



MINISTER INFRASTRUKTURY I ROZWOJU

**WIELOLETNI PROGRAM  
INWESTYCJI KOLEJOWYCH –  
DLA INWESTYCJI ZGŁASZANYCH  
W KONKURSIE CEF W 2014 ROKU**

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

2014 r.



## **Spis treści**

<b>Wstęp</b>	<b>2</b>
<b>1. Podstawy prawne i układ programu</b>	<b>3</b>
<b>2. Główne założenia</b>	<b>4</b>
<b>3. Realizator programu</b>	<b>4</b>
<b>4. Procedury zatwierdzania i aktualizacji</b>	<b>5</b>
<b>5. Cele programu</b>	<b>6</b>
<b>6. Uzasadnienie programu i rezultaty jego realizacji</b>	<b>6</b>
<b>7. System nadzoru i monitorowania</b>	<b>10</b>
<b>9. Informacje uzupełniające</b>	<b>12</b>
<b>10. Zagrożenia realizacyjne dla programu</b>	<b>12</b>
<b>Załącznik nr 1</b>	<b>Wykaz zadań</b>
<b>Załącznik nr 2</b>	<b>Lokalizacja poszczególnych zadań objętych programem na sieci zarządzanej przez PKP PLK S.A.</b>

## Wstęp

Niniejszy dokument, zwany dalej WPIK-CEF2014 stanowi uzupełnienie „Wieloletniego programu inwestycji kolejowych do roku 2015”, przyjętego uchwałą Rady Ministrów z dnia 5 listopada 2013 r.<sup>1</sup>, zwanego dalej WPIK do roku 2015.

Konieczność opracowania dokumentu wynika z zasadniczych zmian w strukturze środków pomocowych Unii Europejskiej (UE) dla sektora infrastruktury kolejowej w Polsce, jakie nastąpiły wraz z wejściem w nowy okres budżetowania UE na lata 2014–2020. W odróżnieniu od perspektywy finansowej 2007-2013, znacząca część środków dostępnych jest obecnie w ramach nowego mechanizmu *Connecting Europe Facility* (pol. *Łącząc Europę*), zwanego dalej CEF<sup>2</sup>.

**Program obejmuje 5 projektów, które zostaną zgłoszone przez PKP PLK S.A. w 2014 roku w pierwszym konkursie CEF. Łączna wartość projektów to około 8 mld zł, co wymaga zaangażowania środków finansowych:**

▪ z Funduszu CEF (środki UE)	– 5,6 mld zł
▪ z budżetu państwa	– 1,5 mld zł
▪ kredytu EBI	– 0,9 mld zł

Program obejmuje następujące przedsięwzięcia:

- *Prace na linii kolejowej E 59 na odcinku Wrocław–Poznań, etap IV, odcinek granica województwa dolnośląskiego–Czempin,*
- *Prace na linii kolejowej E 20 na odcinku Warszawa–Poznań – pozostałe roboty, odcinek Sochaczew–Swarzędz,*
- *Prace na linii kolejowej Warszawa Włochy–Grodzisk Mazowiecki (linia nr 447),*
- *Prace na linii obwodowej w Warszawie (odc. Warszawa Gołębki/Warszawa Zachodnia–Warszawa Gdańska),*
- *Prace na linii kolejowej E 75 na odcinku Sadowne–Białystok wraz z robotami pozostałymi na odcinku Warszawa Rembertów–Sadowne.*

Zasady przyznawania dofinansowania w ramach CEF są zbliżone do zasad funduszu TEN-T. Aplikacje potencjalnych beneficjentów składa się bezpośrednio w Agencji Wykonawczej ds. Innowacji i Sieci. Podlegać one będą ocenie ekspertów wewnętrznych oraz Dyrekcji Generalnej ds. Mobilności i Transportu Komisji Europejskiej (DG MOVE), jak również ekspertów zewnętrznych, działających na rzecz tych instytucji.

Każdego roku odbywać się będzie jeden nabór projektów do CEF w trybie konkursowym. Należy się spodziewać, iż termin składania aplikacji określony zostanie na ok. 3 miesiące od daty ogłoszenia konkursu. W trzech pierwszych konkursach, tzn. w roku 2014, 2015 i 2016, funkcjonować będą tzw. koperty krajowe. Oznacza to, iż projekty z danego kraju nie będą konkurować o dofinansowanie z projektami z innego kraju – do otrzymania środków wystarczające będzie spełnienie kryteriów dotyczących tzw. dojrzałości projektu, a także wpisywania się w strategiczne kierunki rozwoju sieci TEN-T, przy czym na dofinansowanie w ramach CEF będą mogły liczyć jedynie projekty znajdujące się na sieci bazowej TEN-T<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Uchwała Rady Ministrów Nr 196/2013 z dnia 5 listopada 2013 r. w sprawie ustanowienia Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych do roku 2015

<sup>2</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1316/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. ustanawiające instrument „Łącząc Europę”, zmieniające rozporządzenie (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 680/2007 i (WE) nr 67/2010 (Dz. Urz. UE L348 z dnia 20.12.2013 r. str. 129)

<sup>3</sup> podział sieci TEN-T na bazową i kompleksową wynika z Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylającego decyzję nr 661/2010/UE (Dz. Urz. UE L348 z dnia 20.12.2013 r. str. 1)

Począwszy od 2017 roku koperty krajowe zostaną zniesione i do otrzymania dofinansowania konieczne będzie nie tylko spełnienie ww. kryteriów, ale również uzyskanie na tyle wysokiej oceny, aby znaleźć się w grupie projektów (ze wszystkich państw członkowskich UE do których adresowany jest CEF) mieszczących się w określonej dla konkursu puli środków. Dodatkowym warunkiem otrzymania dofinansowania będzie wówczas rozpoczęcie prac w ramach zadania, tzn. w przypadku projektów realizacyjnych – rozpoczęcie robót budowlanych.

