządzaniem Programem, jego monitoringiem, ewaluacją, kontrolą i sprawozdawczością, jak również postanowienia w zakresie koordynacji działań instytucji zaangażowanych w realizację Programu. PKP PLK S.A. będzie przeprowadzać nabory projektów zgłaszanych przez jst. Środki na dofinansowanie inwestycji wyłonionych w naborach prowadzonych przez PKP PLK S.A. zostaną przekazane w drodze jej dokapitalizowania przez Skarb Państwa.

#### 4.1 Zakres wsparcia i kryteria oceny

Miejscowości, o których mowa w punkcie 3 Programu, będą mogły uzyskać wsparcie polegające na przygotowaniu/pozyskaniu/realizacji przez PKP PLK S.A. we współpracy z jst odpowiednio:

- dokumentacji przedprojektowej (np. studia wykonalności),
- dokumentacji niezbędnej do uzyskania decyzji administracyjnych w ramach procesu inwestycyjnego związanego z budową/modernizacją/rewitalizacją/przywróceniem do ruchu linii kolejowych (dokumentacja projektowa, raporty środowiskowe itp.),
- prac budowlanych/modernizacji/rewitalizacji linii kolejowych.

W pierwszej kolejności dofinansowanie będzie mogło być udzielone dla projektów ujętych w załączniku 2 do Programu.

Dodatkowo wsparcie finansowe będą mogły uzyskać zadania charakteryzujące się wysokim stopniem efektywności ekonomicznej, mające na celu usprawnienie ruchu kolejowego (np. mijanki, łącznice) lub optymalizację ruchu pasażerskiego (np. infrastruktura peronowa). Dofinansowanie ww. zadań będzie możliwe w przypadku wystąpienia oszczędności w ramach Programu.

PKP PLK S.A. poinformuje samorządy województw i wojewodów o warunkach, na jakich możliwa będzie realizacja projektów na ich terenie, wymienionych w załączniku 2 do Programu, a także poda termin, w jakim samorządy będą mogły przysyłać zgłoszenia do PKP PLK S.A. Po przesłaniu zgłoszeń przez samorządy, PKP PLK S.A. przeprowadzi ich ocenę na podstawie kryteriów Programu opracowanych przez PKP PLK S.A. i zaakceptowanych przez ministra właściwego do spraw transportu. W przypadku wystąpienia oszczędności w Programie, PKP PLK S.A. ogłaszać będzie dodatkowe nabory celem wykorzystania dostępnej alokacji środków finansowych.

W wyniku oceny zgłoszeń PKP PLK S.A. sporządzi listę rankingową projektów wraz z podaniem listy projektów, które kwalifikują się do wsparcia. Listę projektów kwalifikujących się do dofinansowania PKP PLK S.A. prześle ministrowi właściwemu do spraw transportu.

Po uzyskaniu akceptacji ministra listy projektów do dofinansowania, PKP PLK S.A. na tej podstawie zawrze umowy z jst o wspólnej realizacji projektów.

## 4.2 Sposób monitorowania i oceny osiągnięcia celów

PKP PLK S.A. będzie składać ministrowi właściwemu do spraw transportu sprawozdania roczne z realizacji Programu w terminie do końca marca roku następującego po roku sprawozdawczym. Na podstawie art. 38c ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym minister właściwy do spraw transportu będzie przedkładał Radzie Ministrów w terminie do dnia 31 maja każdego roku sprawozdanie z wykonania Programu za rok poprzedni. Mając na uwadze fakt, że pierwsze płatności w ramach Programu przewidziane są na 2022 r., pierwsze pełne sprawozdanie roczne zostanie przedłożone Radzie Ministrów w 2023 r. za okres 2019–2022.

Weryfikacja postępu realizacji zadań finansowanych z dokapitalizowania przekazanego PKP PLK S.A. przez ministra właściwego do spraw transportu może być dodatkowo określona w umowie zawartej między ministrem a PKP PLK S.A., która określi szczegółowe zasady i terminy sprawozdawczości.

