

U C H W A Ł A Nr /2015

RADY MINISTRÓW

z dnia 2015 r.

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 uchwala, co następuje:

- § 1. 1. Ustanawia się program wieloletni pod nazwą „Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku”, zwany dalej „Programem”.
2. Program stanowi załącznik do uchwały.
- § 2. 1. Nadzór nad realizacją Programu sprawuje minister właściwy do spraw transportu.
2. Realizatorem Programu jest spółka PKP Polskie Linie Kolejowe SA.
- § 3. 1. Ustanawia się limit finansowy wydatków z budżetu państwa na realizację zadań ujętych w Programie liczony od 1 stycznia 2015 roku na poziomie 22 325 mln zł.
2. Przed podjęciem działań dokonywanych w ramach realizacji Programu, w wyniku którego może nastąpić przekroczenie kwoty, o której mowa w ust. 1, konieczne jest uzyskanie akceptacji Rady Ministrów.
- § 4. Z dniem 31 grudnia 2015 r. traci moc uchwała Rady Ministrów Nr 196/2013 Rady Ministrów z dnia 5 listopada 2013 r. w sprawie ustanowienia Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych do roku 2015 z perspektywą do roku 2020 zmieniona uchwałą nr 124/2014 Rady Ministrów z dnia 25 czerwca 2014 r., uchwałą nr 149/2014 Rady Ministrów z dnia 29 lipca 2014 r. oraz uchwałą nr 30/2015 Rady Ministrów z dnia 13 marca 2015 r., z wyjątkiem załącznika nr 2 i 3, które tracą moc z dniem wejścia w życie niniejszej uchwały.
- § 5. 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 oraz z 2015 r. poz. 238 i 532.

Załącznik do uchwały
Rady Ministrów nr /2015
z dnia 2015 r.



Projekt

MINISTER INFRASTRUKTURY I ROZWOJU

KRAJOWY PROGRAM KOLEJOWY DO 2023 ROKU

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

lipiec 2015 r.



Spis treści

1. Wstęp	4
2. Diagnoza – stan obecny	6
2.1. Sieć linii kolejowych w Polsce	6
2.2. Sieć linii kolejowych będących w zarządzie PLK S.A.	7
2.3. <i>Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych do roku 2015</i> – wykonanie na koniec 2014 roku	11
2.4. Wyniki badania ewaluacyjnego <i>Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych do roku 2015</i>	13
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	20
3.2. Założenia <i>KPK</i>	22
3.3. Cele <i>KPK</i>	23
4. Priorytety oraz kierunki interwencji	25
5. Kategorie projektów objętych <i>Programem</i>	27
6. Finansowanie <i>KPK</i>	31
7. Efekty i rezultaty <i>KPK</i>	35
8. System realizacji <i>Programu</i>	38
8.1. Realizator <i>Programu</i>	38
8.2. Nadzór nad realizacją <i>Programu</i>	39
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* 2014 – 2023
 2. Lista projektów podstawowych i rezerwowych PO PW objętych *KPK* 2014 – 2023
 3. Lista projektów RPO objętych *KPK* 2014 – 2023
 4. Lista projektów krajowych objętych *KPK* 2014 – 2023
-



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. Program stanowi kontynuację programu wieloletniego pod nazwą *Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych do roku 2015, z perspektywą do roku 2020*.

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 kolejowym i obejmuje wszystkie inwestycje PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. realizowane z wykorzystaniem środków finansowych, których dysponentem jest minister właściwy do spraw transportu.³

KPK spełnia wymogi ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju⁴ w zakresie programów rozwoju ustanawianych w celu realizacji średniookresowej strategii rozwoju kraju⁵ oraz strategii rozwoju, którą w tym wypadku pozostaje Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 r.)⁶ (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.

Polska otrzymała deklarację wsparcia (alokacji środków) z budżetu UE dla perspektywy 2014-2020 w wysokości **42,8 mld zł**⁷ na kolej. Szacuje się, że PLK SA otrzyma w ramach dofinansowania ze środków UE kwotę przynajmniej 9,48 mld euro, tj. **39,8 mld zł**⁸. 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 Polskich Linii Kolejowych S.A. (dalej: PLK S.A.).**

Finansowanie ogółem infrastruktury kolejowej będzie odbywało się według następujących kategorii projektów⁹:

1/ projekty Funduszu Spójności (dalej: FS) realizowane w ramach POLIŚ i CEF:

51,6 mld zł:

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 oraz z 2015 r. poz. 238 i 532.

³ Brak ujęcia w KPK inwestycji w zakresie dworców czy taboru oraz inwestycji innych zarządców niż PLK S.A. wynika z zakresu dokumentu określonego w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (art. 38c).

⁴ Dz. U. z 2014 r. poz. 1649 oraz z 2015 poz. 349.

⁵ *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. (MP poz. 882).

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

⁷ Zgodnie z Umową partnerstwa zawartą pomiędzy Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Komisją Europejską planowana kwota alokacji na sektor kolejowy wynosi ok. 10,2 mld euro.

⁸ Kwota nie uwzględnia ewentualnego dofinansowania projektów w ramach CEF poza tzw. kopertami narodowymi.

⁹ Dokładne wartości z podziałem na lata przedstawione są w tabelach 1 i 3.

- projekty CEF¹⁰: 21,8 mld zł, w tym dofinansowanie ze środków europejskich – 3 651,1 mln euro,
 - projekty POIiŚ 2014 – 2020¹¹: 26,4 mld zł, w tym dofinansowanie ze środków europejskich – 4 623,1 mln euro,
 - projekty POIiŚ 2007 – 2013: 3,4 mld zł, w tym dofinansowanie ze środków europejskich – 0,6 mln euro;
- 2/ projekty Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (dalej: EFRR) realizowane w ramach Programu Operacyjnego Polska Wschodnia (dalej: PO PW): 1,7 mld zł, w tym dofinansowanie ze środków europejskich – 330,4 mln euro;**
- 3/ projekty EFRR realizowane w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych (dalej: RPO): 4,27 mld zł:**
- projekty RPO 2014 – 2020: 4,26 mld zł, w tym dofinansowanie ze środków europejskich – 868,00 mln euro,
 - projekty RPO 2007 – 2013: 0,01 mld zł, w tym dofinansowanie ze środków europejskich – 2,3 mln euro;
- 4/ projekty krajowe realizowane w ramach budżetu państwa i FK 9,7 mld zł, w tym:**
- dodatkowe środki ponad poziom 18% planowanych na dany rok wpływów z podatku akcyzowego od paliw silnikowych: 1,665 mld zł,
 - środki z emisji obligacji w roku 2015, wykorzystywane w roku 2016: 0,2 mld zł¹².

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 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 refundacja poniesionych już środków.

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 PLK S.A. wraz z infrastrukturą towarzyszącą, umożliwiając jednocześnie wywiązanie się ministra właściwego do spraw transportu z obowiązku realizacji inwestycji na

¹⁰ *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.).

¹¹ Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014 – 2020.

¹² Środki te pochodzą z dotychczasowych emisji obligacji PLK S.A.; wydatkowane będą na projekty krajowe - na zaplanowane docelowe płatności oraz zobowiązania z roku 2015.

zasadach określonych w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym¹³. Dlatego też uwzględniono w nim źródła finansowania zdefiniowane w innych strategiach, programach, politykach i planach, zarówno szczebla rządowego, jak i samorządowego, w tym w szczególności w kontraktach terytorialnych i strategiach ZIT.

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.

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*¹⁴, 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 szeroko- i wąskotorowe w Polsce, w 2013 roku wyniosła 19 995 km.

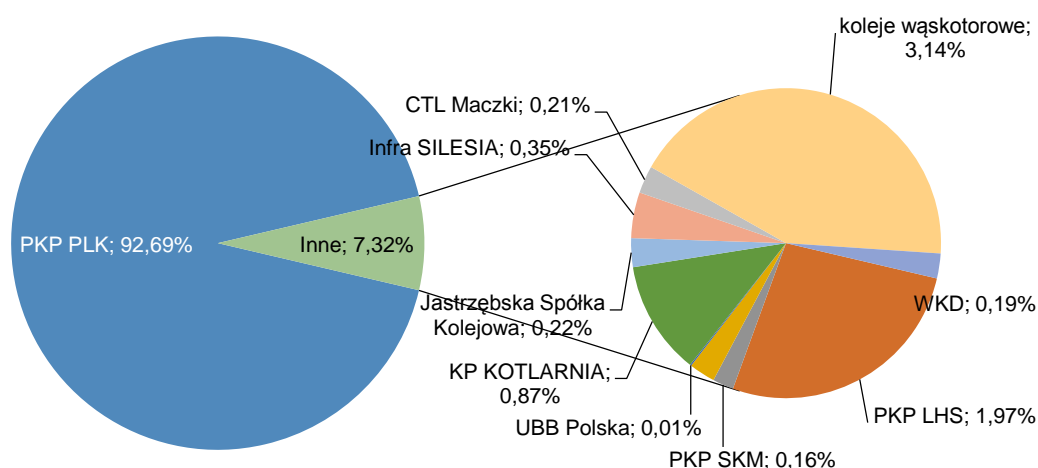
Na koniec 2013 roku działalność polegającą na zarządzaniu liniową infrastrukturą kolejową realizowało, poza PLK S.A., 9 przedsiębiorców: Infra SILESIA S.A., „Kopalnia Piasku Kotłarnia – Linie Kolejowe” Sp. z o.o., Jastrzębska Spółka Kolejowa Sp. z o.o., CTL Maczki-Bór S.A., UBB Polska Sp. z o.o., PMT Linie Kolejowe Sp. z o.o., 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, a dwie ostatnie nie udostępniały własnej infrastruktury innym przewoźnikom). PLK S.A. zarządza około 93% długości całej eksploatowanej sieci kolejowej w Polsce i 96% całej ogólnodostępnej sieci kolejowej¹⁵ i jako jedyna zarządzała infrastrukturą o znaczeniu państwowym, która na koniec 2013 r. stanowiła prawie 62% wszystkich eksploatowanych linii.

¹³ Dz. U. z 2013 r. poz. 1594, z 2014 r. poz. 644, 768 i 962 oraz z 2015 r. poz. 200.

¹⁴ Strategia (Transport 2050) opublikowana przez Komisję Europejską 28 marca 2011 r., KOM(2011) 144.

¹⁵ Długość eksploatowanych linii kolejowych w Polsce w 2013 roku wyniosła 19 994,87 km, w tym PLK S.A. zarządzała 18 532,65 km linii, za: Ocena Funkcjonowania..., s. 55.

Wykres 1. Udział według długości eksploatowanych linii kolejowych (stan na 31 grudnia 2013 r.).



Źródło: Ocena Funkcjonowania Rynku Transportu Kolejowego i Stanu Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego w 2013 roku, Urząd Transportu Kolejowego, Warszawa 2014, <http://utk.gov.pl/pl/analizy-i-monitoring/oceny-roczne/201/5555,Ocena-Funkcjonowania-Rynku-Transportu-Kolejowego-i-Stanu-Bezpieczenstwa-Ruchu-Ko.html>, s. 54.

Na przestrzeni lat 2011-2013 gęstość sieci kolejowej w poszczególnych województwach mierzona w km linii/100 km² powierzchni znacząco się nie zmieniła. Średnia krajowa gęstość sieci na koniec 2013 r. wyniosła 6,39 km/100 km² w stosunku do 6,59 km/100 km² w roku poprzednim.¹⁶

Według stanu na dzień 31 grudnia 2013 r. na krajowej sieci kolejowej, zarządzanej przez 10 zarządców infrastruktury, funkcjonowało 13 649 czynnych przejazdów kolejowo-drogowych oraz przejść dla pieszych.

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

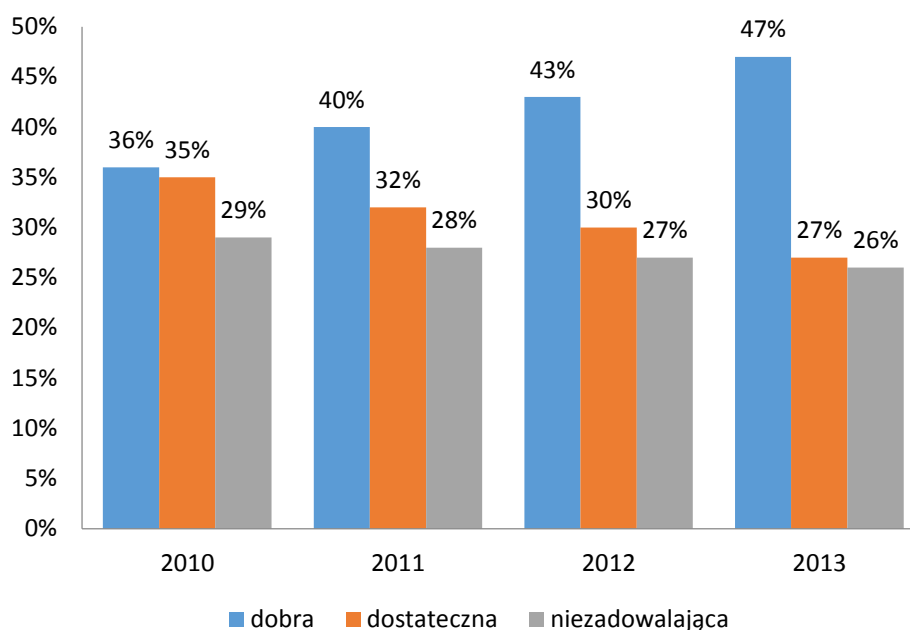
Stan infrastruktury będącej w zarządzie PKP PLK nie jest zadowalający. Tylko prawie połowa linii kolejowych nie budzi zastrzeżeń co do parametrów, zaś pozostała część linii wymaga przeprowadzenia bieżących napraw lub kompleksowej modernizacji. W 2013 roku długość torów linii kolejowych będących w zarządzie PLK S.A. z dobrą oceną stanu technicznego stanowiła 47% całkowitej długości torów¹⁷, co oznacza wzrost o 4 p.p. w porównaniu ze wskaźnikiem na koniec 2012 roku.¹⁸

¹⁶ s. 55.

¹⁷ Stan na 31 grudnia 2013 roku.

¹⁸ Raport roczny PLK S.A. 2013, s. 35.

Wykres 2. Stan techniczny infrastruktury kolejowej¹⁹ w latach 2010-2013.



Źródło: Raporty roczne PLK S.A. za lata 2010-2013.

Jakość infrastruktury liniowej przekłada się bezpośrednio na prędkość pociągów, która jest dużo niższa niż w większości krajów europejskich. Jednak z drugiej strony dzięki prowadzonym modernizacjom oraz innym działaniom związanym z poprawą stanu technicznego linii kolejowych, od 2010 roku można zauważyć wzrost długości torów w stanie dobrym oraz spadek długości torów z maksymalną prędkością mniejszą lub równą 30 km/h.

Efektom poprawy stanu technicznego torów było podwyższenie w Rozkładzie Jazdy Pociągów 2013/14 maksymalnej prędkości rozkładowej dla pociągów pasażerskich na odcinkach torów o długości 1 375 km torów, a obniżenie prędkości na długości 533 km torów.²⁰ Ponadto, po raz kolejny w 2013 roku wzrosła długość torów z obowiązującą prędkością rozkładową równą 160 km/h do 2 022 km torów²¹ oraz zmniejszyła się długość torów z maksymalną prędkością mniejszą lub równą 40 km/h²².

Wymiana starych, wyeksploatowanych i zdegradowanych elementów infrastruktury kolejowej oraz urządzeń technicznych na elementy i urządzenia nowe, wykonane z zastosowaniem współczesnych technologii, pozwala na znaczącą poprawę parametrów eksploatacyjnych linii kolejowych (głównie maksymalnych dopuszczalnych prędkości) przy co najmniej zachowaniu, a zazwyczaj podniesieniu poziomu bezpieczeństwa ruchu.²³

Struktura prędkości rozkładowych na eksploatowanych liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe SA (stan na koniec 2013 roku) została zaprezentowana na poniższym wykresie.

¹⁹ 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.

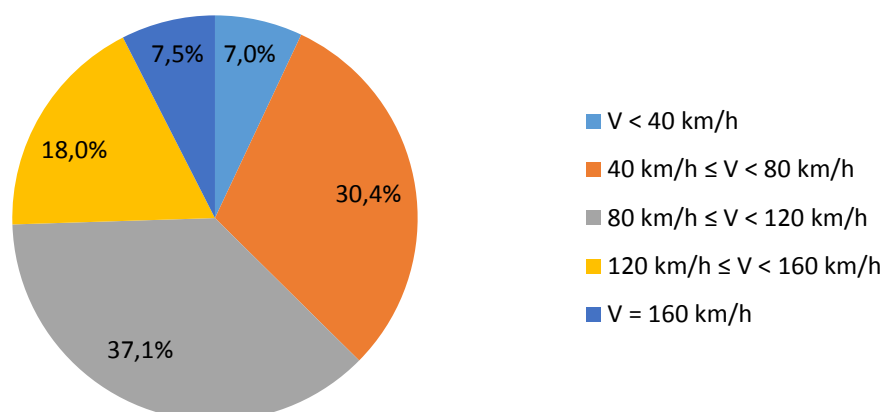
²⁰ Raport roczny PLK S.A. 2013, s.36.

²¹ Na koniec 2012 roku było to 1 956 km torów. Raport roczny PLK S.A. 2013, s.37.

²² Raporty roczne PLK S.A. za lata 2010-2013.

²³ Ocena Funkcjonowania..., s. 107.