**Kluczowe jest uzyskanie akceptacji dla projektów zgłaszanych przez Polskę w latach 2014–2016 w ramach kopert krajowych.**

Potrzeba opracowania WPIK-CEF2014 związana jest również z faktem, iż WPIK do roku 2015 *a priori* nie obejmuje projektów perspektywy UE 2014-2020. Obecnie określone zostały założenia dla programu wieloletniego koncentrującego się na nowej perspektywie (robocza nazwa *Krajowy Program Kolejowy*, dalej KPK), jednakże ze względu na dużą skalę inwestycji kolejowych w latach 2014-2020, jego opracowanie i uchwalenie będzie procesem czasochłonnym.

Mając na uwadze przedstawione reguły funkcjonowania mechanizmu CEF oraz tryb cyklicznego naboru wniosków w trybie konkursowym, nieodzowne jest ustanowienie WPIK-CEF2014, który będzie funkcjonował do czasu, planowanego na IV kw. 2014 roku, przyjęcia KPK. Wówczas WPIK-CEF2014 zostanie uchylony, a objęte nim projekty zostaną włączone do KPK. Dokumenty te podlegać będą aktualizacji po ogłoszeniu wyników konkursów CEF. W przypadku nieuzyskania dofinansowania przez projekt zgłoszony do konkursu CEF decyzja o jego realizacji uzależniona będzie od dostępnych środków.

## **1. Podstawy prawne i układ programu**

Program przygotowano w ramach współdziałania ministra właściwego do spraw transportu oraz PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., zwanej dalej PLK.

WPIK-CEF2014 jest programem wieloletnim w rozumieniu ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych<sup>4</sup>. Jednocześnie, WPIK-CEF2014 wypełnia dyspozycję art. 38c ust. 2 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym<sup>5</sup>, określając rzeczowy i finansowy zakres planowanych inwestycji. WPIK-CEF2014 zachowuje zgodność z wymogami ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju<sup>6</sup> i stosownie do jej art. 15 ust. 4 pkt 2, jest programem rozwoju w dziedzinie publicznej infrastruktury kolejowej.

Zadania<sup>7</sup> WPIK-CEF2014 dotyczą modernizacji infrastruktury kolejowej i są projektami liniowymi.<sup>8</sup>

Dokument składa się z dwóch części.

W pierwszej części, przedstawiono przedmiot programu, cele i efekty uzasadniające realizację objętych nim inwestycji.

Część drugą stanowią załączniki do programu. Załącznik nr 1 *Wykaz zadań* zawiera mierniki rzeczowe, tj. długość w km torów dla poszczególnych inwestycji, a także wydatki na ich realizację wraz ze wskazaniem źródeł finansowania.

Jako załącznik nr 2 przedstawiono mapę pokazującą lokalizację inwestycji.

---

<sup>4</sup> Dz. U. z 2013 r. poz. 885, 938 i 1646

<sup>5</sup> Dz. U. z 2013 r. poz. 1594 i 1152

<sup>6</sup> Dz. U. z 2009 r. Nr 84, poz. 712, Nr 157, poz. 1241, z 2011 r. Nr 279, poz. 1644, z 2012 r. poz. 1237 oraz z 2013 r. poz. 714

<sup>7</sup> inwestycja, projekt, zadanie – pojęcia używane zamiennie w programie

<sup>8</sup> **modernizacja**: proces przystosowania istniejących obiektów infrastruktury kolejowej do wyższych parametrów techniczno-eksploatacyjnych, w wyniku którego następuje zmiana warunków użytkowania oraz wzrost wartości obiektów

**projekt liniowy**: przedsięwzięcie, które można zlokalizować podając lokalizację początku i końca odcinka realizacyjnego, wiążąc lokalizację z konkretną linią kolejową

## 2. Główne założenia

Poszczególne zadania składające się na program:

- obejmują infrastrukturę kolejową zarządzaną przez PLK;
- wpisują się w cele i kierunki interwencji Strategii Rozwoju Transportu do 2020r. (z perspektywą do 2030r.)<sup>9</sup>
- koncentrują się na liniach należących do kolejowej części sieci bazowej TEN-T, będących jednocześnie *ex definitione* liniami o znaczeniu państwowym;
- odpowiadają wskazaniom „Master Planu dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku”<sup>10</sup>;
- mają określone źródło finansowania;
- mają wszystkie wydatki określone w wartościach netto;
- oparte są na mechanizmie CEF, który jest instrumentem perspektywy finansowej UE na lata 2014–2020;
- są spójne z innymi projektami infrastrukturalnymi realizowanymi w ramach „Wieloletniego programu inwestycji kolejowych do roku 2015”;
- są spójne z innymi projektami przewidywanymi do podjęcia w nowej perspektywie finansowej UE, ujętymi m.in. w Dokumencie Implementacyjnym do „Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r.”, szczególnie w zakresie:
  - ✓ modernizacji i zakupu taboru,
  - ✓ modernizacji i budowy infrastruktury dworcowej,
  - ✓ wdrożenia informatycznych systemów wsparcia usług przewozowych,
  - ✓ zapewnienia interoperacyjności w powiązaniu z wdrożeniem ERTMS,
  - ✓ budowy terminali transportu intermodalnego i centrów logistycznych.