Na podstawie umów zawartych między PKP PLK S.A. i jst, które uzyskały wsparcie finansowe w ramach Programu, opracowany zostanie szczegółowy plan realizacji Programu Kolej +, zwany dalej „SPR”, zawierający rzeczowy i finansowy zakres planowanych inwestycji. SPR będzie aktualizowany na wniosek PKP PLK S.A., np. w wyniku aneksowania umów z jst. Aktualizacja SPR będzie zatwierdzana przez ministra właściwego do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych, z zastrzeżeniem, że aktualizacja nie może zwiększyć łącznego limitu środków przyznanych PKP PLK S.A., o których mowa w podpunkcie 4.3 Programu.

Program oraz jego aktualizacje (zmiany) zatwierdzane są przez Radę Ministrów w drodze uchwały. W przypadku pojawienia się wolnych środków finansowych umożliwiających realizację zadania w ramach limitu środków finansowych Programu (np. uzyskania oszczędności przetargowych, niższego niż zakładano wydatkowania środków na zadania, pojawienia się dodatkowego źródła finansowania), zmiany wartości zadań ujętych w SPR nie powodują konieczności aktualizacji Programu.

W ramach Programu przeprowadzona zostanie przez ministra właściwego do spraw transportu ewaluacja średniookresowa po 2023 r. Jej wyniki zostaną przedstawione w 2024 r. i stanowiąc będą podstawę do ewentualnej aktualizacji (zmiany) Programu. Ewaluacja ex post (po zakończeniu realizacji Programu) zostanie przeprowadzona po 2029 r. Wyniki zostaną przedstawione w 2030 r.

## 4.3 Budżet Programu, zasady i okres dofinansowania

Pierwotna wysokość środków finansowych przeznaczonych na realizację Programu wynosiła 6588,00 mln zł (w tym środki pochodzące z dokapitalizowania PKP PLK S.A. – 5599,80 mln zł, wkład własny jst – 988,20 mln zł). W wyniku uchwalenia ustawy z dnia 9 czerwca 2022 r. o zmianie ustawy o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. poz. 1534) uległa zwiększeniu łączna wartość nominalna skarbowych papierów wartościowych w podziale na poszczególne lata (2024–2027) z przeznaczeniem na podwyższenie kapitału zakładowego PKP PLK S.A., z których uzyskane

środki mogą być przeznaczone wyłącznie na finansowanie inwestycji realizowanych przez PKP PLK S.A. w ramach programów wieloletnich, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych, w tym Programu Kolej +. Obecnie łączna wysokość środków finansowych przeznaczonych na realizację Programu wynosi 13 176,47 mln zł. Poziom dofinansowania ze środków pochodzących z dokapitalizowania PKP PLK S.A. wynosi 85% (11 200,00 mln zł) kosztów kwalifikujących się do wsparcia, łączny wkład własny jst – 15% (1976,47 mln zł) kosztów kwalifikujących się do wsparcia. Jednocześnie w związku ze zmianami wprowadzonymi ustawą z dnia 9 czerwca 2022 r. o zmianie ustawy o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” wydłużono termin realizacji Programu do 2029 r.

Dofinansowanie mogą uzyskać projekty wymienione w podpunkcie 4.1 Programu spełniające dodatkowo następujące warunki:

- projekt jest przewidziany do realizacji w latach 2019–2029, za początkową datę kwalifikowalności wydatków przyjmuje się dzień 1 stycznia 2019 r., przy czym wydatki w ramach projektu mogą być poniesione przed tą datą, jednakże nie kwalifikują się do wsparcia w ramach Programu,
- zakres projektu podlegający dofinansowaniu w ramach Programu nie otrzymał dofinansowania ze źródeł Unii Europejskiej, krajowych i innych programów (zakaz podwójnego finansowania projektów),
- kolejne etapy projektu mogą być finansowane ze środków Unii Europejskiej oraz krajowych.

Źródłem dofinansowania Programu Kolej + są środki z dokapitalizowania PKP PLK S.A. Dodatkowe środki (w tym środki niekwalifikujące się do wsparcia w ramach Programu) na realizację projektu mogą pochodzić ze środków własnych jst.