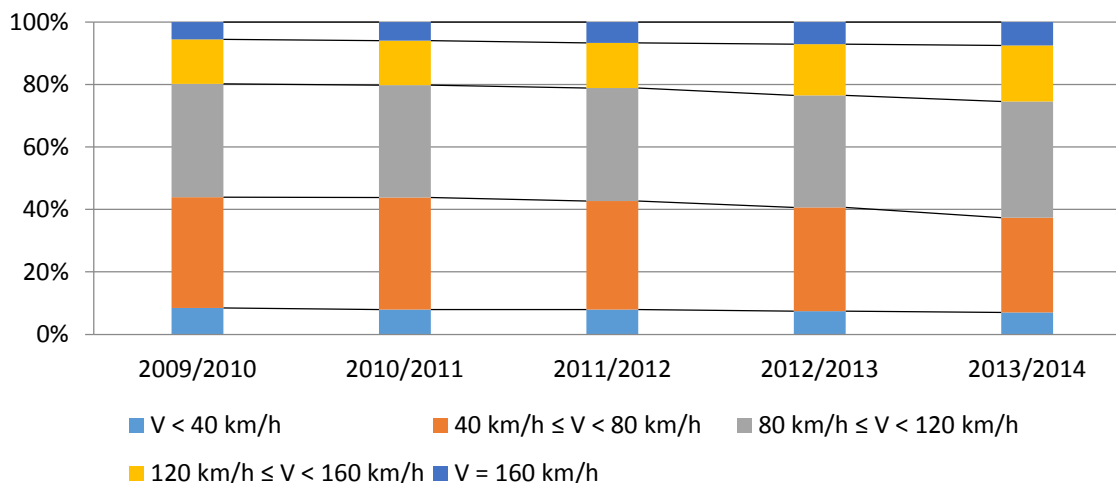
Wykres 3. Procentowa struktura maksymalnych prędkości rozkładowych w rozkładzie jazdy 2013/2014.



Źródło: opracowanie własne na podstawie raportów rocznych PLK S.A. za lata 2010-2013.

Na koniec 2013 roku 25,5% linii było dostosowanych do prędkości przekraczających 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)²⁴.

Wykres 4. Struktura maksymalnych prędkości rozkładowych w latach 2010-2013.



Źródło: opracowanie własne na podstawie raportów rocznych PLK S.A. za lata 2010-2013.

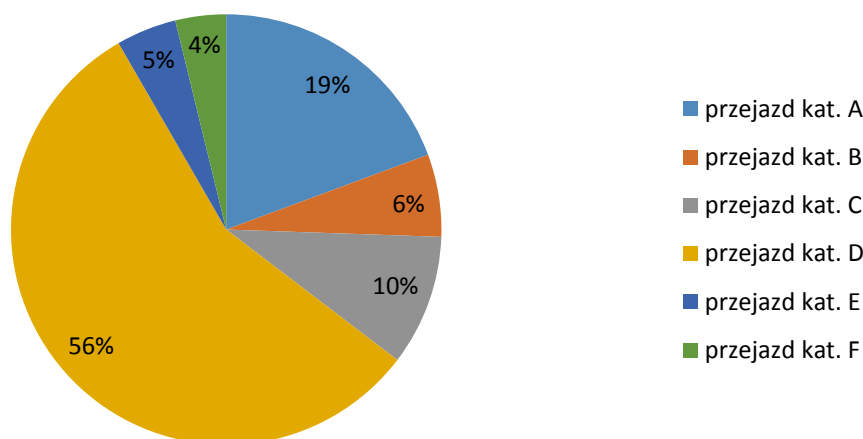
W latach 2010 – 2013 odnotowano również wzrost w udziale linii pozwalających na jazdę pociągów z prędkością od 80 do 120 km/h. (z 36,3% do 37,1%). W 2013 r. w stosunku do roku 2010 spadła długość linii, na których dopuszczalna prędkość nie przekraczała 80 km/h.²⁵

²⁴ 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.

²⁵ Raporty roczne PLK S.A. za lata 2010-2013.

W zarządzie PLK S.A. na dzień 31 grudnia 2013 r. było 13 120 przejazdów kolejowo-drogowych²⁶ (96% 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.²⁷

Wykres 5. Liczba czynnych przejazdów na sieci PLK S.A. w 2013 roku.



Źródło: opracowanie własne na podstawie raportu UTK „Ocena funkcjonowania...”, s. 84.

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 2013 roku na sieci PLK S.A. zmodernizowano nawierzchnię 259 przejazdów, zabudowano samoczynną sygnalizację przejazdową (urządzenia ssp) na 75 przejazdach oraz wybudowano lub dokonano gruntownej rewitalizacji 116 wiaduktów.²⁸

Na sieci zarządzanej przez PLK S.A. w 2013 r. wykonano pracę przewozową brutto równą 132,852 mld tonokilometrów, z czego praca brutto wykonana w przewozie towarów stanowiła 76% (101 mld brutto tonokilometrów). Pozostałą część zrealizowali przewoźnicy pasażerscy.²⁹

Średnie obciążenie kilometra linii w 2013 r. wyniosło około 6,64 mln ton brutto, o 0,5 mln mniej niż w 2012 r. W przeliczeniu na jeden km linii przewoźnicy towarowi wykonali pracę przewozową brutto większą o 141 tys. ton. W 2013 r. średnie obciążenie dla tego typu przejazdów wyniosło 5,053 mln

²⁶ Zgodnie z art. 9 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 26 lutego 1996 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 33, poz. 144. z późn. zm.) 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.

²⁷ Ocena Funkcjonowania..., s. 84.

²⁸ Raport roczny PLK S.A. za 2013 r., s. 54.

²⁹ Ocena Funkcjonowania..., s. 56.

ton brutto na jeden kilometr linii. W przewozach pasażerskich współczynnik ten wyniósł 1,592 mln ton na kilometr. W ostatnich latach wskaźnik dla przewozów pasażerskich utrzymuje się na niższym poziomie, głównie za sprawą uruchamiania mniejszej liczby i lżejszych składów pociągów np. w relacjach regionalnych (z wykorzystaniem szynobusów oraz lekkich zespołów trakcyjnych) oraz krótszych składów w relacjach międzywojewódzkich.³⁰

Spółka PLK S.A. dzięki wzrostowi środków finansowych przeznaczonych w ostatnich latach na finansowanie infrastruktury kolejowej zrealizowała szeroki zakres inwestycji. Wielkości środków finansowych przeznaczonych dla PLK S.A. na zadania inwestycyjne został przedstawiony 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 na koniec 2014 roku

Zgodnie z art. 38c ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, inwestycje 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” 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.

Celem nadrzędnym WPIK jest zwiększenie dostępności i poprawa jakości transportu kolejowego przez zarządcę narodowej, publicznej infrastruktury kolejowej (PLK), w taki sposób aby zaspokoić potrzeby przewoźników oraz pasażerów, nadawców i odbiorców towarów przewożonych koleją.

Inwestycja w infrastrukturę kolejową ujęte w WPIK realizowane są w przeważającej większości ze środków pochodzących z funduszy europejskich, a następnie z budżetu państwa, Funduszu Kolejowego, obligacji oraz środków własnych PLK S.A.

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

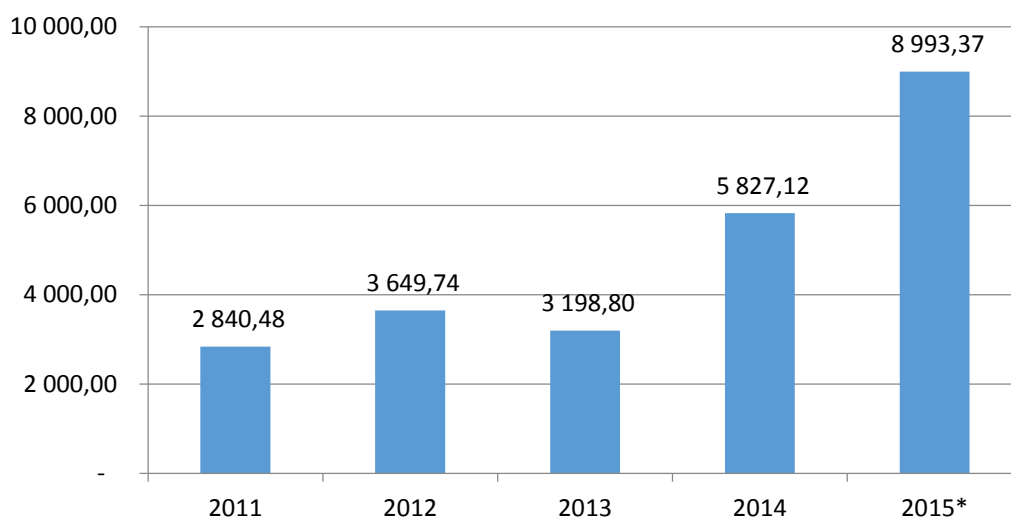
- 31,6 mld zł w ramach programów UE perspektywy 2007-2013,
- 10,2 mld zł na inwestycje planowane do zgłoszenia do pierwszego konkursu w ramach Funduszu CEF,
- 4,7 mld zł jako kontynuacja inwestycji w perspektywie finansowej na lata 2014-2020.

Najliczniejszą grupę inwestycji stanowią zadania współfinansowane w ramach programów operacyjnych UE. Pozostałe środki pochodzą z budżetu państwa oraz 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 PLK S.A. finansowania dłużnego.

W latach 2011-2014 na realizację WPIK zostały poniesione wydatki w łącznej wysokości ok. 15 516,14 mln zł, natomiast zdecydowany wzrost wydatków na realizację zadań ujętych w programie nastąpi w 2015 roku.

³⁰ Ocena Funkcjonowania..., s. 57.

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



Źródło: opracowanie własne MliR na podstawie raportów rocznych PLK S.A. z wykonania WPIK (dla 2015 roku podano plan wydatków wskazanych w zał. 1 do uchwały RM nr 30 przyjętej 13 marca 2015 r.).

W 2014 roku PLK S.A. realizowała działania inwestycyjne na 118 projektach, w tym na 24 projektach przygotowawczych i 94 projektach z realizacją prac (w tym ERTMS i GSM-R), z czego zakończonych zostało 27 projektów. Łączna wartość projektów zakończonych wyniosła 3 803,2 mln zł.³¹

Do końca 2014 roku zakończono realizację 65 projektów o łącznej wartości 6 493,9 mln zł.

W 2014 roku na realizację programu poniesiono łącznie wydatki w wysokości 5 827,12 mln zł (wydatki wg docelowych źródeł finansowania). Natomiast wydatki PLK w 2014 roku do wykonawców wyniosły 6 584,94 mln zł.

W wyniku realizacji projektów w WPIK w latach 2011-2014 w ramach działań modernizacyjnych, rewitalizacyjnych oraz przebudowy i budowy poprawiony został stan infrastruktury kolejowej na:

- ponad 2,5 tys. km linii kolejowych,
- ponad 2 tys. obiektów inżynierskich,
- ponad 1,6 tys. skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami publicznymi zarówno w poziomie szyn, jak i wielopoziomowych.

W 2015 roku planowane jest zmodernizowanie około 820 km torów.

W lipcu 2014 roku³² dokonano zmiany programu (WPIK) poprzez wprowadzenia do niego załącznika 2 *Wykaz zadań planowanych do zgłoszenia w pierwszym konkursie Funduszu Łącząc Europę (CEF) w perspektywie finansowej UE 2014-2020*. Lista obejmuje 6 projektów zgłoszonych przez PLK S.A. w 2014 roku w pierwszym konkursie w ramach nowego instrumentu finansowego Unii Europejskiej – Funduszu „Łącząc Europę” (ang. *Connecting Europe Facility – CEF*)³³. Wprowadzona zmiana do WPIK umożliwiła rozpoczęcie rzeczowej realizacji ujętych w nim nowych inwestycji oraz wykazanie odpowiedniej dojrzałości projektów zgłaszanych do konkursu CEF.

³¹ Sprawozdanie z wykonania w 2014 roku WPIK.

³² Uchwała nr 149/2014 Rady Ministrów z dnia 29 lipca 2014 r. zmieniająca uchwałę w sprawie ustanowienia Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych do 2015.

³³ Ostatecznie do CEF w pierwszym konkursie (1st call) zostało zgłoszonych 7 projektów PLK SA (poz. 86, 89, 90, 104, 106, 108 i 110 z załącznika 1 do niniejszego dokumentu).

Ostatnia zmiana programu obejmowała m.in. dodanie załącznika³⁴ stanowiącego wykaz zadań rozpoczętych w perspektywie 2007-2013, dla których planowana jest kontynuacja w perspektywie finansowej UE 2014-2020 (tzw. projekty fazowane).

Zarówno projekty zgłoszone do konkursu CEF, jak i tzw. projekty fazowane zostały uwzględnione w KPK. Natomiast projekty, których realizacja nie zakończy się w 2015 roku, będą włączone niejako automatycznie do KPK i zostaną uwzględnione do realizacji w latach następnych, co znajdzie odzwierciedlenie w *Szczegółowym planie realizacji KPK*.

2.4. Wyniki badania ewaluacyjnego Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych do roku 2015

W 2014 roku na zlecenie MliR zostało przeprowadzone badanie ewaluacyjne dotyczące oceny stanu realizacji „Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych do roku 2015” (pełny tytuł badania: „Ocena stanu realizacji Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych do roku 2015 oraz oszacowanie wpływu Programu na zwiększenie dostępności i poprawę jakości transportu kolejowego w Polsce”). Wykonanie tego badania wynikało z zapisów WPIK, mówiących o przygotowaniu śródkresowego (*mid-term*) raportu ewaluacyjnego. Badanie zostało wykonane przez niezależnych ekspertów³⁵. Ewaluacja miała na celu ocenę stanu realizacji WPIK, oszacowanie wpływu Programu na zwiększenie dostępności i poprawę jakości transportu kolejowego w Polsce oraz opracowanie rekomendacji zadań planowanych do realizacji w perspektywie 2014-2020. Poza dokonaniem oceny stopnia wykonania WPIK zaproponowano szereg zaleceń, zarówno w zakresie zmian prawnych, jak i w systemie zarządzania i monitoringu WPIK oraz kolejnych programów wieloletnich, czy też sposobu realizacji inwestycji i optymalizacji wykorzystania efektów inwestycji.

Zmiany w zakresie systemu zarządzania WPIK w opinii autorów powinny obejmować:

- uelastycznienie WPIK oraz uproszczenie finansowania,
- zwiększenie przejrzystości systemu monitoringu realizacji WPIK,
- otwarcie finansowania budżetowego (a także prawa) na realizację projektów przez zarządców innych niż PLK S.A. (spółki celowe samorządowe i rządowe),

oraz – w zakresie doskonalenia kształtu i sposobu realizacji inwestycji – m. in. przygotowanie listy rezerwowej (tzw. „zapasu”) projektów inwestycyjnych.

Wskazane w badaniu rekomendacje dotyczą zarówno kwestii ujętych w programie wieloletnim, jak i obszarów niezależnych zarówno od realizatora Programu oraz organu nadzorującego, tj. ministra właściwego ds. transportu. Ewaluatorzy zwrócili uwagę również na inne niż ww. zagadnienia, w tym m.in. uelastycznienie procedur związanych z decyzją środowiskową (w szczególności stworzenie uproszczonej procedury zmian w decyzji, na etapie tworzenia projektu budowlanego i wykonawczego), zmiany w sposobie zagospodarowania przestrzennego oraz ochrony przed hałasem okolic linii kolejowych, czy zmiany w strukturach organizacyjnych PLK S.A. Z uwagi na systemowy charakter tych rekomendacji oraz zakres przedmiotowy KPK poniżej odniesiono się jedynie do tych elementów badania ewaluacyjnego, które dotyczą programu wieloletniego, sposobu jego zarządzania i monitoringu.

Podczas opracowywania KPK – programu wieloletniego będącego następcą i kontynuatorem WPIK – zostały uwzględnione propozycje usprawnień w zakresie zarządzania programem wskazane w badaniu ewaluacyjnym.

1. Uelastycznienie WPIK oraz uproszczenie finansowania

W zakresie uproszczenia finansowania wprowadzono zmiany przepisów ujętych w *ustawie z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym* (Dz. U. z 2013 r., poz. 1594 z późn. zm.).

³⁴ Zał. 3. Wykaz zadań przeniesionych do realizacji w perspektywie finansowej 2014-2020 do WPIK.

³⁵ „Ocena stanu realizacji Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych do roku 2015 oraz oszacowanie wpływu Programu na zwiększenie dostępności i poprawę jakości transportu kolejowego w Polsce” – badanie ewaluacyjne wykonane przez EGO Evaluation for Government Organisations s.c. pod kierunkiem dr. Michała Wolańskiego.

Modyfikacji uległ art. 38c, który określa zakres programu wieloletniego oraz sposób jego zatwierdzenia. Aktualnie program wieloletni powinien zawierać (poza zakresem określonym w *ustawie o zasadach prowadzenia polityki rozwoju*):

- listę wszystkich inwestycji na liniach kolejowych zarządzanych przez 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,
- zestawienie wszystkich źródeł finansowania w podziale na lata realizacji inwestycji ujętych w programie, z wyszczególnieniem grup inwestycji finansowanych z określonych źródeł.

Dopiero szczegółowy plan realizacji programu wieloletniego (określony w *KPK* jako *Szczegółowy plan realizacji KPK lub SPR KPK*) 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 programu, co jest nowością w stosunku do *WPIK*. *Szczegółowy plan realizacji KPK* będzie zatwierdzany przez ministra właściwego ds. transportu w porozumieniu z ministrem właściwym ds. finansów publicznych oraz w zakresie projektów realizowanych z udziałem środków UE z ministrem właściwym ds. rozwoju regionalnego. Oznacza to, że zmiana w sposobie finansowania inwestycji (zmiana montażu finansowego) nie będzie wymagała każdorazowo przedstawienia dokumentu pod obrady Rady Ministrów co przyczyni się do usprawnienia procedury finansowania zadań. W celu zapewnienia RM kontroli nad dokumentem zmiany *KPK* (w zakresie określonym w *KPK*) podlegać będą zatwierdzeniu w drodze uchwały RM.

KPK stanowi podstawę dla zapewnienia finansowania, zgodnie z ustawą o finansach publicznych, do limitów wskazanych w programie. Udzielenie zapewnienia finansowania lub dofinansowania z budżetu państwa w rozumieniu przepisów *ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych* (Dz. U. z 2013 r. poz. 885 j.t. z późn. zm.), następować będzie na podstawie szczegółowego planu realizacji programu wieloletniego, tj. *Szczegółowego planu realizacji KPK*.