Program nie obejmuje zadań z zakresu eksploatacji i utrzymania infrastruktury kolejowej, które prowadzone są na podstawie umów o dofinansowanie z budżetu państwa oraz z Funduszu Kolejowego. W ten sposób rozgraniczone jest finansowanie inwestycji w infrastrukturę kolejową od jej eksploatacji i utrzymania<sup>11</sup>. Pozwala to na zapewnienie przejrzystości w zakresie wydatkowania środków publicznych na te cele, a równocześnie umożliwia właściwe rozplanowanie i wzajemne powiązanie poszczególnych zadań inwestycyjnych i utrzymaniowych.

## 3. Realizator programu

Realizatorem i wykonawcą programu jest PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna, z siedzibą w Warszawie, adres: 03-734 Warszawa, ul. Targowa 74. Spółka działa na podstawie ustawy z dnia 15 września 2000 r. Kodeks spółek handlowych<sup>12</sup>, ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”<sup>13</sup>.

<sup>9</sup> przyjętej Uchwałą Rady Ministrów Nr 6/2013 z dnia 22 stycznia 2013 r.

<sup>10</sup> *Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku*. Ministerstwo Infrastruktury. Warszawa, sierpień 2008 r.; przyjęty Uchwałą Rady Ministrów nr 277 z dnia 19 grudnia 2008 r.

<sup>11</sup> „Umowa z dnia 21 lutego 2013 r. o dofinansowanie budżetu państwa kosztów remontów i utrzymania infrastruktury kolejowej poniesionych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w okresie od 01.01.2013 r. do 31.12.2015 r.” oraz „Umowa o z dnia 28 maja 2012 r. o finansowanie ze środków Funduszu Kolejowego remontów i utrzymania infrastruktury kolejowej realizowanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w latach 2012–2014”

<sup>12</sup> Dz. U. z 2013 r. poz. 1030

<sup>13</sup> Dz. U. z 2000 r. Nr 84, poz. 948, z 2001 r. Nr 100, poz. 1086 i Nr 154, poz. 1802, z 2002 r. Nr 205, poz. 1730 i Nr 240, poz. 2055, z 2003 r. Nr 6, poz. 63, Nr 80, poz. 720 i Nr 203, poz. 1966, z 2004 r. Nr 96, poz. 959 i Nr 120, poz. 1252, z 2005 r. Nr 157, poz. 1315 i Nr 184, poz.

Prowadzi działalność na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej, wykonując zadania zarządcy publicznej infrastruktury kolejowej, w oparciu o nadany statut, przepisy ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym<sup>14</sup> oraz inne obowiązujące regulacje krajowe i UE.

PLK jest organizacyjnie i technicznie przygotowana do podjęcia programu i jego zrealizowania, w tym do użycia na jego wykonanie przewidywanych środków finansowych.

Ze strony Zarządu PLK program jest wsparty oświadczeniem, iż:

- inwestycje objęte programem realizowane będą na obszarze kolejowym zarządzanym przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., która w stosunku do nich wykonuje funkcje inwestora bezpośredniego, jednocześnie nadzoruje i rozlicza inwestycje. Wykonawcy tych inwestycji wyłaniani będą zgodnie z przepisami prawa zamówień publicznych;
- dla wykonania programu zapewnione są:
  - ✓ realizacja zadań w planowanym terminie i zakresie rzeczowym,
  - ✓ uzyskanie efektu ostatecznego, uzasadniającego poniesienie nakładów i wydatków rzeczowych oraz wywołanych procesem inwestycyjnym ograniczeń użytkowania,
  - ✓ prawidłowe wykorzystanie obiektów podczas eksploatacji po zakończeniu realizacji inwestycji;
- odpowiedzialność za realizację programu i efektywne wydatkowanie przeznaczonych na ten cel środków spoczywa na PLK;
- inwestycje objęte programem prowadzone będą przy zachowaniu obowiązujących norm budowlanych i warunków technicznych oraz przepisów branżowych, co znajdzie potwierdzenie w odpowiedniej dokumentacji poszczególnych zadań. Spełniać również będą wymagania określone uzyskanymi warunkami i pozwoleniami, w tym w zakresie sposobów ograniczenia negatywnego oddziaływania na środowisko naturalne i tworzenia dla powstałych obiektów warunków do korzystania z nich przez osoby o ograniczonych możliwościach poruszania się;
- program sporządzony został zgodnie z wymogami obowiązującego prawa oraz z zachowaniem odpowiedniej przejrzystości i należytej staranności, niezbędnej przy realizacji projektów inwestycyjnych finansowanych ze środków publicznych.

#### **4. Procedury zatwierdzania i aktualizacji**

Program zatwierdzany jest przez Radę Ministrów w drodze uchwały. Finansowanie WPIK-CEF2014 środkami budżetu państwa następuje w ramach przyznanego na dany rok limitu wydatków dla właściwej części budżetowej.

Minister właściwy do spraw transportu może dokonywać przesunięć środków finansowych pomiędzy zadaniami ujętymi w załączniku nr 1<sup>15</sup>, w ramach limitów rocznych.

Program podlegać będzie aktualizacji po ogłoszeniu wyników konkursów CEF. W przypadku nieuzyskania dofinansowania przez projekt zgłoszony do konkursu CEF decyzja o jego realizacji uzależniona będzie od dostępnych środków. W zależności od konkretnego przypadku (w tym miejsca projektu w rankingu Dokumentu Implementacyjnego, otrzymanej oceny w konkursie CEF) będzie podejmowana decyzja o ponownym zgłoszeniu do konkursu CEF w następnym terminie lub przesunięciu do realizacji w ramach POIiŚ 2014-2020, bądź też przesunięciu w czasie realizacji projektu.

