

Załącznik
do uchwały nr... /2023
Rady Ministrów
z dnia 2023 r.



MINISTER INFRASTRUKTURY

KRAJOWY PROGRAM KOLEJOWY DO 2030 ROKU (z perspektywą do roku 2032)

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

Spis treści

1. Wstęp	4
2. Dotychczasowy przebieg realizacji <i>Programu</i>	6
3. Podstawy <i>KPK</i>	7
3.1. Powiązanie <i>KPK</i> z działaniami przewidzianymi w innych dokumentach strategicznych	7
3.1.1. Krajowe dokumenty strategiczne	7
3.1.2. <i>KPK</i> w kontekście innych planów w zakresie rozwoju transportu kolejowego	11
3.1.3. Dokumenty strategiczne UE	11
3.2. Założenia <i>KPK</i>	12
3.3. Cele <i>KPK</i>	13
4. Perspektywa finansowa 2021–2027	14
4.1. Wstęp	14
4.2. Kontynuacja projektów perspektywy 2014–2020	14
4.3. Zadania perspektywy 2021–2027	15
5. Priorytety oraz kierunki interwencji	15
6. Kategorie projektów objętych <i>Programem</i>	17
7. Finansowanie <i>KPK</i>	22
8. Efekty i rezultaty <i>KPK</i>	27
9. System realizacji <i>Programu</i>	31
9.1. Realizator <i>Programu</i>	31
9.2. Nadzór nad realizacją <i>Programu</i>	32
10. Przedsięwzięcia zgłoszone przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. do Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO)	33
10.1. Podstawy <i>KPO</i>	33
10.2. Metoda wyboru przedsięwzięć oraz konsultacje i uzgodnienia	34
10.3. Finansowanie inwestycji <i>KPO</i>	36
10.4. Wskaźniki do osiągnięcia w ramach <i>KPO</i>	36
11. Procedura zatwierdzenia i aktualizacji <i>Programu</i>	37

Załączniki:

Załącznik 1. Lista projektów podstawowych i rezerwowych CEF i POIiŚ

Załącznik 2. Lista projektów podstawowych i rezerwowych PO PW

Załącznik 3. Lista projektów RPO

Załącznik 4. Lista projektów krajowych do 2023 roku

Załącznik 5. Lista inwestycji KPO

Załącznik 6. Lista projektów CEF2 i FEnIKS 2021-2027

Załącznik 7. Lista projektów FE PW 2021-2027

Załącznik 8. Lista projektów regionalnych 2021-2027

Załącznik 9. Lista projektów krajowych do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032)

1. Wstęp

Krajowy Program Kolejowy do 2030 roku z perspektywą do roku 2032 (dalej: *KPK* lub *Program*) jest dokumentem ustanawiającym ramy finansowe oraz warunki realizacji zamierzeń państwa w zakresie inwestycji kolejowych przewidywanych do wykonania do 2032 r. *Program* stanowi bezpośrednią kontynuację *Krajowego Programu Kolejowego do 2023 r.*

KPK jest programem wieloletnim w rozumieniu ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych¹⁾. Przyjęcie *Programu* wynika z art. 38c ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym²⁾ i obejmuje wszystkie inwestycje PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (dalej: Spółka lub PLK SA) 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 kraju, w postaci *Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)*⁵⁾ oraz *Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku*⁶⁾ - strategii sektorowej w ramach systemu dziewięciu zintegrowanych strategii rozwoju kraju zawierającej rozwiniecie i uszczegółowienie najważniejszych celów strategicznych w zakresie transportu.

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.

Zmiana *KPK* wynika głównie z:

- opracowania listy projektów przewidzianych do realizacji w perspektywie 2021–2027,
- podjętych działań na rzecz kontynuacji: fazowania i etapowania projektów inwestycyjnych pomiędzy perspektywą 2014–2020 a 2021–2027,
- konieczności umożliwienia składania wniosków w ramach Instrumentu „Łącząc Europę” 2021-2027 (dalej: CEF 2),
- zaleceń śródkresowego badania ewaluacyjnego *KPK* przeprowadzonego w 2019 roku na zlecenie Ministerstwa Infrastruktury,
- konieczności wypełnienia warunków podstawowych na perspektywę 2021–2027 w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r. ustanawiającym wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego Plus, Funduszu Spójności, Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji i Europejskiego Funduszu Morskiego, Rybackiego i Akwakultury, a także przepisy finansowe na potrzeby tych funduszy oraz na potrzeby Funduszu Azylu, Migracji i Integracji, Funduszu Bezpieczeństwa Wewnętrznego i Instrumentu Wsparcia Finansowego na rzecz Zarządzania Granicami i Polityki Wizowej⁷⁾.

¹⁾ Dz. U. z 2022 r. poz. 1634, z późn. zm.

²⁾ Dz. U. z 2023 r. poz. 602.

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

⁴⁾ Dz. U. z 2023 r. poz. 225 i 412.

⁵⁾ Uchwała nr 8 Rady Ministrów z dnia 14 lutego 2017 r. w sprawie przyjęcia *Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)* (M.P. 2017 poz. 260).

⁶⁾ Uchwała nr 105 Rady Ministrów z dnia 24 września 2019 r. w sprawie przyjęcia „*Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku*” (M.P. poz. 1054), na podstawie której utraciła moc uchwała nr 6 Rady Ministrów z dnia 22 stycznia 2013 r. w sprawie *Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)* (M.P. poz. 75).

⁷⁾ Dz. Urz. UE L 231 z 30.06.2021, str. 159, z późn. zm.

Finansowanie ogółem inwestycji w infrastrukturę kolejową zarządzaną przez PLK SA będzie się odbywało według następujących kategorii projektów:

- **projekty perspektywy finansowej 2014-2020 realizowane w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (dalej: POIiŚ), CEF, Programu Operacyjnego Polska Wschodnia (dalej: PO PW), Regionalnych Programów Operacyjnych (dalej: RPO),**
- **projekty perspektywy finansowej 2021 – 2027 realizowane w ramach Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko na lata 2021-2027 (dalej: FENIKS), CEF 2, Programu Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021-2027 (dalej: FE PW), programów regionalnych 2021-2027,**
- **projekty krajowe.**

Lista zadań określonych w *KPK* dla perspektywy 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument *PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku* (dalej: *Zamierzenia inwestycyjne PLK SA*), który został poddany strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko. W odniesieniu do zadań finansowanych ze środków UE przewidzianych w *KPK* zakłada się, że po przeprowadzeniu prac, ruch pociągów przekroczy 10 pociągów/dobę.

KPK określa cele (główny i szczegółowe) z zachowaniem pełnej spójności z zamierzeniami przyjętymi w *Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku* oraz *Zamierzeniach inwestycyjnych PLK SA*. Jest również narzędziem umożliwiającym realizację celów ww. dokumentów w odniesieniu do poprawy stanu technicznego i modernizacji infrastruktury kolejowej.

KPK i *Zamierzenia inwestycyjne PLK SA* są wzajemnie powiązane, stanowiąc formalną podstawę wypełnienia przez Polskę określonych warunków wyjściowych dla programów współfinansowanych ze środków europejskich (tzw. warunkowość podstawowa), uzależniających możliwość przekazywania środków finansowych w ramach perspektywy na lata 2021–2027. *KPK* stanowi wypełnienie tego wymogu w odniesieniu do infrastruktury linii kolejowych objętych projektami *PLK SA*. W *Zamierzeniach inwestycyjnych PLK SA* ujęto również zadania współfinansowane ze środków europejskich, dedykowane działaniom o charakterze regionalnym, po ich wstępnym uzgodnieniu z właściwymi marszałkami województw.

KPK dotyczy wyłącznie infrastruktury kolejowej zarządzanej przez *PLK SA* wraz z infrastrukturą towarzyszącą, umożliwiając jednocześnie wywiązanie się ministra właściwego do spraw transportu z obowiązku realizacji inwestycji na zasadach określonych w *ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym*.

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

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

KPK, zgodnie z treścią art. 38c ust. 3 pkt 1 *ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym*, zawiera listę wszystkich inwestycji *PLK 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. Ponadto przedstawia zestawienie wszystkich źródeł finansowania w podziale na lata realizacji inwestycji ujętych w *Programie*, z wyszczególnieniem grup inwestycji finansowanych z określonych źródeł.

Uzupełnieniem do *KPK* jest *Szczegółowy Plan Realizacji KPK* (dalej: *SPR*), zawierający rzeczowy i finansowy zakres planowanych inwestycji (w szczególności określenie planowanych wydatków wraz z podziałem źródeł finansowania na określone inwestycje w poszczególnych latach realizacji

Programu). Dokument ten jest zatwierdzany przez ministra właściwego do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych oraz w zakresie projektów realizowanych z udziałem środków europejskich z ministrem właściwym do spraw rozwoju regionalnego.

Kwestie dotyczące sprawozdawczości oraz zmian *Programu* zostały omówione odpowiednio w rozdziale 9.2 *Nadzór nad realizacją Programu* oraz rozdziale 11. *Procedura zatwierdzenia i aktualizacji Programu*.

