

U C H W A Ł A N R / 2 0 1 6

RADY MINISTRÓW

z dnia 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.¹⁾) Rada Ministrów uchwała, co następuje:

§ 1. Załącznik do uchwały nr 162/2015 Rady Ministrów z dnia 15 września 2015 r. w sprawie ustanowienia Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku otrzymuje brzmienie określone w załączniku do niniejszej uchwały.

§ 2. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

**PREZES
RADY MINISTRÓW**

¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2013 r. poz. 938 i 1646, z 2014 r. poz. 379, 911, 1146, 1626 i 1877, 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.

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



Projekt

MINISTER INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA

KRAJOWY PROGRAM KOLEJOWY DO 2023 ROKU

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

lipiec 2016 r.

Spis treści

1. Wstęp	4
2. Diagnoza – stan obecny	7
2.1. Sieć linii kolejowych w Polsce	7
2.2. Sieć linii kolejowych będących w zarządzie PKP PLK S.A.	8
2.3. <i>Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych do roku 2015 – wykonanie programu</i>	12
2.4. <i>Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku – wykonanie na koniec 2015 roku</i>	14
3. Podstawy <i>KPK</i>	15
3.1. Powiązanie <i>KPK</i> z działaniami przewidzianymi w innych dokumentach strategicznych	15
3.1.1. Krajowe dokumenty strategiczne	15
3.1.2. Dokumenty strategiczne Unii Europejskiej	18
3.2. Założenia <i>KPK</i>	19
3.3. Cele <i>KPK</i>	21
4. Priorytety oraz kierunki interwencji	22
5. Kategorie projektów objętych <i>Programem</i>	24
6. Finansowanie <i>KPK</i>	28
7. Efekty i rezultaty <i>KPK</i>	34
8. System realizacji <i>Programu</i>	37
8.1. Realizator <i>Programu</i>	37
8.2. Nadzór nad realizacją <i>Programu</i>	38
9. Procedura zatwierdzenia i aktualizacji <i>Programu</i>	40

Załączniki

- 1. Lista projektów podstawowych i rezerwowych CEF i POIiŚ finansowanych z Funduszu Spójności objętych *KPK***
- 2. Lista projektów podstawowych i rezerwowych PO PW objętych *KPK***
- 3. Lista projektów RPO objętych *KPK***
- 4. Lista projektów krajowych objętych *KPK***
- 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., zwany dalej *KPK* lub *Programem*, jest dokumentem ustanawiającym ramy finansowe oraz warunki realizacji zamierzeń państwa w zakresie inwestycji kolejowych przewidywanych do wykonania do 2023¹ 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 publicznych². Przyjęcie programu wynika z art. 38c ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym³ i obejmuje wszystkie inwestycje PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. (dalej: PKP PLK S.A.) realizowane z wykorzystaniem środków finansowych, których dysponentem jest minister właściwy do spraw transportu.⁴

KPK spełnia wymogi ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju⁵ w zakresie programów rozwoju ustanawianych w celu realizacji średniookresowej strategii rozwoju kraju⁶, ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014–2020⁷ oraz strategii rozwoju, którą w tym wypadku pozostaje *Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)*⁸ (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” (CEF) – Sektor Transportu (Grant Agreement, GA) dla projektów pierwszego naboru CEF;
- 4) złożenia wniosków w drugim naborze 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

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

² Dz. U. z 2013 r. poz. 885, 938 i 1646, z 2014 r. poz. 379, 911, 1146, 1626 i 1877, 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.

³ Dz. U. z 2015 r. poz. 1297, 1741, 1753, 1777, 1893 oraz z 2016 r. poz. 542.

⁴ 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).

⁵ Dz. U. z 2016 r. poz. 383.

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

⁷ Dz. U. z 2016 r. poz. 217).

⁸ *Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)*, dokument przyjęty uchwałą Rady Ministrów nr 6 z dnia 22 stycznia 2013 r. (M.P. poz. 75).

przewidzianych na projekty 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.

Polska otrzymała deklaracje wsparcia (alokacji środków) z budżetu UE dla perspektywy 2014–2020 w wysokości **42,8 mld zł**⁹ 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**¹⁰. 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 infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP PLK S.A. będzie odbywało się według następujących kategorii projektów¹¹:

1/ projekty Funduszu Spójności (dalej: FS) realizowane w ramach POIiŚ i CEF: 49,32 mld zł:

- **projekty CEF¹²: 18,28 mld zł, w tym dofinansowanie ze środków europejskich – 3 432,57 mln euro,**
- **projekty POIiŚ 2014–2020¹³: 28,00 mld zł, w tym dofinansowanie ze środków europejskich – 4 446,37 mln euro,**

⁹ Zgodnie z Umową Partnerstwa zawartą pomiędzy Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Komisją Europejską planowana kwota alokacji na sektor kolejowy wynosi ok. 10,2 mld euro.

¹⁰ Kwota nie uwzględnia ewentualnego dofinansowania projektów w ramach CEF poza tzw. kopertami narodowymi.

¹¹ Dokładne wartości z podziałem na lata przedstawione są w tabelach 1 i 3.

¹² *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.).

¹³ Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014–2020.

- projekty POIiŚ 2007–2013: 3,04 mld zł, w tym dofinansowanie ze środków europejskich – 518,87¹⁴ 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 Regionalnych Programów Operacyjnych (dalej: RPO): 4,86 mld zł:**
 - projekty RPO 2014–2020: 4,78 mld zł, w tym dofinansowanie ze środków europejskich – 955¹⁵ mln euro,
 - projekty RPO 2007–2013: 0,08 mld zł, w tym dofinansowanie ze środków europejskich – 17¹⁶ mln euro;
- 4/ projekty krajowe wraz z zadaniami obronnymi realizowane w ramach budżetu państwa i FK: 9,74 mld zł, w tym:**
 - dodatkowe środki ponad poziom 18% planowanych na dany rok wpływów z podatku akcyzowego od paliw silnikowych: 1,16 mld zł¹⁷,
 - 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 zakończonych¹⁸.

Lista zadań określonych w *KPK* w grupie projektów Funduszu Spójności realizowanych w ramach POIiŚ i CEF oraz w grupie projektów EFRR w ramach PO PW została opracowana w oparciu o *Listę projektów kolejowych* znajdującą się w *Dokumentie Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) (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 (główne i szczegółowe) z zachowaniem pełnej spójności z zamierzeniami przyjętymi w *SRT* oraz *DI*. Jest również narzędziem umożliwiającym realizację *SRT* i *DI* w odniesieniu do poprawy stanu technicznego i obecnych parametrów infrastruktury kolejowej.

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

¹⁴ Kwota szacunkowa, przeliczona z wartości w złotych.

¹⁵ 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.

¹⁶ Kwota szacunkowa, przeliczona z wartości w złotych.

¹⁷ 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.

¹⁸ 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*.

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 o finansach publicznych do limitów wskazanych w niniejszym *Programie*.

KPK, zgodnie z treścią art. 38 c, 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*, 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 *Szczegółowego Planu Realizacji KPK*.

Kwestie dotyczące sprawozdawczości oraz zmian *Programu* zostały omówione odpowiednio w rozdziale 8.2 *Nadzór nad realizacją Programu* oraz rozdziale 9. *Procedura zatwierdzenia i aktualizacji Programu*. Podkreślenia wymaga fakt, że polityka gospodarcza rządu bierze pod uwagę propozycje *Białej Księgi. Planu utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu*¹⁹, 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

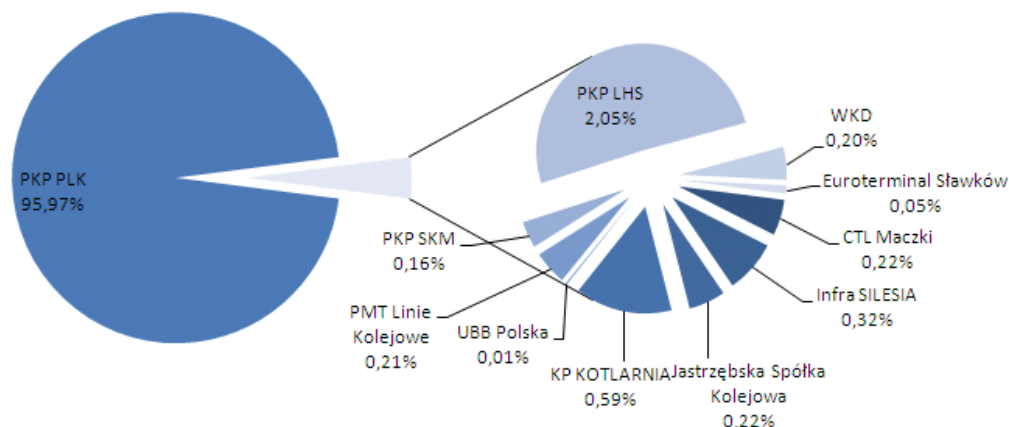
Według danych Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego (UTK) długość eksploatowanych linii kolejowych przez wszystkich zarządców infrastruktury, włączając koleje normalno- i szerokotorowe w Polsce, w 2014 roku wyniosła 19 239,9 km.

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 Kotlarnia – 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 z wymienionych spółek pełnią jednocześnie rolę przewoźnika i zarządcy infrastruktury kolejowej,

¹⁹ Strategia (Transport 2050) opublikowana przez Komisję Europejską 28 marca 2011 r., KOM(2011) 144.

a dwie ostatnie nie udostępniały własnej infrastruktury innym przewoźnikom). PKP PLK S.A. zarządza około 96% długości całej eksploatowanej sieci kolejowej w Polsce²⁰ 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 km² powierzchni znacząco się nie zmieniła. Średnia krajowa gęstość sieci na koniec 2014 r. wyniosła 6,2 km/100 km²²¹.

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 torów²², co oznacza wzrost o 5 p.p. w porównaniu ze wskaźnikiem na koniec 2013 roku.²³

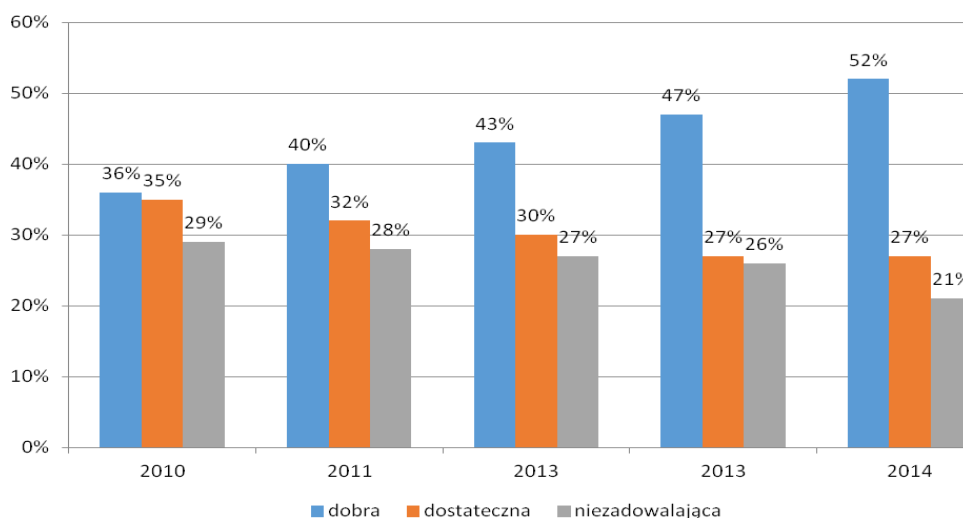
²⁰ Długość eksploatowanych linii kolejowych w Polsce w 2014 roku wyniosła 19 239,87 km, Ocena funkcjonowania rynku transportu kolejowego i stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego w 2014 roku, Urząd Transportu Kolejowego, Warszawa, 2015 r., <http://www.utk.gov.pl/pl/aktualnosci/6378,Ocena-Funkcjonowania-Rynku-Transportu-Kolejowego-i-Stanu-Bezpieczenstwa-Ruchu-Ko.html>, s. 56.

²¹ Ibidem, s. 56.

²² Stan na 31 grudnia 2014 roku.

²³ Raport roczny PKP PLK S.A. 2014, s. 35.

Wykres 2. Stan techniczny infrastruktury kolejowej²⁴ 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.²⁵ Ponadto, po raz kolejny w 2014 roku wzrosła długość torów z obowiązującą prędkością rozkładową równą 160 km/h do 2 568 km²⁶ oraz zmniejszyła się długość torów z maksymalną prędkością mniejszą lub równą 40 km/h²⁷.