---

1539, z 2006 r. Nr 12, poz. 63 i Nr 157, poz. 1119, z 2008 r. Nr 97, poz. 624, Nr 193, poz. 1196 i Nr 206, poz. 1289, z 2009 r. Nr 6, poz. 33, z 2010 r. Nr 108, poz. 686 i Nr 247, poz. 1651 oraz z 2011 r. Nr 168, poz. 1002

<sup>14</sup> Dz. U. z 2013 r. poz. 1594 i 1152

<sup>15</sup> zgodnie z przepisami określonymi w ustawie o finansach publicznych

## 5. Cele programu

Opracowanie WPIK-CEF2014 jest ściśle powiązane z koniecznością wykazania odpowiedniej dojrzałości projektów zgłaszanych do konkursu CEF w 2014 r. Istnienie dokumentu rządowego, potwierdzającego zainteresowanie Rzeczypospolitej Polskiej realizacją przedmiotowych projektów, a w szczególności zapewniającego ich finansowanie, staje się więc warunkiem koniecznym do uzyskania dofinansowania w ramach instrumentu CEF.

Celem generalnym WPIK-CEF2014 jest zwiększenie dostępności i poprawa jakości transportu kolejowego, na ciągach transportowych objętych programem, w taki sposób aby zaspokoić potrzeby przewoźników oraz pasażerów, nadawców i odbiorców towarów przewożonych koleją. Realizacja tego celu ma doprowadzić do podniesienia bezpieczeństwa i komfortu podróży oraz wzrostu liczby odprawianych pasażerów, a także zwiększenia wielkości masy towarowej przewożonej koleją na objętych programem ciągach.

### Cele szczegółowe prowadzące do realizacji celu generalnego programu to:

- skrócenie czasu podróży,
- poprawa mobilności mieszkańców regionów oddalonych od aglomeracji,
- zapewnienie dostępu do transportu kolejowego osobom o ograniczonej możliwości poruszania,
- ograniczenie skutków negatywnego oddziaływania transportu na środowisko,
- podniesienie przepustowości linii na odcinkach najbardziej obciążonych,
- poprawa warunków do wykonywania kolejowych przewozów towarowych, w tym poprawa stanu technicznego linii planowanych do włączenia do korytarzy towarowych<sup>16</sup>,
- poprawa bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych oraz na przejściach dla pieszych,
- zapewnienie stabilnego finansowania inwestycji kolejowych.

### Realizacja programu przyczyni się również w sposób pośredni do:

- pobudzenia rozwoju przedsiębiorstw, w tym kooperujących z koleją,
- zwiększenia atrakcyjności inwestycyjnej regionów w pobliżu linii kolejowych,
- zmniejszenia zatłoczenia na drogach kołowych,
- zapewnienia efektywnego wykorzystania zasobów ludzkich i racjonalizacji zatrudnienia.

Uzyskanie założonych celów programu warunkują zdolności wykonawcze, możliwości technologiczne i organizacyjne rynku przedsiębiorstw projektowych, wykonawczych i inżynierów nadzorujących umowy, budowy i kontrakty.

## 6. Uzasadnienie programu i rezultaty jego realizacji

Analiza zasadności realizacji poszczególnych projektów inwestycyjnych w perspektywie 2014–2020 przeprowadzona została w „Dokumencie Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku” (DI). Opracowanie DI wynikało z nałożenia na państwa członkowskie UE wymagań, związanych z zapewnieniem pełnej realizacji celów polityki spójności, warunkujących otrzymanie środków UE w perspektywie 2014–2020 (warunkowość *ex ante*). W ramach DI szeroki katalog projektów inwestycyjnych został poddany ocenie za pomocą zestawu obiektywnych kryteriów, związanych z położeniem linii, spodziewanymi efektami eksploatacyjnymi, stopniem przygotowania itp.

---

<sup>16</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 913/2010 z dnia 20 października 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy (Dz. Urz. UE L 276 z 20.10. 2010 str. 22)



Ze względu na położenie na sieci bazowej TEN-T, znaczne obciążenie ruchem pociągów oraz wysoki stopień przygotowania, projekty objęte WPIK-CEF2014 uzyskały w ocenie wynik punktowy, plasujący je na wysokich pozycjach listy rankingowej DI. Informacje związane z dojrzałością projektów WPIK-CEF2014 zawiera Tabela 1. Stan przygotowania tych projektów jest monitorowany w ramach działań związanych z wdrażaniem DI.

**Tabela 1** Przygotowanie projektów WPIK-CEF2014

Nazwa projektu	Okres realizacji robót	Studium wykonalności	Decyzja środowiskowa	Dokumentacja projektowa
Prace na linii kolejowej E 59 na odcinku Wrocław–Poznań, etap IV, odcinek granica województwa dolnośląskiego–Czempień	2015 – 2019	jest (2011)	jest (2009)	jest
Prace na linii kolejowej E 20 na odcinku Warszawa–Poznań – pozostałe roboty, odcinek Sochaczew–Swarzędz	2016 – 2020	jest (2008)	jest (2012)	brak
Prace na linii kolejowej Warszawa Włochy–Grodzisk Mazowiecki (linia nr 447)	2016 – 2018	jest (2011)	jest (2012)	brak
Prace na linii obwodowej w Warszawie (odc. Warszawa Gołębki/Warszawa Zachodnia–Warszawa Gdańska)	2016 – 2018	jest (2011)	jest (2012)	brak
Prace na linii kolejowej E 75 na odcinku Sadowne–Białystok wraz z robotami pozostałymi na odcinku Warszawa Rembertów–Sadowne	2016 – 2020	jest (2008)	<b>Województwo mazowieckie</b>	
			jest (2009)	brak
			<b>Województwo podlaskie</b>	
			brak	brak