Podkreślenia wymaga fakt, że polityka gospodarcza rządu bierze pod uwagę *Europejski Zielony Ład* - strategię rozwoju, która ma przekształcić Unię Europejską w obszar neutralny klimatycznie, stanowiącą odpowiedź na kryzys klimatyczny i procesy degradacji środowiska. Dokumentem kierunkowym dla sektora transportu, który wpisuje się w założenia **Europejskiego Zielonego Ładu** jest **Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności** plan skierowania europejskiego transportu ku zrównoważonej i inteligentnej przyszłości, mający doprowadzić do ograniczenia emisji gazów cieplarnianych z sektora transportu o 90 % do 2050 r. W zakresie transportu kolejowego dokument wskazuje na ukończenie tworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu, jak przewidziano w Białej Księdze z 2011 r., ponadto przewiduje się m.in. wzrost o 50 % kolejowego ruchu towarowego do 2030 r. (podwojenie do 2050 r.), podwojenie ruchu kolejowego dużych prędkości do 2030 r. (potrojenie do 2050 r.).

Projekty w zakresie POPW i POIiŚ, jak i kolejne projekty perspektywy finansowej na lata 2021-2027, przyczynią się do realizacji założeń Europejskiego Zielonego Ładu, bowiem stymulują wykorzystanie bardziej efektywnych i ekologicznych form transportu publicznego.

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

2. Dotychczasowy przebieg realizacji *Programu*

W celu poprawy jakości oferty dla przewoźników, już w latach 2011–2013 PLK SA realizowała działania inwestycyjne na 118 projektach objętych Wieloletnim Programem Inwestycji Kolejowych do roku 2015 z perspektywą do roku 2020 (dalej: WPIK) przyjętym przez Radę Ministrów 5 listopada 2011 r. Program ten został zaktualizowany w listopadzie 2013 roku. Kolejna całościowa aktualizacja programu miała miejsce w marcu 2015 roku. Do końca roku 2015 zakończono łącznie 115 projektów ujętych w tych programach. Zadania ujęte w WPIK były realizowane na podstawie tego dokumentu do końca 2015 roku, po czym wszystkie zadania inwestycyjne PLK SA w zakresie infrastruktury finansowane ze środków finansowych będących w dyspozycji ministra właściwego do spraw transportu zostały objęte *KPK*.

Według stanu określonego w sprawozdaniu z wykonania planu realizacji *KPK* za rok 2021, ogółem od początku realizacji *KPK* do dnia 31 grudnia 2021 r.:

- wydatki wyniosły 44,7 mld zł, tj. 58,2% wartości ogółem *KPK*,
- zmodernizowano 5 770,1 km torów,
- zakończono 149 projektów o łącznej wartości 12,4 mld zł,
- zawarto łącznie umowy o wartości 54,9 mld zł.

Na koniec 2021 roku PLK SA miała zakontraktowane środki unijne dla 77 projektów, z tego:

- POIiŚ – 40 projektów na łączną kwotę alokacji UE – 16,8 mld zł,
- PO PW – wszystkie 9 projektów na łączną kwotę alokacji UE – 1,6 mld zł,
- CEF – 28 projektów na łączną kwotę alokacji UE – 3,6 mld EUR, tj. 16,6 mld zł.

Od początku realizacji KPK projekty inwestycyjne są prowadzone na terenie całego kraju. Cyklicznie prowadzone są działania związane z kompleksowym monitorowaniem wszystkich projektów z listy podstawowej KPK, w szczególności w zakresie kluczowych zagadnień, takich jak: realizacja robót, prognozowane wykonanie nakładów, wydatków, postępowania o udzielenie zamówień publicznych, terminowej realizacji kamieni milowych oraz harmonogramów projektów. Spółka usprawnia realizację inwestycji przez wypracowywanie partnerskich warunków kontraktowych z wykonawcami, poprawia dostępność komunikacyjną kolei, integruje kolej z innymi gałęziami transportu.

3. Podstawy KPK

3.1. Powiązanie KPK z działaniami przewidzianymi w innych dokumentach strategicznych

3.1.1. Krajowe dokumenty strategiczne

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

- *Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.),*
- *Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku,*
- *Koncepcja przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej,*
- *Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030,*
- *PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku,*
- *Krajowy plan na rzecz energii i klimatu na lata 2021-2030.*

Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.) (dalej: *SOR*), przyjęta przez Radę Ministrów 14 lutego 2017 r., jest kluczowym dokumentem w obszarze średnio- i długofalowej polityki gospodarczej państwa. *SOR* w odniesieniu do sektora transportu definiuje cel w postaci zwiększenia dostępności transportowej oraz poprawy warunków świadczenia usług związanych z przewozem towarów i pasażerów. Ponadto w zakresie kierunku interwencji – budowa zintegrowanej, wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce – wyszczególniono działanie w postaci modernizacji sieci kolejowej (poprawa parametrów technicznych infrastruktury liniowej transportu kolejowego).

SOR definiuje projekty strategiczne dla sektora kolejowego. Dwa z nich odnoszą się wprost do działalności PLK SA wynikającej z kompetencji w zakresie zarządzania infrastrukturą kolejową, są to: *Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku. Infrastruktura kolejowa zarządzana przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.* oraz program wieloletni pn. *Rządowy Program wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2023 roku.*

Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku (dalej: *SRT2030*), przyjęta przez Radę Ministrów 24 września 2019 r., zawiera rozwinięcie i uszczegółowienie najważniejszych celów strategicznych państwa w zakresie transportu. *SRT2030* to horyzontalna, zintegrowana strategia sektorowa w ramach systemu dziewięciu zintegrowanych strategii rozwoju kraju.

SRT2030 wyznacza najważniejsze kierunki rozwoju transportu w Polsce do 2030 roku i stanowi kluczowy dokument związany z perspektywą finansową UE na lata 2021–2027. Cel główny *SRT2030* to zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego przez utworzenie spójnego, zrównoważonego, innowacyjnego

i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym.

Realizacja celu głównego w perspektywie do 2030 roku wiąże się z wdrażaniem sześciu kierunków interwencji właściwych dla każdej z gałęzi transportu, w tym transportu kolejowego:

- kierunek interwencji 1: budowa zintegrowanej, wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce,
- kierunek interwencji 2: poprawa sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym,
- kierunek interwencji 3: zmiany w indywidualnej i zbiorowej mobilności,
- kierunek interwencji 4: poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz przewożonych towarów,
- kierunek interwencji 5: ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko,
- kierunek interwencji 6: poprawa efektywności wykorzystania publicznych środków na przedsięwzięcia transportowe.

W zakresie infrastruktury kolejowej *SRT2030* wskazuje na realizację następujących działań w perspektywie do 2030 roku:

- konsekwentna modernizacja, rozbudowa i rewitalizacja istniejącej sieci linii kolejowych na rzecz ukończenia sieci bazowej i konsekwentnego uzupełniania sieci kompleksowej TEN-T, podnoszenie parametrów linii w ramach kolejowych korytarzy towarowych oraz zapewnienie spójności sieci kolejowej,
- rewitalizacja i rozbudowa linii kolejowych w obszarach funkcjonalnych miast,
- realizacja projektów dotyczących linii kolejowych o znaczeniu regionalnym, w szczególności zadań, dla których przygotowana została z udziałem środków unijnych, dokumentacja przedprojektowa i projektowa,
- uzupełnienie lokalnej i regionalnej infrastruktury kolejowej, w oparciu m.in. o *Program Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2028 roku*,
- likwidacja „wąskich gardeł” oraz poprawa parametrów sieci kolejowej w ramach inwestycji multilokalizacyjnych, w tym wpływających na wzrost bezpieczeństwa oraz zwiększających multimodalność,
- wdrażanie Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS) – zgodnie z Krajowym Planem Wdrażania Technicznej Specyfikacji Interoperacyjności (TSI) Sterowanie oraz GSM-R,
- modernizacja infrastruktury dworców i przystanków kolejowych oraz ewentualna budowa nowej pasażerskiej infrastruktury usługowej zgodnie z zasadami projektowania uniwersalnego, dostosowanych do potrzeb osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej możliwości poruszania się – zgodnie z Krajowym planem wdrażania technicznych specyfikacji interoperacyjności, odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się (TSI PRM),
- realizacja etapów rozwoju infrastruktury kolejowej określonych w koncepcji budowy CPK w Polsce w oparciu o przyjętą przez Radę Ministrów uchwałę w sprawie przyjęcia Koncepcji przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej (opisaną poniżej), w tym budowa nowych linii kolejowych oraz modernizacja i elektryfikacja części linii istniejących.

Koncepcja przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej, przyjęta przez Radę Ministrów 7 listopada 2017 r., oraz *ustawa z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym*⁸⁾ – określają koncepcję, zasady i tryb zarządzania przygotowaniem oraz realizacją inwestycji w zakresie CPK, w tym inwestycjami towarzyszącymi, obejmującymi inwestycje w linie kolejowe o znaczeniu państwowym w rozumieniu przepisów *ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym*.

CPK to planowany węzeł przesiadkowy między Warszawą i Łodzią, który zintegruje transport lotniczy, kolejowy i drogowy. W ramach tego projektu w odległości około 37 km na zachód od Warszawy zostanie wybudowany Port Lotniczy Solidarność, który w ramach pierwszego etapu realizacji będzie mógł obsługiwać 45 mln pasażerów rocznie.