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

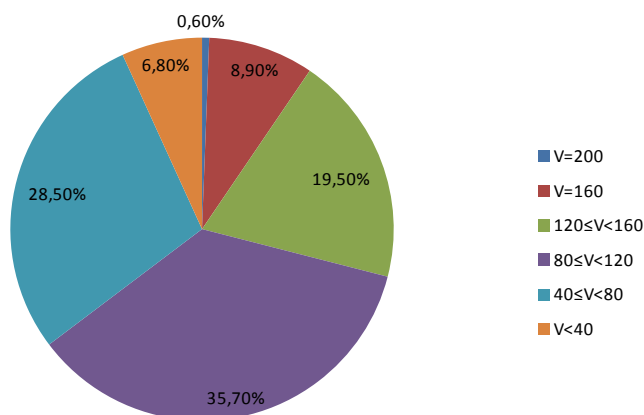
²⁴ Wykres opracowano według następujących kryteriów: 1. ocena dobra – linie kolejowe eksploatowane z założonymi parametrami, wymagane są tylko roboty konserwacyjne; 2. ocena dostateczna – linie kolejowe o obniżonych parametrach eksploatacyjnych (obniżona maksymalna prędkość rozkładowa, lokalne ograniczenia 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.

²⁵ Raport roczny PKP PLK S.A. 2014, s.36.

²⁶ Na koniec 2013 roku było to 2 022 km torów. Raport roczny PKP PLK S.A. 2014, s.38.

²⁷ Raporty roczne PKP PLK S.A. za lata 2010–2014.

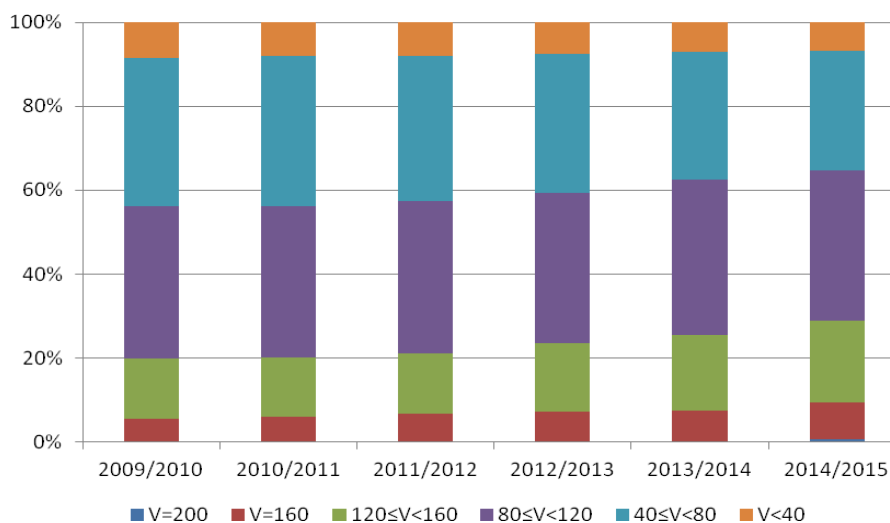
Wykres 3. Procentowa struktura maksymalnych prędkości rozkładowych w rozkładzie jazdy 2014/2015.



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

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)²⁸.

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.

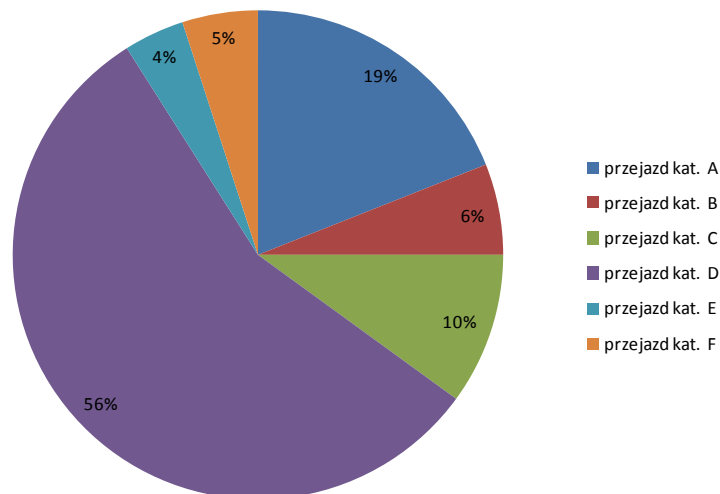
W latach 2010–2014 odnotowano również wzrost w udziale linii pozwalających na jazdę pociągów z prędkością od 80 do 120 km/h (z 36,3% do 37,5%). W 2014 r. w stosunku do roku 2010 spadła długość linii, na których dopuszczalna prędkość nie przekraczała 80 km/h.²⁹

²⁸ 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.

²⁹ Raporty roczne PKP PLK S.A. za lata 2010–2014.

W zarządzie PKP PLK S.A. na dzień 31 grudnia 2014 r. było 12 406 przejazdów kolejowo-drogowych³⁰ (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.³¹

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



Źródło: opracowanie własne na podstawie raportu UTK „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.³²

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.³³

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.³⁴

³⁰ Zgodnie z art. 5 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych i 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 rogatkami lub przejazdy użytku publicznego bez rogatek, na których ruch na drodze kierowany jest sygnałami nadawanymi przez pracowników kolejowych, 2) kategoria B – przejazdy użytku publicznego z samoczynną sygnalizacją świetlną i z półrogatkami, 3) kategoria C – przejazdy użytku publicznego z samoczynną sygnalizacją świetlną lub uruchamianą przez pracowników kolei, 4) kategoria D – przejazdy użytku publicznego bez rogatek i półrogatek i bez samoczynnej sygnalizacji świetlnej, 5) kategoria E – przejścia użytku publicznego, 6) kategoria F – przejazdy i przejścia użytku niepublicznego – procedowana zmiana rozporządzenia.

³¹ Ocena funkcjonowania..., op. cit., s. 89.

³² Raport roczny PKP PLK S.A. za 2014 r., s. 61.

³³ Ocena Funkcjonowania..., op. cit., s. 57.

³⁴ Ocena funkcjonowania..., op. cit., s. 57.

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 zostały przedstawione w poniższym rozdziale (wykres 6). Należy zauważyć, że wielkość środków finansowych na ten cel z roku na rok wzrasta.

2.3. Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych do roku 2015 – wykonanie 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 o finansach publicznych. W oparciu o ten przepis 7 listopada 2011 roku Rada Ministrów przyjęła *Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych do roku 2013 z perspektywą do roku 2015*. Został on zastąpiony *Wieloletnim Programem Inwestycji Kolejowych do roku 2015 z perspektywą do roku 2020* (dalej: *WPIK*) przyjętym uchwałą Rady Ministrów z dnia 5 listopada 2013 i jej późniejszymi zmianami. Ostatnia aktualizacja *WPIK* nastąpiła 13 marca 2015 r. poprzez przyjęcie uchwały Rady Ministrów nr 30/2015.

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, Funduszu Kolejowego, obligacji oraz środków własnych PKP PLK S.A., w tym pochodzących z kredytów EBI i z emisji obligacji, a także budżetu państwa

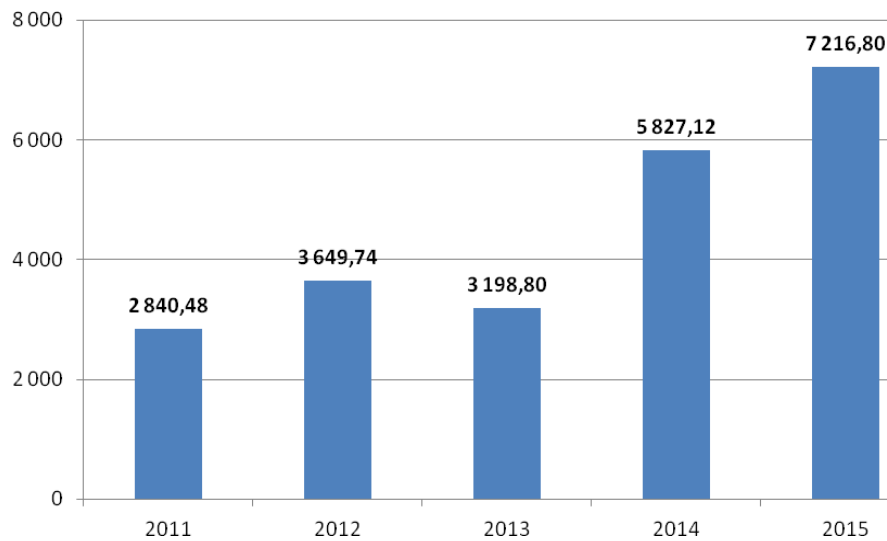
Planowane środki na realizację inwestycji kolejowych PKP PLK S.A. zgodnie z uchwałą Rady Ministrów nr 30/2015 z 13 marca 2015 r. wyniosły około 46,5 mld zł, w tym:

- 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, Funduszu Kolejowego oraz środków własnych zarządcy infrastruktury. Z powodu niedoboru środków finansowych, niezbędnych na uzupełnienie wkładu krajowego projektów współfinansowanych z funduszy UE dla zbilansowania działalności inwestycyjnej, wystąpiła konieczność pozyskania przez 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.

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



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

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), 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.³⁵

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 inżynierskich,
- 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 kończących projektach.

Ważnym osiągnięciem jest zażegnanie ryzyka utraty współfinansowania ze środków UE dla tzw. projektów „fazowanych”, dla których planowana jest kontynuacja w perspektywie finansowej UE 2014–2020. KE wyraziła zgodę na dalsze finansowanie wszystkich przedmiotowych projektów³⁶. 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).

³⁵ Sprawozdanie z wykonania w 2015 roku WPIK.

³⁶ 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. Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku – wykonanie na koniec 2015 roku

W marcu 2016 roku, zgodnie z wymogami ustawy 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 w wysokości 125 728,0 tys. zł. Natomiast ogółem wydatkowano 226 526,1 tys. zł, z tego 221 881,3 tys. 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 *Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych do 2015 roku – wykonanie na koniec 2015 roku*, gdzie przedstawione zostały dane dotyczące m.in. wykonania finansowego, wykonania rzeczowego oraz realizacji celów *WPIK*.

Dla 19 zadań ujętych w *KPK* współfinansowanych ze środków Unii Europejskiej 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 Umowę o udzielenie dotacji w ramach Instrumentu „Łącząc Europę” (CEF) – Sektor Transportu (Grant Agreement, GA) 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 Unii Europejskiej 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.*
- *Strategia Rozwoju Kraju 2020,*
- *Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030,*
- *Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010–2020: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie.*
- *Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 roku), w tym Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.).*

Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju – Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności (dalej: DSRK), przyjęta 11 stycznia 2013 roku przez Radę Ministrów, zakłada jako strategiczny cel dążenie do poprawy jakości życia Polaków.

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 szybkiej kolei powinny być powiązane z analizą efektywności gospodarczej tego przedsięwzięcia (ich niezbędną ekonomiczną) oraz możliwościami sfinansowania.

Strategia Rozwoju Kraju 2020. Aktywne społeczeństwo, konkurencyjna gospodarka, sprawne państwo (dalej: SRK 2020) przyjęta uchwałą Rady Ministrów 25 września 2012 roku, wskazuje najważniejsze działania państwa w celu wzmocnienia i wykorzystania gospodarczych, społecznych

i instytucjonalnych potencjałów zapewniających szybszy i zrównoważony rozwój kraju oraz poprawę jakości życia ludności³⁷.

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 przez Radę Ministrów 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. Zaś w przewozach towarowych wspierana będzie modernizacja i budowa infrastruktury ułatwiającej prowadzenie głównie przewozów intermodalnych (w tym centrów i terminali intermodalnych) oraz masowych między obszarami metropolitalnymi, przejściami granicznymi, portami morskimi, a także pozostałymi kluczowymi ośrodkami gospodarczymi.

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

³⁷ Główny cel strategii średniookresowej.

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

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).

Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku), 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 sieć transportu europejskiego (TEN-T). 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 przystanków kolejowych,
- 4) rozwijanie infrastruktury systemów usprawniających zarządzanie przewozami pasażerskimi i towarowymi; stopniowe wdrażanie Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS) na najważniejszych szlakach kolejowych.

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

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

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

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

3.1.2. Dokumenty strategiczne Unii Europejskiej

Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu „Europa 2020”, przyjęta 3 marca 2010 roku, obejmuje trzy wzajemnie ze sobą powiązane priorytety mające na celu wyjście silniejszej UE z kryzysu, powstanie inteligentnej i zrównoważonej gospodarki UE sprzyjającej włączeniu społecznemu, osiągania 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 CO₂. Nakłada też na państwa członkowskie obowiązek stworzenia na poziomie krajowym inteligentnej, zmodernizowanej i w pełni połączonej infrastruktury transportowej oraz, mające ogromne znaczenie dla efektywności całego systemu transportowego, 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 pożądany 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).