W nowym programie wieloletnim zmniejszono zakres szczegółowości w stosunku do *WPIK*. Konkretyzacja zapisów programu dokonywana będzie przez ministra właściwego ds. transportu. Nowe podejście niewątpliwie usprawni, w stosunku do obowiązującego *WPIK*, finansowanie zadań ze środków, których dysponentem jest minister właściwy ds. transportu.

2. Zwiększenie przejrzystości systemu monitoringu realizacji *WPIK*

KPK zakłada opracowanie przez realizatora programu raportów okresowych i rocznych, jak również raportu końcowego, z wykonania *Szczegółowego planu realizacji KPK*. Raporty roczne (i końcowy) będą również przedkładane co roku Radzie Ministrów. Szczegółowe informacje o raportach (w tym zakres poszczególnych raportów) znajdują się w rozdziale 8.2 *Nadzór nad realizacją Programu*. Nadzór nad projektami będzie odbywał się poprzez składanie przez PLK S.A. raportów z wykonania wskaźników rzeczowych i finansowych. Przewidziano wskazywanie w raportach okresowych odchyłeń od danych zawartych w *KPK*, oraz powodów wystąpienia rozbieżności od założonych wartości czy też zagrożeń i ryzyk mających wpływ na realizację określonych wskaźników. Raporty będą dotyczyły zatem danych przeszłych, jak również prognozowanych wartości. Zgodnie z założeniami system monitorowania realizacji projektów *KPK* opierać się będzie na sprawozdawczości poszczególnych projektów uzupełnionych o globalne i szczegółowe raporty z nowego systemu EPM wdrożonego przez PLK S.A. Zaproponowany sposób raportowania w pełni wypełnia rekomendacje w zakresie zwiększenia przejrzystości systemu monitoringu.

3. Otwarcie budżetowego finansowania infrastruktury na innych zarządców

Kolejna z zaproponowanych propozycji obejmuje otwarcie finansowania budżetowego na realizację projektów przez zarządców innych niż PLK S.A. Wprowadzone ostatnio zmiany w ustawie o transporcie kolejowym³⁶ w zakresie finansowania infrastruktury kolejowej ze środków budżetu państwa zniósł ograniczenie finansowania z budżetu państwa inwestycji w zakresie sieci linii kolejowych do linii o znaczeniu państwowym w rozumieniu ustawy o transporcie kolejowym. Oznacza to, że linie o charakterze „lokalnym” (linie nie należące do wykazu linii o znaczeniu państwowym) mogą być finansowane również ze środków budżetowych. Ponadto, istnieje możliwość finansowania zadań związanych z budową i przebudową linii kolejowych ze środków Funduszu Kolejowego. Z tego źródła korzysta m.in. PKP SKM.

4. Przygotowanie listy rezerwowej (tzw. „zapasu”) projektów inwestycyjnych

KPK zawiera poza listą inwestycji podstawowych również zestawienie projektów rezerwowych. Pojawienie się w toku wdrażania programów europejskich wolnej alokacji umożliwi realizację większej liczby zadań niż wskazano na liście podstawowej. Przesunięcie projektu z listy rezerwowej następować będzie, zgodnie z założeniem KPK, bez konieczności zmiany uchwały Rady Ministrów. Dla części zadań rezerwowych prowadzone są już prace przygotowawcze. Wypełniona została zatem kolejna rekomendacja badania ewaluacyjnego, która jako wadę WPIK wskazała brak dodatkowych (poza podstawowymi), dobrze przygotowanych zadań.

W ramach systemu nadzoru nad realizacją KPK przewidziano, że minister właściwy ds. transportu przygotuje 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*). Wyniki raportów uwzględnione zostaną w kolejnych wieloletnich programach inwestycji kolejowych.

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 opracowanych dokumentach strategicznych:

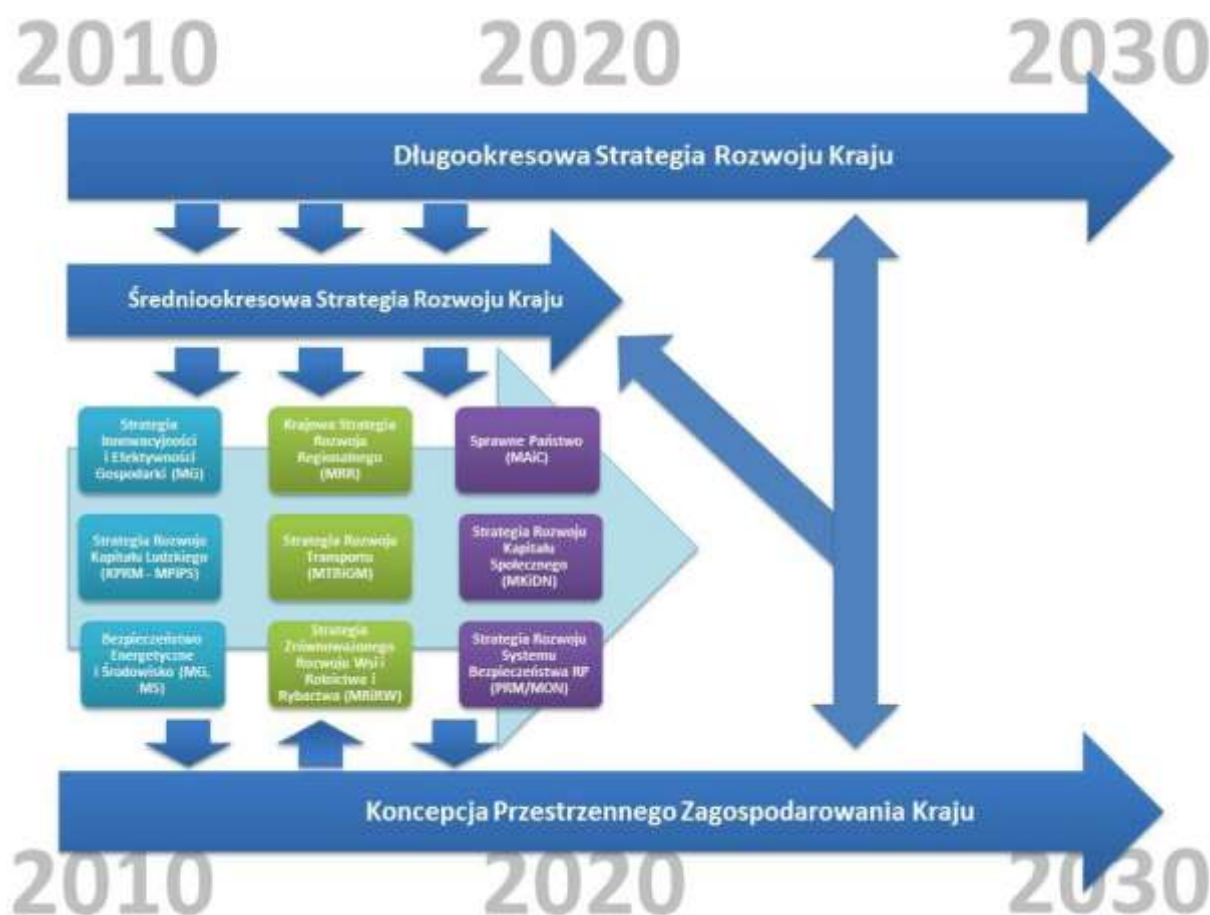
- Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju – Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności.
- Strategia Rozwoju Kraju 2020,
- Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030,
- Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie.
- Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.), w tym DI do SRT.

Nowy porządek strategiczny wychodzący naprzeciw oczekiwaniom KE co do zakresu dokumentów o charakterze strategicznym stworzył nowy system zarządzania rozwojem kraju³⁷, którego ramę stanowią: Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju oraz Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju. W tak zdefiniowanych granicach zawarta jest Średniookresowa Strategia Rozwoju Kraju 2020 w korelacji z europejskim dokumentem programowym (Europa 2020) oraz 9 zintegrowanymi strategiami dotyczącymi, m.in. rozwoju transportu. Poniższy schemat przedstawia wzajemne oddziaływania i zależności tych dokumentów

Rysunek 1. Nowy porządek strategiczny.

³⁶ Ustawa z dnia 15 stycznia 2015 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2015 r. poz. 200).

³⁷ Nowy system zarządzania rozwojem kraju ma podstawę w znowelizowanej ustawie z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz.U. z 2014 r. poz. 1649, z późn. zm.) oraz w przyjętym przez Radę Ministrów w dniu 27 kwietnia 2009 r. dokumencie „Założenia systemu zarządzania rozwojem Polski”.



Źródło: Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju – Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności, Rada Ministrów, 11 stycznia 2013 r.

Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju – Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności, przyjęta 11 stycznia 2013 roku przez Radę Ministrów, zakłada jako strategiczny cel dążenie do poprawy jakości życia Polaków. Osiągnięcie go będzie możliwe poprzez podjęcie działań w trzech obszarach strategicznych równocześnie:

- I. konkurencyjności i innowacyjności gospodarki (modernizacji),
- II. równoważenia potencjału rozwojowego regionów Polski (dyfuzji),
- III. efektywności i sprawności państwa (efektywności).

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. Drugi obszar wskazuje 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 kolei szybkich powinny być powiązane z analizą efektywności gospodarczej tego przedsięwzięcia (ich niezbędnością ekonomiczną) oraz możliwościami sfinansowania.

Cel 9 – Zwiększenie dostępności terytorialnej Polski poprzez utworzenie zrównoważonego, spójnego i przyjaznego użytkownikom systemu transportowego zakłada zwiększenie dostępności transportowej poprzez modernizację, rewitalizację, budowę, przebudowę i rozbudowę linii i infrastruktury kolejowej, jak również rozwój i modernizację infrastruktury dostępu do portów, zarówno od strony morza, jak i lądu (głównie drogi i koleje) oraz rozwój i modernizacja infrastruktury dostępu do lotnisk.

Strategia Rozwoju Kraju 2020. Aktywne społeczeństwo, konkurencyjna gospodarka, sprawne państwo 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 ludności³⁸. W ramach Strategii wskazano trzy główne obszary strategiczne, wokół których koncentrować się będą cele realizacyjne i działania rozwojowe:

- Sprawne i efektywne państwo;
- Konkurencyjna gospodarka;
- Spójność społeczna i gospodarcza.

Strategia wskazuje, że 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.

Dokument stwierdza, że kluczowym czynnikiem determinującym rozwój gospodarczy kraju 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. Strategia określa, że długookresowym celem dla Polski jest osiągnięcie takiej gęstości i przepustowości sieci, która odpowiada potrzebom rozwojowym kraju i regionów.

Spójność terytorialna uzależniona jest od rozbudowy powiązań infrastrukturalnych łączących ośrodki miejskie położone na obszarach peryferyjnych z siecią metropolii. W tym zakresie priorytetem będą inwestycje obejmujące drogi i linie kolejowe o znaczeniu krajowym. Wspierane będą również projekty lokalne, stanowiące dodatkowe połączenia pomiędzy miejscowościami i uzupełniające transportowe układy krajowe i wojewódzkie.

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).

Wśród kluczowych działań inwestycyjnych wskazanych w Strategii, modernizacja linii kolejowych (łącznie z wymianą taboru i modernizacją dworców) została zamieszczona na stosunkowo wysokiej pozycji – trzecim miejscu.

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, przyjęta przez Radę Ministrów 13 grudnia 2011 roku, jest najważniejszym dokumentem dotyczącym ładu przestrzennego Polski. Jednym wśród 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 traktowane będą inwestycje transportowe służące poprawie dostępności wewnętrznej i zewnętrznej kraju, przynoszące wartość dodaną w postaci zapewnienia spójności systemu transportowego, realizowanego w warunkach zrównoważonego rozwoju. Wysoką rangę zachowają też inwestycje lądowe, których celem będzie poprawa dostępności polskiej przestrzeni w wymiarze europejskim. Dokument stwierdza, że począwszy od 2015 roku powinno sukcesywnie następować zwiększenie udziału i roli transportu szynowego w transporcie.

W ruchu pasażerskim ciężar zostanie położony na połączenia między największymi ośrodkami miejskimi (w tym międzynarodowe), realizowane z równoległym wykorzystaniem sieci kolei o

³⁸ Główny cel strategii średniookresowej.

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 z 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. Istotne znaczenie położone zostanie na połączeniach miast i regionów w przestrzeni europejskiej (połączenia z metropoliami europejskimi: Berlin, Praga, Bratysława, Wiedeń, Kijów, Lwów, Kowno, Mińsk i Moskwa). Ponadto poprawa dostępności do miejsc koncentracji usług publicznych oznaczać będzie przyznanie dużego znaczenia inwestycjom kolejowych łączących największe miasta z ośrodkami subregionalnymi i najważniejszymi centrami powiatowymi. Zmniejszeniu zewnętrznych kosztów transportu, w tym kosztów środowiskowych, według Koncepcji służyć będą inwestycje obejmujące modernizację sieci kolejowej prowadzone pod kątem zapewnienia wysokiego jej standardu i skrócenia czasów przejazdu.

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, a zwłaszcza między miastami i obszarami wiejskimi, poprzez ograniczanie dysproporcji rozwojowych między poszczególnymi województwami.

Wśród obszarów strategicznych wyzwań przed którymi stoi rozwój regionalny kraju wymieniony został Zapewnienie odpowiedniej infrastruktury transportowej i teleinformatycznej do wspierania

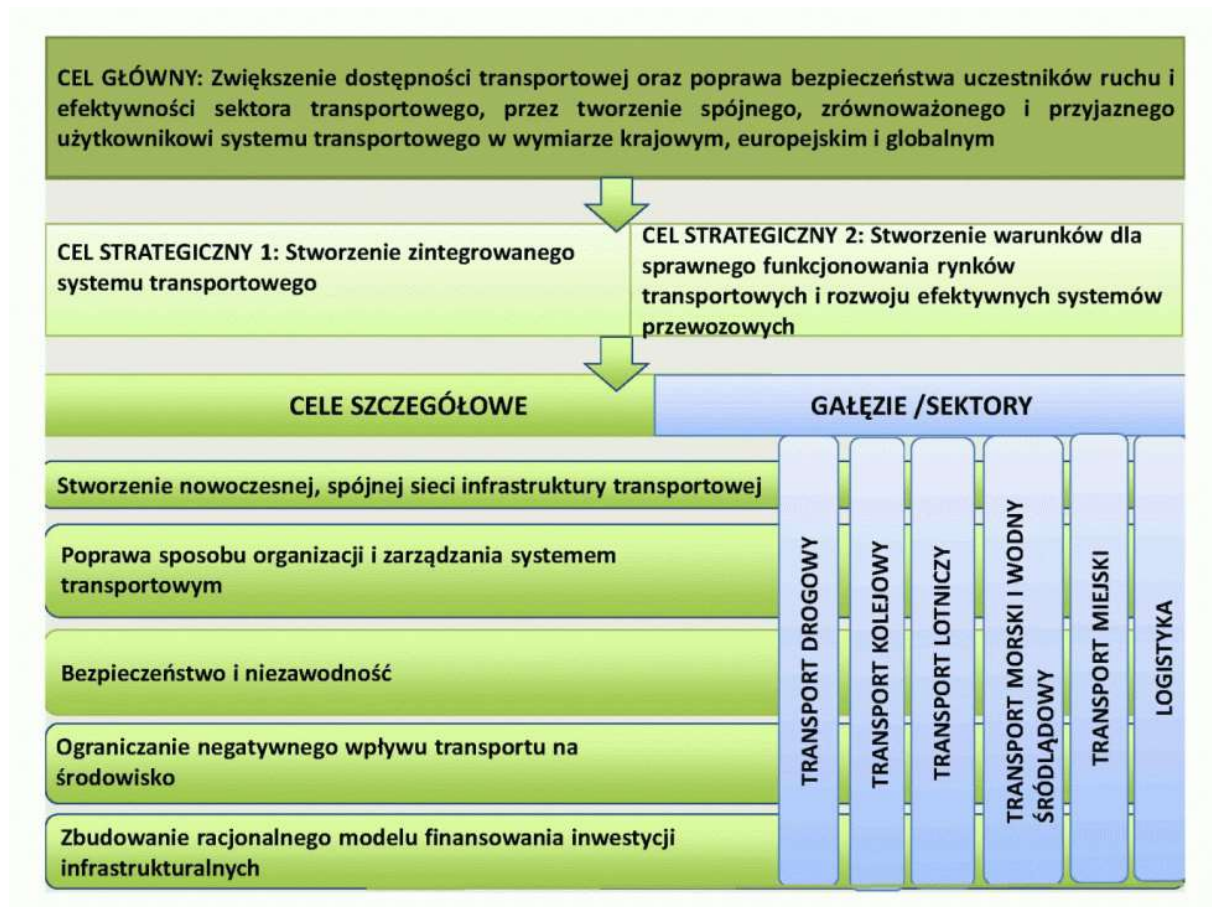
konkurencyjności i zapewniającej spójność terytorialną kraju (pkt 10). Wskazano negatywny wpływ na efektywność i sprawność połączeń stanu sieci kolejowej, jakości relacji między miastami wojewódzkimi.

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 r., jest średniookresowym dokumentem planistycznym, który wskazuje cele oraz nakreśla kierunki rozwoju transportu tak, aby etapowo do 2030r. możliwe było osiągnięcie celów założonych w Długookresowej Strategii Rozwoju Kraju (DSRK) oraz Średniookresowej Strategii Rozwoju Kraju (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*. Układ celów oraz ich wzajemne powiązanie przedstawia poniższy schemat.

Rysunek 2. Struktura i hierarchia celów Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.).



Źródło: Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.), 22 lipca 2013 r.

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.