Projekty WPIK-CEF2014 ściśle wpisują się w strategiczne kierunki rozwoju sieci TEN-T:

- **Prace na linii kolejowej E 59 na odcinku Wrocław–Poznań, etap IV, odcinek granica województwa dolnośląskiego–Czempień**  
Linia należy do sieci bazowej TEN-T zarówno w ruchu pasażerskim, jak i towarowym. Prace na linii zostały podzielone na 3 odcinki realizacyjne, z których dwa zostaną wykonane w ramach środków perspektywy 2007–2013, a odcinek trzeci (środkowy) jest przedmiotem projektu.
- **Prace na linii kolejowej E 20 na odcinku Warszawa–Poznań – pozostałe roboty, odcinek Sochaczew–Swarzędz**  
Linia należy do sieci bazowej TEN-T w ruchu towarowym. Podlega ona sukcesywnej modernizacji, a przedmiotowy projekt stanowi jej ostatni etap, i obejmuje swoim zakresem przede wszystkim kompleksową modernizację sieci trakcyjnej oraz przebudowę dużych stacji, co pozwoli m.in. uzyskać długość użyteczną torów dla pociągów towarowych 750 m. Ponadto linia należy do korytarza towarowego nr 8. Linia stanowi również istotne połączenie w pasażerskim ruchu kwalifikowanym.
- **Prace na linii kolejowej Warszawa Włochy–Grodzisk Mazowiecki (linia nr 447)**  
Linia należy do sieci bazowej TEN-T w ruchu pasażerskim. Stanowi ona drugą parę torów linii kolejowej nr 1 Warszawa – Katowice na odcinku położonym w obszarze aglomeracji warszawskiej, który jest obciążony bardzo dużym ruchem pociągów, wyraźnie większym niż występujący na linii nr 1. Prace przygotowawcze do realizacji projektu (w tym dokumentacja projektowa) otrzymały dofinansowanie z Funduszu TEN-T.

▪ **Prace na linii obwodowej w Warszawie (odc. Warszawa Gołębki/Warszawa Zachodnia–Warszawa Gdańska)**

Linia należy do sieci bazowej TEN-T w ruchu towarowym. Służy ona przeniesieniu ruchu towarowego w obszarze aglomeracji warszawskiej na kierunku wschód-zachód, tj. Rzepin–Poznań–Warszawa–Terespol. Ponadto linia należy do korytarza towarowego nr 8. Z uwagi na położenie linii, występuje na niej również znaczny ruch pasażerskich pociągów aglomeracyjnych. Studium wykonalności modernizacji Warszawskiego Węzła Kolejowego, obejmujące poprawę przepustowości linii obwodowej, dofinansowane było ze środków funduszu TEN-T.

▪ **Prace na linii kolejowej E 75 na odcinku Sadowne–Białystok wraz z robotami pozostałymi na odcinku Warszawa Rembertów–Sadowne**

Linia należy do sieci bazowej TEN-T zarówno w ruchu pasażerskim, jak i towarowym. Jest elementem ciągu Rail Baltica, stanowiącego priorytetowy projekt UE. Ponadto linia należy do korytarza towarowego nr 8. Pomiędzy Warszawą a Białymstokiem podzielona została na dwa odcinki realizacyjne, z których pierwszy (do Sadownego) zostanie wykonany w ramach środków perspektywy 2007–2013, a drugi jest przedmiotem niniejszego projektu.

Projekty objęte WPIK-CEF2014 mają charakter kompleksowej modernizacji, dzięki czemu doprowadzą do uzyskania parametrów wymaganych obowiązującymi regulacjami i normami, w tym zwłaszcza Wytycznymi dla sieci TEN-T i Technicznymi Specyfikacjami Interoperacyjności, zaś tabela 3 – oczekiwane wskaźniki rzeczowe, a tabela 4 – oczekiwane rezultaty jakościowe programu.

Tabela 2 przedstawia podstawowe informacje o obecnych i planowanych parametrach infrastruktury kolejowej na tych liniach, zaś tabela 3 – oczekiwane wskaźniki rzeczowe, a tabela 4 – oczekiwane rezultaty jakościowe programu.

**Tabela 2** Obecne i projektowane parametry eksploatacyjne oraz obciążenie ruchem pociągów

Nazwa projektu	Prędkość maksymalna [km/h]		Naciski osiowe [kN]		Dobowa liczba pociągów w 2012 r.	
	obecna	docelowa	obecne	docelowe	pas.	tow.
Prace na linii kolejowej E 59 na odcinku Wrocław–Poznań, etap IV, odcinek granica województwa dolnośląskiego–Czempiń	50–120	160	221	221	60	7
Prace na linii kolejowej E 20 na odcinku Warszawa–Poznań – pozostałe roboty, odcinek Sochaczew–Swarzędz	100–120	160	216–221	221	65	25
Prace na linii kolejowej Warszawa Włochy–Grodzisk Mazowiecki (linia nr 447)	100	120	216	221	130	0*
Prace na linii obwodowej w Warszawie (odc. Warszawa Gołębki/Warszawa Zachodnia–Warszawa Gdańska)	40–60 ograniczenia do 10–40	60-80	206–216	221	80	30
Prace na linii kolejowej E 75 na odcinku Sadowne–Białystok wraz z robotami pozostałymi na odcinku Warszawa Rembertów–Sadowne	100–120	160	205–221	221	31	15