Transeuropejska sieć transportowa (TEN-T) ma na celu wzmacnianie spójności społecznej, gospodarczej i terytorialnej UE i przyczynić 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 infrastrukturalnym: *Wieloletnim Programem Inwestycji Kolejowych do roku 2013 z perspektywą do roku 2015*, przyjętym uchwałą Rady Ministrów z dnia 7 listopada 2011 r.³⁸ Program ten został zastąpiony *Wieloletnim Programem Inwestycji Kolejowych do roku 2015* przyjętym uchwałą Rady Ministrów z dnia 5 listopada 2013³⁹. 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*.

³⁸ *Wieloletnim Programem Inwestycji Kolejowych do roku 2013 z perspektywą do roku 2015*, przyjętym uchwałą Rady Ministrów nr 219/2011 z dnia 7 listopada 2011 r. zmieniony uchwałą 127/2012 Rady Ministrów z dnia 18 lipca 2012, uchwałą nr 196/2013 Rady Ministrów z dnia 5 listopada 2013 r., uchwałą nr 124/2014 Rady Ministrów z dnia 25 czerwca 2014 r., uchwałą nr 149/2014 Rady Ministrów z dnia 29 lipca 2014 r. oraz uchwałą nr 30/2015 Rady Ministrów z dnia 13 marca 2015 r. Obejmował on zadania rozpoczęte jeszcze przed 2011 rokiem. Był to pierwszy tego typu program, stąd zawierał zadania będące już w trakcie realizacji.

³⁹ *Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych do roku 2015*, z perspektywą do roku 2020 przyjętym uchwałą nr 196/2013 Rady Ministrów z dnia 5 listopada 2013 r. zmieniony uchwałą nr 124/2014 Rady Ministrów z dnia 25 czerwca 2014 r., uchwałą nr 149/2014 Rady Ministrów z dnia 29 lipca 2014 r. oraz uchwałą nr 30/2015 Rady Ministrów z dnia 13 marca 2015 r.

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 Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T)⁴⁰, 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 regionalnym⁴¹);
- wiążącego charakteru listy projektów ujętych w *DI*;
- listę projektów aglomeracyjnych POIiŚ 2014–2020 zostanie uszczegółowiona przez ministra właściwego do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw rozwoju regionalnego w oparciu o wyniki konkursu;
- rezerwa przewidziana w ramach listy projektów PO PW zostanie przeznaczona na zwiększenie wartości projektów ujętych na liście podstawowej (w przypadku zwiększenia wartości kosztorysowej na etapie prac przygotowawczych lub rozstrzygnięcia przetargów na kwotę wyższą niż pierwotnie zakładano) lub na projekty z listy rezerwowej; podział tej kwoty zostanie uwzględniony w kolejnych aktualizacjach *Szczegółowego Planu Realizacji KPK*;
- podstawę udzielenia zapewnienia finansowania stanowić będzie *Szczegółowy Plan Realizacji KPK*;
- wyodrębnienie poszczególnych źródeł finansowania w układzie limitów określonych na dany rok;
- uwzględnienia w planie finansowym kwoty w wysokości 1,665 mld zł, stanowiącej środki na finansowanie infrastrukturalnych inwestycji kolejowych ponad poziom 18% planowanych na dany rok wpływów z podatku akcyzowego od paliw silnikowych zgodnie z ustawą o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego.

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.

⁴⁰ zawierająca projekty będące projektami wspólnego zainteresowania, które realizowane są przez państwa członkowskie, zgodnie z art. 171 Traktatu o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE C z 26.10.2012); uściślenia wg rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE (Dz. Urz. UE L 348 z 20.12.2013, s. 1).

⁴¹ POIiŚ 2014–2020; PO PW 2014–2020; RPO 2014–2020.

Opracowany na podstawie *KPK Szczegółowy Plan Realizacji KPK*, 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. *Szczegółowy Plan Realizacji KPK* 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 zapisy 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 bezpieczeństwa projektu multilokalizacyjnego. Na pozostałych przejazdach kolejowych, na liniach objętych projektami, modernizowane lub zabudowane będą nowoczesne urządzenia sygnalizacyjne, co również przyczyni się do ograniczenia wypadkowości poprzez np. podnoszenie ich kategorii.

Znaczący wpływ na zwiększenie bezpieczeństwa przewozów kolejowych oraz podniesienie prędkości pociągów powyżej 160 km/h ma wdrażanie Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym ERTMS (*European Rail Traffic Management System*), składającego się z: Europejskiego Systemu Sterowania Pociągami – ETCS (od ang. *European Train Control System*) oraz Globalnego Systemu Kolejowej Radiokomunikacji Ruchomej – GSM-R. Pierwsze w Polsce projekty z zakresu wyposażenia linii kolejowych w omawiany system realizowane były w ramach perspektywy unijnej 2007–2013. W ramach przedsięwzięć inwestycyjnych współfinansowanych z budżetu unijnego 2014–2020 planowana jest kontynuacja procesu wdrożenia systemu ERTMS na polskiej sieci kolejowej.

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

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-T⁴², 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,

⁴² 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) strategia rozwoju sieci TEN-T do lat 2030/2050 zakłada dwupoziomową strukturę. Sieć bazowa, wyodrębniona na sieci kompleksowej ma

- 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"⁴³: Rzeszów / Kielce – Lublin – Białystok – Olsztyn;
- **cel 2 – Zwiększenie bezpieczeństwa funkcjonowania transportu kolejowego:**
 - wdrażanie ERTMS/ETCS i ERTMS/GSM-R,
 - poprawa jakości oferty i bezpieczeństwa infrastruktury udostępnianej przez 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 października 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy⁴⁴,
 - 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

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”.

⁴³ Magistrala Wschodnia to szczególna koncepcja połączenia miast wojewódzkich Polskich Wschodniej, które z powodów historycznych nie posiadają bezpośrednich połączeń kolejowych.

⁴⁴ Dz. Urz. UE L 276 z 20.10.2010, str. 22.

między 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*⁴⁵ 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 specyfice przewozów towarowych, uwzględniający podniesienie parametrów sieci oraz umożliwiający ominięcie aglomeracji warszawskiej oraz Katowic, ma istotne znaczenie w ruchu tranzytowym jak również dla zwiększenia bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych.

Program obejmuje projekty inwestycyjne zlokalizowane na terenie wszystkich województw. Przyjęte priorytety pozwalają na zwiększenie zewnętrznej dostępności do terytorium kraju. W ten sposób, *Program* zachowuje spójność z działaniami w zakresie rozwoju regionalnego oraz zagospodarowania przestrzennego⁴⁶, 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:

⁴⁵ *Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: regiony, miasta, obszary wiejskie*. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego. Dokument przyjęty uchwałą Rady Ministrów z dnia 13 lipca 2010 r. (M.P. z 2011 r. Nr 36, poz. 423).

⁴⁶ *Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030*. Dokument przyjęty uchwałą Nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r. (M.P. z 2012 r. poz. 252).

- CEF,
 - POIiŚ 2014–2020,
 - POIiŚ 2007–2013,
- 2/** projekty PO PW,
- 3/** projekty RPO:
- RPO 2014–2020,
 - RPO 2007–2013,
- 4/** projekty krajowe⁴⁷.

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.

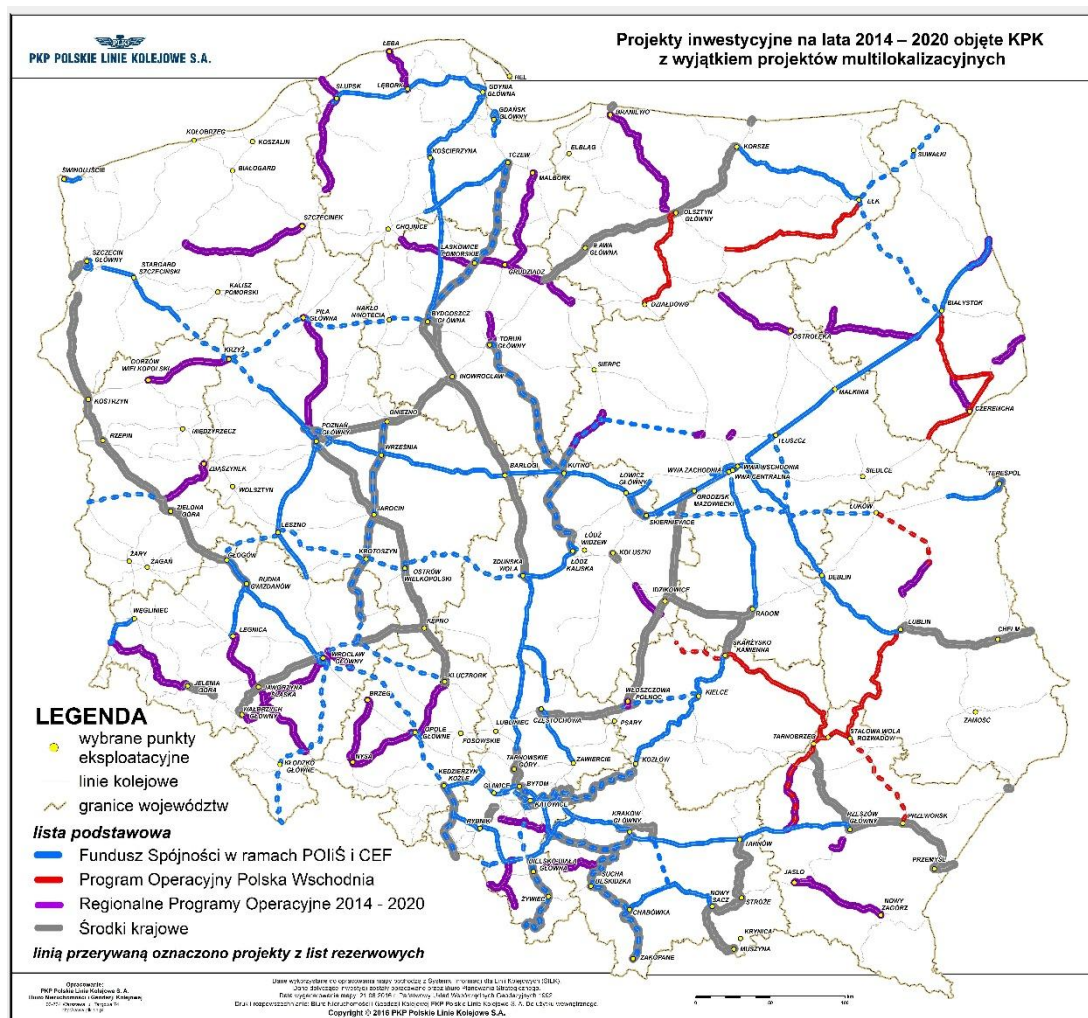
Projekty objęte współfinansowaniem ze środków FS w ramach instrumentu CEF obejmują inwestycje zgłoszone do I i II konkursu CEF, a także inwestycje, które objęte zostaną postępowaniem konkursowym w kolejnych latach.

Zamierzenia inwestycyjne skoncentrowano na projektach, które mają najkorzystniejszą relację nakładów do osiąganym 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).

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*.

⁴⁷ Kategoria obejmuje projekty, których jedynym źródłem finansowania jest budżet państwa lub FK lub środki prywatne (obejmujące również środki własne realizatora *Programu*).