Program (KPK) realizuje 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 Strategii 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 ze Strategią 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 r. 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 *Strategią Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 r.)*. lista rankingowa zadań, które przyczynią się do poprawy krajowej i międzynarodowej dostępności transportowej Polski, została przygotowana w oparciu o wyznaczone na podstawie ww. celów wyznaczone kryteria wyboru projektów. Tym samym dokument stanowi kompleksowy plan strategicznych inwestycji transportowych, wymagany przez Komisję Europejską 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 zahamowanie tendencji spadkowej udziału transportu kolejowego w przewozach, 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, 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, osiągnięcia wysokich wskaźników zatrudnienia i wydajności oraz większą spójnością społeczną:

- rozwój inteligentny: rozwój gospodarki opartej na wiedzy i innowacji,
- rozwój zrównoważony: wspieranie gospodarki efektywniej korzystającej z zasobów, bardziej przyjaznej środowisku i bardziej konkurencyjnej,
- rozwój sprzyjający włączeniu społecznemu: wspieranie gospodarki o wysokim poziomie zatrudnienia, zapewniającej spójność społeczną i terytorialną.

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 Komisja przedstawiła siedem projektów przewodnich. W 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, zapewnienia skoordynowanej realizacji projektów infrastrukturalnych w ramach sieci bazowej UE. Z kolei drugi ze wskazanych powyżej projektów przewodni „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 (Transport 2050) opublikowana 28 marca 2011 r. przez Komisję Europejską.

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

- 1) Przeniesienie 30% ładunków z transportu drogowego na inne gałęzie transportu - kolej, transport morski i wodny śródlądowy na dystansach powyżej 300 km do 2030 roku i 50% ładunków do 2050 roku. Zostanie to ułatwione dzięki stworzeniu efektywnych, ekologicznych korytarzy transportowych. Ich tworzenie wymaga jednak rozbudowy stosownej infrastruktury.
- 2) Stworzenie do 2030 roku w pełni funkcjonalnej, multimodalnej bazowej sieci (*core network*) TEN-T, obejmującej cały obszar UE, a do 2050 roku osiągnięcie wysokiej przepustowości i jakości tej sieci wraz z uzupełniającym zestawem odpowiednich usług informacyjnych.
- 3) Włączenie wszystkich lotnisk (bazowej sieci) do sieci kolejowej; (...) Zapewnienie, aby wszystkie ważniejsze porty morskie posiadały dobre połączenie z siecią kolejową służącą przewozom towarowym oraz w ramach możliwości siecią dróg wodnych śródlądowych.
- 4) (...) UE ma stać się światowym liderem w zakresie bezpieczeństwa i zapewnienia ochrony we wszystkich gałęziach transportu.

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 Europie (w tym również na terytorium Polski).

Transeuropejska sieć transportowa (TEN-T) ma na celu wzmacnianie spójności społecznej, gospodarczej i terytorialnej Unii i przyczyniać się do tworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportowego, który jest wydajny i zrównoważony, ma zwiększać korzyści dla użytkowników i wspierać wzrost sprzyjający włączeniu społecznemu. Wśród celów, dla których jest tworzona sieć, rozporządzenie wymienia (m.in.):

- zapewnienie dostępności i łączności wszystkich regionów Unii
- zniwelowanie różnic w jakości infrastruktury między państwami członkowskimi
- stworzenie połączeń między infrastrukturą transportową do ruchu dalekobieżnego a infrastrukturą do ruchu regionalnego i lokalnego,
- usuwanie wąskich gardel i uzupełnianie brakujących ogniw w obrębie infrastruktury poszczególnych gałęzi transportu,
- zapewnienie bezpiecznych połączeń zarówno w przewozie osób, jak i towarów.
- umożliwienie dostępności do infrastruktury transportowej dla osób starszych, osób o ograniczonej sprawności ruchowej i pasażerów niepełnosprawnych.

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 udostępnianej przewoźnikom, już w latach 2011 – 2013 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.³⁹ Program ten został zastąpiony *Wieloletnim Programem Inwestycji Kolejowych do roku 2015* przyjętym uchwałą Rady Ministrów z dnia 5 listopada 2013⁴⁰ (dalej: WPIK). Do końca roku 2013 zakończono łącznie 41 projektów objętych oboma programami.

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

Pomimo podejmowanych przedsięwzięć inwestycyjnych, w wyniku zaniechań w poprzednich latach, dotychczasowy stan techniczny i parametry eksploatacyjne udostępnianej przez PLK S.A. infrastruktury kolejowej utrudniają realizację polityki Rządu w odniesieniu do transportu kolejowego. Obejmuje ona 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 ciążeń,
- przeciwdziałanie marginalizacji pozostałych regionów kraju, szczególnie zlokalizowanych na terenach Polski Wschodniej, Polski Południowej i Polski Zachodniej.

KPK stworzono w oparciu o następujące założenia:

- 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)⁴¹, linii o znaczeniu państwowym i innych odcinków istotnych dla całości sieci kolejowej;

³⁹ z późniejszymi zmianami. Obejmował on zadania rozpoczęte jeszcze przed 2011 rokiem. Był to pierwszy tego typu program, stąd zawierał zadania będące już w trakcie realizacji.

⁴⁰ *Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych do roku 2015, z perspektywą do roku 2020* przyjęty 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.

⁴¹ 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

- wykorzystanie dostępnych instrumentów perspektywy finansowej UE na lata 2014 – 2020 (CEF, programy operacyjne o zasięgu krajowym, ponadregionalnym i regionalnym⁴²);
- wiążącego charakteru listy projektów ujętych w DI;
- lista projektów aglomeracyjnych POIiŚ 2014-2020 zostanie uszczegółowiona przez ministra właściwego do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw rozwoju regionalnego w oparciu o wyniki konkursu;
- rezerwa przewidziana w ramach listy projektów PO PW zostanie przeznaczona na zwiększenie wartości projektów ujętych na liście podstawowej (w przypadku zwiększenia wartości 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 programu wieloletniego – 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, która będzie dzielona na projekty krajowe w *Szczegółowym planie realizacji KPK*;
- powyższe środki zostaną zabezpieczone w budżecie państwa w latach 2016-2019.

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

Opracowany na podstawie KPK *Szczegółowy plan realizacji 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.

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 PLK S.A.

3.3. Cele KPK

Uwzględniając zapisy ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju, w Programie wyodrębniono dwie kategorie wzajemnie powiązanych i hierarchicznie ułożonych celów: cel główny oraz cele szczegółowe.

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).

⁴² POIiŚ 2014 – 2020; PO PW 2014 – 2020; RPO 2014 – 2020.

Cel główny KPK obejmuje wzmocnienie roli transportu kolejowego w zintegrowanym systemie transportowym kraju poprzez stworzenie spójnej i nowoczesnej sieci linii kolejowej. 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,
- poprawa jakości w przewozach pasażerskich i towarowych.

Realizacja przyjętego układu celów wpłynie na podniesienie parametrów sieci przez zarządcę narodowej, publicznej infrastruktury kolejowej – 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. Kolidyż w takich miejscach stanowią zagrożenie przede wszystkim dla uczestników ruchu drogowego, są również niebezpieczne dla przewozów kolejowych oraz niejednokrotnie zagrażają środowisku naturalnemu. Najskuteczniejszym sposobem na eliminację zagrożenia zderzenia pojazdu drogowego z pociągiem jest budowa skrzyżowania dwupoziomowego (wiadukt kolejowy lub wiadukt drogowy). W ramach inwestycji planowanych do roku 2023 skrzyżowania dwupoziomowe będą budowane m.in. w celu likwidacji przejazdów o największych iloczynach ruchu w ramach przedsięwzięć liniowych oraz dedykowanego bezpieczeństwu projektu multilokalizacyjnego. Na pozostałych przejazdach kolejowych, na liniach objętych projektami, modernizowane lub zabudowane będą nowoczesne urządzenia sygnalizacyjne, co również przyczyni się do ograniczenia wypadkowości poprzez np. podnoszenie ich kategorii.

Znaczący wpływ na zwiększenie bezpieczeństwa przewozów kolejowych oraz podniesienie prędkości pociągów powyżej 160 km/h ma wdrażanie 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). Przypadki kolizji ze zwierzętami również doprowadzały do uszkodzeń, a w pojedynczych przypadkach do wykolejenia taboru.

Niezależnie od przedstawionych powyżej zamierzeń inwestycyjnych, należy podkreślić, że spółka 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 ds. 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-T⁴³, w tym kontynuacja prac w korytarzach C-E 30, E 20/C-E 20, E 59/C-E 59, E 65/C-E 65, E 75, a także w korytarzach stanowiących połączenia międzynarodowe,
 - poprawa przepustowości linii w obrębie aglomeracji, dojazdów do nich oraz na odcinkach, na których zidentyfikowano niewystarczającą zdolność przepustową,
 - uzyskanie atrakcyjnego czasu przejazdu pociągów względem ruchu drogowego,
 - realizacja projektów istotnych dla poszczególnych regionalnych systemów transportowych,
 - inwestycje w ciągu „Magistrali Wschodniej”⁴⁴: 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 PLK S.A. przewoźnikom;
- **cel 3 – Poprawa jakości w przewozach pasażerskich i towarowych:**

⁴³ 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 dwupoziomą strukturę. Sieć bazowa, wyodrębniona na sieci kompleksowej ma zostać utworzona do 2030 r. Będzie ona stanowiła fundament systemu transportowego w ramach jednolitego rynku, natomiast sieć kompleksowa będzie uzupełnieniem na poziomie regionalnym i krajowym, przy czym jej ukończenie planowane jest do 2050 r. W ramach procesu tworzenia spójnej sieci TEN-T rozwijane będą multimodalne korytarze sieci bazowej TEN-T o przebiegu określonym w Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1316/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. ustanawiającym instrument „łącząc Europę”.

⁴⁴ Magistrala Wschodnia to szczególna koncepcja połączenia miast wojewódzkich Polskich Wschodniej, które z powodów historycznych nie posiadają bezpośrednich połączeń kolejowych.

- 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 towarowy⁴⁵,
- 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, nie powodując przy tym poważniejszych zakłóceń w rozkładzie jazdy pociągów w trakcie procesu inwestycyjnego.

Zgodnie z założoną polityką Rządu, priorytety inwestycyjne określono z uwzględnieniem zróżnicowanych potrzeb poszczególnych regionów kraju. W ujęciu terytorialnym, priorytety przyczyniają się do poprawy stanu infrastruktury wykorzystywanej w połączeniach pasażerskich pomiędzy Warszawą, a pozostałymi miastami wojewódzkimi, a także między poszczególnymi stolicami województw. Uwzględniono priorytety dotyczące obsługi połączeń aglomeracyjnych w ruchu pasażerskim (m.in. na obszarze aglomeracji warszawskiej, krakowskiej, łódzkiej i górnośląskiej). Poprawa stanu technicznego kolejowej sieci TEN-T umożliwi zwiększenie zewnętrznej dostępności kraju, w tym także obszarów zaliczonych w *Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego*⁴⁶ 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

⁴⁵ Dz. Urz. UE L 276 z 20.10.2010, str. 22.

⁴⁶ *Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: regiony, miasta, obszary wiejskie*. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego. Dokument przyjęty uchwałą nr Radę Ministrów z dnia 13 lipca 2010 r. (M.P. z 20.05.2011 r. Nr 356 poz. 423).

m.in. na obszarze województw: wielkopolskiego, śląskiego, kujawsko-pomorskiego, zachodniopomorskiego, warmińsko-mazurskiego, czy małopolskiego.

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. W wyniku poprawy 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 oraz zwiększeniu 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 przestrzennego⁴⁷, zwiększając komplementarność polityki sektorowej dotyczącej transportu kolejowego z rządowymi zamierzeniami o charakterze horyzontalnym.

5. Kategorie projektów objętych Programem

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

- 1/ projekty FS:
 - CEF,
 - POIiŚ 2014-2020,
 - POIiŚ 2007-2013.
- 2/ PO PW.
- 3/ projekty RPO:
 - RPO 2014-2020,
 - RPO 2007-2013.
- 4/ projekty krajowe⁴⁸.

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

⁴⁷ *Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030*. Dokument przyjęty uchwałą nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r. (M.P. z 27.04.2012 r. poz. 252).

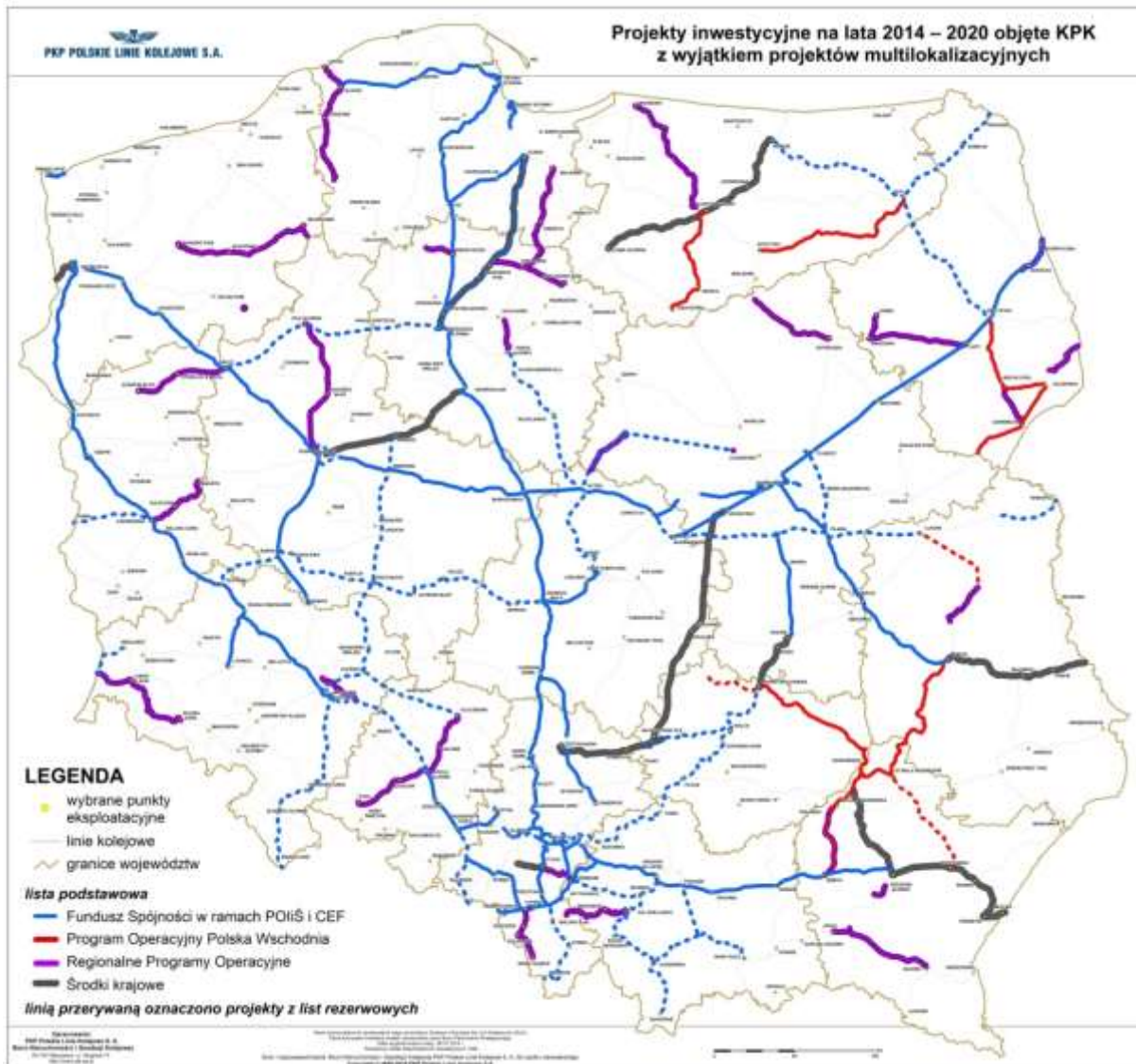
⁴⁸ Kategoria obejmuje projekty, których jedynym źródłem finansowania jest budżet państwa lub FK lub środki prywatne (obejmujące również środki własne realizatora Programu).

Projekty objęte współfinansowaniem ze środków FS w ramach instrumentu CEF obejmują inwestycje zgłoszone do I konkursu CEF ogłoszonego we wrześniu 2014 r., a także inwestycje, które objęte zostaną postępowaniem konkursowym w kolejnych latach.

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

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

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

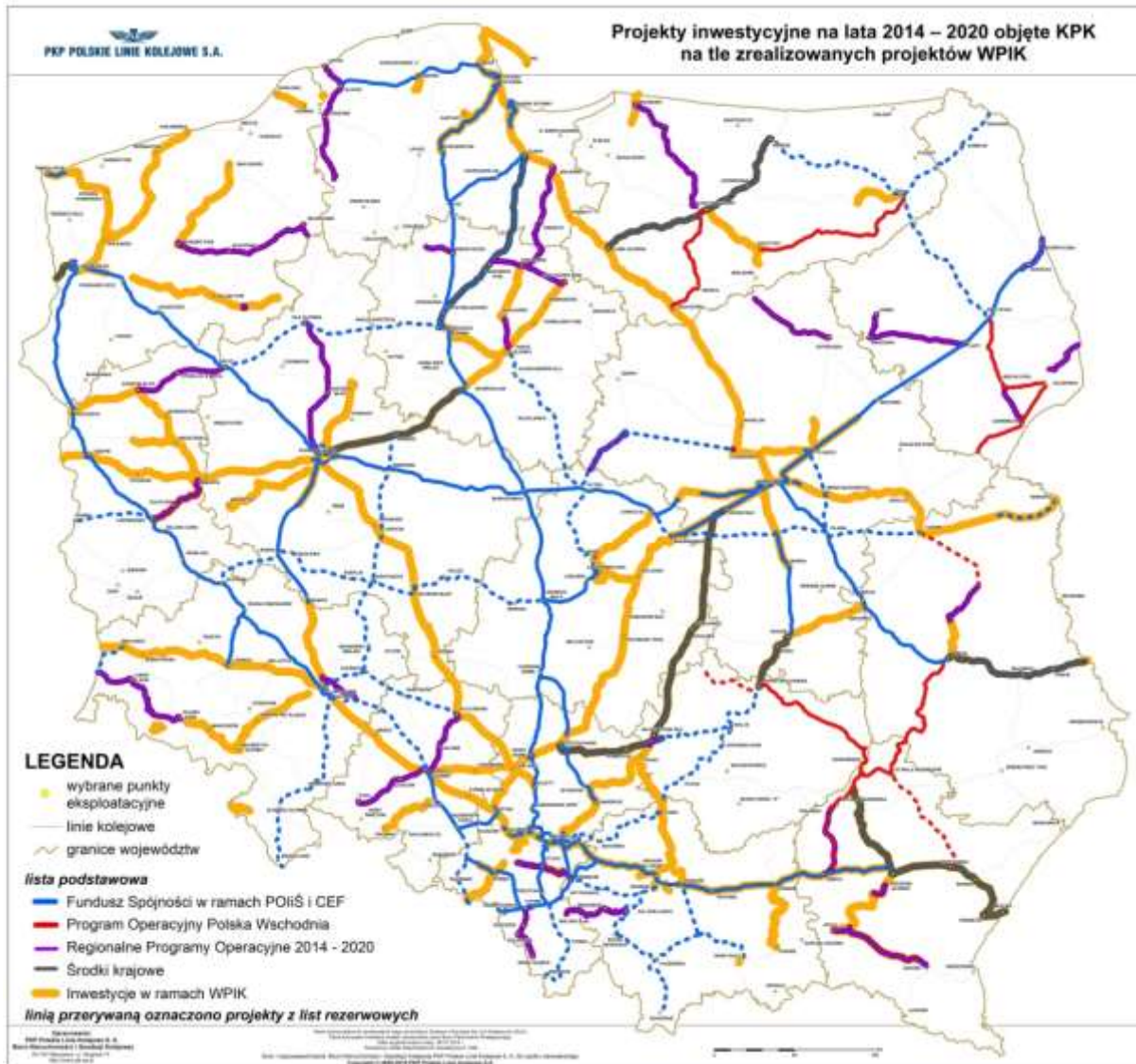


Projekty multilokalizacyjne wymienione są w załączniku do Programu.