Inwestycje Towarzyszące CPK obejmują m.in. projekty w zakresie infrastruktury kolejowej, tj. węzeł w bezpośredniej bliskości portu lotniczego oraz budowę i modernizację linii na terenie kraju, które umożliwią przejazd między Warszawą a największymi polskimi miastami w czasie nie dłuższym niż 2,5 godz.

Komponent kolejowy związany z budową CPK obejmuje w ramach realizacji Inwestycji Towarzyszących zarówno budowę nowych linii kolejowych, jak i modernizację istniejących.

Co do zasady zakłada się, że proces inwestycyjny w zakresie budowy nowych linii kolejowych, w głównej mierze, obsługiwany będzie przez spółkę celową CPK. PKP PLK S.A. prowadzić będzie modernizację istniejących linii, jak również odpowiada za budowę niektórych odcinków nowych linii, w obrębie Inwestycji Towarzyszących CPK.

Plan zamierzeń państwa oraz priorytetów inwestycyjnych związanych z budową Centralnego Portu Komunikacyjnego – w perspektywie obejmującej Strategię Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku przyjęty uchwałą nr 92/2022 Rady Ministrów z dnia 4 maja 2022 r. Dokument ten stanowi potwierdzenie listy inwestycji transportowych, wynikających z SRT2030 oraz związanych z CPK, i zmierza do synchronizacji prac wszystkich podmiotów odpowiedzialnych za wdrożenie przedsięwzięć dotyczących powstania CPK.

Zawiera zestawienie planowanych inwestycji związanych z budową CPK na poziomie krajowym, obejmujące transportowe Inwestycje Towarzyszące, których realizatorami będą CPK sp. z o.o., GDDKiA oraz PLK S.A. W dokumencie tym zawarto zasady doboru projektów oraz mapy zawierające wyniki modelowania multimodalnej sieci transportowej, uwzględniającej przedmiotowe przedsięwzięcia. Zaprezentowano je w kontekście korytarzy sieci bazowej TEN-T, wskazano które odcinki znajdują się w tych korytarzach oraz opisano powiązania pozostałych inwestycji z siecią TEN-T.

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030, przyjęta przez Radę Ministrów 17 września 2019 r., wskazuje, że głównym celem polityki regionalnej jest efektywne wykorzystanie endogenicznych potencjałów terytoriów i ich specjalizacji dla osiągnięcia zrównoważonego rozwoju kraju, co tworzyć będzie warunki do wzrostu dochodów mieszkańców Polski przy jednoczesnym osiągnięciu spójności w wymiarze społecznym, gospodarczym, środowiskowym i przestrzennym. Zgodnie z treścią dokumentu przewiduje się realizację działań, które obejmą zwiększenie wykorzystania potencjału kolejowego w obszarze transportu międzyregionalnego, regionalnego, a także między- i wewnątrz-aglomeracyjnego. W szczególności na obszarach zmarginalizowanych będą prowadzone działania modernizacyjne lub rewitalizacyjne na liniach regionalnych i lokalnych, co stanowić będzie czynnik poprawiający ich dostępność zewnętrzną i wewnętrzną.

Powyższe działania wpisują się w realizację Celu nr 1 w postaci zwiększenia spójności kraju w wymiarze społecznym, środowiskowym i przestrzennym, która osiągnąta będzie w szczególności przez interwencję w obszarze rozwoju infrastruktury wspierającej dostarczanie usług publicznych i podnoszącej atrakcyjność inwestycyjną obszarów.

⁸⁾ Dz. U. z 2021 r. poz. 1354, z późn. zm.

Zamierzenia inwestycyjne PLK SA, przyjęte przez Zarząd Spółki określają działania inwestycyjne przewidziane na kolejne lata programowania inwestycji, tj. 2021–2027, z ukierunkowaniem na lata następne. Lista zadań, które przyczynią się do poprawy krajowej i międzynarodowej dostępności transportowej Polski, została przygotowana w oparciu o zidentyfikowane priorytety:

- **spełnienie wymogów dla sieci bazowej infrastruktury transportu kolejowego określonych w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylającym decyzję nr 661/2010/UE⁹⁾**, zwane dalej „rozporządzeniem nr 1315/2013”,
- **stworzenie spójnej sieci połączeń wojewódzkich i międzywojewódzkich zapewniających bezpośrednie połączenia ze stolicami województw oraz pomiędzy miastami,**
- **modernizacja i rozbudowa linii kolejowych między-aglomeracyjnych i aglomeracyjnych** przez poprawę przepustowości węzłów miejskich, poprawę czasu przejazdu, integrację ośrodków miejskich w układy aglomeracyjne, tworzenie powiązań sieciowych pomiędzy istniejącymi ośrodkami miejskimi w zagrożonych marginalizacją obszarach peryferyjnych,
- **podniesienie parametrów ciągów towarowych** przez podniesienie kluczowych parametrów technicznych w postaci nacisku osiowego, zwiększenia długości torów użytecznych, likwidację punktowych ograniczeń prędkości (zły stan drogi kolejowej, przejazdy kolejowo-drogowe w poziomie szyn, rozjazdy itd.), w szczególności na liniach i odcinkach jednotorowych,
- **zapewnienie dostępu do portów morskich,**
- **sukcesywne wdrażanie Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS)** – zgodnie z Krajowym Planem Wdrażania Technicznych Specyfikacji Interoperacyjności (TSI) Sterowanie oraz GSM-R,
- **likwidacja „wąskich gardeł” oraz poprawa parametrów sieci kolejowej w ramach inwestycji multilokalizacyjnych, w tym wpływających na wzrost bezpieczeństwa oraz zwiększających multimodalność,**
- **zapewnienie obsługi potrzeb związanych z obronnością w zakresie transportu wojsk.**

Krajowy plan na rzecz energii i klimatu na lata 2021-2030, przewiduje działania na rzecz rozwoju efektywnego energetycznie i niskoemisyjnego transportu. KPK wpisuje się w powyższe działania przez wspieranie projektów z zakresu transportu kolejowego uznawanego za przyjazny środowisku (podobnie jak transport morski oraz żegluga śródlądowa) oraz dążenie do stworzenia warunków sprzyjających przenoszeniu przewozów z dróg na kolej, w szczególności na odległości powyżej 300 km, promowanie ekologicznie czystych środków transportu, zasilanych alternatywnymi źródłami energii, skutkujące m.in. redukcją emisji zanieczyszczeń.

Projekty inwestycyjne dedykowane infrastrukturze kolejowej przewidują:

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

Ponadto KPK zakłada elektryfikację wybranych linii kolejowych, co w sposób szczególny wpływa na redukcję emisji gazów cieplarnianych. Elektryfikacja linii kolejowych wdrażana ze względu na zidentyfikowane potrzeby w zakresie poprawy efektywności sieci (poprawa przepustowości), oddziałuje bezpośrednio na poprawę stanu środowiska, a w szczególności na poprawę warunków klimatycznych.

⁹⁾ Dz. Urz. UE L 348 z 20.12.2013, str. 1, z późn. zm.

3.1.2. KPK w kontekście innych planów w zakresie rozwoju transportu kolejowego

Projekty ujęte w KPK pozostają powiązane i komplementarne w swoim zakresie rzeczowym z innymi programami inwestycyjnymi, obejmującymi obszar sektora transportu, a w szczególności gałęzi transportu kolejowego. Pozwala to na osiągnięcie efektu synergii i maksymalizację efektów realizacji KPK.

Do najważniejszych programów inwestycyjnych, z którymi KPK jest powiązany, należą:

- **Program Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2028 roku,**
- **Rządowy program budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021-2025,**
- **Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności,**
- **Program Inwestycji Dworcowych na lata 2016 – 2023 oraz dokument stanowiący jego kontynuację (realizowany przez Polskie Koleje Państwowe S.A.).**

Ponadto KPK jest również powiązany z programem pn. *Rządowy Program wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2023 roku*, który stanowi instrument zapewniania standardu wymaganego parametrami technicznymi, określonymi w ramach odbiorów końcowych inwestycji, m.in. w zakresie maksymalnej prędkości czy dopuszczalnego nacisku osiowego.

3.1.3. Dokumenty strategiczne UE

W komunikacie z dnia 11 grudnia 2019 r. Komisja Europejska przedstawiła **Europejski Zielony Ład**, będący planem działania na rzecz zrównoważonej gospodarki UE, mający na celu osiągnięcie neutralności klimatycznej do 2050 roku. Ponieważ transport odpowiada za jedną czwartą emisji gazów cieplarnianych w UE, będzie on odgrywał kluczową rolę w realizacji tego celu: do 2050 roku wielkość emisji w sektorze transportu ma spaść o 90%. Priorytetowym zadaniem będzie przesunięcie znacznej części ładunków przewożonych obecnie w transporcie drogowym (75% śródlądowego transportu towarowego) na kolej i śródlądowe drogi wodne.