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



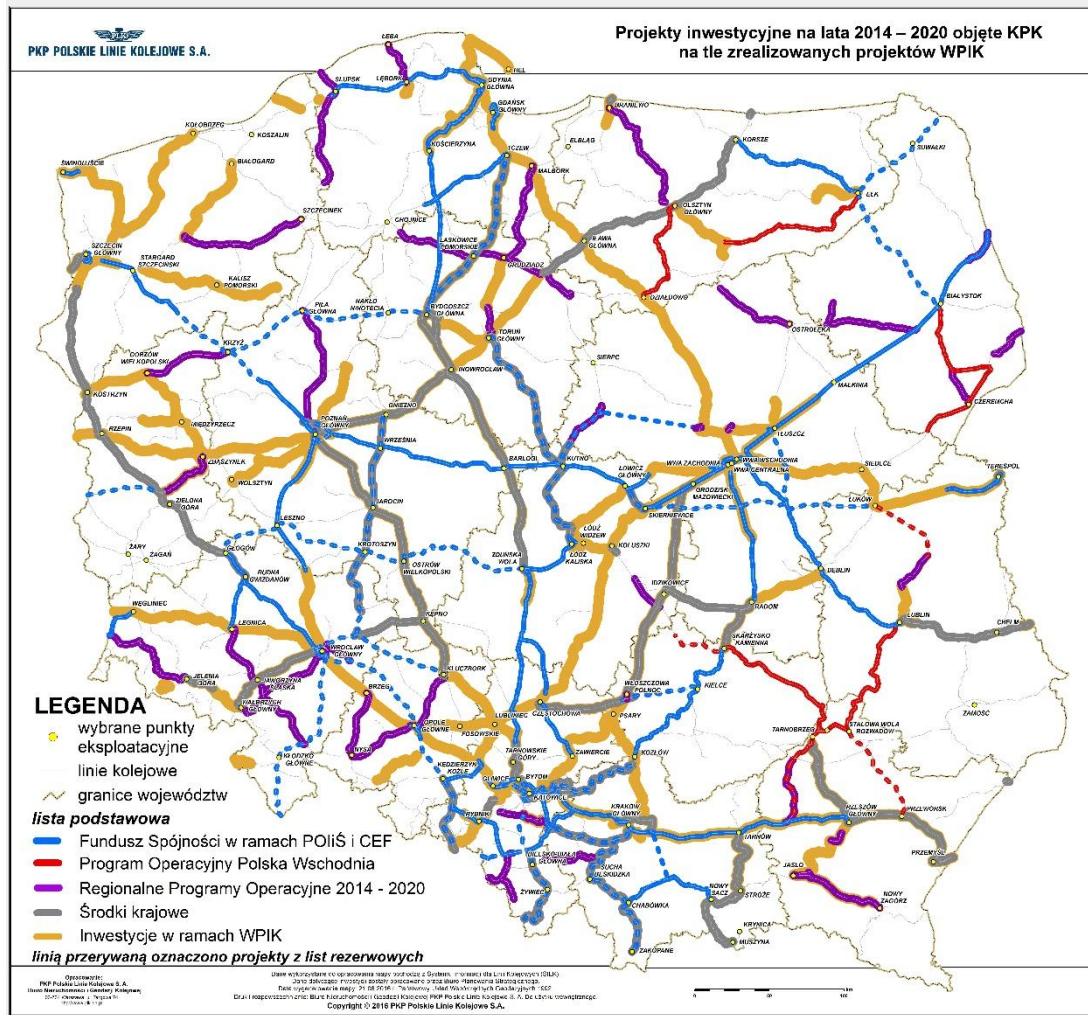
Źródło: opracowanie PKP PLK S.A.

Projekty multilokalizacyjne wymienione są w załączniku do Programu.

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

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

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



Źródło: opracowanie PKP PLK S.A.

Projekty multilokalizacyjne wymienione są w załączniku do Programu.

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

Na mapie nie wskazano projektów „grupowych” 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 z Europejskiego Banku Inwestycyjnego (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 będzie stanowiły środki wygosparowane z oszczędności w ramach pozostałych projektów CEF i POIiŚ oraz Rezerwy FS. Jednocześnie przed podpisaniem umowy o dofinansowanie z KE weryfikowana będzie dostępna pula środków krajowych na zabezpieczenie wkładu krajowego.

Istotnym źródłem finansowania wydatków na zadania inwestycyjne w zakresie infrastruktury kolejowej będą środki pochodzące z kredytów z EBI. Środki z kredytów EBI 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 wschodniego 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 w celu zabezpieczenia środków. Projekt Podłęże – Szczyrzyc – Tymbark/Mszana Dolna wraz z modernizacją linii 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 Funduszu Spójności – 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 *Szczegółowym Planie Realizacji KPK* 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 *Szczegółowego Planu Realizacji KPK*. 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 *Szczegółowego Planu Realizacji KPK*.

W *Szczegółowym Planie Realizacji KPK* 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 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 Funduszu Kolejowego wskazanymi w tabeli 3, ze środków Funduszu 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	Fundusz Spójności **	76,0	25,2	3 719,1	3 587,5	5 987,2	9 133,3	9 203,4	10 888,0	4 428,7	2 272,6	49 321,0
1.1	CEF	0,0	0,5	79,9	1 030,9	2 891,2	4 318,8	4 566,8	4 724,6	355,4	308,3	18 276,4
1.2	POIiŚ 2014–2020	73,1	5,8	1 070,7	2 110,5	3 091,5	4 814,1	4 636,6	6 163,4	4 073,3	1 964,3	28 003,3
1.3	POIiŚ 2007–2013	2,9	18,9	2 568,5	446,1	4,5	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	3 041,3
2	PO PW	0,0	0,0	0,0	7,7	383,4	948,1	364,3	190,5	171,3	29,0	2 094,3
3	RPO	0,0	0,1	75,3	70,9	611,6	1 038,7	1 640,3	812,3	492,2	117,8	4 859,2
3.1	RPO 2014–2020	0,0	0,1	1,5	69,9	611,5	1 038,6	1 640,2	812,0	492,2	117,8	4 783,8
3.2	RPO 2007–2013	0,0	0,0	73,8	1,0	0,1	0,1	0,1	0,3	0,0	0,0	75,4
4	Krajowe **	0,0	0,0	1 351,9	1 649,0	1 593,8	1 086,2	1 000,0	1 025,6	1 018,2	956,5	9 681,2
5	Program pozamilitarnych działań obronnych	0,0	0,0	14,1	14,1	14,1	12,0	0,0	0,0	0,0	0,0	54,3
	Razem	76,0	25,3	5 160,4	5 329,2	8 590,1	12 218,3	12 208,0	12 916,4	6 110,4	3 375,9	66 010,0

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

** Zadania budżetowe i FK oraz wkład krajowy dla projektów UE uwzględniają dodatkowe środki przewidziane przez ministra właściwego ds. finansów publicznych na finansowanie infrastrukturalnych inwestycji kolejowych ponad poziom 18% planowanych na dany rok wpływów z podatku akcyzowego od paliw silnikowych (ponad założony początkowo 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 Funduszu Kolejowego. W dalszych pracach nad uchwałą wartość ta może ulec zmianie.

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

Lp.	Kategoria projektów *	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Razem
1	Fundusz Spójności **	105,0	355,3	2 614,5	3 779,4	8 116,1	10 270,6	9 864,4	7 354,5	3 412,9	928,4	46 801,1
1.1	CEF	15,5	37,6	274,2	1 604,2	4 186,7	5 429,5	4 382,9	1 630,9	379,8	335,1	18 276,4
1.2	POIiŚ 2014–2020	74,0	217,9	1 922,3	2 140,3	3 924,9	4 840,7	5 481,5	5 723,6	3 033,1	593,3	27 951,6
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
2	PO PW	0,0	0,0	0,0	49,0	588,1	867,7	218,4	231,0	128,2	11,9	2 094,3
3	RPO	0,0	0,2	8,7	107,8	697,0	1 297,2	1 750,6	608,3	247,2	70,0	4 787,0
3.1	RPO 2014–2020	0,0	0,2	6,2	107,7	696,9	1 297,1	1 750,5	608,0	247,2	70,0	4 783,8
3.2	RPO 2007–2013	0,0	0,0	2,5	0,1	0,1	0,1	0,1	0,3	0,0	0,0	3,2
4	Krajowe **	0,0	0,0	1 155,8	1 576,8	1 593,8	1 086,2	1 000,0	1 025,6	1 018,2	956,5	9 412,9
5	Program pozamilitarnych działań obronnych	0,0	0,0	14,1	14,1	14,1	12,0	0,0	0,0	0,0	0,0	54,3
	Razem	105,0	355,5	3 793,1	5 527,1	11 009,1	13 533,7	12 833,4	9 219,4	4 806,5	1 966,8	63 149,6

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

** Zadania budżetowe i FK oraz wkład krajowy dla projektów UE uwzględniają dodatkowe środki przewidziane przez ministra właściwego ds. finansów publicznych na finansowanie infrastrukturalnych inwestycji kolejowych ponad poziom 18% planowanych na dany rok wpływów z podatku akcyzowego od paliw silnikowych (ponad założony początkowo 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 Funduszu Kolejowego. W dalszych pracach nad uchwałą może ulec zmianie.

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 w latach 2016 i 2017 wynika z uwzględnienia w latach 2016 i 2017 zobowiązań z lat poprzednich, które planowane są do sfinansowania głównie ze środków z obligacji PKP PLK S.A. (185 mln zł) i Funduszu Kolejowego.

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

Lp.	Źródło	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Razem
1	Projekty UE *	76,0	25,3	3 794,4	3 666,1	6 982,2	11 120,1	11 208,0	11 890,8	5 092,2	2 419,4	56 274,5
1.1	środki UE	0,0	0,0	2 749,9	2 796,4	5 550,7	8 594,6	8 131,5	8 634,6	2 525,2	1 179,8	40 162,7
1.2	budżet państwa	1,8	0,0	454,8	521,5	951,8	1 810,3	1 657,4	2 288,3	2 174,0	1 145,4	11 005,3
1.2.1	w tym dodatkowe środki pochodzące z podatku akcyzowego 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	15,0	16,4	103,1	190,9	329,3	91,2	45,5	12,8	804,2
1.4	pozostałe źródła ***	74,2	25,3	586,9	331,8	376,6	524,3	1 089,8	876,7	347,5	81,4	4 314,5
2	Projekty krajowe**	0,0	0,0	1 351,9	1 649,0	1 593,8	1 086,2	1 000,0	1 025,6	1 018,2	956,5	9 681,2
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	419,0	40,3	5,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	464,8
3	Program pozamilitarnych działań obronnych	0,0	0,0	14,1	14,1	14,1	12,0	0,0	0,0	0,0	0,0	54,3
	Razem	76,0	25,3	5 160,4	5 329,2	8 590,1	12 218,3	12 208,0	12 916,4	6 110,4	3 375,9	66 010,0

* 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 12,2 mln zł przeznaczoną na sfinansowanie z FK zobowiązań w ramach projektów krajowych (kwota ta powiększa wartość projektów krajowych w 2016 roku i wliczana jest do łącznej wartości tych projektów).

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

**** Dodatkowe środki przewidziane przez ministra właściwego ds. finansów publicznych na finansowanie infrastrukturalnych inwestycji kolejowych ponad poziom 18% planowanych na dany rok wpływów z podatku akcyzowego od paliw silnikowych (ponad założony początkowo 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 Funduszu Kolejowego. W dalszych pracach nad uchwałą wartość ta może ulec zmianie.

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

7. Efekty i rezultaty *KPK*

Efekty *Programu* zostały określone dla każdego z celów szczegółowych. Wyspecyfikowanie 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 6. 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 ≥ 221 kN,
- wzrost przepustowości infrastruktury obsługującej porty morskie w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu.

Tabela 7. 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 8. 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	*)	800	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 się⁴⁸,
- 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,

⁴⁸ Dz. Urz. UE L 356 z 12.12.2014, str. 110.

- wzrost udziału kolejowych przewozów intermodalnych w towarowych przewozach kolejowych ogółem,

Tabela 9. 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 osiągnęte 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 Państwa⁴⁹. 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. pracowników⁵⁰. Oznacza to, że transport kolejowy wyłącznie w Polsce daje pracę kolejnym 100 tys. pracowników. Tym samym, z usług związanych z transportem kolejowym utrzymuje się ponad 3,5% wszystkich zatrudnionych w Polsce. Co więcej, każdy z nich ponosi wydatki umożliwiające stworzenie kolejnych miejsc pracy w innych sektorach gospodarki. Podstawowym źródłem finansowania tych wydatków są jednak wynagrodzenia wygenerowane w transporcie kolejowym. Należy podkreślić, że miejsca pracy stworzone w sektorze kolejowym należą do szczególnie cennych dla gospodarki. Obejmują m.in. zatrudnienie w produkcji przemysłowej, czyli sektorze gospodarki, którego rozwój jest szczególnie pożądanym przez obywateli większości państw europejskich zagrożonych utratą pracy na rzecz rynków azjatyckich. Przemysł tworzy stabilne miejsca pracy, wymaga wykształcenia odpowiednich kadr w sferze produkcji,

⁴⁹ CER, The Economic Footprint of Railway Transport in Europe, Brussels, October 2014.

⁵⁰ Ocena funkcjonowania rynku transportu kolejowego i stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego w 2014 r.

wzornictwa i projektowania oraz zapewnienia dostępu do niezbędnego zaplecza technicznego, integrując tym samym naukę i biznes.

Prowadzone badania umożliwiły również określenie wartości efektu mnożnikowego wynikającego z ponoszenia wydatków na finansowanie kolejowych inwestycji infrastrukturalnych. W skali europejskiej przyjęto go na poziomie 0,75 co w odniesieniu do Polski oznacza, że planowane do 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 74⁵¹.