Na mapie pokazano 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)



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

6. Finansowanie *KPK*

Finansowanie *KPK* uwzględnia dostępne formy wsparcia UE oraz środki budżetu państwa, FK i środki własne PLK S.A. 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 *KPK* przyjęto, że projekty przewidywane do zgłoszenia w kolejnych konkursach CEF, które nie zostały jednak rozstrzygnięte lub nie otrzymają stosowego dofinansowania, jeżeli nie zostanie podjęta decyzja od odstąpieniu od ich realizacji, powodują ograniczenie wysokości dostępnej alokacji w POIiŚ 2014-2020, ponieważ zostaną wówczas objęte finansowaniem z tego programu.

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 wydatki PLK S.A. do wykonawców, ponieważ uwzględniają również refundację wydatków PLK S.A. poniesionych do końca 2015 r. (prefinansowania).

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

Do czasu ogłoszenia decyzji Komisji Europejskiej o udzieleniu dofinansowania projektom podlegającym fazowaniu⁴⁹ lub w części przeniesionym do realizacji w perspektywie 2014-2020⁵⁰ zabezpieczenie tej kwoty stanowią środki krajowe (środki własne PLK S.A., w tym pochodzące z kredytów EBI i z emisji obligacji, a także budżet państwa). W przypadku konieczności zaangażowania środków z budżetu państwa, będą one pochodzić z dodatkowej puli środków ponad kwotę wynikającą z wyliczenia 18% prognozowanych w latach 2016-2019 wpływów z podatku akcyzowego od paliw silnikowych. W tym celu zwiększono kwotę środków krajowych o kwotę 1,665 mld zł. Rozdysponowanie ww. kwoty zostanie dokonane w *Szczegółowym planie realizacji KPK*.

Istotnym źródłem finansowania wydatków na zadania inwestycyjne w zakresie infrastruktury kolejowej będą środki pochodzące z kredytów z Europejskiego Banku Inwestycyjnego (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 *Wieloletnim Programie Inwestycji Kolejowych do roku 2015 z perspektywą do roku 2020*.

⁴⁹ Projekt fazowany – projekt podlegający etapowaniu zgodnie z art. 103 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r.

⁵⁰ Projekt w części przeniesiony do realizacji w perspektywie 2014-2020-projekt, dla którego ograniczony został zakres rzeczowy w ramach POIiŚ 2007-2013. Pozostały zakres rzeczowy tego projektu zostanie zgłoszony do realizacji w perspektywie finansowej 2014-2020 (CEF lub POIiŚ). W odniesieniu do tych projektów nie ma zastosowania procedura tzw. fazowania zgodnie z art. 103 rozporządzenia 1301/2013.

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	0,8	125,7	5 958,4	4 306,1	7 157,4	11 023,1	14 232,7	5 938,5	1 956,1	860,7	51 559,6
1.1	CEF	0,0	19,0	717,5	1 636,9	3 411,8	5 421,1	6 476,5	2 834,5	745,9	539,0	21 802,3
1.2	POIiŚ 2014 - 2020	0,8	106,7	1 848,9	2 658,6	3 744,5	5 601,9	7 756,1	3 104,0	1 210,2	321,7	26 353,5
1.3	POIiŚ 2007 - 2013	0,0	0,0	3 392,0	10,6	1,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	3 403,9
2	PO PW	0,0	0,0	0,0	6,5	197,9	744,5	737,2	24,5	0,0	0,0	1 710,6
3	RPO	0,0	0,0	15,1	143,2	379,5	1 308,6	2 422,1	0,0	0,0	0,0	4 268,5
3.1	RPO 2014-2020	0,0	0,0	5,5	143,2	379,4	1 308,6	2 422,1	0,0	0,0	0,0	4 258,8
3.2	RPO 2007 - 2013	0,0	0,0	9,6	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	9,7
4	Krajowe**, w tym:	0,0	0,0	1 200,4	1 780,1	1 753,3	1 178,5	1 000,0	1 025,6	1 018,2	1 003,0	9 959,2
4.1	inwestycje o charakterze obronnym	0,0	0,0	14,1	14,1	14,1	11,9	0,0	0,0	0,0	0,0	54,2
	Razem	0,8	125,7	7 174,0	6 235,9	9 488,1	14 254,6	18 392,0	6 988,7	2 974,4	1 863,7	67 497,9

* 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 środki budżetu państwa dla lat 2016-2019 uwzględniają dodatkowe środki przewidziane przez ministra właściwego ds. finansów publicznych infrastrukturalnych inwestycji kolejowych ponad poziom 18% planowanych na dany rok wpływów z podatku akcyzowego od paliw silnikowych (ponad założony początkowo 1 000 mln zł rocznie na inwestycje kolejowe), tj.: 075 mld zł w 2017; 0,75 mld zł w 2018 i 0,17 mld zł w 2019 r. Kwota 1,665 mld zł wynika z kosztów obsługi emisji obligacji pomniejszonych o dodatkowe środki z opłaty paliwowej przekazane do Funduszu Kolejowego. W dalszych pracach nad uchwałą może ulec zmianie.

Tabela 2. Planowane wydatki PLK S.A. do wykonawców (w mln zł).

Lp.	Kategoria projektów	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Razem
1	Fundusz Spójności	119,5	371,1	4 205,0	4 935,0	8 031,3	12 220,2	12 881,7	3 533,5	1 699,0	619,8	48 616,0
1.1	CEF	12,5	120,4	1 019,2	2 420,1	4 194,4	5 683,9	5 723,3	1 510,3	727,9	390,4	21 802,3
1.2	POIiŚ 2014 - 2020	36,5	180,6	2 878,0	2 504,3	3 835,7	6 536,2	7 158,4	2 023,2	971,1	229,4	26 353,5
1.3	POIiŚ 2007 - 2013	70,5	70,1	307,9	10,6	1,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	460,3
2	PO PW	0,0	0,0	0,0	9,5	254,4	842,8	604,0	0,0	0,0	0,0	1 710,6
3	RPO	0,0	0,2	27,3	241,0	346,2	1 834,0	1 811,9	0,0	0,0	0,0	4 260,6
3.1	RPO 2014 - 2020	0,0	0,2	25,5	241,0	346,1	1 834,0	1 811,9	0,0	0,0	0,0	4 258,8
3.2	RPO 2007 - 2013	0,0	0,0	1,7	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,8
4	Krajowe**, w tym:	0,0	0,0	1 200,4	1 780,1	1 753,3	1 178,5	1 000,0	1 025,6	1 018,2	1 003,0	9 959,2
4.1	inwestycje o charakterze obronnym	0,0	0,0	14,1	14,1	14,1	11,9	0,0	0,0	0,0	0,0	54,2
	Razem	119,5	371,2	5 432,7	6 965,6	10 385,2	16 075,5	16 297,5	4 559,1	2 717,2	1 622,8	64 546,4

* 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 środki budżetu państwa dla lat 2016-2019 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 1 000 mln zł rocznie na inwestycje kolejowe), tj.: 0,75 mld zł w 2017; 0,75 mld zł w 2018 i 0,17 mld zł w 2019 r. Kwota 1,665 mld zł wynika z kosztów obsługi emisji obligacji pomniejszonych o dodatkowe środki z opłaty paliwowej przekazane do Funduszu Kolejowego. W dalszych pracach nad uchwałą może ulec zmianie.

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	Wydatki kwalifikowalne*	0,0	79,2	5 214,0	3 938,9	7 262,6	12 591,2	15 183,9	4 562,8	543,0	372,0	49 747,7
1.1	środki UE	0,0	67,3	4 388,1	3 333,2	6 178,2	10 623,7	12 997,6	3 878,5	461,6	316,2	42 244,5
1.2	środki krajowe - budżet państwa	0,0	11,9	820,8	569,4	1 032,5	1 692,4	1 914,5	684,3	81,5	55,8	6 863,0
1.4	Fundusz Kolejowy	0,0	0,0	3,9	36,1	51,9	275,1	271,8	0,0	0,0	0,0	638,8
1.5	pozostałe źródła	0,0	0,0	1,2	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,3
2	Wydatki niekwalifikowalne**	0,8	46,5	1 960,0	2 297,1	2 225,5	1 663,5	3 208,1	2 425,8	2 431,3	1 491,7	17 750,2
2.1	projekty z kategorii 1-3 (współfinansowane z UE)	0,8	46,5	692,7	516,9	472,1	485,0	2 208,1	1 400,2	1 413,1	488,7	7 724,2
2.1.1	<i>budżet państwa - projekty UE</i>	0,8	27,5	32,6	121,5	43,8	193,0	1 992,3	1 383,0	1 413,1	488,4	5 695,9
2.1.2	<i>pozostałe źródła ***</i>	0,0	19,0	660,1	395,4	428,4	292,0	215,8	17,3	0,0	0,3	2 028,3
2.2	projekty z kategorii 4 (finansowane ze środków krajowych)	0,0	0,0	1 267,3	1 780,1	1 753,3	1 178,5	1 000,0	1 025,6	1 018,2	1 003,0	10 026,0
2.2.1	<i>środki pochodzące z podatku akcyzowego</i>	0,0	0,0	1 000,0	1 759,3	1 739,2	1 166,5	1 000,0	1 025,6	1 018,2	1 003,0	9 711,9
2.2.1.1.	<i>w tym dodatkowe środki ponad poziom 18% planowanych na dany rok wpływów z podatku akcyzowego od paliw silnikowych****</i>	0,0	0,0	0,0	749,3	749,3	166,5	0,0	0,0	0,0	0,0	1 665,0
2.2.2	<i>pozostałe źródła *****</i>	0,0	0,0	253,2	6,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	259,9
2.2.3	<i>wydatki obronne</i>	0,0	0,0	14,1	14,1	14,1	11,9	0,0	0,0	0,0	0,0	54,2
	Razem	0,8	125,7	7 174,0	6 235,9	9 488,1	14 254,6	18 392,0	6 988,7	2 974,4	1 863,7	67 497,9

* pozycje uwzględniają także refundację wydatków poniesionych przez PLK do 31.12.2015

** w ramach pozycji wydatki niekwalifikowalne ujęto również wydatki dotyczące grupy projektów krajowych

*** pozycja obejmuje również środki z obligacji, FK, 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 1 000 mln zł rocznie inwestycje kolejowe). Kwota 1,665 mld zł wynika z kosztów obsługi emisji obligacji 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. Wspecyfikowanie ich w ten sposób ujednoznacznia wymogi postawione realizatorowi KPK, a także zwiększa przejrzystość i czytelność Programu. Istnieje możliwość wzajemnego przenikania się efektów wyodrębnionych dla różnych celów, co jest przejawem komplementarności przyjętych założeń programowych.

Dodatkowo, dla każdego z celów szczegółowych opracowano dostosowane do ich specyfiki wskaźniki mierzące poziom stopnia ich osiągnięcia. Analiza wartości osiągniętych 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 ds. 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 kolejowej. Ocena rezultatów programu będzie możliwa poprzez wskaźnik „Długość przebudowanych linii kolejowych (w km toru)”. Wskaźnik ten będzie uwzględniony w budżecie zadaniowym.

Lp.	Wskaźnik	Jednostka miary	Stan na 31.12.2014 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 programu ⁵¹	km	-	500	8500	Raport z wykonania programu

• Cel 1 – Wzmocnienie efektywności infrastruktury kolejowej

Efekty:

- skrócenie czasów przejazdów pociągów na wszystkich liniach kolejowych zarządzanych przez 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 6. Wskaźniki realizacji Celu 1

Lp.	Wskaźnik	Jednostka miary	Stan na 31.12.2014 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	km	90	250	350	Sprawozdawczość PLK S.A. na

⁵¹ Wartości będą przedmiotem dalszych analiz. Dodatkowo w trakcie analiz pod uwagę wzięta zostanie kwestia ewentualnego fazowania projektów z perspektywy 2007-2013.

prędkością techniczną powyżej 160 km/h					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 7. Wskaźniki realizacji Celu 2

Lp.	Wskaźnik	Jednostka miary	Stan na 31.12.2014 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	224	900	2000	Raport z wykonania Programu

- 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 Decyzji Komisji 2008/164/WE z dnia 21 grudnia 2007 r. dotyczącej technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych i transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości⁵²,
- wzrost liczby miast wojewódzkich połączonych liniami kolejowymi zmodernizowanymi co najmniej do średniej prędkości kursowania pociągów pasażerskich rzędu 100 km/h,
- wzrost liczby pasażerów przewiezionych na liniach zarządzanych przez PLK S.A. (globalnie dla następujących kategorii przewozów: wojewódzkie, międzywojewódzkie, międzynarodowe, ekspresowe),
- wzrost masy przewiezionych towarów,
- wzrost prędkości kursowania pociągów towarowych na sieci linii zarządzanych przez PLK S.A.,
- wzrost prędkości kursowania pociągów towarowych na terenie aglomeracji śląskiej,
- wzrost udziału kolejowych przewozów intermodalnych w towarowych przewozach kolejowych ogółem,

⁵² Dz. Urz. UE L 64 z 07.03.2008, str. 72, z późn. zm.

Tabela 8. Wskaźniki realizacji Celu 3

Lp.	Wskaźnik	Jednostka miary	Stan na 31.12.2014 r.	Stan na 31.12.2017 r.	Stan na 31.12.2023 r.	Źródło danych
1.	Średnia prędkość kursowania pociągów towarowych na sieci linii PLK S.A.	km/h	27,0	30,0	40,0	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 PLK S.A. na potrzeby SRT
3.	Stopień przystosowania infrastruktury pasażerskiej sieci bazowej TEN-T ⁵³⁵⁴	%	0%	24%	Modernizacja a 53% długości sieci bazowej	Sprawozdawczość PLK S.A. na potrzeby DI
4.	Stopień przystosowania infrastruktury towarowej sieci bazowej TEN-T ⁵⁵	%	0%	14%	Modernizacja a 34% długości sieci bazowej	

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

Wpływu 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 Państwa⁵⁶. 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 około 100 tys. pracowników⁵⁷. 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

⁵³ Przyjęto założenie, że dana linia jest całkowicie (w 100%) dostosowana do wymogów rozporządzenia TEN-T, jeśli na całej swej długości umożliwia kursowanie pociągów o parametrach określonych w tym rozporządzeniu.

⁵⁴ Wartości będą przedmiotem dalszych analiz. Dodatkowo w trakcie analiz pod uwagę wzięta zostanie kwestia ewentualnego fazowania projektów z perspektywy 2007-2013.

⁵⁵ Wartości będą przedmiotem dalszych analiz. Ostateczna wartość celów zostanie oszacowana po zakończeniu negocjacji z KE. Dodatkowo w trakcie analiz pod uwagę wzięta zostanie kwestia ewentualnego fazowania projektów z perspektywy 2007-2013.

⁵⁶ CER, The Economic Footprint of Railway Transport in Europe, Brussels, October 2014.

⁵⁷ Na podstawie: Urząd Transportu Kolejowego, Ocena funkcjonowania rynku transportu kolejowego i stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego w 2013 r., Warszawa, lipiec 2014 r.

gospodarki. Podstawowym źródłem finansowania tych wydatków są jednak wynagrodzenia wygenerowane w transporcie kolejowym. Należy podkreślić, że miejsca pracy stworzone w sektorze kolejowym należą do szczególnie cennych dla gospodarki. Obejmują m.in. zatrudnienie w produkcji przemysłowej, czyli sektorze gospodarki, którego rozwój jest szczególnie pożądanym przez obywateli większości państw europejskich zagrożonych utratą pracy na rzecz rynków azjatyckich. Przemysł tworzy stabilne miejsca pracy, wymaga wykształcenia odpowiednich kadr w sferze produkcji, wzornictwa i projektowania oraz zapewnienia dostępu do niezbędnego zaplecza technicznego, integrując tym samym naukę i biznes.

Prowadzone badania umożliwiły również określenie wartości efektu mnożnikowego wynikającego z ponoszenia wydatków na finansowanie kolejowych inwestycji infrastrukturalnych. W skali europejskiej przyjęto go na poziomie 0,75, co w odniesieniu do Polski oznacza, że planowane do zainwestowania w infrastrukturę kolejową na podstawie KPK 67 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 Unii Europejskiej 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 PLK S.A., z siedzibą w Warszawie, adres: 03-734 Warszawa, ul. Targowa 74⁵⁸.