Natomiast w komunikacie z dnia 9 grudnia 2020 r. Komisja Europejska przedstawiła **Strategię na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości**, w której wśród najważniejszych celów przyszłej unijnej polityki transportowej wskazano na konieczne zapewnienie, aby unijny system transportu był rzeczywiście odporny na przyszłe kryzysy. W dokumencie wskazano również jako cele pośrednie do 2050 r., m.in. dwukrotne zwiększenie kolejowego ruchu towarowego oraz trzykrotne zwiększenie ruchu kolei dużych prędkości. Podkreślono również znaczenie inwestycji w infrastrukturę transportową w całej UE, w szczególności w zakresie sieci TEN-T, które mają kluczowe znaczenie dla zapewnienia połączeń, zrównoważonego funkcjonowania gospodarki i spójności między państwami członkowskimi.

Rozporządzenie nr 1315/2013, określa wytyczne i priorytety rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej o strukturze dwupoziomowej, składającej się z sieci kompleksowej i bazowej, jak również wskazuje jej przebieg w całej UE (w tym również na terytorium Polski).

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

W ramach procesu tworzenia spójnej sieci TEN-T rozwijane będą również multimodalne korytarze sieci bazowej TEN-T stanowiące instrument wdrażania sieci bazowej, służący koordynacji różnych projektów na szczeblu ponadnarodowym, o przebiegu określonym w *rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego*

i Rady (UE) nr 2021/1153 z dnia 7 lipca 2021 r. ustanawiającym instrument „Łącząc Europę” i uchylającym rozporządzenia (UE) nr 1316/2013 i (UE) nr 283/2014¹⁰⁾, zwane dalej „rozporządzeniem 2021/1153”.

Założeniem jest ukończenie sieci bazowej TEN-T do roku 2030 oraz sieci kompleksowej do roku 2050.

Rozporządzenie nr 1153/2021 podkreśla, że głównymi podmiotami odpowiedzialnymi za rozwój i utrzymanie infrastruktury transportowej są państwa członkowskie.

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

3.2. Założenia KPK

Realizacja polityki rządu w odniesieniu do transportu kolejowego wymaga kontynuacji przedsięwzięć inwestycyjnych w celu dalszej poprawy stanu technicznego i parametrów eksploatacyjnych infrastruktury kolejowej. Polityka ta obejmuje następujące priorytety wynikające z krajowych i międzynarodowych dokumentów strategicznych:

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

Mając na uwadze powyższe KPK zakłada:

- konieczność realizacji polityki rządu w odniesieniu do transportu kolejowego oraz zaleceń zawartych w krajowych i unijnych dokumentach strategicznych,
- wdrożenie inwestycji dotyczących rozwoju kolejowej części sieci TEN-T¹¹⁾, linii o znaczeniu państwowym i innych odcinków istotnych dla całości sieci kolejowej,
- wykorzystanie dostępnych instrumentów perspektywy finansowej UE na lata 2014–2020 i 2021–2027, jak również środków innych planowanych programów, np. *Krajowego Planu Odbudowy*,
- uwzględnienie wpływu planowanych projektów na środowisko, co zostało rozpatrzone w ramach prac nad *Zamierzeniami inwestycyjnymi PLK SA*,
- rezerwę przewidzianą w ramach list projektów FS i EFRR, która 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, gdzie podział tej kwoty zostanie uwzględniony w kolejnych aktualizacjach *SPR*,
- wyodrębnienie źródeł finansowania w układzie limitów kwotowych na poszczególne lata.

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 perspektywie do 2032 roku.

¹⁰⁾ Dz. Urz. UE L249 z 14.07.2021, str. 38

¹¹⁾ Zawierająca projekty będące projektami wspólnego zainteresowania, które realizowane są przez państwa członkowskie, zgodnie z art. 171 Traktatu o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE C 326 z 26.10.2012, str. 1); uściślenia wg rozporządzenia nr 1315/2013.

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 SA.

3.3. Cele KPK

W Programie wyodrębniono dwie kategorie wzajemnie powiązanych i hierarchicznie ułożonych celów: cel główny oraz cele szczegółowe.

Cel główny KPK obejmuje wzmocnienie roli transportu kolejowego w zintegrowanym systemie transportowym kraju przez stworzenie spójnej i nowoczesnej sieci linii kolejowych. Przyjęty cel główny wynika bezpośrednio z zapisów SRT2030, w zakresie dotyczącym transportu kolejowego.

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

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

Realizacja przyjętego układu celów wpłynie na podniesienie parametrów sieci kolejowej przez zarządcę narodowej, publicznej infrastruktury kolejowej – PLK SA, 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 perspektywie do 2032 roku 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 transportem drogowym. Działania modernizacyjne obejmujące sektor transportu kolejowego przyniosą dalszy pozytywny efekt. Poprawa parametrów i stanu linii kolejowych, będąca rezultatem prac inwestycyjnych, przełoży 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 kolejowo-drogowe). Stanowią one miejsce drugiej najliczniejszej grupy wypadków kolejowych. Kolizje w takich miejscach stanowią zagrożenie przede wszystkim dla uczestników ruchu drogowego, są również niebezpieczne dla przewozów kolejowych oraz niejednokrotnie zagrażają środowisku naturalnemu. Najskuteczniejszym sposobem na eliminację zagrożenia zderzenia pojazdu drogowego z pociągiem jest budowa skrzyżowania dwupoziomowego (wiadukt kolejowy lub wiadukt drogowy). W ramach inwestycji planowanych do roku 2030 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 kolejowo-drogowych, na liniach objętych projektami, modernizowane lub zabudowywane będą nowoczesne systemy przejazdowe, co również przyczyni się do ograniczenia wypadkowości.

W ramach realizowanych inwestycji będą prowadzone także działania w zakresie multimodalności połączeń pasażerskich – na etapie prac przygotowawczych do realizacji inwestycji są analizowane, przy współpracy z jednostkami samorządu terytorialnego oraz zainteresowanymi podmiotami, możliwości

tworzenia węzłów przesiadkowych przy dworcach i przystankach, integrujących różne gałęzie transportu pasażerskiego.

Znaczący wpływ na zwiększenie bezpieczeństwa przewozów kolejowych oraz podniesienie prędkości pociągów powyżej 160 km/h ma wdrażanie systemu ERTMS. Pierwsze w Polsce projekty z zakresu doposażenia linii kolejowych w omawiany system były realizowane w ramach perspektywy unijnej 2007–2013. Wiele nowych doświadczeń z budowy i eksploatacji systemu ERTMS uzyskano w ramach przedsięwzięć inwestycyjnych współfinansowanych z budżetu unijnego 2014–2020. Na lata 2021–2027 jest planowana kontynuacja procesu wdrożenia systemu ERTMS na polskiej sieci kolejowej.

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

Mając na uwadze utworzenie korytarza towarowego nr 11 łączącego Polskę z południem Europy, szczególnie jest istotne zabezpieczenie odpowiedniej infrastruktury dla realizowania przewozów w przedmiotowym korytarzu. Działania takie przyczynią się także do poprawy stanu infrastruktury łączącej Polskę ze Słowacją. Jednym z ważnych elementów korytarza północ – południe jest projektowane połączenie Podłęże – Szczyrzyc – Tymbark/Mszana Dolna.

Niezależnie od przedstawionych powyżej planów inwestycyjnych, należy podkreślić, że PLK SA, na podstawie umowy na realizację *Rządowego Programu wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2023 roku*, zawartej w dniu 21 grudnia 2018 r. z ministrem właściwym do spraw transportu, zobowiązana jest do zmniejszenia liczby wypadków kolejowych, z winy zarządcy, przypadających na 1 mln pociągokilometrów (pockm) pracy eksploatacyjnej z poziomu 0,28 w 2019 r. do 0,23. 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. Perspektywa finansowa 2021–2027

4.1. Wstęp

Zgodnie z przyjętymi zasadami finansowania unijnego, rok 2020 był ostatnim rokiem perspektywy 2014–2020, przy czym mając na uwadze regułę „n+3” finansowanie projektów będzie możliwe również w latach 2021–2023, tj. w okresie pokrywającym się z perspektywą 2021–2027. Z tego też względu zasadnym jest rozszerzenie *KPK* o projekty inwestycyjne, przewidziane do realizacji w perspektywie finansowej 2021–2027.

4.2. Kontynuacja projektów perspektywy 2014–2020

Realizacja w perspektywie 2014–2020 programu inwestycji na niespotykaną jak dotąd skalę, związana jest z szeregiem ryzyk, m.in. znaczącym wzrostem kosztów realizacji projektów ze względu na ograniczenia zasobów firm branży wykonawczej oraz utrudnieniami pojawiającymi się w trakcie prowadzenia prac, które doprowadziły do wydłużenia harmonogramów projektów. Zaistniała sytuacja wymaga podjęcia działań w celu kontynuowania rozpoczętych projektów inwestycyjnych.

4.3. Zadania perspektywy 2021–2027

Oprócz projektów stanowiących kontynuację wcześniejszych prac, na liście projektów perspektywy 2021–2027 ujęto w określonej kolejności projekty zawarte w *Zamierzeniach inwestycyjnych PLK SA*. Dokument ten, opracowany przez PLK SA w latach 2019–2020, uzyskał konwalidację ministra właściwego do spraw transportu w zakresie uzyskania statusu dokumentu strategicznego dla gałęzi transportu kolejowego na perspektywę 2021–2027 i ukierunkowania na lata kolejne. Dokument został poddany strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko zgodnie z art. 46 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko¹²⁾. Integralnym elementem oceny były konsultacje społeczne, prowadzone zgodnie z art. 39 ust. 1 ww. ustawy.