\* linia użytkowana wyłącznie w prowadzeniu ruchu pasażerskiego

**Tabela 3** Wskaźniki rzeczowe oczekiwane jako rezultat programu

Wskaźnik	Jednostka miary	Objęto programem
<b>Długość linii kolejowych</b> w tym o znaczeniu państwowym	km	<b>316,8</b> 316,8
<b>Długość torów szlakowych i głównych zasadniczych</b> w tym na liniach o znaczeniu państwowym	km	<b>598,7</b> 598,7
<b>Długość wszystkich torów</b>	km	<b>677,8</b>
<b>Liczba obiektów inżynierskich</b> w tym na liniach o znaczeniu państwowym	szt.	<b>325</b> 325
<b>Liczba skrzyżowań</b> w tym dwupoziomowych	szt.	<b>153</b> 31
<b>Liczba skrzyżowań na liniach o znaczeniu państwowym</b> w tym dwupoziomowych	szt.	<b>153</b> 31
<b>Liczba krawędzi peronowych</b> w tym na liniach o znaczeniu państwowym	szt.	<b>125</b> 125

**Tabela 4** Wskaźniki jakościowe oczekiwane jako rezultat programu

Wskaźnik	Jednostka miary	Objęto programem
Długość występowania maksymalnej prędkości pociągów 160 km/h	km	253,8
Długość torów ze zwiększeniem prędkości pociągów o co najmniej 30 km/h	km	148,3
Dopuszczenie nacisku osi 221 kN	km	284,6

Poniżej przedstawione zostały definicje wskaźników używanych w programie.

- **długość linii kolejowych** – różnica pomiędzy kilometrem końca, a kilometrem początku linii kolejowych objętych projektem,
- **długość torów szlakowych i głównych zasadniczych** – suma długości ogólnej torów szlakowych oraz głównych zasadniczych objętych projektem,
- **długość wszystkich torów** – suma długości ogólnej torów szlakowych i stacyjnych objętych projektem,
- **liczba obiektów inżynierskich** – liczba budowli objętych projektem, wydzielonych jako osobny środek trwały, należących do jednego z poniższych rodzajów: most, wiadukt, przejście pod torami, przepust, tunel liniowy, kładka dla pieszych, ściana oporowa. Do obiektów inżynierskich zalicza się także przejścia dla zwierząt (ekodukty lub przejścia dolne)<sup>17</sup>,
- **liczba skrzyżowań** – liczba objętych projektem skrzyżowań linii kolejowych z drogami publicznymi zarówno w poziomie szyn, jak i wielopoziomowych,
- **liczba krawędzi peronowych** – liczba krawędzi peronowych objętych projektem, uwzględniająca perony jedno lub dwukrawędziowe,
- **długość występowania maksymalnej prędkości pociągów** – łączna długość torów szlakowych oraz głównych zasadniczych objętych projektem, na których będzie obowiązywać określona maksymalna dopuszczalna prędkość techniczna,
- **długość torów ze zwiększeniem prędkości pociągów o co najmniej 30 km/h** – łączna długość torów szlakowych oraz głównych zasadniczych objętych projektem, na których maksymalna

<sup>17</sup> na potrzeby niniejszego programu, liczbę wiaduktów oraz kładek dla pieszych ujęto we wskaźniku „liczba skrzyżowań, w tym dwupoziomowych na odcinku objętym programem”

prędkość rozkładowa zwiększy się o co najmniej 30 km/h w stosunku do rozkładu jazdy za rok poprzedzający rozpoczęcie realizacji projektu,

- **dopuszczenie nacisku osi 221 kN** – łączna długość torów szlakowych oraz głównych zasadniczych objętych projektem, na których będzie obowiązywać maksymalny nacisk osi taboru na szynę 221 kN.

Głównym rezultatem jakościowym programu będzie skrócenie czasu przejazdu pociągów, co wpłynie pozytywnie na konkurencyjność transportu kolejowego, w stosunku do drogowego, polepszy też zdecydowanie komfort podróżowania pasażerów. Zwiększenie maksymalnych prędkości pociągów na odcinkach objętych programem poprawi zdolność przepustową na sieci kolejowej, a więc umożliwi rozszerzenie oferty przewozowej w zakresie częstotliwości połączeń pomiędzy ośrodkami przemysłowymi oraz aglomeracyjnymi.

Ważnym rezultatem programu będzie również poprawa warunków do prowadzenia przewozów towarowych poprzez powiększenie sieci, gdzie dopuszczony zostanie nacisk na oś 221 kN. Dopuszczenie na sieci kolejowej nacisków osiowych 221 kN, jest jednym z podstawowych oczekiwań ze strony przewoźników towarowych. Inwestycje, które zapewniają osiągnięcie tego parametru, są szczególnie istotne z uwagi na kluczowe znaczenie dla utrzymania równowagi w transporcie.

## **7. System nadzoru i monitorowania**

Narzędziami monitorowania realizowanych projektów inwestycyjnych będą bieżące informacje oraz cykliczne raporty i sprawozdania.

Monitorowanie, realizowane w ramach systemu nadzoru i kontroli, skupiać się będzie na:

- ocenach zgodności realizacji z planem,
- ocenach postępu rzeczowego i finansowego,
- identyfikowaniu pojawiających się zagrożeń,
- wskazywaniu mechanizmów i sposobów eliminowania zagrożeń.

Dane pozyskiwane w procesie monitorowania będą stanowiły, dla osób odpowiedzialnych, bazę informacyjną wspomagającą podejmowanie decyzji korygujących przebieg procesów inwestycyjnych.