Infrastruktura kolejowa będąca w zarządzie PLK S.A. stanowi 92,69% długości eksploatowanych linii kolejowych w Polsce⁵⁹, w tym infrastrukturę o kluczowym znaczeniu dla gospodarki narodowej.

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:

⁵⁸ Spółka działa na podstawie ustawy z dnia 15 września 2000 r. Kodeks spółek handlowych (Dz. U. Nr z 2013 r. poz. 1030, z 2014 r. poz. 265 i 1161 oraz z 2015 r. poz. 4), ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. z 2014 r. poz. 1160 i z 2015 r. poz. 200). 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.

⁵⁹ Urząd Transportu Kolejowego, Ocena funkcjonowania rynku transportu kolejowego i stan bezpieczeństwa ruchu kolejowego w 2013 roku, Warszawa 2014, s. 54, <http://utk.gov.pl/pl/analizy-i-monitoring/oceny-roczne/201/5555,Ocena-Funkcjonowania-Rynku-Transportu-Kolejowego-i-Stanu-Bezpieczenstwa-Ruchu-Ko.html>.

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

Na podstawie ustawowych wymogów określonych dla programów rozwoju⁶⁰, 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.

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

Monitorowanie realizacji KPK ze strony ministra właściwego do spraw transportu dotyczyć będzie stopnia osiągnięcia przez realizatora celów wyznaczonych w Programie, w trybie wynikającym z funkcji właścicielskiej w stosunku do 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.

Roczne sprawozdania po zatwierdzeniu przez Zarząd PLK, przekazywane są do końca lutego każdego 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 Funduszu Kolejowego przekazywane są przez PLK 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 odchyleń, 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 odchyleń, zidentyfikowanych zagrożeniach i ryzykach, podjętych działaniach je eliminujących.

Monitorowanie postępu realizacji poszczególnych projektów będzie prowadzone przez PLK S.A. zgodnie z obowiązującą w spółce Metodą Zarządzania Projektami.

Minister właściwy do spraw transportu składa Radzie Ministrów sprawozdanie z wykonaniu *Szczegółowego planu realizacji KPK* za poprzedni rok w terminie do końca marca 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*).

9. Procedura zatwierdzenia i aktualizacji *Programu*

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

Przesunięcia zadań pomiędzy załącznikami (kategoriami) 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 określonej 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 krajowych 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.

Wskazane powyżej zmiany *KPK*, nie wymagające akceptacji Rady Ministrów będą uwzględnione również w *SPR KPK*, zgodnie z przyjętą w ustawie o transporcie kolejowym procedurą.

Załącznik 1. Lista projektów podstawowych i rezerwowych CEF i POIiŚ finansowanych z Funduszu Spójności objętych KPK 2014 – 2023

Lp.	Nazwa zadania	Lista	Szacunkowa wartość projektu [mln PLN]	Uwagi
1	2	3	4	5
1	Modernizacja linii kolejowej E 65/C–E 65 na odcinku Warszawa – Gdynia – obszar LCS Ciechanów	podstawowa	87,44*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
2	Modernizacja linii kolejowej E 65/C–E 65 na odcinku Warszawa – Gdynia – obszar LCS Gdańsk, LCS Gdynia	podstawowa	39,13*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
3	Modernizacja linii kolejowej E 65/C–E 65 na odcinku Warszawa – Gdynia – obszar LCS Iława, LCS Malbork	podstawowa	158,48*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
4	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	podstawowa	166,00*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
5	Modernizacja linii kolejowej E 65/C–E 65 na odcinku Warszawa – Gdynia – obszar LCS Działdowo	podstawowa	23,13*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
6	Prace przygotowawcze dla modernizacji linii kolejowej E 65 – Południe, odcinek Grodzisk Mazowiecki – Kraków/Katowice – Zebrzydowice/Zwardoń – granica państwa – faza II	podstawowa	4,23*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
7	Modernizacja linii kolejowej E 59 na odcinku Wrocław – Poznań, etap II, odcinek Wrocław – granica województwa dolnośląskiego	podstawowa	83,01*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
8	Modernizacja linii kolejowej E 59 na odcinku Wrocław – Poznań, etap III, odcinek Czempir – Poznań	podstawowa	15,41*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
9	Modernizacja linii kolejowej E 20 na odcinku Warszawa – Poznań – pozostałe roboty, odcinek Sochaczew – Swarzędz - PRACE PRZYGOTOWAWCZE	podstawowa	24,13*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
10	Modernizacja linii kolejowej E 20/C–E 20 na odcinku Siedlce – Terespol, etap II	podstawowa	112,01*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
11	Modernizacja linii kolejowej E 30, etap II, odcinek Zabrze – Katowice – Kraków	podstawowa	94,71*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
12	Modernizacja linii kolejowej E 30, etap II, odcinek Bielawa Dolna – Horka: budowa mostu przez Nysę Łużycką oraz elektryfikacja	podstawowa	16,01*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
13	Modernizacja linii kolejowej E 30, etap II. Wdrożenie ERTMS/ETCS i ERTMS/GSM-R w Polsce na odcinku Legnica – Wrocław – Opole	podstawowa	55,32*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
14	Modernizacja linii kolejowej E 30, etap II. Pilotażowe wdrożenie ERTMS/ETCS i ERTMS/GSM-R w Polsce na odcinku Legnica - Węglińiec - Bielawa Dolna	podstawowa	16,10*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
15	Modernizacja linii kolejowej nr 8, odcinek Warszawa Okęcie - Radom (LOT: A, B, F)	podstawowa	166,78*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
16	Modernizacja linii kolejowej nr 8, odcinek Warszawa Okęcie - Radom - PRACE PRZYGOTOWAWCZE	podstawowa	2,29*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
17	Budowa połączenia kolejowego MPL "Kraków - Balice" z Krakowem, odcinek Kraków Główny - Mydlniki - Balice	podstawowa	57,93*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
18	Modernizacja linii kolejowej E 75 Rail Baltica Warszawa - Białystok - granica z Litwą, etap I, odcinek Warszawa Rembertów - Zielonka - Tłuszcz (Sadowne)	podstawowa	307,66*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
19	Modernizacja linii kolejowej Warszawa - Łódź, etap II, Lot A - odcinek Warszawa Zachodnia – Miedniewice (Skierniewice)	podstawowa	106,93*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
20	Udrożnienie Łódzkiego Węzła Kolejowego (TEN-T), etap I, odcinek Łódź Widzew - Łódź Fabryczna	podstawowa	272,67*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
21	Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, Lot C – pozostałe roboty	podstawowa	102,56*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
22	Budowa infrastruktury systemu GSM-R zgodnie z NPW ERTMS na linii kolejowej E 20/C-E 20 korytarz F na odcinku Kunowice - Terespol	podstawowa	175,37*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
23	Analiza kierunków rozwoju sieci kolejowej w Polsce z uwzględnieniem ograniczeń w węzłach kolejowych	podstawowa	2,91*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
24	Modernizacja linii kolejowej E 30/C-E 30, odcinek Kraków-Rzeszów, etap III	podstawowa	434,18*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
25	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	0,19*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
26	Zintegrowany System Transportu Zbiorowego w aglomeracji krakowskiej	podstawowa	7,47*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
27	Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowej nr 18 Kutno - Piła na odcinku Toruń - Bydgoszcz	podstawowa	6,69*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
28	Budowa infrastruktury systemu GSM-R na liniach kolejowych zgodnych z harmonogramem NPW ERTMS, FAZA I - PRACE PRZYGOTOWAWCZE	podstawowa	30,89*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013

Załącznik 1. Lista projektów podstawowych i rezerwowych CEF i POIiŚ finansowanych z Funduszu Spójności objętych KPK 2014 – 2023

Lp.	Nazwa zadania	Lista	Szacunkowa wartość projektu [mln PLN]	Uwagi
1	2	3	4	5
29	Przebudowa kompleksu dworcowego Gliwice	podstawowa	33,69*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
30	Poprawa bezpieczeństwa i likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych na przejazdach kolejowych - etap I	podstawowa	49,73*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
31	Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowej nr 132 na odcinku Błotnica Strzelecka - Opole Groszowice	podstawowa	12,33*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
32	Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowej nr 1 na odcinku Kolużki - Częstochowa	podstawowa	42,21*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
33	Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowej nr 61 i 700 na odcinku Częstochowa - Fosowskie	podstawowa	21,39*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
34	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	10,34*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
35	Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowych nr 1, 133, 160, 186 na odcinku Zawiercie - Dąbrowa Górnicza Ząbkowice - Jaworzno Szczakowa	podstawowa	9,98*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
36	Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowej nr 143 na odcinku Kalety - Kluczbork	podstawowa	24,77*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
37	Poprawa bezpieczeństwa poprzez zabudowę nowych rozjazdów kolejowych o podwyższonym standardzie konstrukcyjnym	podstawowa	131,93*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
38	Modernizacja linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa - Dorohusk na odcinku Otwock - Lublin, Prace Przygotowawcze (dokumentacja projektowa i materiały przetargowe)	podstawowa	31,90*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
39	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	2,86*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
40	Modernizacja linii E75 na odcinku Sadowne - Białystok wraz z robotami pozostałymi na odcinku Warszawa Rembertów - Sadowne - Prace Przygotowawcze (dokumentacja projektowa i materiały przetargowe)	podstawowa	61,58*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
41	Studium wykonalności dla budowy linii kolejowej w tunelu od stacji Łódź Fabryczna do linii nr 15	podstawowa	1,27*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
42	Poprawa infrastruktury kolejowego dostępu do portu Gdańsk - PRACE PRZYGOTOWAWCZE	podstawowa	0,90*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
43	Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowych nr 140 i 158 na odcinku Rybnik - Chałupki	podstawowa	100,95*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
44	Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowej nr 272 na odcinku Kluczbork - Ostrzeszów	podstawowa	43,88*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
45	Poprawa bezpieczeństwa i likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych na przejazdach kolejowych - etap II	podstawowa	63,59*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
46	Dokumentacja przedprojektowa dla elektryfikacji linii nr 278 (E30) na odcinku Węgliniec - Zgorzelec	podstawowa	0,47*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
47	Dokumentacja przedprojektowa dla modernizacji linii kolejowej nr 202 na odcinku Gdynia Chylonia - Słupsk	podstawowa	1,15*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
48	Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni - PRACE PRZYGOTOWAWCZE	podstawowa	0,71*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
49	Poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu - PRACE PRZYGOTOWAWCZE	podstawowa	0,87*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
50	Modernizacja linii obwodowej w Warszawie (odc. Warszawa Gołbki / Warszawa Zachodnia - Warszawa Gdańska) - PRACE PRZYGOTOWAWCZE	podstawowa	3,46*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
51	Modernizacja linii kolejowej E 20 na odcinku Siedlce - Terespol, etap III - PRACE PRZYGOTOWAWCZE	podstawowa	3,64*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
52	Przygotowanie dokumentacji środowiskowej dla wybranych projektów infrastrukturalnych perspektywy finansowej 2014-2020	podstawowa	1,02*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
53	Prace na wybranych liniach kolejowych w perspektywie UE 2014-2020 - PRACE PRZYGOTOWAWCZE	podstawowa	29,89*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
54	Przebudowa budynku dworca kolejowego Szczecin Główny wraz z infrastrukturą torowo - peronową	podstawowa	6,94*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013

Załącznik 1. Lista projektów podstawowych i rezerwowych CEF i POIiŚ finansowanych z Funduszu Spójności objętych KPK 2014 – 2023

Lp.	Nazwa zadania	Lista	Szacunkowa wartość projektu [mln PLN]	Uwagi
1	2	3	4	5
55	Budowa Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego w Bydgoszczy Etap I	podstawowa	2,18*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
56	Poprawa jakości i niezawodności usług kolejowych poprzez centralizację lub automatyzację urządzeń srk	podstawowa	64,20*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
57	Poprawa jakości i niezawodności usług kolejowych poprzez zakup sprzętu wykorzystywanego do diagnostyki linii kolejowych	podstawowa	76,40*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
58	Zabudowa ERTMS na liniach, gdzie nie będzie to dokonane w ramach kompleksowego liniowego projektu inwestycyjnego - na liniach sieci bazowej TEN-T oraz należących do korytarzy towarowych	podstawowa	640,00	
59	Zabudowa ERTMS na liniach, gdzie nie będzie to dokonane w ramach kompleksowego liniowego projektu inwestycyjnego	podstawowa	2 810,00	
60	Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz - Trójmiasto, obejmującym linie 201 i 203, etap I	podstawowa	1 250,00	
61	Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz - Trójmiasto, obejmującym linie 201 i 203, etap II - wraz z elektryfikacją	podstawowa	367,00	
62	Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni	podstawowa	650,00	
63	Poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu	podstawowa	463,00	
64	Poprawa infrastruktury kolejowego dostępu do portu Gdańsk	podstawowa	800,00	
65	Projekt, dostawa i instalacja elementów prezentacji dynamicznej informacji pasażerskiej oraz systemu monitoringu wizyjnego wraz z infrastrukturą techniczną na dworcach, stacjach i przystankach kolejowych	podstawowa	775,51	
66	Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami	podstawowa	400,00	
67	Poprawa stanu technicznego obiektów inżynierskich	podstawowa	600,00	
68	Poprawa stanu technicznego infrastruktury obsługi podróźnych (w tym dostosowanie do wymagań TSI PRM)	podstawowa	300,00	
69	Wzmocnienie zasilania trakcyjnego	podstawowa	200,00	
70	Poprawa bezpieczeństwa ruchu kolejowego poprzez zakup specjalistycznego sprzętu technicznego	podstawowa	500,00	
71	Modernizacja linii kolejowej E 59 na odcinku Wrocław - Poznań, etap III, odcinek Czempień - Poznań	podstawowa	496,40	Projekt fazowany
72	Modernizacja linii kolejowej E 30/C-E 30, odcinek Kraków - Rzeszów, etap III	podstawowa	553,27	Projekt fazowany
73	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	podstawowa	206,33	Projekt fazowany
74	Modernizacja linii kolejowej nr 8, odcinek Warszawa Okęcie - Radom (LOT: A, B, F)	podstawowa	1 058,38	Projekt fazowany
75	Modernizacja linii kolejowej E 30, etap II, odcinek Zabrze - Katowice - Kraków	podstawowa	2 341,97	Projekt w części przeniesiony do realizacji w perspektywie 2014-2020
76	Projekt poprawy dostępu kolejowego do Portu Gdańsk (most + dwutorowa linia kolejowa)	podstawowa	356,88	Projekt fazowany
77	Budowa łącznicy kolejowej Kraków Zabłocie - Kraków Krzemionki	podstawowa	346,40	Projekt w części przeniesiony do realizacji w perspektywie 2014-2020
78	Modernizacja linii kolejowej Warszawa - Łódź, etap II, Lot A - odcinek Warszawa Zachodnia - Miedniewice (Skierniewice)	podstawowa	100,85	Projekt fazowany
79	Modernizacja linii kolejowej Warszawa - Łódź, etap II, Lot C - pozostałe roboty	podstawowa	192,11	Projekt fazowany
80	Modernizacja linii kolejowej E 75 Rail Baltica Warszawa - Białystok - granica z Litwą, etap I, odcinek Warszawa Rembertów - Zielonka - Tłuszcz	podstawowa	563,51	Projekt fazowany
81	Projekty przygotowawcze	podstawowa	300,00	
82	Prace na linii kolejowej C-E 59 na odcinku Wrocław Brochów / Grabiszyn - Głogów - Zielona Góra - Rzepin - Szczecin Podjuchy	podstawowa	1 000,00	
83	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	podstawowa	4 100,00	
84	Prace na linii kolejowej E 30 na odcinku Kędzierzyn Koźle - Opole Zachodnie	podstawowa	300,00	
85	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	podstawowa	400,00	
86	Prace na linii kolejowej E 59 na odcinku Poznań Główny - Szczecin Dąbie	podstawowa	2 250,00	Złożony wniosek w naborze CEF 2014

Załącznik 1. Lista projektów podstawowych i rezerwowych CEF i POIiŚ finansowanych z Funduszu Spójności objętych KPK 2014 – 2023