Infrastruktura kolejowa będąca w zarządzie PKP PLK S.A. stanowi 95,97% długości eksploatowanych linii kolejowych w Polsce⁵², 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,

⁵¹ Spółka działa na podstawie ustawy z dnia 15 września 2000 r. Kodeks spółek handlowych (Dz. U. z 2013 r. poz. 1030, z 2014 r. poz. 265 i 1161, z 2015 r. poz. 4, 978, 1333 i 1830 oraz z 2016 r. poz. 615), 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.

⁵² Ocena funkcjonowania ..., op. cit., s. 55.

- prawidłowego wykorzystania i utrzymania obiektów podczas eksploatacji po zakończeniu realizacji inwestycji z zachowaniem zasad trwałości projektu;
- prowadzenia inwestycji przy spełnieniu wymagań obowiązujących norm budowlanych i warunków technicznych, technicznych specyfikacji interoperacyjności (TSI) oraz przepisów branżowych, co znajdzie potwierdzenie w odpowiedniej dokumentacji poszczególnych zadań; 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 rozwoju⁵³, 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 *Szczegółowego Planu Realizacji KPK*,
- raport końcowy z wykonania *Programu*,
- systemy informatyczne monitorowania wewnętrznego i zewnętrznego (EPM).

⁵³art. 17 ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju.

Roczne sprawozdania po zatwierdzeniu przez Zarząd PKP PLK S.A, przekazywane są do końca lutego 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 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 odchyień, 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 odchyień, 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 Metodologią Zarządzania Projektami.

Minister właściwy do spraw transportu składa Radzie Ministrów sprawozdanie z wykonaniu *Szczegółowego Planu Realizacji KPK* 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 po realizacyjny (*ex post*).

9. Procedura zatwierdzenia i aktualizacji *Programu*

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

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

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

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

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 *Szczegółowym Planie Realizacji KPK*, zgodnie z przyjętą w ustawie o transporcie kolejowym w art. 38 c procedurą.

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
1	1.001	Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa – Gdynia – obszar LCS Ciechanów	podstawowa	69,3*	projekt w ramach POIiŚ 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 POIiŚ 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 POIiŚ 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 POIiŚ 2007-2013
5	1.005	Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa – Gdynia – obszar LCS Działdowo	podstawowa	65,5*	projekt w ramach POIiŚ 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 POIiŚ 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 POIiŚ 2007-2013
8	1.008	Modernizacja linii kolejowej E 59 na odcinku Wrocław – Poznań, etap III, odcinek Czempień – Poznań - Faza I	podstawowa	15,9*	projekt w ramach POIiŚ 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 POIiŚ 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 POIiŚ 2007-2013
11	1.011	Modernizacja linii kolejowej E 30, etap II, odcinek Zabrze – Katowice – Kraków etap IIa	podstawowa	91,3*	projekt w ramach POIiŚ 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 POIiŚ 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 POIiŚ 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 POIiŚ 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 POIiŚ 2007-2013
16	1.016	Modernizacja linii kolejowej nr 8, odcinek Warszawa Okęcie – Radom – PRACE PRZYGOTOWAWCZE	podstawowa	1,1*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
17	1.017	Budowa połączenia kolejowego MPL "Kraków – Balice" z Krakowem, odcinek Kraków Główny – Mydlniki – Balice	podstawowa	38,3*	projekt w ramach POIiŚ 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 POIiŚ 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 POIiŚ 2007-2013
20	1.020	Udrożnienie Łódzkiego Węzła Kolejowego (TEN-T), etap I, odcinek Łódź Widzew – Łódź Fabryczna	podstawowa	162,6*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
21	1.021	Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, Lot C – pozostałe roboty – Faza I	podstawowa	87,0*	projekt w ramach POIiŚ 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 POIiŚ 2007-2013
23	1.023	Analiza kierunków rozwoju sieci kolejowej w Polsce z uwzględnieniem ograniczeń w węzłach kolejowych	podstawowa	2,9*	projekt w ramach POIiŚ 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 POIiŚ 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 POIiŚ 2007-2013
26	1.026	Zintegrowany System Transportu Zbiorowego w aglomeracji krakowskiej	podstawowa	1,4*	projekt w ramach POIiŚ 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 POIiŚ 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 POIiŚ 2007-2013
29	1.029	Przebudowa kompleksu dworcowego Gliwice	podstawowa	56,2*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
30	1.030	Poprawa bezpieczeństwa i likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych na przejazdach kolejowych – etap I	podstawowa	47,1*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
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 POIiŚ 2007-2013

Lp.	Nr KPK	Nazwa zadania	Lista	Szacunkowa wartość projektu [mln zł]	Uwagi
1	2	3	4	5	6
32	1.032	Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowej nr 1 na odcinku Kuluszki – Częstochowa	podstawowa	-62,1*	projekt w ramach POIiŚ 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 POIiŚ 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 POIiŚ 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 POIiŚ 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 POIiŚ 2007-2013
37	1.037	Poprawa bezpieczeństwa poprzez zabudowę nowych rozjazdów kolejowych o podwyższonym standardzie konstrukcyjnym	podstawowa	44,4*	projekt w ramach POIiŚ 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 POIiŚ 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 POIiŚ 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 POIiŚ 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 POIiŚ 2007-2013
42	1.042	Poprawa infrastruktury kolejowego dostępu do portu Gdańsk – PRACE PRZYGOTOWAWCZE	podstawowa	1,0*	projekt w ramach POIiŚ 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 POIiŚ 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 POIiŚ 2007-2013
45	1.045	Poprawa bezpieczeństwa i likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych na przejazdach kolejowych – etap II	podstawowa	44,5*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
46	1.046	Dokumentacja przedprojektowa dla elektryfikacji linii nr 278 (E30) na odcinku Węgliniec – Zgorzelec	podstawowa	0,5*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
47	1.047	Dokumentacja przedprojektowa dla modernizacji linii kolejowej nr 202 na odcinku Gdynia Chylonia – Słupsk	podstawowa	1,4*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
48	1.048	Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni – PRACE PRZYGOTOWAWCZE	podstawowa	0,8*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
49	1.049	Poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu – PRACE PRZYGOTOWAWCZE	podstawowa	0,7*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
50	1.050	Modernizacja linii obwodowej w Warszawie (odc. Warszawa Gołębki / Warszawa Zachodnia – Warszawa Gdańska) – PRACE PRZYGOTOWAWCZE	podstawowa	3,8*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
51	1.051	Modernizacja linii kolejowej E 20 na odcinku Siedlce – Terespol, etap III – PRACE PRZYGOTOWAWCZE	podstawowa	1,3*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
52	1.052	Przygotowanie dokumentacji środowiskowej dla wybranych projektów infrastrukturalnych perspektywy finansowej 2014-2020	podstawowa	0,9*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
53	1.053	Prace na wybranych liniach kolejowych w perspektywie UE 2014-2020 – PRACE PRZYGOTOWAWCZE	podstawowa	18,5*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
54	1.054	Przebudowa budynku dworca kolejowego Szczecin Główny wraz z infrastrukturą torowo – peronową	podstawowa	15,2*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
55	1.055	Budowa Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego w Bydgoszczy Etap I	podstawowa	3,4*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
56	1.056	Poprawa jakości i niezawodności usług kolejowych poprzez centralizację lub automatyzację urządzeń srk	podstawowa	60,9*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
57	1.057	Poprawa jakości i niezawodności usług kolejowych poprzez zakup sprzętu wykorzystywanego do diagnostyki linii kolejowych	podstawowa	65,1*	projekt w ramach POIiŚ 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 POIiŚ 2007-2013
59	1.150	Budowa łącznicy kolejowej Kraków Zabłocie - Kraków Krzemionki - prace przygotowawcze	podstawowa	0,5*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
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	

Lp.	Nr KPK	Nazwa zadania	Lista	Szacunkowa wartość projektu [mln zł]	Uwagi
1	2	3	4	5	6
63	1.062	Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni	podstawowa	850,0	Złożony wniosek w drugim naborze CEF
64	1.063	Poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu	podstawowa	639,9	Złożony wniosek w drugim naborze CEF
65	1.064	Poprawa infrastruktury kolejowego dostępu do portu Gdańsk	podstawowa	600,0	Złożony wniosek w drugim naborze 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 podróży (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	1.071	Modernizacja linii kolejowej E 59 na odcinku Wrocław – Poznań, etap III, odcinek Czempień – Poznań – Faza II	podstawowa	371,8	Projekt fazowany
73	1.072	Modernizacja linii kolejowej E 30/C-E 30, odcinek Kraków – Rzeszów, etap III – Faza II	podstawowa	558,9	Projekt fazowany
74	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
75	1.074	Modernizacja linii kolejowej nr 8, odcinek Warszawa Okęcie – Radom (LOT: A, B, F) Faza II	podstawowa	1 053,4	Projekt fazowany
76	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 Złożony wniosek w drugim naborze CEF
77	1.076	Projekt poprawy dostępu kolejowego do Portu Gdańsk (most + dwutorowa linia kolejowa) – Faza II	podstawowa	198,0	Projekt fazowany
78	1.077	Budowa łącznicy kolejowej Kraków Zabłocie – Kraków Krzemionki	podstawowa	312,0	Projekt w części przeniesiony do realizacji w perspektywie 2014-2020
79	1.078	Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, Lot A – odcinek Warszawa Zachodnia – Miedniewice (Skierniewice), Faza II	podstawowa	109,8	Projekt fazowany
80	1.079	Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, Lot C – pozostałe roboty, Faza II	podstawowa	192,5	Projekt fazowany
81	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
82	1.082	Prace na linii kolejowej C-E 59 na odcinku Wrocław Brochów / Grabiszyn – Głogów	podstawowa	500,0	
83	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	Złożony wniosek na opracowanie dokumentacji projektowej w drugim naborze CEF.
84	1.086	Prace na linii kolejowej E 59 na odcinku Poznań Główny – Szczecin Dąbie	podstawowa	2 234,0	Podpisany Grant Agreement w pierwszym naborze CEF
85	1.087	Prace na linii kolejowej nr 8, odcinek Warka – Radom (Lot: C, D, E)	podstawowa	779,9	
86	1.088	Prace na linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk na odcinku Warszawa – Otwock – Dęblin – Lublin	podstawowa	3 975,5	
87	1.089	Prace na linii kolejowej E 59 na odcinku Wrocław – Poznań, etap IV, odcinek granica województwa dolnośląskiego – Czempień	podstawowa	1 544,4	Podpisany Grant Agreement w pierwszym naborze CEF
88	1.061	Prace na linii E 75 na odcinku Sadowne – Czyżew wraz z robotami pozostałymi na odcinku Warszawa Rembertów – Sadowne	podstawowa	1 032,8	Podpisany Grant Agreement w pierwszym naborze CEF
89	1.090	Prace na linii E 75 na odcinku Czyżew – Białystok	podstawowa	1 694,5	Złożony wniosek w drugim naborze CEF
90	1.091	Prace na linii kolejowej nr 93 na odcinku Trzebinia – Oświęcim – Czechowice Dziedzice	podstawowa	555,0	
91	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	
92	1.093	Prace na linii średnicowej w Warszawie na odcinku Warszawa Wschodnia – Warszawa Zachodnia	podstawowa	1 000,0	
93	1.094	Prace na linii kolejowej E 30 na odcinku Kraków Główny Towarowy – Rudzice wraz z dobudową torów linii aglomeracyjnej	podstawowa	1 678,5	Złożony wniosek w drugim naborze CEF
94	1.095	Prace na linii kolejowej C-E 65 na odc. Chorzów Batory – Tarnowskie Góry – Karsznice – Inowrocław – Bydgoszcz – Maksymilianowo	podstawowa	1 000,0	
95	1.096	Prace na linii kolejowej nr 146 na odcinku Wyczerpy – Chorzew Siemkowice	podstawowa	250,1	