Projekty ujęte w *Zamierzeniach inwestycyjnych PLK SA* poddane zostały rankingowaniu, z uwzględnieniem znaczenia dla rozwoju gospodarczego kraju oraz priorytetów dla sieci kolejowej:

1. **spełnienie wymogów dla sieci bazowej infrastruktury transportu kolejowego określonych w rozporządzeniu nr 1315/2013,**
2. **stworzenie spójnej sieci połączeń wojewódzkich i międzywojewódzkich zapewniających bezpośrednie połączenia ze stolicami województw oraz pomiędzy miastami,**
3. **modernizacja i rozbudowa linii kolejowych międzyaglomeracyjnych i aglomeracyjnych** przez poprawę przepustowości węzłów miejskich, poprawę czasu przejazdu, integrację ośrodków miejskich w układy aglomeracyjne, tworzenie powiązań sieciowych pomiędzy istniejącymi ośrodkami miejskimi w zagrożonych marginalizacją obszarach peryferyjnych,
4. **podniesienie parametrów ciągów towarowych** przez podniesienie kluczowych parametrów technicznych w postaci nacisku osiowego, zwiększenia długości torów użytecznych, likwidację punktowych ograniczeń prędkości (zły stan nawierzchni kolejowej, przejazdy – drogowe w poziomie szyn, rozjazdy itd.), w szczególności na liniach i odcinkach jednotorowych,
5. **zapewnienie dostępu do portów morskich,**
6. **sukcesywne wdrażanie Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS)** – zgodnie z Krajowym Planem Wdrażania Technicznej Specyfikacji Interoperacyjności (TSI) Sterowanie oraz Europejskim Planem Wdrożenia ERTMS,
7. **likwidacja „wąskich gardeł” oraz poprawa parametrów sieci kolejowej w ramach inwestycji multilokalizacyjnych, w tym wpływających na wzrost bezpieczeństwa oraz zwiększających multimodalność,**
8. **zapewnienie obsługi potrzeb związanych z obronnością w zakresie transportu wojsk.**

Projekty te podzielono na listę podstawową i rezerwową zgodnie z rankingiem i dostępnym finansowaniem w ramach poszczególnych źródeł finansowania.

5. Priorytety oraz kierunki interwencji

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

Cel 1 – Wzmocnienie efektywności transportu kolejowego:

¹²⁾ Dz. U. z 2022 r. poz. 1029, z późn. zm.

- poprawa stanu technicznego bazowej i kompleksowej sieci TEN-T, w tym kontynuacja prac w korytarzach C-E 30, E 20/C-E 20, E 59/C-E 59, E 65/C-E 65, E 75, a także w korytarzach stanowiących połączenia międzynarodowe,
- poprawa przepustowości linii w obrębie aglomeracji, dojazdów do nich oraz na odcinkach, na których zidentyfikowano niewystarczającą zdolność przepustową,
- uzyskanie atrakcyjnego czasu przejazdu pociągów względem ruchu drogowego,
- poprawa powiązań kolejowych w ramach makroregionu Polski Wschodniej, w tym inwestycje w ciągu „Wschodniej Magistrali Kolejowej”¹³⁾: Rzeszów/Kielce – Lublin – Białystok – Olsztyn;

Cel 2 – Zwiększenie bezpieczeństwa funkcjonowania transportu kolejowego:

- wdrażanie ETCS i GSM-R¹⁴⁾,
- poprawa jakości oferty i bezpieczeństwa infrastruktury kolejowej udostępnianej przez PLK SA przewoźnikom;

Cel 3 – Poprawa jakości w przewozach pasażerskich i towarowych:

- poprawa stanu technicznego linii kolejowych tworzących tzw. korytarze towarowe na podstawie *rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady nr 913/2010 z dnia 20 września 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy*¹⁵⁾,
- 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,
- komplementarność zadań w obrębie Inwestycji Towarzyszących CPK z działaniami realizowanymi przez Spółkę CPK w celu uzyskania siatki szybkich połączeń kolejowych opartych na liniach kolei dużych prędkości, zarówno w transporcie krajowym, jak i międzynarodowym,
- poprawa stanu technicznego linii kolejowych 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 przedsięwzięcia służące konkretnym usprawnieniom w ruchu pasażerskim lub towarowym, które zwiększają konkurencyjność polskich przewoźników kolejowych w porównaniu z transportem drogowym, zapewniając jednocześnie minimalizację zakłóceń w rozkładzie jazdy pociągów w trakcie procesu inwestycyjnego.

¹³⁾ Magistrala Wschodnia to szczególna koncepcja połączenia miast wojewódzkich Polskich Wschodniej, które z powodów historycznych nie posiadają bezpośrednich połączeń kolejowych.

¹⁴⁾ ETCS – Europejski System Sterowania Pociągami; GSM-R – Globalny System Kolejowej Radiokomunikacji Ruchomej.

¹⁵⁾ Dz. Urz. UE L 276 z 20.10.2010, str. 22, z późn. zm.

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 między Warszawą a pozostałymi miastami wojewódzkimi, a także między poszczególnymi stolicami województw. Uwzględniono priorytety dotyczące obsługi połączeń aglomeracyjnych w ruchu pasażerskim (m.in. na obszarze aglomeracji warszawskiej, krakowskiej, łódzkiej, wrocławskiej i górnośląskiej). Poprawa stanu technicznego kolejowej sieci TEN-T umożliwi zwiększenie zewnętrznej dostępności kraju 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 województwach Polski Wschodniej: warmińsko-mazurskim, podlaskim, lubelskim, podkarpackim i świętokrzyskim, łącznie z regionem statystycznym mazowieckim regionalnym, są ukierunkowane na poprawę spójności i dostępności obszarów zaliczonych do omawianego terytorium.

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 w tranzycie). W szczególności uwzględniono powiązania występujące między aglomeracją górnośląską a polskimi portami morskimi w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu. Istotne jest również zamierzenie udroźnienia „wąskich gardeł” utrudniających prowadzenie ruchu pociągów towarowych na obszarze najbardziej zurbanizowanej aglomeracji górnośląskiej oraz zapewnienie poprawy jej połączenia z sąsiadującymi województwami. Na poprawie stanu technicznego sieci TEN-T oraz wdrożeniu ERTMS skorzystają zarówno przewoźnicy pasażerscy, jak i towarowi. Nastąpi również poprawa przepustowości linii w obrębie aglomeracji oraz dojazdów do nich, m.in. dzięki budowie infrastruktury uzupełniającej, umożliwiającej separację ruchu pasażerskiego i towarowego. Priorytet dedykowany specyfice przewozów towarowych, uwzględniający podniesienie parametrów sieci kolejowej oraz umożliwiający ominięcie aglomeracji warszawskiej oraz Katowic, ma istotne znaczenie w ruchu tranzytowym, jak również dla zwiększenia bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych.

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

6. Kategorie projektów objętych *Programem*

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

- **projekty UE:**
 - CEF 2,
 - CEF,
 - FEnIKS 2021–2027,
 - POLiŚ 2014–2020,
 - POLiŚ 2007–2013;
 - FE PW 2021–2027,

- PO PW 2014–2020;
- **projekty regionalne:**
 - programy regionalne 2021-2027;
 - RPO 2014–2020;
 - RPO 2007–2013;
- **projekty krajowe¹⁶⁾;**
- **projekty Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności¹⁷⁾:**
 - KPO.

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

Projekty objęte współfinansowaniem w ramach instrumentu CEF obejmują inwestycje zgłoszone do poszczególnych konkursów CEF, a także inwestycje, które zostaną objęte postępowaniem konkursowym w kolejnych latach, w tym na lata 2021–2027.