Lp.	Nazwa zadania	Lista	Szacunkowa wartość projektu [mln PLN]	Uwagi
1	2	3	4	5
87	Prace na linii kolejowej nr 8, odcinek Warka – Radom (Lot: C, D, E)	podstawowa	925,64	
88	Prace na linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk na odcinku Warszawa – Otwock – Dęblin – Lublin	podstawowa	3 500,00	
89	Prace na linii kolejowej E 59 na odcinku Wrocław – Poznań, etap IV, odcinek granica województwa dolnośląskiego – Czempień	podstawowa	1 544,11	Złożony wniosek w naborze CEF 2014
90	Prace na linii E 75 na odcinku Sadowne - Białystok wraz z robotami pozostałymi na odcinku Warszawa Rembertów - Sadowne	podstawowa	2 727,27	Złożony wniosek w naborze CEF 2014
91	Prace na linii kolejowej nr 93 na odcinku Trzebinia – Oświęcim – Czechowice Dziedzice	podstawowa	438,00	
92	Prace na liniach kolejowych nr 132, 138, 147, 161, 180, 654, 655, 657, 658, 699 na odcinku Gliwice – Bytom – Chorzów Stary – Mysłowice Brzezinka – Oświęcim oraz Dorota – Mysłowice Brzezinka	podstawowa	300,00	
93	Prace na linii średnicowej w Warszawie na odcinku Warszawa Wschodnia – Warszawa Zachodnia	podstawowa	1 000,00	
94	Prace na linii kolejowej E 30 na odcinku Kraków Główny Towarowy – Rudzice wraz z dobudową torów linii aglomeracyjnej	podstawowa	1 700,00	
95	Prace na linii kolejowej C-E 65 na odc. Chorzów Batory – Tarnowskie Góry – Karsznice – Inowrocław – Bydgoszcz – Maksymilianowo	podstawowa	1 000,00	
96	Prace na linii kolejowej nr 146 na odcinku Wyczerpy – Chorzew Siemkowiec	podstawowa	150,00	
97	Udrożnienie Łódzkiego Węzła Kolejowego (TEN-T), etap II, odcinek Łódź Fabryczna – Łódź Kaliska/Łódź Żabieniec	podstawowa	2 300,00	
98	Prace na liniach kolejowych nr 140, 148, 157, 159, 173, 689, 691 na odcinku Chybie – Żory – Rybnik – Nędza / Turze	podstawowa	503,00	
99	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	100,00	
100	Prace na linii kolejowej nr 202 na odcinku Gdynia Chylonia – Słupsk	podstawowa	1 500,00	
101	Prace na linii kolejowej nr 1 na odcinku Częstochowa – Zawiercie	podstawowa	300,00	
102	Prace na linii kolejowej nr 289 na odcinku Legnica – Rudna Gwizdanów	podstawowa	150,00	
103	Poprawa przepustowości linii kolejowej E 20 na odcinku Warszawa Rembertów – Mińsk Mazowiecki, etap I: Prace punktowe na posterunkach ruchu.	podstawowa	100,00	
104	Prace na linii obwodowej w Warszawie (odc. Warszawa Gołębki / Warszawa Zachodnia – Warszawa Gdańska)	podstawowa	459,18	Złożony wniosek w naborze CEF 2014
105	Prace na liniach kolejowych nr 14, 811 na odcinku Łódź Kaliska – Zduńska Wola – Ostrów Wlkp., etap I: Łódź Kaliska – Zduńska Wola	podstawowa	450,00	
106	Prace na linii kolejowej E 20 na odcinku Warszawa – Poznań – pozostałe roboty, odcinek Sochaczew – Swarzędz	podstawowa	2 600,00	Złożony wniosek w naborze CEF 2014
107	Prace na linii kolejowej nr 6 na odcinku Białystok – Sokółka – Kuźnica Białostocka (granica państwa)	podstawowa	200,00	
108	Prace na linii kolejowej Warszawa Włochy – Grodzisk Mazowiecki (linia nr 447)	podstawowa	359,54	Złożony wniosek w naborze CEF 2014
109	Infrastrukturalne projekty aglomeracyjne finansowane z Funduszu Spójności	podstawowa	1 089,78	
110	Poprawa bezpieczeństwa na Centralnej Magistrali Kolejowej poprzez likwidację przejazdów w poziomie szyn w km 127 i 147 oraz budowę skrzyżowań dwupoziomowych	podstawowa	17,20	Złożony wniosek w naborze CEF 2014
111	Prace na liniach kolejowych nr 153, 199, 681, 682, 872 na odcinku Toszek Północ – Rudziniec Gliwicki – Stare Koźle	podstawowa	177,07	
112	Rezerwa POIiŚ	podstawowa	243,34	
113	Utworzenie Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego	rezerwowa	700,00	
114	Prace na linii kolejowej C-E 20 na odcinku Łowicz Główny – Skierniewice	rezerwowa	100,00	
115	Prace na linii kolejowej C-E 30 na odcinku Opole Groszowice – Jelcz – Wrocław Brochów	rezerwowa	300,00	
116	Prace na linii kolejowej C-E 65 na odcinku Bydgoszcz – Tczew	rezerwowa	700,00	
117	Prace na obwodnicy towarowej Poznania	rezerwowa	200,00	
118	Prace na liniach kolejowych nr 14, 811 na odcinku Łódź Kaliska – Zduńska Wola – Ostrów Wlkp., etap II: Zduńska Wola – Ostrów Wielkopolski	rezerwowa	150,00	
119	Prace na linii kolejowej nr 38 na odcinku Elk – Korsze wraz z elektryfikacją	rezerwowa	400,00	
120	Elektryfikacja linii kolejowych nr 274, 278 na odcinku Węglińiec – Zgorzelec	rezerwowa	100,00	
121	Prace na linii kolejowej nr 143 na odcinku Kluczbork – Oleśnica – Wrocław Mikołajów	rezerwowa	500,00	
122	Prace na linii kolejowej nr 8 na odcinku Skarżysko Kamienna – Kielce – Kozłów	rezerwowa	400,00	

Załącznik 1. Lista projektów podstawowych i rezerwowych CEF i POIiŚ finansowanych z Funduszu Spójności objętych KPK 2014 – 2023

Lp.	Nazwa zadania	Lista	Szacunkowa wartość projektu [mln PLN]	Uwagi
1	2	3	4	5
123	Prace na linii kolejowej E 20 na odcinku Siedlce – Terespol, etap III - LCS Terespol	rezerwowa	500,00	
124	Prace na liniach kolejowych nr 15, 16 na odcinku Łódź Kaliska – Zgierz – Kutno	rezerwowa	400,00	
125	Prace na linii kolejowej C-E 59 na odcinku Wrocław – Kamieniec Żąbkowski	rezerwowa	500,00	
126	Prace na linii kolejowej C-E 20 na odcinku Skierniewice – Piława – Łuków	rezerwowa	500,00	
127	Prace na linii kolejowej E-59 na odcinku Kędzierzyn Koźle – Chałupki (granica państwa)	rezerwowa	183,00	
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	1 200,00	
129	Poprawa przepustowości linii kolejowej E 20 na odcinku Warszawa Rembertów – Mińsk Mazowiecki, etap II: Budowa dodatkowej pary torów na odc. Warszawa Rembertów – Sulejówkę Miłosna	rezerwowa	700,00	
130	Prace na linii kolejowej nr 18 na odcinku Kutno – Toruń Główny	rezerwowa	150,00	
131	Prace na liniach kolejowych nr 62, 660 na odcinku Tunel – Bukowno – Sosnowiec Płd.	rezerwowa	219,51	
132	Budowa nowej linii kolejowej Podtęże – Szczyrzyc –Tymbark/Mszana Dolna oraz modernizacja istniejącej linii kolejowej nr 104 Chabówka – Nowy Sącz” w ramach projektu „Budowa nowej linii kolejowej Podtęże – Szczyrzyc - Tymbark/Mszana Dolna oraz modernizacja odcinka linii kolejowej Nowy Sącz – Muszyna – granica państwa i Chabówka – Nowy Sącz	rezerwowa	6 000,00	
133	Prace na linii kolejowej nr 358 na odcinku Czerwieńsk – Gubin (granica państwa)	rezerwowa	197,00	
134	Prace na linii kolejowej nr 94 na odcinku Kraków Płaszów – Skawina – Oświęcim	rezerwowa	250,00	
135	Prace na linii kolejowej nr 139 na odcinku Czechowice Dziedzice – Bielsko Biała - Zwardoń (granica państwa)	rezerwowa	352,00	
136	Prace na liniach kolejowych nr 97, 98, 99 na odcinku Skawina – Sucha Beskidzka – Chabówka – Zakopane	rezerwowa	604,00	
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	1 100,00	
138	Prace na liniach kolejowych nr 281, 766 na odcinku Oleśnica / Łukanów – Krotoszyn – Jarocin – Września – Gniezno	rezerwowa	400,00	
139	Prace na linii kolejowej nr 33 na odcinku Kutno – Płock	rezerwowa	200,00	
140	Budowa nowej linii kolejowej w relacji Modlin – Płock	rezerwowa	1 800,00	
141	Prace na liniach kolejowych nr 61, 567 na odcinku Kielce – Żeliszewice	rezerwowa	200,00	
142	Prace na liniach kolejowych nr 13, 513 na odcinku Krusze / Tłuszcz – Piława	rezerwowa	150,00	
143	Prace na linii kolejowej C-E 59 na odcinku Kamieniec Żąbkowski – Międzyzlesie	rezerwowa	320,00	
144	Prace na linii kolejowej E 75 na odcinku Białystok – Suwałki – Trakiszki (granica państwa)	rezerwowa	2 500,00	
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	350,00	
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	650,00	
RAZEM POIiŚ 2007 - 2013		podstawowa	3 403,86	
RAZEM FS 2014 - 2020		podstawowa	48 155,74	
		rezerwowa	22 975,51	

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

** Wartość nakładów realizowanych po roku 2015 nieobjęta fazowaniem.

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 POIiŚ 2007-2013. Pozostały zakres rzeczowy tego projektu zostanie zgłoszony do realizacji w perspektywie finansowej 2014-2020 (CEF lub POIiŚ). W odniesieniu do tych projektów nie ma zastosowania procedura tzw. fazowania zgodnie z art. 103 rozporządzenia 1301/2013.

Załącznik 2. Lista projektów podstawowych i rezerwowych PO PW objętych KPK 2014 – 2023

Lp.	Nazwa zadania	Lista	Szacunkowa wartość projektu [mln zł]	Uwagi
1	2	3	4	5
1	Prace na liniach kolejowych nr 68, 565 na odcinku Lublin - Stalowa Wola Rozwadów wraz z elektryfikacją	podstawowa	350,00	
2	Prace na liniach kolejowych nr 25, 74, 78 na odcinku Stalowa Wola - Tarnobrzeg/Sandomierz - Ocice/Padew	podstawowa	118,00	
3	Prace na linii kolejowej nr 32 na odcinku Białystok - Bielsk Podlaski (Lewki)	podstawowa	120,00	
4	Prace na linii kolejowej nr 25 na odcinku Skarżysko Kamienna - Sandomierz	podstawowa	200,00	
5	Prace na linii kolejowej nr 31 na odcinku gr. województwa - Czeremcha - Hajnówka	podstawowa	112,00	
6	Prace na linii kolejowej nr 52 Lewki - Hajnówka	podstawowa	85,00	
7	Prace na linii kolejowej nr 216 na odcinku Działdowo - Olsztyn	podstawowa	138,10	
8	Prace na linii kolejowej nr 219 na odcinku Ełk - Szczytno	podstawowa	198,56	
9	Rezerwa PO PW	podstawowa	388,95	
10	Prace na linii kolejowej nr 68 na odcinku Stalowa Wola Rozwadów - Przeworsk	rezerwowa	343,00	
11	Prace na linii kolejowej nr 25 na odcinku Padew - Mielec - Dębica	rezerwowa	123,00	
12	Prace na linii kolejowej nr 25 na odcinku Końskie - Skarżysko	rezerwowa	185,00	
13	Prace na linii kolejowej nr 30 na odcinku Parczew - Łuków	rezerwowa	202,00	
RAZEM PO PW 2014 - 2020		podstawowa	1 710,61	
		rezerwowa	853,00	

Załącznik 3. Lista projektów RPO objętych KPK 2014 – 2023

Lp.	Województwo	Nazwa zadania	Lista*	Szacunkowa wartość projektu [mln zł]
1	2	3	4	5
1	Pomorskie (projekt w ramach RPO 2007-2013)	Rewitalizacja i modernizacja tzw. „Kościerskiego korytarza kolejowego” odcinka Kościerzyna – Gdynia linii kolejowej nr 201		0,11**
2	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		3,29**
4	Warmińsko-mazurskie (projekt w ramach RPO 2007-2013)	Rewitalizacja i modernizacja linii kolejowych Olsztyn - Szczytno - Szymany (odcinek Olsztyn - Szczytno - linia kolejowa nr 219 i odcinek Szymany - Szczytno - linia kolejowa nr 35) jako kolejne połączenie modernizowanego lotniska w Szymanach z Olsztynem - etap II		2,11**
5	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		2,60**
6	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		0,04**
7	Podlaskie (projekt w ramach RPO 2007-2013)	Prace przygotowawcze dla projektów RPO woj. podlaskiego do realizacji w perspektywie 2014-2020		1,56**
8	Dolnośląskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 274 na odcinku Jelenia Góra – Zgorzelec	podstawowa	190,40
9	Dolnośląskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 292 Jelcz Międzyzycze – Wrocław Osobowice	podstawowa	95,80
10	Dolnośląskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 137 na odcinku Jaworzyna Śląska – Świdnica Miasto	rezerwowa	64,00
11	Dolnośląskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 309 na odcinku Kłodzko Nowe - Polanica Zdr.	rezerwowa	33,00
12	Dolnośląskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 286 Wałbrzych - Jedlina Zdrój - Gluszyca - Nowa Ruda - Kłodzko	rezerwowa	301,00
13	Kujawsko-pomorskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 208 na odcinku Grudziądz - Laskowice Pomorskie wraz z pracami na odcinku Wierzchucin - Tuchola	podstawowa	45,40
14	Kujawsko-pomorskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 207 na odcinku Toruń Wschodni – Chełmża	podstawowa	50,35
15	Kujawsko-pomorskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 208 na odcinku Grudziądz – Jabłonowo Pomorskie	podstawowa	33,20
16	Kujawsko-pomorskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 207 na odcinku Grudziądz – granica województwa	podstawowa	65,70
17	Kujawsko-pomorskie	Poprawa stanu infrastruktury do obsługi pasażerów	rezerwowa	12,00
18	Kujawsko-pomorskie	Modernizacja linii nr 27 Nasielsk - Toruń Wschodni na odc. granica województwa - Toruń Wschodni, na odcinku Lipno - Toruń Wschodni wraz z elektryfikacją	rezerwowa	222,00
19	Lubelskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 30 na odcinku Lubartów – Parczew	podstawowa	91,40
20	Lubelskie	Odbudowa łącznicy w Rejowcu między liniami 7 i 69	rezerwowa	18,00
21	Lubelskie	Modernizacja linii kolejowej nr 69 Rejowiec - Hrebenne	rezerwowa	332,00
22	Lubelskie	Odbudowa łącznicy w Zawadzie między liniami 69 i 72	rezerwowa	31,00
23	Lubelskie	Modernizacja linii kolejowej nr 72 Zamość - Hrubieszów Miasto (na odc. Zawada - Zamość)	rezerwowa	26,00
24	Lubuskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 203 na odcinku Krzyż – Gorzów Wielkopolski	podstawowa	100,00
25	Lubuskie	Modernizacja linii kolejowej nr 358 Zbąszynek – Gubin na odcinku Zbąszynek – Czerwieńsk – II etap	podstawowa	69,80
26	Lubuskie	Rewitalizacja linii kolejowych nr 14 na odcinku Żagań - Żary - Forst oraz nr 275 na odcinku granica województwa - Żagań	rezerwowa	205,00
27	Łódzkie	Budowa, przebudowa przystanków kolejowych na trasie Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej – Etap II	podstawowa	61,40
28	Łódzkie	Poprawa przepustowości stacji Łódź Kaliska poprzez dokończenie budowy wiaduktu wschodniego	podstawowa	37,00
29	Małopolskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 117 odc. Kalwaria Zabrzędowska Lanckorona – Wadowice – gr. województwa	podstawowa	121,80
30	Małopolskie	Rozbudowa infrastruktury do obsługi Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej	rezerwowa	50,00
31	Małopolskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 96 odc. Stróże - Muszyna	rezerwowa	200,00
32	Małopolskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 97 Sucha Beskidzka - Żywiec	rezerwowa	44,00
33	Małopolskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 108 odc. Stróże - granica województwa	rezerwowa	92,00
34	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	191,00
35	Mazowieckie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 33 Kutno - Płock	podstawowa	100,80
36	Mazowieckie	Modernizacja linii nr 35 na odcinku Ostrołęka – Chorzele	podstawowa	137,50
37	Mazowieckie	Prace na linii kolejowej nr 28 Wieliszew - Zegrze	rezerwowa	17,00
38	Mazowieckie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 29 na odcinku Mostówka - Ostrołęka	rezerwowa	148,00
39	Mazowieckie	Prace na linii nr 36 na odcinku Ostrołęka - Śniadowo	rezerwowa	48,00
40	Opolskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 287 Nysa – Opole	podstawowa	64,90
41	Opolskie	Rewitalizacja linii kolejowych nr 301 i nr 293 na odcinku Opole – Kluczbork	podstawowa	45,80
42	Opolskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 288 Nysa - Brzeg	rezerwowa	30,00
43	Podkarpackie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 106 na odcinku Boguchwała – Czudec	podstawowa	41,90
44	Podkarpackie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 108 na odcinku Jasło – Nowy Zagórz	podstawowa	173,41
45	Podkarpackie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 25 na odcinku Padew – Mielec – Dębica	podstawowa	102,23
46	Podkarpackie	Budowa łącznicy kolejowej Jedlicze – Szebnie	podstawowa	82,30