Lp.	Nr KPK	Nazwa zadania	Lista	Szacunkowa wartość projektu [mln zł]	Uwagi
1	2	3	4	5	6
96	1.097	Udrożnienie Łódzkiego Węzła Kolejowego (TEN-T), etap II, odcinek Łódź Fabryczna – Łódź Kaliska/Łódź Żabieniec	podstawowa	1 921,3	
97	1.098	Prace na liniach kolejowych nr 140, 148, 157, 159, 173, 689, 691 na odcinku Chybie – Żory – Rybnik – Nędza / Turze	podstawowa	503,2	
98	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	
99	1.100	Prace na linii kolejowej nr 202 na odcinku Gdynia Chylonia – Słupsk	podstawowa	2 000,0	
100	1.101	Prace na linii kolejowej nr 1 na odcinku Częstochowa – Zawiercie	podstawowa	501,7	
101	1.102	Prace na linii kolejowej nr 289 na odcinku Legnica – Rudna Gwizdanów	podstawowa	249,8	
102	1.103	Poprawa przepustowości linii kolejowej E 20 na odcinku Warszawa – Mińsk Mazowiecki, etap I	podstawowa	99,3	
103	1.104	Prace na linii obwodowej w Warszawie (odc. Warszawa Gołąbki / Warszawa Zachodnia – Warszawa Gdańska)	podstawowa	344,1	Podpisany Grant Agreement w pierwszym naborze CEF
104	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	Złożony wniosek w drugim naborze CEF
105	1.106	Prace na linii kolejowej E 20 na odcinku Warszawa – Poznań – pozostałe roboty, odcinek Sochaczew – Swarzędz	podstawowa	2 610,8	Podpisany Grant Agreement w pierwszym naborze CEF
106	1.107	Prace na linii kolejowej nr 6 na odcinku Białystok – Sokółka – Kuźnica Białostocka (granica państwa)	podstawowa	187,2	
107	1.108	Prace na linii kolejowej Warszawa Włochy – Grodzisk Mazowiecki (linia nr 447)	podstawowa	359,6	Podpisany Grant Agreement w pierwszym naborze CEF
108	1.109	Infrastrukturalne projekty aglomeracyjne finansowane z Funduszu Spójności	podstawowa	1 089,8	
109	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	Podpisany Grant Agreement w pierwszym naborze CEF
110	1.111	Prace na liniach kolejowych nr 153, 199, 681, 682, 872 na odcinku Toszek Pótnoc – Rudziniec Gliwicki – Stare Koźle	podstawowa	282,7	
111	1.119	Prace na linii kolejowej nr 38 na odcinku Elk – Korsze wraz z elektryfikacją	podstawowa	578,5	
112	1.120	Elektryfikacja linii kolejowych nr 274, 278 na odcinku Węglińc – Zgorzelec	podstawowa	100,0	Złożony wniosek w drugim naborze CEF
113	1.122	Prace na linii kolejowej nr 8 na odcinku Skarżysko Kamienna – Kielce – Kozłów	podstawowa	593,4	
114	1.123	Prace na linii kolejowej E 20 na odcinku Siedlce – Terespol, etap III – LCS Terespol	podstawowa	559,1	Złożony wniosek w drugim naborze CEF
115	1.147	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	
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	1 936,5	
118	1.084	Prace na linii kolejowej E 30 na odcinku Kędzierzyn Koźle – Opole Zachodnie	rezerwowa	628,5	Planowane złożenie wniosku w trzecim naborze 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, na których nie będzie to dokonane w ramach kompleksowego liniowego projektu inwestycyjnego	rezerwowa	1 540,0	Planowane złożenie wniosku w trzecim naborze CEF w ramach puli dla krajów uprawnionych do korzystania z Funduszu Spójności
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 na roboty w trzecim naborze CEF w ramach puli dla krajów uprawnionych do korzystania z Funduszu Spójności
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 w ramach puli dla krajów uprawnionych do korzystania z Funduszu Spójności
123	1.081	Projekty przygotowawcze	rezerwowa	100,0	
124	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	

Lp.	Nr KPK	Nazwa zadania	Lista	Szacunkowa wartość projektu [mln zł]	Uwagi
1	2	3	4	5	6
125	1.153	Prace na linii kolejowej E 59 na odcinku Poznań Główny – Szczecin Dąbie, odcinek Wronki – Słonice	rezerwowa	1 463,0	
126	1.113	Utworzenie Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego	rezerwowa	700,0	
127	1.114	Prace na linii kolejowej C-E 20 na odcinku Łowicz Główny – Skierniewice	rezerwowa	107,8	
128	1.115	Prace na linii kolejowej C-E 30 na odcinku Opole Groszowice – Jelcz – Wrocław Brochów	rezerwowa	563,0	
129	1.116	Prace na linii kolejowej C-E 65 na odcinku Bydgoszcz – Tczew	rezerwowa	700,0	
130	1.117	Prace na obwodnicy towarowej Poznania	rezerwowa	387,1	
131	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	
132	1.121	Prace na linii kolejowej nr 143 na odcinku Kluczbork – Oleśnica – Wrocław Mikołajów	rezerwowa	1 007,6	
133	1.124	Prace na liniach kolejowych nr 15, 16 na odcinku Łódź Kaliska – Zgierz – Kutno	rezerwowa	400,0	
134	1.125	Prace na linii kolejowej C-E 59 na odcinku Wrocław – Kamieniec Żąbkowski	rezerwowa	500,0	
135	1.127	Prace na linii kolejowej E-59 na odcinku Kędzierzyn Koźle – Chałupki (granica państwa)	rezerwowa	183,0	
136	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	
137	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	
138	1.130	Prace na linii kolejowej nr 18 na odcinku Kutno – Toruń Główny	rezerwowa	230,4	
139	1.131	Prace na liniach kolejowych nr 62, 660 na odcinku Tunel – Bukowno – Sosnowiec Płd.	rezerwowa	219,5	
140	1.132	Budowa nowej linii kolejowej Podtęże – Szczyrzec – Tymbark/Mszana Dolna oraz modernizacja istniejącej linii kolejowej nr 104 Chabówka – Nowy Sącz - etap III	rezerwowa	3 801,5	
141	1.133	Prace na linii kolejowej nr 358 na odcinku Czerwieńsk – Gubin (granica państwa)	rezerwowa	197,0	
142	1.134	Prace na linii kolejowej nr 94 na odcinku Kraków Płaszów – Skawina – Oświęcim	rezerwowa	625,1	
143	1.135	Prace na linii kolejowej nr 139 na odcinku Czechowice Dziedzice – Bielsko Biała – Zwardoń (granica państwa)	rezerwowa	352,0	
144	1.136	Prace na liniach kolejowych nr 97, 98, 99 na odcinku Skawina – Sucha Beskidzka – Chabówka – Zakopane	rezerwowa	1 143,1	
145	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	
146	1.138	Prace na liniach kolejowych nr 281, 766 na odcinku Oleśnica / Łukanów – Krotoszyn – Jarocin – Września – Gniezno	rezerwowa	400,0	
147	1.139	Prace na linii kolejowej nr 33 na odcinku Kutno – Płock	rezerwowa	200,0	
148	1.140	Budowa nowej linii kolejowej w relacji Modlin – Płock	rezerwowa	1 800,0	
149	1.141	Prace na liniach kolejowych nr 61, 567 na odcinku Kielce – Żeliszewice	rezerwowa	200,0	
150	1.142	Prace na liniach kolejowych nr 13, 513 na odcinku Krusze / Tłuszcz – Piława	rezerwowa	150,0	
151	1.143	Prace na linii kolejowej C-E 59 na odcinku Kamieniec Żąbkowski – Międzyzlesie	rezerwowa	320,0	
152	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	
153	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	
RAZEM POIŚ 2007 – 2013			podstawowa	3 041,3	
RAZEM FS 2014 – 2020			podstawowa	46 279,7	
			rezerwowa	30 810,4	

* 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.

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

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	
RAZEM PO PW 2014 – 2020			podstawowa	2 094,3	
			rezerwowa	853,0	

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	24,6**
6	3.006	Pomorskie (projekt w ramach RPO 2007-2013)	Rewitalizacja i modernizacja tzw. "Helskiego korytarza kolejowego" – linii kolejowej nr 213 Reda – Hel	podstawowa	11,4**
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**
7	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**
8	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 kolejowe połączenie modernizowanego lotniska w Szymanach z Olsztynem – etap II	podstawowa	13,9**
9	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**
10	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**
11	3.012	Dolnośląskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 274 na odcinku Jelenia Góra – Zgorzelec	podstawowa	120,0
12	3.013	Dolnośląskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 292 Jelcz Miłoszyce – Wrocław Softysowice w celu przywrócenia przewozów pasażerskich we WrOF	podstawowa	54,7
13	3.014	Dolnośląskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 137 na odcinku Legnica – Kamieniec Żąbkowicki	podstawowa	100,0
14	3.015	Dolnośląskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 309 na odcinku Kłodzko Nowe – Polanica Zdr.	rezerwowa	33,0
15	3.016	Dolnośląskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 286 Wałbrzych – Jedlina Zdrój – Głuszycza – Nowa Ruda – Kłodzko	rezerwowa	179,1
16	3.017	Dolnośląskie	Rewitalizacja linii nr 322 Kłodzko Nowe – Stronie Śląskie	rezerwowa	94,2
17	3.018	Dolnośląskie	Rewitalizacja linii nr 316 Chojnów – Rokutki	rezerwowa	20,3
18	3.019	Dolnośląskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 285 na odcinku Wrocław Gł. – Świdnica Kraszowice wraz z linią nr 771 Świdnica Przedmieście – Świdnica Miasto	podstawowa	100,0
19	3.020	Dolnośląskie	Przebudowa linii kolejowej nr 285 na odcinku Świdnica Kraszowice – Jedlina Zdrój	podstawowa	87,9
20	3.021	Dolnośląskie	Dostosowanie linii kolejowej nr 273 do obsługi przewozów pasażerskich we WrOF poprzez modernizację przystanku kolejowego Wrocław Muchobór	podstawowa	8,6
21	3.022	Dolnośląskie	Dostosowanie linii kolejowej nr 274 do obsługi przewozów pasażerskich we WrOF poprzez budowę przystanku kolejowego Mokronos Górny	podstawowa	4,2
22	3.023	Dolnośląskie	Dostosowanie linii kolejowej nr 276 do obsługi przewozów pasażerskich we WrOF poprzez budowę przystanku kolejowego Iwiny	podstawowa	4,2
23	3.024	Dolnośląskie	Budowa przystanków kolejowych w ciągu linii kolejowej Wrocław – Jelenia Góra nr 274 i 311 /Kolei Aglomeracyjnej	podstawowa	14,9
24	3.025	Kujawsko-pomorskie	Prace na linii kolejowej nr 208 na odcinku Grudziądz – Tuchola – granica województwa	podstawowa	37,6
25	3.026	Kujawsko-pomorskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 207 na odcinku Toruń Wschodni – Chełmża	podstawowa	43,4
26	3.027	Kujawsko-pomorskie	Rewitalizacja linii kolejowych nr 208 i 33 na odcinku Grudziądz – Brodnica	podstawowa	56,6
27	3.028	Kujawsko-pomorskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 207 na odcinku Grudziądz – granica województwa	podstawowa	41,7
28	3.029	Kujawsko-pomorskie	Poprawa stanu infrastruktury do obsługi pasażerów	podstawowa	43,6
29	3.030	Kujawsko-pomorskie	Rewitalizacja kolejowego ciągu komunikacyjnego Bydgoszcz – Kcynia – granica województwa	rezerwowa	112,4

Lp.	Nr KPK	Województwo	Nazwa zadania	Lista*	Szacunkowa wartość projektu [mln zł]
1	2	3	4	5	6
30	3.031	Kujawsko-pomorskie	Modernizacja linii nr 27 Nasielsk – Toruń Wschodni na odc. granica województwa – Toruń Wschodni, na odcinku Lipno – Toruń Wschodni wraz z elektryfikacją	rezerwowa	222,0
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	135,6
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 – Szebnie	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
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

Lp.	Nr KPK	Województwo	Nazwa zadania	Lista*	Szacunkowa wartość projektu [mln zł]
1	2	3	4	5	6
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	71,0
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 transportowego węzła integrującego w Chojnicach	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/ Wisła Głębcze	podstawowa	290,8
79	3.080	Śląskie	Rewitalizacja linii kolejowych nr 140/169/179/885/138 połączenia: Orzesze Jańskowice – Tychy – Baranec – 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
RAZEM RPO 2007 - 2013				podstawowa	75,4
Razem RPO 2014 -2020				podstawowa	4 783,8
				rezerwowa	3 067,1

* 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 refundację wydatków z lat wcześniejszych, dokonane po roku 2015.