### **Monitorowanie**

Monitorowanie postępu prac będzie prowadzone przez PLK w oparciu o wskaźniki postępu rzeczowego i finansowego, które są ewidencjonowane, odpowiednio przetwarzane i wykorzystywane w bieżącym zarządzaniu projektami.

Instrumentami wykorzystywanymi w monitoringu są:

- raporty okresowe, roczne i końcowe,
- wskaźniki postępu rzeczowego i finansowego,
- systemy informatyczne monitorowania wewnętrznego i zewnętrznego.

Kluczowym elementem funkcjonowania systemu monitorowania będzie śledzenie postępów, opóźnień oraz ryzyk na realizowanych projektach. PLK niezwłocznie po zidentyfikowaniu ryzyka stanowiącego zagrożenie dla realizacji zadań:

- w terminie, oraz
- w kwotach określonych w załączniku 1,

podejmuje działania zaradcze, informując o tym ministra właściwego do spraw transportu.

## **Sprawozdawczość wobec ministra właściwego do spraw transportu**

Zarówno sprawozdania bieżące, jak również miesięczne i kwartalne, 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 WPIK-CEF2014, 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.

Roczne sprawozdania z realizacji programu po zatwierdzeniu przez Zarząd PLK, przekazywane są do końca kwietnia do ministra właściwego do spraw transportu<sup>18</sup>.

Sprawozdanie roczne z realizacji programu zawiera:

- ocenę realizacji programu, w tym – czy cele WPIK-CEF2014 są nadal możliwe i realne do osiągnięcia,
- ocenę wpływu czynników zewnętrznych na poszczególne zadania i cały WPIK-CEF2014,
- ocenę zagrożeń i ryzyk związanych z zakresem technicznym, finansowym lub prawnym,
- ocenę skuteczności podjętych działań naprawczych,
- wskazanie na działania naprawcze konieczne do podjęcia, zarówno po stronie PLK, jak i ministra właściwego do spraw transportu,
- wykonanie finansowe narastająco, w układzie jak w załączniku 1,
- wskaźniki wykonania rzeczowego dla projektów,
- wskazanie na znaczne odchylenia od planu dla poszczególnych zadań oraz całego WPIK-CEF2014,
- harmonogram działań i wydatków na najbliższy i dalsze okresy sprawozdawcze,
- porównanie nie tylko z planem, ale i pomiędzy kolejnymi sprawozdaniami,
- stan realizacji zamówień publicznych przyporządkowany do poszczególnych zadań,
- informacje o przeprowadzonych kontrolach i audycie,
- informację kto przygotował, sprawdził i zatwierdził sprawozdanie.

Sprawozdanie roczne zawiera dodatkowo wszystkie załączniki do programu uwzględniające:

- rozliczenie zadań za poprzedni rok,
- korekty wydatków – zgodnie z przyjętą ustawą budżetową na dany rok.

Minister właściwy do spraw transportu składa sprawozdanie o wykonaniu programu za poprzedni rok Radzie Ministrów w terminie do końca maja roku następnego<sup>19</sup>.

---

<sup>18</sup> niezależnie od sprawozdawczości WPIK-CEF2014 przygotowywane są sprawozdania roczne, sporządzane na potrzeby opracowania rocznego sprawozdania z wykonania ustawy budżetowej wraz z informacją z wykonania wydatków w układzie zadaniowym, które przekazywane są Ministrowi Finansów w terminie do końca lutego każdego roku

<sup>19</sup> zgodnie z art. 38c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym

## **8. Finansowanie programu**

Podstawowym źródłem finansowania projektów modernizacyjnych objętych programem są fundusze Unii Europejskiej w ramach mechanizmu CEF.

Wkład krajowy pokryty będzie z budżetu państwa<sup>20</sup> oraz z kredytów EBI.

Program zakłada maksymalne wykorzystanie środków Unii Europejskiej na sfinansowanie projektów. Wymaga to sprawnej realizacji inwestycji oraz pełnego zabezpieczenia odpowiedniego wkładu krajowego w postaci środków budżetu państwa i kredytu EBI.

Ograniczenie bądź przesunięcie w latach planowanych środków w jednym ze źródeł, automatycznie niesie zagrożenie rezygnacji z realizacji niektórych projektów lub niewykonania inwestycji w założonym czasie.

## **9. Informacje uzupełniające**

Wartości projektów są szacunkowe i określone zostały na podstawie posiadanej dokumentacji przygotowawczej. Wartości te mogą podlegać korektom wskutek pozyskiwania kolejnych i uzupełniających informacji, pozyskiwanych po uszczegółowieniach dokumentacji przygotowawczej, a ich ostateczne ustalenie nastąpi na podstawie udzielonych zamówień na wykonanie robót. Podobnie, na kolejnych etapach uszczegóławiania dokumentacji przygotowawczej, modyfikacjom może podlegać zakres rzeczowy.

### **Zapewnienie wymagań ochrony środowiska naturalnego**

Ze względu na wykonawczy charakter Programu, porządkujący realizację inwestycji, dla których ramy zostały wyznaczone w innych dokumentach objętych strategicznymi ocenami oddziaływania na środowisko, nie zaistniała potrzeba poddawania go tej procedurze.

### **Zagospodarowanie obiektów po zakończeniu inwestycji**

Przekazanie obiektów do eksploatacji będzie następowało sukcesywnie, po zakończeniu realizacji poszczególnych zadań oraz po odbiorach technicznych robót i gdy to konieczne – uzyskaniu decyzji o pozwoleniu na użytkowanie, a pełne zaewidencjonowanie powstałego majątku w wyniku zrealizowania programu nastąpi zgodnie z przepisami ustawy o rachunkowości.