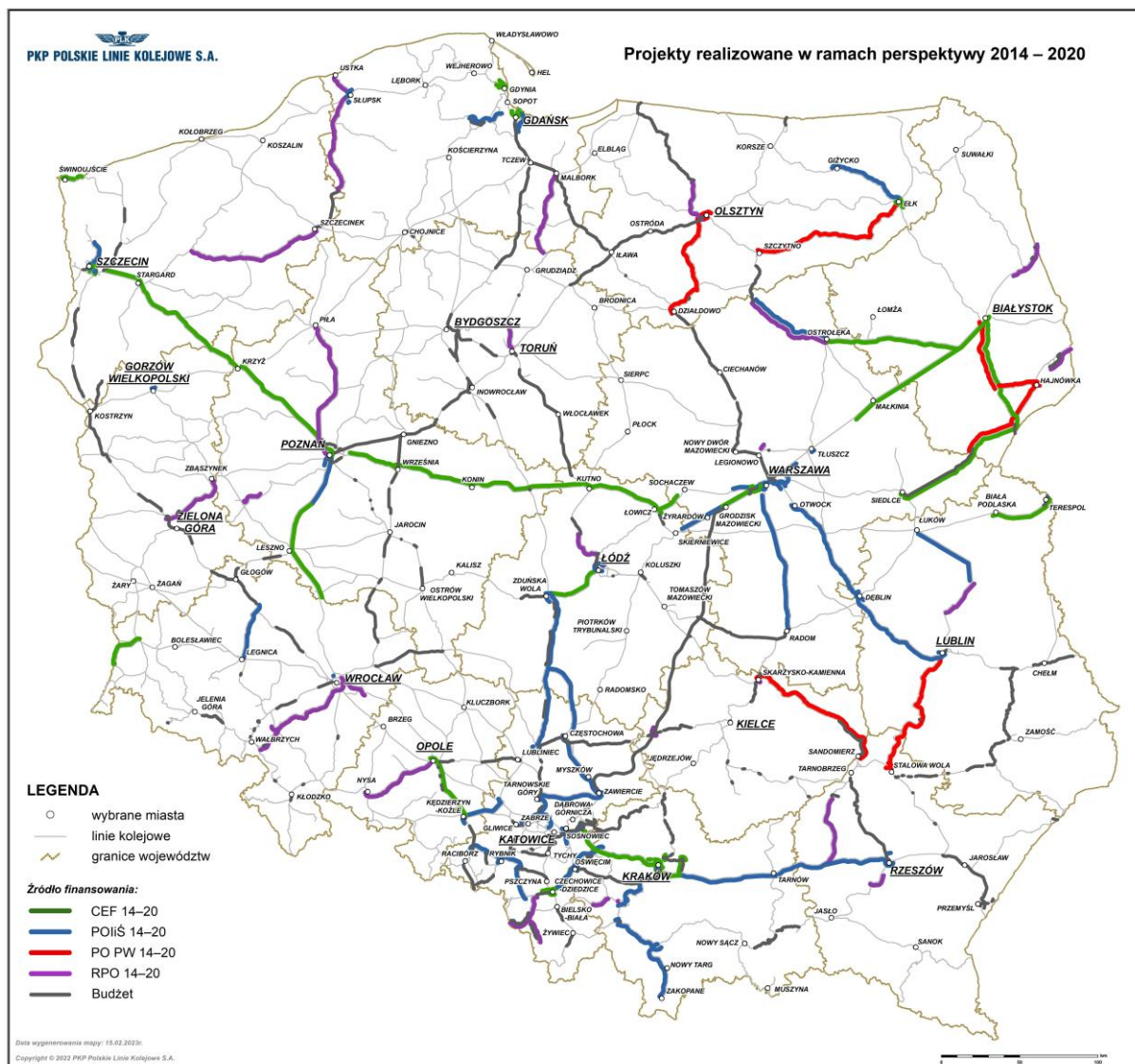
Zamierzenia inwestycyjne skoncentrowano na projektach, które mają najkorzystniejszą relację nakładów do osiągniętych efektów eksploatacyjnych w możliwie najkrótszym czasie, przyczyniają się do bezpośredniego wyeliminowania konkretnych utrudnień występujących na danej linii kolejowej, a także zmieniają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

Inwestycje infrastrukturalne zawarte w *Programie* planowane do realizacji w perspektywie 2014–2020 w podziale na poszczególne kategorie przedsięwzięć przedstawiono na rysunku 1. Natomiast na rysunku 2 inwestycje realizowane w perspektywie 2021–2027, a na rysunku 3 zilustrowano lokalizację inwestycji planowanych w perspektywie 2021–2027 na tle projektów realizowanych w ramach poprzednich perspektyw finansowych.

¹⁶⁾ Kategoria obejmuje projekty, których źródłem finansowania jest budżet państwa, FK lub środki prywatne (obejmujące również środki własne realizatora *Programu*).

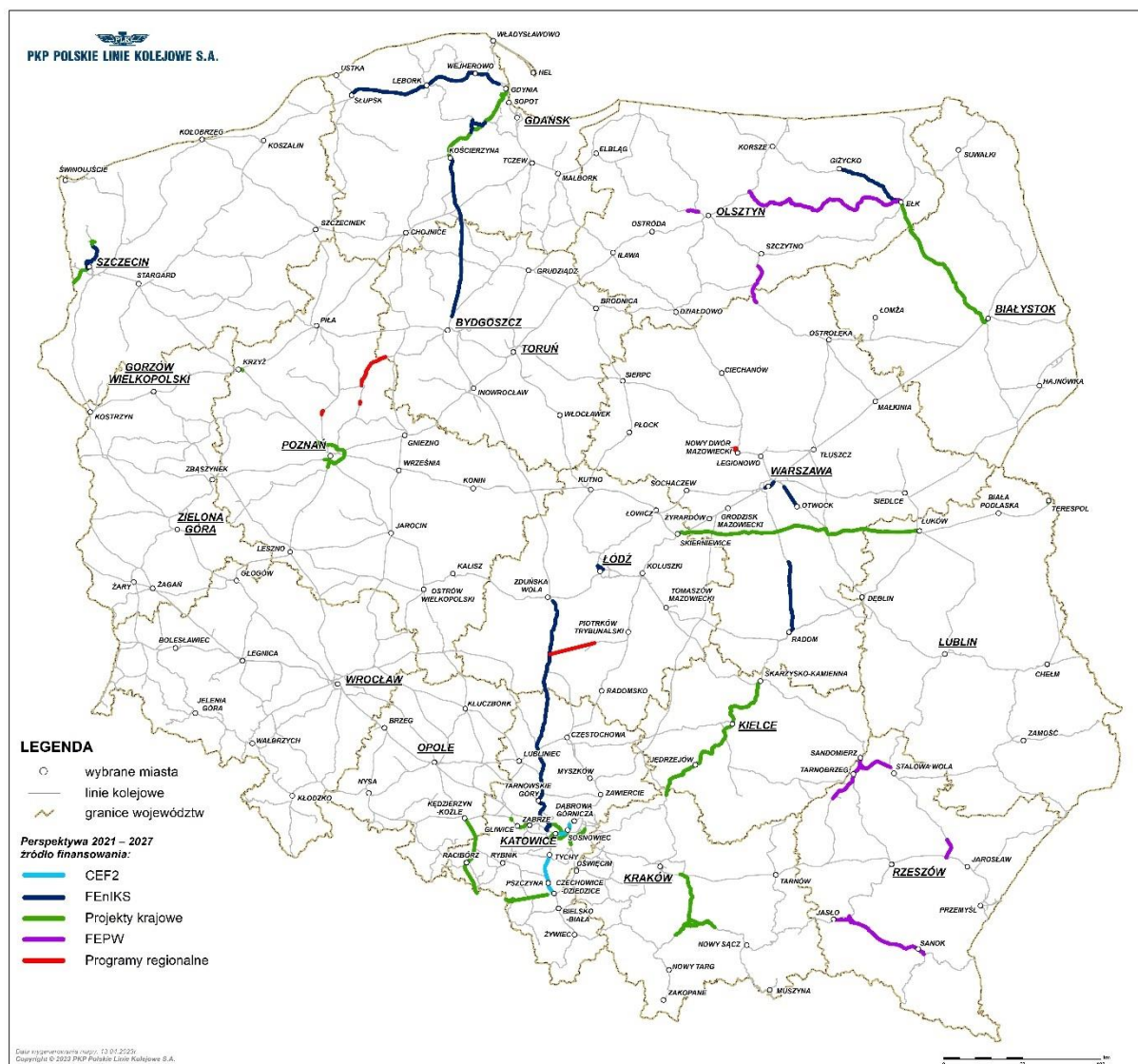
¹⁷⁾ Szczegółowe informacje o projektach KPO, są zawarte w rozdziale 10.

Rysunek 1. Inwestycje infrastrukturalne zawarte w *Programie* realizowane w perspektywie 2014–2020 (z wyłączeniem projektów multilokalizacyjnych oraz dokumentacyjnych) – lokalizacja projektów według kategorii