<b>Program Kolej + [mln zł]</b>							
<b>lata realizacji</b>		<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
źródło finansowania	Dofinansowanie (dokapitalizowanie PKP PLK S.A. na Program Kolej +)	0,00	0,00	0,00	0,00	618,78	1144,77
	środki jst	0,00	0,00	0,00	0,00	109,20	202,02
Razem		0,00	0,00	0,00	0,00	727,98	1346,79
<b>lata realizacji</b>		<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>2029</b>	<b>SUMA</b>
źródło finansowania	Dofinansowanie (dokapitalizowanie PKP PLK S.A. na Program Kolej +)	726,16	1523,59	3640,70	1856,00	1690,00	11 200,00

	środki jst	128,14	268,87	642,48	327,53	298,23	1976,47
Razem		854,30	1792,46	4283,18	2183,53	1988,23	13 176,47

#### 4.4 Podstawowe założenia systemu realizacji

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

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

Minister właściwy do spraw transportu jest obowiązany do egzekwowania ustaleń Programu Kolej + w odniesieniu do realizatora Programu – PKP PLK S.A.

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

Zarówno sprawozdania bieżące, jak również okresowe z realizacji Programu, przekazywane będą przez PKP PLK S.A. do ministra właściwego do spraw transportu. Zawierać będą tabelaryczne zestawienia i część opisową, w których ujęte będą informacje o realizacji w zakresie rzeczowym i finansowym poszczególnych zadań, odchyleniach od docelowych wielkości, powodach wystąpienia odchylenia, zidentyfikowanych zagrożeniach i ryzykach oraz podjętych działaniach zaradczych. Informacje dotyczące poszczególnych zadań będą w sprawozdaniach odpowiednio agregowane. Sprawozdania będą wykorzystywane w nadzorowaniu i kontrolowaniu bieżącego przebiegu realizacji Programu.

## 5. Załączniki

1. Prezentacja graficzna miejscowości z populacją powyżej 10 tys. osób, które nie posiadają dostępu do kolei pasażerskiej i towarowej.
2. Zestawienie miejscowości z populacją powyżej 10 tys. osób, które nie posiadają dostępu do kolei pasażerskiej i towarowej.



Załącznik nr 2			
Lp.	Miejscowość	Ciąg	Szacowana wartość niezbędnej inwestycji [mln zł] *
1	2	3	4
1	Jastrzębie-Zdrój	Jastrzębie-Zdrój - Katowice	525,00
2	Złotoryja / Lwówek Śl.	Lwówek Śl./Złotoryja - Legnica - Wrocław	510,00
3	Zamość	Zamość - Lublin	405,00
4	Bielawa	Bielawa - Pieszyce - Wrocław	80,00
5	Śrem	Śrem - Poznań	350,00
6	Turek	Turek - Poznań	550,00
7	Świecie	Chełmno/Świecie - Bydgoszcz	300,00
8	Chełmno	Chełmno/Świecie - Bydgoszcz	5,00
9	Busko-Zdrój	Busko-Zdrój - Kielce	120,00
10	Ostrów Mazowiecka	Ostrów Mazowiecka - Warszawa	250,00
11	Końskie	Końskie - Skarżysko-Kamienna - Kielce	250,00
12	Myślenice	Myślenice - Kraków	750,00
13	Konstancin-Jeziorna	Konstancin-Jeziorna - Warszawa	415,00
14	Żnin	Żnin - Bydgoszcz	450,00
15	Krosno Odrzańskie	Krosno Odrzańskie - Zielona Góra	300,00
16	Sokołów Podlaski	Sokołów Podlaski - Siedlce - Warszawa	160,00
17	Sokołów Podlaski	Sokołów Podlaski - Małkinia - Warszawa	600,00
18	Krapkowice	Krapkowice - Opole	120,00
19	Włodawa	Włodawa - Lublin	230,00
20	Łomża	Łomża - Warszawa/Białystok	78,00
21	Gostyń	Gostyń - Poznań	140,00
Łączna wartość zadań			6 588,00

\* Według szacunków PKP PLK S.A.