Infrastruktura kolejowa zarządzana będzie przez PLK, zaś jej użytkownikami będą przewoźnicy kolejowi, a także ich klienci. Utrzymanie infrastruktury będzie prowadzone przez zespoły obsługowe, które realizują zadania utrzymaniowo-eksploatacyjne na zlecenie zarządcy – PLK.

## **10. Zagrożenia realizacyjne dla programu**

Skala inwestycji objętych programem jest znaczna. Są to przedsięwzięcia bardzo złożone i nietypowe, z uwagi na aspekty techniczne i technologiczne. Inwestycje realizowane są na infrastrukturze, która podczas ich prowadzenia ciągle jest użytkowana – co wymaga szczególnych rozwiązań w zarządzaniu. Tak więc, realizacja programu przy konieczności utrzymania napiętych reżimów czasowych, zakresów rzeczowych i kosztów, jest obciążona ryzykiem wystąpienia różnego rodzaju zagrożeń i zakłóceń.

Szczegółowa identyfikacja ryzyk i sposobów przeciwdziałania odchyleniom od ustaleń programu obejmujących poszczególne zadania, zostanie ujęta przez PLK w przedkładanych KE aplikacjach konkursowych CEF.

---

<sup>20</sup> w związku z koniecznością zabezpieczenia środków pochodzących z podatku akcyzowego na finansowanie kosztów utrzymania zarządcy infrastruktury kolejowej oraz wypełnienie zobowiązań powstałych w wyniku emisji obligacji w perspektywie finansowej 2007 – 2013, środki akcyzowe nie będą dostępne dla realizacji projektów finansowanych w ramach CEF

## Wykaz zadań

## Załącznik Nr 1

nr CEF	Nazwa zadania	Symbol*	Okres realizacji	Długość linii kolejowych objętych pracami (km toru)				Docelowa wartość miernika (km toru)	Wartość zadania (tys. zł)	Planowane szacunkowe wydatki w latach wg docelowych źródeł finansowania (zasilenia kont PLK - w tys. zł)					
				2014	2015	2016	po 2016			Źródła finansowania:	2014	2015	2016	po 2016	Razem
1	Prace na linii kolejowej E 59 na odcinku Wrocław - Poznań, etap IV, odcinek granica województwa dolnośląskiego - Czempień	CEF M-L-Z	2014-2020	0,0	0,0	0,0	142,8	142,8	1 570 000	Ogółem, z tego:	210,0	11 290,0	106 000,0	1 452 500,0	1 570 000,0
										1) Wydatki kwalifikowane	0,0	9 384,1	87 294,1	1 196 176,5	1 292 854,7
2	Prace na linii kolejowej E 20 na odcinku Warszawa - Poznań - pozostałe roboty, odcinek Sochaczew - Swarzędz	CEF M-L-Z	2016-2021	0,0	0,0	7,4	168,8	176,2	2 600 000	Ogółem, z tego:	0,0	0,0	70 000,0	2 530 000,0	2 600 000,0
										1) Wydatki kwalifikowane	0,0	0,0	57 647,1	2 083 529,3	2 141 176,4
3	Prace na linii kolejowej Warszawa Włochy - Grodzisk Mazowiecki (linia nr 447)	CEF M-L-Z	2016-2019	0,0	0,0	9,5	34,7	44,2	350 000	Ogółem, z tego:	0,0	0,0	63 000,0	287 000,0	350 000,0
										1) Wydatki kwalifikowane	0,0	0,0	51 882,4	236 352,9	288 235,3
4	Prace na linii obwodowej w Warszawie (odc. Warszawa Gołębki / Warszawa Zachodnia - Warszawa Gdańska	CEF M-L-Z	2016-2019	0,0	0,0	0,0	22,2	22,2	500 000	Ogółem, z tego:	0,0	0,0	63 000,0	437 000,0	500 000,0
										1) Wydatki kwalifikowane	0,0	0,0	51 882,4	359 882,3	411 764,7
5	Prace na linii E 75 na odcinku Sadowne - Białystok wraz z robotami pozostałymi na odcinku Warszawa Rembertów - Sadowne	CEF M-L-Z	2016-2021	0,0	0,0	0,0	213,4	213,4	3 000 000	Ogółem, z tego:	0,0	0,0	175 000,0	2 825 000,0	3 000 000,0
										1) Wydatki kwalifikowane	0,0	0,0	144 117,6	2 326 470,7	2 470 588,3
										Ogółem, z tego:	210,0	11 290,0	477 000,0	7 531 500,0	8 020 000,0
										1) Wydatki kwalifikowane	0,0	9 384,1	392 823,6	6 202 411,7	6 604 619,4
										1a) Budżet państwa - inne niż art. 5 UFTL	0,0	1 334,1	58 923,6	930 361,7	990 619,4
										1b) Fundusz CEF	0,0	8 050,0	333 900,0	5 272 050,0	5 614 000,0
										2) Wydatki niekwalifikowane	210,0	1 905,9	84 176,4	1 329 088,3	1 415 380,6
										2a) Budżet państwa - inne niż art. 5 UFTL	0,0	0,0	23 470,5	497 117,8	520 588,3
										2b) Kredyt EBI	210,0	1 905,9	60 705,9	831 970,5	894 792,3

## \* Symbol:

M - modernizacja

L - liniowe

Z - linia/e znaczenia państwowego

UFTL - ustawa o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego

Fundusz CEF - środki UE





## Lokalizacja poszczególnych zadań objętych programem na sieci zarządzanej przez PKP PLK S.A.