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	24,0	1) 2)
8	4.008	Modernizacja stacji Libiąż na linii kolejowej nr 93 Trzebinia – Zebrzydowice	podstawowa	27,8	1) 2)
9	4.009	Likwidacja wąskich gardeł poprzez poprawę stanu technicznego obiektów inżynierskich	podstawowa	39,3	1) 2)
10	4.010	Modernizacja linii kolejowej nr 4 – Centralna Magistrala Kolejowa	podstawowa	934,1	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	4.012	Prace przygotowawcze dla wybranych projektów perspektywy 2014-2020	podstawowa	204,2	1) 2)
13	4.014	Modernizacja linii kolejowej nr 274 Wrocław – Zgorzelec na odcinku Wrocław – Jelenia Góra	podstawowa	65,6	1) 2)
14	4.015	Prace na liniach nr 353, 206, 544 Poznań Wschód – Dziarnowo – Inowrocław Rąbinek oraz Zamków – Borystawice	podstawowa	137,2	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	4.019	Modernizacja linii kolejowej Rzeszów – Warszawa przez Kolbuszową, etap II	podstawowa	120,8	1) 2)
19	4.020	Modernizacja linii kolejowej nr 25 na odcinku Skarżysko Kamienna – Ocice	podstawowa	0,4	1) 2)
20	4.021	Przebudowa infrastruktury obsługi podróżnych na stacjach i przystankach	podstawowa	210,9	1) 2)
21	4.022	Poprawa bezpieczeństwa i likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych na sieci kolejowej	podstawowa	734,7	
22	4.023	Zwiększenie przepustowości wybranych linii kolejowych poprzez optymalizację urządzeń sterowania ruchem kolejowym i układów stacyjnych	podstawowa	272,5	2) 3)
23	4.024	Prace na linii nr 7 na odcinku Lublin – Dorohusk	podstawowa	100,0	
24	4.025	Poprawa stanu technicznego infrastruktury kolejowej w rejonach przejść granicznych, w tym toru szerokiego	podstawowa	245,1	
25	4.026	Prace na liniach kolejowych nr 408 i 409 Szczecin Główny – Granica państwa (Tantow)	podstawowa	140,0	3)
26	4.027	Udrożnienie podstawowych ciągów wywozowych z Górnego Śląska	podstawowa	2 595,2	3)
27	4.028	Udrożnienie podstawowych ciągów wywozowych z Dolnego Śląska	podstawowa	951,8	2) 3)
28	4.029	Zwiększenie kolejowej dostępności regionów atrakcyjnych turystycznie	podstawowa	1 250,0	3)
29	4.030	Zwiększenie dostępności magistrali E 20 i C-E 20 poprzez poprawę stanu technicznego przyległych linii kolejowych	podstawowa	958,9	3)
30	4.036	Udrożnienie podstawowych ciągów wywozowych w ruchu towarowym na terenie Śląska, etap IV	podstawowa	20,8	2) 4)
31	4.037	Prace na linii kolejowej 273 na odcinku Rudna Gwizdanów – Głogów	podstawowa	12,9	2) 4)
32	4.043	Rewitalizacja linii kolejowej nr 229 Pruszcz Gdański – Łeba, odcinek Gliniec – Kartuzy	podstawowa	2,9	4)
			Razem	9 681,2	
1	4.032	Linie obronne realizowane zgodnie „Programem pozamilitarnych przygotowań obronnych Rzeczypospolitej Polskiej w latach 2013-2022”	podstawowa	54,3	

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 PLK.

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 częściowego w pozycji 28 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 27 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. 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 Dokumentu Implementacyjnego, 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 obciążone 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.

UZASADNIENIE

Celem projektowanej uchwały jest usystematyzowanie, doprecyzowanie i uelastycznienie przepisów ujętych w *Krajowym Programie Kolejowym do 2023 roku*, które usprawnią realizację *Programu* i wydatkowanie przewidzianych w nim środków na inwestycje oraz urealnienie wielkości wydatków na poszczególne projekty inwestycyjne.

Projekt aktualizacji „*Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku*”, zwany dalej „*KPK*” lub „*Programem*”, jest dokumentem określającym zadania w zakresie rozwoju infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (dalej: PKP PLK S.A.) wraz ze wskazaniem źródeł ich finansowania.

Program jest spójny z następującymi dokumentami strategicznymi i służy osiągnięciu zawartych w nich celów:

1. *Długookresową Strategią Rozwoju Kraju. Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności*,
2. *Strategią Rozwoju Kraju 2020. Aktywne Społeczeństwo, Konkurencyjna Gospodarka, Sprawne Państwo*,
3. *Strategią Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)*, dalej: *SRT*.

Program bierze pod uwagę cele i kierunki rozwoju określone w dokumentach strategicznych Unii Europejskiej:

1. *Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu „Europa 2020”*.
2. *Biała Księga. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu*.
3. *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*.

KPK jest programem rozwoju w rozumieniu *ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju* (Dz. U. z 2016 r. poz. 383). Stosownie do art. 15 ust. 4 pkt 2 tej *ustawy KPK* jest programem o charakterze wdrożeniowym w dziedzinie infrastruktury kolejowej.

Program należy do kategorii programów wieloletnich zgodnie z art. 136 ust. 2 *ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych* (Dz. U. z 2013 r. poz. 885, z późn. zm.). Jednocześnie, *KPK* wypełnia dyspozycję art. 38c ust. 2 *ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym* (Dz. U. z 2015 r. poz. 1297, z późn. zm.) określając rzeczowy i finansowy zakres planowanych inwestycji kolejowych na okres nie krótszy niż trzy lata. *KPK* 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.

Aktualizacja *KPK* jest zatwierdzana przez Radę Ministrów w drodze uchwały. Wykonawcą *KPK* jest PKP PLK S.A., natomiast nadzór nad realizacją *Programu* sprawuje minister właściwy ds. transportu.

Aktualizacja *KPK* jest niezbędna ze względu na:

- konieczność uwzględnienia zmian wynikających z zakończenia dofinansowania w ramach perspektywy UE na lata 2007–2013;
- wydanie decyzji Komisji Europejskiej dotyczących fazowania projektów pomiędzy perspektywą 2007–2013 a 2014–2020;

- podpisanie Grant Agreement (GA, umowa w sprawie przyznania dotacji) dla projektów pierwszego naboru instrumentu „Łącząc Europę” (Connecting Europe Facility – CEF);
- złożenie wniosków w drugim naborze CEF;
- opracowanie kosztorysów dla projektów w ramach Studiów Wykonalności oraz innych projektów przygotowawczych;
- zwiększenie planowanego poziomu dofinansowania na poszczególnych projektach po wyliczeniu luki finansowej;
- zmiany w wykazie i przewidywanych wartościach projektów RPO;
- weryfikację systemu nadzoru nad realizacją KPK.

Cel główny aktualizowanego *Programu* pozostaje bez zmian i obejmuje wzmocnienie roli transportu kolejowego w zintegrowanym systemie transportowym kraju poprzez stworzenie spójnej i nowoczesnej sieci linii kolejowych. Przyjęty cel główny wynika bezpośrednio z postanowień SRT, w zakresie dotyczącym transportu kolejowego.

Cele szczegółowe obejmują:

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

Dla każdego ze wskazanych celów został opracowany miernik realizacji celu.

W *Programie* dokonano aktualizacji diagnozy stanu infrastruktury kolejowej w oparciu o aktualne dane publikowane w raportach Urzędu Transportu Kolejowego oraz w raportach rocznych PKP PLK SA.

Zmiany przepisów w odniesieniu do finansowania *Programu* wynikają głównie z konieczności przeniesienia przepisów dotyczących przesunięć wydatków oraz rezerw z przyjętego SPR oraz zapisów dotyczących obligacji z uzasadnienia do uchwały dotyczącej KPK. W wyniku ich modyfikacji zapewniono narzędzie elastycznego zarządzania środkami ujętymi w *Programie*, co usprawni jego realizację. Ponadto doprecyzowano postanowienie odnoszące się do wzajemnego powiązania zadań obronnych z „Programem pozamilitarnych przygotowań obronnych Rzeczypospolitej Polskiej w latach 2013–2022”, tak aby jasno wskazać podstawę wydatków obronnych.

Inwestycje *KPK* planowane do realizacji do 2023 roku zostały podzielone na listę podstawową i rezerwową z uwagi na uwarunkowania finansowe. W pierwszej kolejności będą realizowane inwestycje z listy podstawowej, zaś w przypadku oszczędności – zadania z listy rezerwowej.

Zadania ujęte w *Programie* będą finansowane z następujących źródeł:

- budżet środków europejskich,
- budżet państwa,
- Fundusz Kolejowy,
- środki własne zarządcy infrastruktury (m.in. kredyty, obligacje).

W wyniku zmian na listach projektów dokonano również urealnienia wielkości planowanych wydatków na poszczególne inwestycje. Przyjęto założenie, że na realizację zadań ujętych w *Programie* z Funduszu Spójności oraz Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego z perspektywy finansowej 2014–2020 zostaną przeznaczone następujące środki:

- CEF – 3 432,57 mln euro,

- PO IiŚ – 4 446,37 mln euro,
- PO PW – 330,40 mln euro,
- RPO – 955¹ mln euro.

Najważniejsze zmiany *Programu* dotyczące poszczególnych projektów to:

1. Realizacja zadań na całym ciągu Warszawa – Kozłów na linii kolejowej nr 8

W celu realizacji całego ciągu Warszawa – Kozłów przeniesiono z listy rezerwowej na listę podstawową projekt pn.: „Prace na linii kolejowej nr 8 na odcinku Skarżysko Kamienna – Kielce – Kozłów” o wartości 593 mln zł. Zwiększenie kwoty (w stosunku do 400 mln zł w obowiązującym KPK) nastąpiło zgodnie z wartością rekomendowanego do realizacji wariantu opracowanego w Studium Wykonalności.

2. Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto, obejmującym linie 201 i 203

Połączenie w jeden projekt obejmujący cały odcinek linii 201 Maksymilianowo – Kościerzyna – Gdynia oraz linii 203 Łąg – Tczew z uwagi na konieczność realizacji integralnego zakresu rzeczowego dla całego przedsięwzięcia.

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. Zarówno etap I jak i II planowany był do finansowania w ramach alokacji morskiej.

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 z elektryfikacją tego odcinka) do etapu I i zwiększono jego wartości o 1 mld zł. Środki na realizację przedmiotowego zadania w zakresie różnicy kosztu w stosunku do DI (tj. 1 mld zł) zabezpieczono w ramach alokacji kolejowej. Finansowanie części projektu o wartości 617 mln zł przewidywane jest w ramach alokacji morskiej zgodnie z postanowieniami DI.

Obecnie realizowane Studium Wykonalności wykazuje, że 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.

3. Prace na linii kolejowej C–E 65 na odc. Chorzów Batory – Tarnowskie Góry – Karsznice – Inowrocław – Bydgoszcz – Maksymilianowo

Ograniczono zakres projektu do realizacji robót w obrębie miasta Chorzów oraz na odcinku Kalety – Chociw Łaski przy zachowaniu dotychczasowej wartości projektu. Wynika to z następujących przesłanek:

¹ 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*.

- 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;
 - 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;
 - wykorzystanie odcinka Borysławice – Maksymilianowo – Tczew jako linii objazdowej na okres zamknięcia linii nr 9 wymusiło realizację robót, umożliwiających podniesienie prędkości na tym odcinku.
4. „Prace na linii kolejowej C–E 59 na odcinku Wrocław Brochów/ Grabiszyn – Głogów – Zielona Góra – Rzepin – Szczecin Podjuchy” wprowadzono korektę nazwy projektu z uwagi na zmniejszenie jego zakresu.

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:

- trudności w realizacji Studium Wykonalności dla całego projektu Wrocław – Szczecin. Komplikacje przy opracowywaniu dokumentacji skutujące 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);
 - 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 – w tym okresie przewidywane są roboty na linii Poznań – Szczecin;
 - 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;
 - 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 Planu Inwestycji Kolejowych wynosiła ok. 600 mln zł. W Krajowym Programie Kolejowym do 2023 roku planowane są dalsze wydatki ze środków krajowych w wysokości ok. 450 mln (w tym proponowane zwiększenie zadania cząstkowego *Modernizacja linii kolejowej nr 273 na odcinku Głogów – Zielona Góra – Rzepin – Dolna Odra wraz z łącznicami nr 821 i 822 w pozycji 28 załącznika 4 Udrożnienie podstawowych ciągów wywozowych z Dolnego Śląska* o około 260 mln zł). Planuje się zwiększenie zakresu tej inwestycji, aby osiągnąć dobre parametry dla ruchu zarówno towarowego, jak i pasażerskiego.
5. *Budowa nowej linii kolejowej Podłęże – Szczyrzyc –Tymbark/Mszana Dolna oraz modernizacja istniejącej linii kolejowej nr 104 Chabówka – Nowy Sącz*

W ramach prac nad aktualizacją Programu podjęto działania mające na celu określenie wszystkich dostępnych źródeł finansowania dla tej inwestycji oraz jej podziału na etapy. Takie założenie pozwoli na rozpoczęcie prac w zakresie przygotowania i docelowo budowy linii Podłęże – Tymbark/Mszana Dolna oraz modernizacji linii kolejowej nr 104.

Działania w zakresie przygotowania projektu zostały ujęte na liście podstawowej KPK, co oznacza zabezpieczanie środków na ich realizację. Koszty działań przygotowawczych będą w pierwszej kolejności finansowane z obligacji PKP PLK SA. 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 (EFSI), 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 Funduszu Spójności – 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 SA, 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.