Załącznik 3. Lista projektów RPO objętych KPK 2014 – 2023

Lp.	Województwo	Nazwa zadania	Lista*	Szacunkowa wartość projektu [mln zł]	
1	2	3	4	5	
47	Podkarpackie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 108 na odcinku Jasło - granica województwa	rezerwowa	173,00	
48	Podkarpackie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 618 Jasło Towarowa - Sobniów	rezerwowa	12,00	
49	Podkarpackie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 107 Nowy Zagórz - Łupków	rezerwowa	170,00	
50	Podkarpackie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 101 Munina - Hrebenne na odcinku Munina - granica państwa	rezerwowa	214,00	
51	Podkarpackie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 79 Padew - Wola Baranowska w ramach prac przy rozbudowie terminala LHS w Woli Baranowskiej	rezerwowa	13,00	
52	Podlaskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 59 na odcinku granica państwa – Chryzanów (S)	podstawowa	37,00	
53	Podlaskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 57 na odcinku Kuźnica Białostocka – Gieniusze (S)	podstawowa	90,00	
54	Podlaskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 923 na odcinku Bufałowo Wschód – Bufałowo (S)	podstawowa	3,00	
55	Podlaskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 36 na odcinku Łapy – Śniadowo – gr. województwa	podstawowa	41,30	
56	Podlaskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 49 na odcinku Śniadowo – Łomża	podstawowa	35,90	
57	Podlaskie	Prace na linii nr 32 odc. Lewki – Czeremcha	podstawowa	71,00	
58	Pomorskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 405 na odcinku granica województwa – Słupsk – Ustka	podstawowa	200,00	
59	Pomorskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 207 na odcinku granica województwa – Kwidzyn – Malbork	podstawowa	212,30	
60	Pomorskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 229 na odcinku Łębork - Łeba	rezerwowa	170,00	
61	Pomorskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 211 na odcinku Lipusz - Kościerzyna	rezerwowa	73,00	
62	Śląskie	Rewitalizacja linii kolejowych nr 694/157/190/191 Bronów – Bieniowiec – Skoczów – Golezów – Wisła Głębce	podstawowa	230,40	
63	Śląskie	Rewitalizacja linii kolejowych nr 140/169/179/885/138 połączenia: Orzesze Jaśkowice – Tychy – Baraniec – KWK Piast – Nowy Bieruń – Oświęcim	podstawowa	171,20	
64	Śląskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 140 Katowice Ligota - Nędza na odcinku Rybnik Towarowy - Sumina	rezerwowa	73,00	
65	Śląskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 117 Kalwaria Zebrzydowska Lanckorona - Bielsko-Biała Główna na odcinku granica województwa - Bielsko-Biała Główna	rezerwowa	56,00	
66	Śląskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 90 Zebrzydowice - Cieszyn	rezerwowa	84,00	
67	Śląskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 148 odc. Pszczyna - Żory	rezerwowa	46,00	
68	Świętokrzyskie	Budowa linii kolejowej nr 582 Czarncza – Włoszczowa Płn.	podstawowa	42,80	
69	Świętokrzyskie	Budowa zintegrowanego systemu komunikacyjnego wraz z przejściem pod torami w obrębie dworca kolejowego stacji Skarżysko Kamienna	podstawowa	23,60	
70	Warmińsko-mazurskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 221 Gutkowo – Braniewo	podstawowa	220,20	
71	Wielkopolskie	Modernizacja linii kolejowej nr 354 Poznań Główny POD – Chodzież – Piła Główna	podstawowa	500,00	
72	Wielkopolskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 na odcinku Wągrowiec - Gołańcz - granica województwa	rezerwowa	525,00	
73	Wielkopolskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 357 na odcinku Drzymałowo - Wolsztyn	rezerwowa	48,00	
74	Wielkopolskie	Budowa rozjazdu kolejowego na linii nr 281 Oleśnica - Chojnice szlak Września - Miłosław wraz z robotami towarzyszącymi	rezerwowa	1,00	
75	Zachodniopomorskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 210 na odcinku Szczecinek – Runowo Pomorskie	podstawowa	380,00	
76	Zachodniopomorskie	Modernizacja układu torowego wraz z zabudową zdalnych urządzeń srk na stacji Tuczno Krajeńskie na linii nr 403 odc. Wałcz – Kalisz Pomorski	podstawowa	5,00	
77	Zachodniopomorskie	Rewitalizacja linii kolejowych nr 405 odcinek Szczecinek – granica województwa	podstawowa	93,00	
			RAZEM RPO 2007 - 2013	podstawowa	9,72
			RAZEM RPO 2014 - 2020	podstawowa	4 258,80
				rezerwowa	3 531,00

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

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

Załącznik 4. Lista projektów krajowych objętych KPK 2014 – 2023

Lp.	Nazwa zadania	Lista	Szacunkowa wartość projektu [mln PLN]	Uwagi
1	2	3	4	5
1	Rewitalizacja linii kolejowej nr 131 Chorzów Batory - Tczew, odcinek Bydgoszcz Główna - Tczew	podstawowa	7,50*	Kontynuacja zadania z WPIK
2	Rewitalizacja linii kolejowej nr 131 Chorzów Batory – Tczew, odcinek Bydgoszcz Główna – Zduńska Wola – Chorzów Batory	podstawowa	21,90*	Kontynuacja zadania z WPIK
3	Modernizacja linii kolejowej nr 273 na odcinku Głogów – Zielona Góra – Rzepin – Dolna Odra	podstawowa	45,72*	Kontynuacja zadania z WPIK
4	Rewitalizacja linii kolejowej nr 61 i 572 na odcinku Włoszczowa Północ - Częstochowa Stradom	podstawowa	16,50*	Kontynuacja zadania z WPIK
5	Prace na linii kolejowej nr 169 na odcinku Tychy - Orzesze Jaśkowice	podstawowa	37,00*	Kontynuacja zadania z WPIK
6	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	35,48*	Kontynuacja zadania z WPIK
7	Budowa łącznicy kolejowej wraz z przystankiem osobowym w ciągu linii kolejowych nr 97 Skawina - Żywiec i nr 98 Sucha Beskidzka - Chabówka	podstawowa	23,83*	Kontynuacja zadania z WPIK
8	Modernizacja stacji Libiąż na linii kolejowej nr 93 Trzebinia - Zebrzydowice	podstawowa	25,24*	Kontynuacja zadania z WPIK
9	Likwidacja wąskich gardeł poprzez poprawę stanu technicznego obiektów inżynierskich	podstawowa	64,26*	Kontynuacja zadania z WPIK
10	Modernizacja linii kolejowej nr 4 - Centralna Magistrala Kolejowa	podstawowa	938,15*	Kontynuacja zadania z WPIK
11	Modernizacja linii kolejowej nr 91 Kraków Główny Osobowy - Medyka i linii nr 92 Przemyśl - Medyka, odcinek Rzeszów - granica państwa	podstawowa	132,80*	Kontynuacja zadania z WPIK
12	Prace przygotowawcze dla wybranych projektów perspektywy 2014-2020	podstawowa	100,51*	Kontynuacja zadania z WPIK
13	Wykonanie dokumentacji projektowej i uzyskanie decyzji administracyjnych dla linii kolejowej E 59 na odcinku Poznań Główny - Szczecin Dąbie	podstawowa	50,00*	Kontynuacja zadania z WPIK
14	Modernizacja linii kolejowej nr 274 Wrocław - Zgorzelec na odcinku Wrocław - Jelenia Góra	podstawowa	42,40*	Kontynuacja zadania z WPIK
15	Prace na liniach nr 353, 206, 544 Poznań Wschód - Dziarnowo - Inowrocław Rąbinek oraz Zamków - Boryslawice	podstawowa	88,60*	Kontynuacja zadania z WPIK
16	Modernizacja linii kolejowej nr 8 Radom - Kielce	podstawowa	34,74*	Kontynuacja zadania z WPIK
17	Modernizacja infrastruktury kolejowej w obrębie peronów stacji Poznań Główny po stronie zachodniej z dostosowaniem jej do obsługi osób niepełnosprawnych	podstawowa	45,04*	Kontynuacja zadania z WPIK
18	Prace na linii nr 353 na odcinku Jabłonowo Pom - Iława - Olsztyn - Korsze	podstawowa	190,00*	Kontynuacja zadania z WPIK
19	Modernizacja linii kolejowej Rzeszów - Warszawa przez Kolbuszową, etap II	podstawowa	124,35*	Kontynuacja zadania z WPIK
20	Modernizacja linii kolejowej nr 25 na odcinku Skarżysko Kamienna – Ociec	podstawowa	0,57*	Kontynuacja zadania z WPIK
21	Przebudowa infrastruktury obsługi podróżnych na stacjach i przystankach w celu dostosowania do obsługi osób o ograniczonej mobilności	podstawowa	105,00*	Kontynuacja zadania z WPIK
22	Poprawa bezpieczeństwa i likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych na sieci kolejowej	podstawowa	783,2	
23	Zwiększenie przepustowości wybranych linii kolejowych poprzez optymalizację urządzeń sterowania ruchem kolejowym i układów stacyjnych	podstawowa	200,0	
24	Prace na linii nr 7 na odcinku Lublin - Dorohusk	podstawowa	100,0	
25	Poprawa stanu technicznego infrastruktury kolejowej w rejonach przejść granicznych, w tym toru szerokiego	podstawowa	245,0	
26	Prace na liniach kolejowych nr 408 i 409 Szczecin Główny - Granica państwa (Tantow)	podstawowa	80,0	
27	Udrożnienie podstawowych ciągów wywozowych z Górnego Śląska	podstawowa	1 730,0	
28	Udrożnienie podstawowych ciągów wywozowych z Dolnego Śląska	podstawowa	679,2	
29	Zwiększenie kolejowej dostępności regionów atrakcyjnych turystycznie	podstawowa	900,0	
30	Zwiększenie dostępności magistrali E20 i C-E20 poprzez poprawę stanu technicznego przyległych linii kolejowych	podstawowa	1 393,0	
31	Projekty poprawy infrastruktury finansowane ze środków krajowych (rekompensata za emisję obligacji przez PLK)	podstawowa	1 665,0	
32	Linie obronne realizowane zgodnie „Programem pozamilitarnych przygotowań obronnych Rzeczypospolitej Polskiej w latach 2013-2022	podstawowa	54,2	
	Razem	podstawowa	9 959,19	

* dla projektów będących kontynuacją WPIK nie podano pełnych wartości projektów, a jedynie kwoty dla roku 2016 i następujących.

UZASADNIENIE

Projekt „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 SA 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.*

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 2014 r. poz. 1649, z późn. zm.). 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 2013 r. poz. 1594 oraz z 2015 r. poz. 349), określając rzeczowy i finansowy zakres planowanych inwestycji kolejowych na okres nie krótszy niż trzy lata. KPK zawiera listę wszystkich inwestycji PKP Polskich Linii Kolejowych SA 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.

KPK jest ustanawiany przez Radę Ministrów w drodze uchwały. W myśl przepisu art. 136 ust. 2 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych, programy wieloletnie są ustanawiane przez Radę Ministrów w celu realizacji strategii przyjętych przez Radę Ministrów. Rada Ministrów, ustanawiając program, wskazuje jego wykonawcę. Realizatorem KPK jest spółka PKP Polskie Linie Kolejowe SA, natomiast nadzór nad realizacją Programu sprawuje minister właściwy do spraw transportu.

Uchwała Rady Ministrów o przyjęciu Programu uchyli z dniem 31 grudnia 2015 roku dotychczasowy program wieloletni pn. „Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych do 2015 roku z perspektywą do roku 2020”¹ przyjęty uchwałą nr 196/2013 Rady Ministrów z dnia 5

¹ Program zastąpił „Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych do roku 2013 z perspektywą do roku 2015, przyjęty uchwałą Rady Ministrów z dnia 7 listopada 2011 r.

listopada 2013, zwany dalej *WPIK*. Ponadto, z dniem przyjęcia niniejszej uchwały Rady Ministrów tracą moc załączniki nr 2 i 3 do uchwały nr 196/2013 Rady Ministrów zmienionej uchwałą Rady Ministrów nr 124/2014, uchwałą Rady Ministrów nr 149/2014 oraz uchwałą Rady Ministrów nr 30/2015. Załączniki te obejmujące odpowiednio *Wykaz zadań planowanych do zgłoszenia w pierwszym konkursie Funduszu Łącząc Europę (CEF) w perspektywie finansowej UE 2014-2020* oraz *Wykaz zadań przeniesionych do realizacji w perspektywie finansowej 2014-2020* zostały uwzględnione w *KPK*, który zawiera inwestycje CEF, jak i projekty niezakończone do 2015 roku i planowane do fazowania.

Zadania ujęte w *WPIK* poza wymienionymi w zał. 2 i 3 tego dokumentu będą realizowane na podstawie tego dokumentu do końca 2015 roku. Po tym czasie wszystkie zadania finansowane ze środków będących w dyspozycji ministra właściwego do spraw transportu będą ujęte w *KPK*. Z uwagi na powyższe w celu ustalenia zapotrzebowania na środki publiczne w 2015 roku limit środków w *KPK* należy powiększyć o limity ujęte w *WPIK*. Wydatki w latach 2014-2015 wskazane w *KPK* dotyczą nowych zadań (nowego zakresu zadań), niewskazanych dotychczas w *WPIK*.

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.

Mechanizm tzw. warunkowości *ex-ante* wprowadzony przez Komisję Europejską nałożył na państwa członkowskie wymagania umożliwiające skorzystanie ze środków funduszy w perspektywie finansowej 2014-2020. W zakresie transportu obowiązek ten obejmował przygotowanie kompleksowego dokumentu określającego plany inwestycyjne w obszarze kolei. W celu realizacji tych wymagań opracowany został *Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 r.)*, dalej *DI do SRT* w którym określone zostały rządowe priorytety w zakresie m.in. transportu kolejowego przy wykorzystaniu środków funduszy UE w perspektywie 2014-2020. *KPK* jest zatem dokumentem sektorowym, który wdraża ustalenia zawarte w *DI do SRT* w zakresie kolei.

Potrzeba opracowania nowego programu kolejowego wynika z konieczności kontynuowania *WPIK* oraz dalszej rozbudowy i poprawy standardu sieci linii kolejowych. W latach ubiegłych rozpoczęto duży program inwestycyjny w zakresie poprawy parametrów technicznych sieci kolejowej. Kontynuacja podjętych działań wymaga znacznych nakładów finansowych, aby możliwe było sprostanie wymogom współczesnego rynku.

Program stanowi kontynuację *WPIK* i został zbudowany w taki sposób, aby stanowił jego ciągłość. Z uwagi na powyższe *Program* zawiera listę zadań *WPIK*, dla których konieczne jest wydatkowanie środków publicznych po 2015 roku. Dla tych inwestycji podano jedynie wielkości środków po 2015 roku, jednocześnie zachowując całkowite wartości zadań ujętych w *WPIK*. Pozostałe (nowe) zadania wskazano z podaniem szacunkowych kosztów całkowitych.

Cel główny *Programu* 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.

Cele szczegółowe obejmują:

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

Dla każdego ze wskazanych celów został opracowany wskaźnik.

Ze względu na operacyjny charakter *Programu*, nie dokonano w nim diagnozy sytuacji w transporcie kolejowym. Analiza taka przeprowadzona została w *SRT*, której realizację umożliwiają inwestycje ujęte w *KPK*. W *Programie* przedstawiono jedynie w skrócie diagnozę stanu infrastruktury kolejowej zawartą *SRT*.

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.

Program uwzględnia, jak już wspomniano powyżej, wydatki po 2015 roku na zadania inwestycyjne ujęte w *WPIK*. Ponadto, w *Programie* przyjęto założenie, że część projektów POIiŚ 2007-2013, których realizacja nie zostanie zakończona do końca 2015 roku, będzie finansowana ze środków nowej perspektywy w ramach środków Funduszu Spójności, a podział zakresu rzeczowego wynikać będzie tzw. fazowania (tj. realizacja inwestycji ze środków funduszy UE z dwóch perspektyw finansowych). W przypadku braku zgody Komisji Europejskiej na fazowanie tych projektów będą one finansowane ze środków krajowych (środki własne PKP PLK S.A., w tym pochodzące z kredytów EBI i z emisji obligacji, a także budżet państwa). W przypadku konieczności zaangażowania środków z budżetu państwa, będą one pochodzić z dodatkowej puli środków ponad kwotę wynikającą z wyliczenia 18% prognozowanych w latach 2016-2019 wpływów z podatku akcyzowego od paliw silnikowych.

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 celu sfinansowania zadań realizowanych w ramach Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych do roku 2015 z perspektywą do roku 2020, 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* będą 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*.

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 – 3 651,1 mln euro,
- PO IiŚ – 4 623,1 mln euro,
- PO PW – 330,4 mln euro,
- RPO – 868,0 mln euro.

Program uwzględnia rekomendacje dotyczące kształtu programu wieloletniego w zakresie transportu kolejowego zawarte w przeprowadzonym badaniu ewaluacyjnym pn. „Ocena stanu realizacji Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych do roku 2015 oraz oszacowanie wpływu Programu na zwiększenie dostępności i poprawę jakości transportu kolejowego w Polsce”.

Zgodnie z art. 19 ust. 1 *ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju*, Program zostanie przedłożony, na etapie Stałego Komitetu Rady Ministrów, ministrowi właściwemu do spraw rozwoju regionalnego w celu wydania opinii dotyczącej zgodności ze średniookresową strategią rozwoju kraju oraz z zakresem określonym w art. 17 ust. 1. w przytoczonej ustawie.

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

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

<p>Nazwa projektu</p> <p>Uchwała Nr .../2015 Rady Ministrów w sprawie ustanowienia Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku.</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</p> <p>Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</p> <p>Sławomir Żalobka – Podsekretarz Stanu w MiR</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</p> <p>Justyna Wilde, Główny Specjalista, Departament Rozwoju Kolei– tel. 22 630 13 00</p>	<p>Data sporządzenia</p> <p>2015-07-03</p> <p>Źródło:</p> <p>Upoważnienie ustawowe</p> <p>Nr w wykazie prac ID 170</p>
---	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

„Krajowy Program Kolejowy do 2023” jest programem wieloletnim w rozumieniu ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych i obejmuje wszystkie inwestycje PKP Polskich Linii Kolejowych SA realizowane z wykorzystaniem środków finansowych, których dysponentem jest minister właściwy do spraw transportu, w perspektywie do roku 2023. 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 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 oraz zestawienie wszystkich źródeł finansowania w podziale na lata realizacji inwestycji ujętych w programie, z wyszczególnieniem grup inwestycji finansowanych z określonych źródeł.

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 POiŚ i CEF – 51,6 mld zł,
- projekty Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR) realizowane w ramach Programu Operacyjnego Polska Wschodnia (PO PW) – 1,7 mld zł,
- projekty EFRR realizowane w ramach 16 Regionalnych Programów Operacyjnych (RPO) – 4,3 mld zł,
- projekty krajowe realizowane w ramach budżetu państwa i Funduszu Kolejowego (FK) – 9,7 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	67 497,9 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 Rozwoju 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.

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	40,2	1 867,5	2 464,3	2 829,6	3 063,8	4 906,8	3 092,9	2 512,8	1 547,2				22 325,0
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)	86,3	5 306,5	3 771,6	6 658,5	11 190,8	13 485,2	3 895,8	461,6	316,5				45 172,9
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	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).												

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	126,5	7 174,0	6 235,9	9 488,1	14 254,6	30 218,8	67 497,9
	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	Budżet środków europejskich, budżet państwa, Fundusz Kolejowy i środki finansowe zarządcy infrastruktury PKP PLK SA (m.in. kredyt EBI, obligacje).

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

nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegółowo 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 elektroniczności.

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 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 marca 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.)