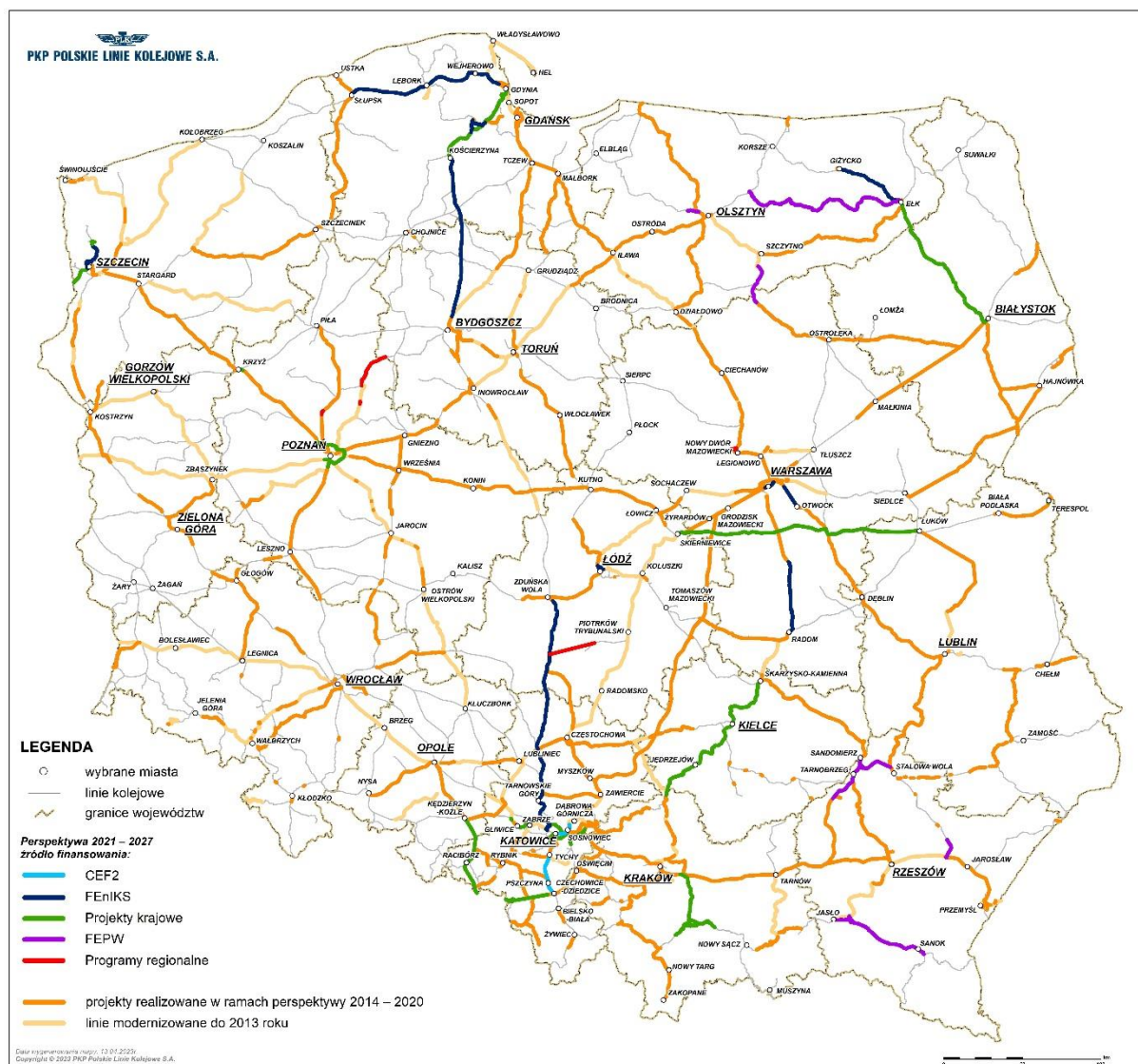
Źródło: opracowanie PLK SA.

Rysunek 2. Inwestycje infrastrukturalne zawarte w *Programie* realizowane w perspektywie 2021–2027 (z wyłączeniem projektów multilokalizacyjnych oraz dokumentacyjnych) – lokalizacja projektów według kategorii



Źródło: opracowanie PLK SA.

Rysunek 3. Inwestycje infrastrukturalne zawarte w *Programie* realizowane w perspektywie 2021–2027 (na tle zrealizowanych inwestycji w ramach WPIK i KPK do 2023 r.) – lokalizacja projektów według kategorii



Źródło: opracowanie PLK SA

7. Finansowanie *KPK*

Finansowanie *KPK* uwzględnia dostępne formy wsparcia UE oraz środki budżetu państwa, FK i środki własne PLK SA, w tym obligacje spółki i kredyty Europejskiego Banku Inwestycyjnego (dalej: EBI). Finansowanie *KPK* środkami budżetu państwa następuje w ramach limitu wydatków budżetu państwa przyjętego na dany rok. Finansowanie środkami FK również następuje w ramach ustalonych na dane lata limitów określonych w Planie Finansowym FK.

Zapewnienie finansowania projektów realizowanych przez PLK SA w ramach *KPK* z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 3 pkt 1 i 5c ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych, następuje wraz z zatwierdzeniem *SPR* przez ministrów właściwych do spraw transportu, finansów oraz rozwoju regionalnego, w zakresie kwot wydatków i źródeł finansowania, przy zachowaniu limitów wydatków określonych w tabeli 3 określającej planowane wydatki w latach według docelowych źródeł finansowania.

Zapewnienie finansowania projektów ujętych w *SPR* realizowane jest przez zapewnienie odpowiednich kwot w budżecie państwa i budżecie środków europejskich, określonych w ustawie budżetowej na dany rok, a także łącznego limitu wydatków budżetu państwa na realizację *KPK*.

Na liście podstawowej w załącznikach do *KPK* mogą być ujęte wyłącznie projekty o łącznej wartości nieprzekraczającej limitów środków (według poszczególnych źródeł), określonych w tabeli 3.

Projekty, których szacowane koszty i harmonogramy nie pozwoliły na ich sfinansowanie w pełnym zakresie w ramach okresu programowania 2014–2020, finansowane będą częściowo ze środków dostępnych dla perspektywy finansowej 2021–2027. Wartości projektów perspektywy 2014–2020 uwzględniają dostępną pulę środków na pokrycie wzrostu kosztów inwestycji (waloryzację), co uwzględniono również w szacunkowych kosztach projektów perspektywy 2021–2027.

W tabeli 1 przedstawiono wydatki według docelowych źródeł finansowania niezbędne dla zrealizowania *Programu* w podziale na poszczególne lata realizacji wraz z wyróżnieniem poszczególnych kategorii przedsięwzięć. Ze względu na zakończone wydatkowanie środków w latach wcześniejszych, kwoty za ten okres zostały zagregowane do jednej kolumny. Są one wyższe niż pokazane w tabeli 2 nakłady PLK SA, ponieważ uwzględniają również refundację wydatków PLK SA poniesionych wcześniej (prefinansowanie).

Minister właściwy do spraw transportu może dokonywać przesunięć środków finansowych między zadaniami w ramach limitów rocznych wskazanych w *KPK* w drodze aktualizacji *SPR*. Zmiany w zakresie projektów realizowanych z udziałem środków europejskich są dokonywane w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw rozwoju regionalnego w przypadku, kiedy polegają one na zmniejszeniu lub zwiększeniu wydatków przeznaczonych na realizację projektów finansowanych z udziałem środków europejskich. Dokonane przesunięcia środków między zadaniami będą uwzględniane w najbliższej aktualizacji *SPR*.

W *SPR* oszczędności środków dla projektów UE (poza środkami z kredytów EBI) są ujmowane w ramach pozycji Rezerwa. Mogą być one przeznaczone na:

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

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

Prezentacja w tabeli 3 wysokości środków budżetu państwa przeznaczonych na realizację *Programu pozamilitarnych przygotowań obronnych Rzeczypospolitej Polskiej* (dalej: Program Obrony) ma

jedynie charakter informacyjny. Inwestycje na liniach kolejowych o znaczeniu obronnym są realizowane zgodnie z powyższym programem.

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

Tabele finansowe *KPK* zawierają również środki KPO, przekazywane w odrębnym trybie, opisanym w pkt 10.3 Rozdziału 10. *Przedsięwzięcia zgłoszone przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. do Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności.*

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

Lp.	Kategoria projektów	2014-2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030*	Razem
Perspektywy 2007-2013 i 2014-2020													
1	Fundusz Spójności	25 693 395,7	6 250 758,9	7 463 704,2	13 264 964,0	7 000 400,7	989 235,0						60 662 458,5
1.1	CEF	11 613 820,2	4 097 043,8	4 426 757,3	4 409 140,0	2 962 983,6	989 235,0						28 498 979,9
1.2	POIiŚ 2014–2020	10 881 829,2	2 151 031,9	3 035 134,8	8 850 614,4	4 037 417,1	0,0						28 956 027,4
1.3	POIiŚ 2007–2013	3 197 746,3	2 683,2	1 812,1	5 209,6	0,0	0,0						3 207 451,2
2	PO PW	1 510 324,7	163 446,0	223 167,7	428 238,7	263 907,6	0,0						2 589 084,6
3	RPO	1 859 940,8	901 922,5	800 849,8	1 207 527,6	2 768,0	0,0						4 773 008,7
3.1	RPO 2014–2020	1 765 472,0	901 669,9	800 849,8	1 207 527,6	2 768,0	0,0						4 678 287,3
3.2	RPO 2007–2013	94 468,8	252,6	0,0	0,0	0,0	0,0						94 721,3
4	Krajowe	6 793 895,3	1 326 797,3	774 789,3	1 609 970,6	245 377,4	0,0						10 750 829,9
5	Program obronny	129 302,1	43 388,3	57 827,0	23 843,9	13 342,1	0,0						267 703,5
6	Razem	35 986 858,5	8 686 312,9	9 320 338,1	16 534 544,9	7 525 795,9	989 235,0						79 043 085,3
KPO													
7	KPO	0,0	0,0	0,0	2 166 082,4	4 468 757,7	4 107 237,3	384 571,8	0,0	0,0	0,0	0,0	11 126 649,2
Perspektywa 2021-2027													
8	FENIKS		0,0	0,0	267 187,1	2 657 383,2	4 186 261,5	5 613 324,2	5 381 671,7	4 412 331,0	1 404 493,5	490 230,5	24 412 882,8
9	CEF		0,0	0,0	682 096,5	1 269 762,1	1 297 257,7	1 714 709,2	887 959,7	1 489 000,0	1 489 000,0	1 489 411,5	10 319 196,8
10	FE PW		0,0	0,0	0,0	389 634,0	592 064,5	591 120,0	623 986,5	660 944,1	675 919,5	0,0	3 533 668,6
11	Programy regionalne		0,0	0,0	0,0	0,0	98 053,9	182 100,1	200 110,0	200 110,0	200 110,0	320 196,2	1 200 680,2
12	Krajowe		0,0	0,0	0,0	4 537 685,9	5 452 330,3	5 914 469,3	5 932 872,4	3 766 308,4	4 412 931,2	10 010 812,3	40 027 409,7
13	Program obronny		0,0	0,0	0,0	143 778,5	248 274,0	114 109,5	0,0	0,0	0,0	0,0	506 162,0
14	Razem		0,0	0,0	949 283,6	8 998 243,8	11 874 241,8	14 129 832,3	13 026 600,4	10 528 693,4	8 182 454,2	12 310 650,5	80 000 000,0
Razem													
	Razem (6+7+14)	35 986 858,5	8 686 312,9	9 320 338,1	19 649 910,9	20 992 797,4	16 970 714,2	14 514 404,1	13 026 600,4	10 528 693,4	8 182 454,2	12 310 650,5	170 169 734,5

* W roku 2030 uwzględniono wydatki do 2032 roku, które dotyczą wybranych projektów.