6. Prace na linii E 75 rozdzielono na 2 odcinki (Sadowne – Czyżew i Czyżew – Białystok)

Zakres województwa mazowieckiego ujęto w zadaniu pn. „Prace na linii E 75 na odcinku Sadowne – Czyżew wraz z robotami pozostałymi na odcinku Warszawa Rembertów – Sadowne”, dla którego podpisano Grant Agreement w wyniku pierwszego naboru CEF. Pozostały zakres ujęto w zadaniu pn. „Prace na linii E 75 na odcinku Czyżew – Białystok”, dla którego złożono wnioski do KE w drugim naborze CEF.

Z uwagi na rozdzielne harmonogramy realizacji projektów podział na 2 zadania pozwoli na lepsze monitorowanie ich postępów.

Do treści *Programu* dodano nowy załącznik, który zawiera opis projektów w których dokonano najważniejszych zmian.

Projekt nie podlega notyfikacji, o której mowa w *rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych* (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Projekt spełnia przesłanki do odstąpienia od przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko zgodnie z art. 48 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku, jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2016 r. poz. 353).

Rozwiązania zawarte w projekcie uchwały są zgodne z prawem Unii Europejskiej.

Projekt nie wymaga rozpatrzenia przez organy i instytucje Unii Europejskiej, w tym Europejski Bank Centralny.

<p>Nazwa projektu</p> <p>Uchwała Nr .../2016 Rady Ministrów zmieniająca uchwałę w sprawie ustanowienia Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku.</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</p> <p>Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</p> <p>Piotr Stomma – Podsekretarz Stanu w MiB</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</p> <p>Krzysztof Jaworski, Naczelnik, Departament Kolejnictwa – tel. 22 630 13 00</p>	<p>Data sporządzenia</p> <p>2016-07-07</p> <p>Źródło:</p> <p>Upoważnienie ustawowe</p> <p>Nr w wykazie prac ID</p>
--	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

„Krajowy Program Kolejowy do 2023” (KPK) jest programem wieloletnim w rozumieniu ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych. Jednocześnie, KPK wypełnia dyspozycję art. 38c ust. 2 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. Zgodnie z tym artykułem program zawiera listę wszystkich inwestycji PKP Polskich Linii Kolejowych SA (PKP PLK SA) realizowanych z wykorzystaniem środków finansowych, których dysponentem jest minister właściwy do spraw transportu, w perspektywie do roku 2023, wraz z określeniem łącznego kosztu każdej z tych inwestycji i przyporządkowaniem jej do grupy inwestycji finansowanych z określonych źródeł oraz zestawienie wszystkich źródeł finansowania w podziale na lata realizacji inwestycji ujętych w Programie, z wyszczególnieniem grup inwestycji finansowanych z określonych źródeł. Aktualizacja KPK wynika głównie z:

- rozliczenia projektów realizowanych w ramach perspektywy UE na lata 2007–2013;
- wydania decyzji Komisji Europejskiej dotyczących fazowania projektów pomiędzy perspektywy 2007–2013 a 2014–2020;
- podpisania Umów o udzielenie dotacji w ramach Instrumentu „Łącząc Europę” (CEF) – Sektor Transportu (Grant Agreement) dla projektów pierwszego naboru CEF;
- złożenia wniosków w drugim naborze CEF;
- opracowania kosztorysów dla projektów w ramach Studiów Wykonalności oraz innych projektów przygotowawczych;
- ponownego przeliczenia luk finansowych dla projektów. W związku z przeliczeniem luk finansowych i negocjacji prowadzonych z Urzędami Marszałkowskimi zwiększyła się pula środków przewidzianych na projekty RPO; zakładany montaż finansowy dla projektów RPO pozostał bez zmian;
- analizy zdolności instytucjonalnej PKP PLK SA w zakresie realizacji poszczególnych zadań inwestycyjnych i całego Programu.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Projekt Programu zawiera listę wszystkich inwestycji PKP PLK SA realizowanych z wykorzystaniem środków finansowych, których dysponentem jest minister właściwy do spraw transportu. Finansowanie infrastruktury kolejowej PKP PLK SA w ramach KPK będzie odbywało się według następujących kategorii projektów:

- projekty Funduszu Spójności (FS) realizowane w ramach POIiŚ i CEF – **49,32 mld zł**,
- projekty Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR) realizowane w ramach Programu Operacyjnego Polska Wschodnia (PO PW) – **2,09 mld zł**,
- projekty EFRR realizowane w ramach 16 Regionalnych Programów Operacyjnych (RPO) – **4,86 mld zł**,
- projekty krajowe realizowane w ramach budżetu państwa i Funduszu Kolejowego (FK) – **9,74 mld zł**.

W realizację zaangażowane będą zarówno środki europejskie, jak również budżet państwa, FK, środki własne zarządcy infrastruktury PKP PLK SA (m.in. obligacje i kredyty EBI).

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
PKP PLK SA	66 010 mln zł		Przyznanie środków
Samorządowy województw			
Branża			

budowlana			
przedsiębiorstwa kolejowe korzystające z infrastruktury kolejowej			

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt programu został przygotowany z inicjatywy Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa i podlegać będzie konsultacjom społecznym. Projekt zostanie przedstawiony do zaopiniowania przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego. Niezależnie od powyższego projekt dokumentu przekazany zostanie bezpośrednio do konsultacji z następującymi jednostkami samorządu terytorialnego i instytucjami:

- Związkiem Województw Rzeczypospolitej Polskiej,
- Urzędem Transportu Kolejowego,
- Instytutem Kolejnictwa,
- Izbą Gospodarczą Transportu Lądowego,
- Stowarzyszeniem Inżynierów i Techników Komunikacji RP,
- Stowarzyszeniem na rzecz Interoperacyjności i Rozwoju Transportu Szynowego,
- Stowarzyszeniem Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego,
- Polską Izbą Producentów Urządzeń i Usług na rzecz Kolei,
- Związkiem Pracodawców Kolejowych,
- Związkiem Niezależnych Przewoźników Kolejowych,
- Business Centre Club – Związek Pracodawców,
- Krajową Izbą Gospodarczą,
- Railway Business Forum,
- Fundacja Pro Kolej.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z 2015 r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)
Dochody ogółem												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Wydatki ogółem												
budżet państwa	1 389,6	2 144,3	2 554,2	2 908,5	2 657,4	3 313,9	3 192,2	2 101,9				20 262,0
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)	3 770,8	3 184,9	6 035,9	9 309,8	9 550,6	9 602,5	2 918,2	1 274,0				45 646,7
Saldo ogółem												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												

Źródła finansowania	Budżet środków europejskich, budżet państwa, Fundusz Kolejowy i środki finansowe zarządcy infrastruktury PKP PLK SA (m.in. kredyt EBI, obligacje).
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>W pozycji „pozostałe jednostki” wskazano wydatki budżetu środków europejskich, Funduszu Kolejowego oraz środki własne PKP PLK SA – zarządcy infrastruktury kolejowej, który od 2014 należy do sektora instytucji rządowych i samorządowych (podsektor instytucji rządowych na szczeblu centralnym).</p> <p>Ponadto do wydatków Programu zostaną zakwalifikowane wydatki poniesione przez PKP PLK S.A. w 2014 r. i 2015 r. w łącznej wysokości 99,5 mln zł i z budżetu państwa w wysokości 1,8 mln zł w 2014 r. związane z przygotowaniem projektów realizowanych ze środków UE. Kwoty te nie są ujęte w powyższej tabeli.</p>

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	6-10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2015 r.)	duże przedsiębiorstwa	5 160,4	5 329,2	8 590,1	12 218,3	12 208,0	22 402,7	65 908,7
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Budżet środków europejskich, budżet państwa, Fundusz Kolejowy i środki finansowe zarządcy infrastruktury PKP PLK SA (m.in. kredyt EBI, obligacje).</p> <p>Ponadto do wydatków Programu zostaną zakwalifikowane wydatki poniesione przez PKP PLK S.A. w 2014 r. i 2015 r. w łącznej wysokości 99,5 mln zł i z budżetu państwa w wysokości 1,8 mln zł w 2014 r. związane z przygotowaniem projektów realizowanych ze środków UE. Kwoty te nie są ujęte w powyższej tabeli.</p>							

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).

tak
 nie
 nie dotyczy

zmniejszenie liczby dokumentów
 zmniejszenie liczby procedur
 skrócenie czasu na załatwienie sprawy
 inne:

zwiększenie liczby dokumentów
 zwiększenie liczby procedur
 wydłużenie czasu na załatwienie sprawy
 inne:

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.

tak
 nie
 nie dotyczy

Komentarz:

9. Wpływ na rynek pracy

Realizacja Programu nie będzie miała bezpośredniego wpływu na rynek pracy. Niemniej jednak inwestycje realizowane w tak szerokim zakresie znajdują odzwierciedlenie w zwiększonych zamówieniach dla branż pracujących na rzecz transportu kolejowego.

10. Wpływ na pozostałe obszary

środowisko naturalne
 sytuacja i rozwój regionalny
 inne:

demografia
 mienie państwowe

informatyzacja
 zdrowie

Omówienie wpływu

Realizacja Programu przyczyni się do poprawy konkurencyjności transportu kolejowego wobec innych gałęzi transportu. Jest to kontynuacja szeroko zakrojonego programu inwestycji w sektorze kolejowym rozpoczętego w latach 2007–2013, który nakierowany jest na zwiększenie konkurencyjności kolei. Realizacja inwestycji wpisuje się również w działania na rzecz wzrostu udziału kolei w przewozach ładunków na terenie Unii Europejskiej.

Wzrost udziału transportu kolejowego w przewozach pasażerskich i towarowych, przekłada się na mniejsze jednostkowe obciążenie środowiska – w tym emisją CO₂ – w porównaniu do lotnictwa i transportu samochodowego, a także na niewspółmiernie wyższy poziom bezpieczeństwa w porównaniu do transportu samochodowego. Modernizacja sieci kolejowej przyczyni się do rozwoju gospodarczego regionów poprzez znaczne skrócenie czasu przejazdu między większością miast wojewódzkich w Polsce. Poniżej zestawione zostały korzyści, które przyniesie realizacja Programu:

- skrócenie czasu przejazdu pomiędzy największymi polskimi miastami, a w tym bezpośrednie połączenie centrów miast (bez konieczności znajdowania miejsca do parkowania, czy dojazdu do/z podmiejskiego lotniska);
 - zapewnienie bezpieczeństwa i komfortu przejazdu na poziomie przyjętym w UE;
 - zaproponowanie alternatywnego w stosunku do transportu samochodowego i lotniczego, środka transportu o niższym jednostkowym obciążeniu środowiska (mierzonym wskaźnikiem emisji CO₂);
 - zdecydowane zwiększenie dostępności komunikacyjnej wielu regionów kraju, także dla tzw. ściany wschodniej oraz Polski zachodniej i wzmocnienie powiązań międzyregionalnych, nie tylko w relacjach do stolicy;
 - podniesienie poziomu spójności społecznej, gospodarczej i przestrzennej kraju;
 - pełniejsze włączenie się regionów Polski w europejskie sieci współpracy gospodarczej, naukowej i kulturalnej;
 - pobudzenie rozwoju przedsiębiorstw kooperujących z koleją;
 - aktywizacja i rozwój urbanistyczny terenów w pobliżu linii kolejowych;
 - zwiększenie atrakcyjności inwestycyjnej regionów, miast, gmin;
 - pozytywny wpływ na zwiększenie mobilności mieszkańców,
- Realizacja Programu zgodnie z opisanymi powyżej założeniami przełoży się na zwiększenie konkurencyjności polskich regionów.

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

KPK będzie podstawą do opracowywania planu wydatków budżetu państwa na kolejne lata.

Na podstawie KPK opracowany zostanie *Szczegółowy plan realizacji KPK (SPR KPK)*, zatwierdzany przez ministra właściwego ds. 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. *Szczegółowy plan KPK* zostanie opracowywany na co najmniej 3 kolejne lata. Dokument ten będzie zawierał rzeczowy i finansowy zakres planowanych inwestycji, w szczególności określenie planowanych wydatków wraz z podziałem źródeł finansowania na określone inwestycje w poszczególnych latach realizacji tego programu.

Na podstawie *Szczegółowego planu realizacji KPK* zarządca infrastruktury kolejowej – PKP PLK SA będzie mógł wnioskować o wypłatę środków z budżetu państwa oraz Funduszu Kolejowego (na podstawie Programu rzeczowo-finansowego wykorzystania środków FK).

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Minister właściwy do spraw transportu składać będzie Radzie Ministrów sprawozdanie z wykonaniu *Szczegółowego planu realizacji KPK* za poprzedni rok w terminie do końca maja każdego 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 po realizacyjny (*ex post*).

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)