Tabela 2. Planowane nakłady PLK SA (w tys. zł)

Lp.	Kategoria projektów	2014-2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030*	Razem
Perspektywy 2007-2013 i 2014-2020													
1	Fundusz Spójności	25 343 939,6	8 774 743,9	8 337 712,7	11 477 853,4	4 371 764,2	0,0						58 306 013,8
1.1	CEF	12 652 649,0	4 938 649,0	4 224 061,5	4 682 558,1	2 078 047,1	0,0						28 575 964,7
1.2	POIŚ 2014–2020	11 873 514,9	3 835 225,8	4 111 702,2	6 790 417,2	2 293 675,8	0,0						28 904 535,9
1.3	POIŚ 2007–2013	817 775,7	869,1	1 948,9	4 878,1	41,3	0,0						825 513,2
2	PO PW	1 678 646,2	98 730,8	210 894,3	469 821,9	119 440,7	0,0						2 577 533,9
3	RPO	2 535 534,1	1 037 679,6	722 947,4	422 682,5	94,4	0,0						4 718 937,9
3.1	RPO 2014–2020	2 512 243,2	1 037 427,0	722 947,4	422 682,5	94,4	0,0						4 695 394,5
3.2	RPO 2007 - 2013	23 290,9	252,6	0,0	0,0	0,0	0,0						23 543,5
4	Krajowe	6 830 152,7	1 246 054,6	894 709,4	1 448 371,2	244 189,0	0,0						10 663 476,9
5	Program obronny	129 302,1	43 412,3	57 872,7	23 843,9	8 000,0	0,0						262 431,1
6	Razem	36 517 574,7	11 200 621,2	10 224 136,4	13 842 572,9	4 743 488,4	0,0						76 528 393,6
KPO													
7	KPO	0,0	0,0	0,0	2 612 958,1	4 432 605,7	3 734 970,8	346 114,6	0,0	0,0	0,0	0,0	11 126 649,2
Perspektywa 2021-2027													
8	FENIKS		0,0	0,0	718 508,2	4 606 756,0	5 728 323,1	5 471 670,9	5 249 713,8	1 874 070,0	674 267,6	89 573,1	24 412 882,8
9	CEF		0,0	0,0	1 286 443,4	1 301 777,7	1 288 287,7	1 823 688,0	632 588,5	1 370 528,3	1 307 900,0	1 307 983,2	10 319 196,8
10	FE PW		0,0	0,0	214 915,0	488 150,0	658 300,0	552 450,0	657 300,0	690 818,6	271 735,0	0,0	3 533 668,6
11	Programy regionalne		0,0	0,0	0,0	0,0	200 110,0	200 110,0	200 110,0	200 110,0	200 110,0	200 130,2	1 200 680,2
12	Krajowe		0,0	0,0	0,0	4 537 685,9	5 452 330,3	5 914 469,3	5 932 872,4	3 766 308,4	4 412 931,2	10 010 812,3	40 027 409,7
13	Program obronny		0,0	0,0	0,0	143 778,5	248 274,0	114 109,5	0,0	0,0	0,0	0,0	506 162,0
14	Razem		0,0	0,0	2 219 866,6	11 078 148,1	13 575 625,1	14 076 497,7	12 672 584,6	7 901 835,3	6 866 943,8	11 608 498,8	80 000 000,0
Razem													
	Razem (6+7+14)	36 517 574,7	11 200 621,2	10 224 136,4	18 675 397,7	20 254 242,1	17 310 595,9	14 422 612,3	12 672 584,6	7 901 835,3	6 866 943,8	11 608 498,8	167 655 042,8

* W roku 2030 uwzględniono nakłady do 2032 roku, które dotyczą wybranych projektów.

Tabela 3. Planowane wydatki w latach według docelowych źródeł finansowania (w tys. zł)

Lp.	Źródło	2014-2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030*	Razem
Perspektywy 2007-2013 i 2014-2020													
1	Projekty UE	29 063 661,1	7 316 127,3	8 487 721,7	14 900 730,3	7 267 076,3	989 235,0						68 024 551,9
1.1	środki UE	21 749 133,7	4 823 935,4	4 220 454,1	6 937 475,1	2 980 486,0	842 793,8						41 554 278,2
1.2	budżet państwa	3 179 785,2	971 918,0	1 462 577,3	2 636 326,0	971 789,5	146 441,2						9 368 837,1
1.3	budżet państwa – art. 5 UFTL	29 577,4	8 456,1	0,0	0,0	0,0	0,0						38 033,5
1.4	Budżet państwa – środki pochodzące z kontraktów terytorialnych	14 895,0	27 397,1	16 442,9	9 882,5	0,0	0,0						68 617,6
1.5	Fundusz Kolejowy	1 345 757,4	168 968,2	142 854,9	219 653,0	256,1	0,0						1 877 489,6
1.6	Dokapitalizowanie 2020 –2023	0,0	0,0	783 102,5	2 811 467,9	2 204 634,4	0,0						5 799 204,8
1.7	pozostałe źródła	2 744 512,4	1 315 452,5	1 862 290,0	2 285 925,7	1 109 910,3	0,0						9 318 091,0
2	Projekty krajowe	6 793 895,3	1 326 797,3	774 789,3	1 609 970,6	245 377,4	0,0						10 750 829,9
2.1	budżet państwa - art. 5 UFTL	4 259 918,8	1 253 520,9	0,0	1 003 028,7	0,0	0,0						6 516 468,4
2.2	Fundusz Kolejowy	16 117,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0						16 117,0
2.3	pozostałe źródła	2 517 859,4	73 276,4	774 789,3	606 941,9	245 377,4	0,0						4 218 244,5
3	Program obronny	129 302,1	43 388,3	57 827,0	23 843,9	13 342,1	0,0						267 703,5
4	Razem	35 986 858,5	8 686 312,9	9 320 338,1	16 534 544,9	7 525 795,9	989 235,0						79 043 085,3
KPO													
5	KPO				2 166 082,4	4 468 757,7	4 107 237,3	384 571,8					11 126 649,2
Perspektywa 2021-2027													
6.	Projekty UE		0,0	0,0	949 283,6	4 316 779,4	6 173 637,5	8 101 253,5	7 093 727,9	6 762 385,1	3 769 523,0	2 299 838,3	39 466 428,3
6.1	środki UE		0,0	0,0	806 891,0	3 658 743,9	5 248 490,2	6 673 853,0	5 471 645,5	4 464 879,3	1 920 946,5	660 863,7	28 906 313,3
6.2	budżet państwa		0,0	0,0	142 392,5	658 035,5	901 865,2	1 368 054,4	1 571 256,9	2 249 991,3	1 801 061,9	1 562 946,1	10 255 603,8
6.3	Fundusz Kolejowy		0,0	0,0	0,0	0,0	23 282,1	43 238,2	47 514,5	47 514,5	47 514,5	76 028,4	285 092,2
6.4	kredyt EBI		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	16 107,9	3 311,1	0,0	0,0	0,0	19 418,9
7.	Projekty krajowe		0,0	0,0	0,0	4 537 685,9	5 452 330,3	5 914 469,3	5 932 872,4	3 766 308,4	4 412 931,2	10 010 812,3	40 027 409,7
7.1	budżet państwa - art. 5 UFTL		0,0	0,0	0,0	1 100 000,0	1 100 000,0	1 100 000,0	1 100 000,0	1 100 000,0	1 100 000,0	1 100 000,0	7 700 000,0
7.2	budżet państwa*		0,0	0,0	0,0	2 898 455,9	3 822 690,3	3 882 778,3	3 787 783,4	2 616 308,4	2 237 931,2	7 135 812,3	26 381 759,7
7.3	kredyt EBI		0,0	0,0	0,0	539 230,0	529 640,0	931 691,0	1 045 089,0	50 000,0	1 075 000,0	1 775 000,0	5 945 650,0
8.	Program obronny		0,0	0,0	0,0	143 778,5	248 274,0	114 109,5	0,0	0,0	0,0	0,0	506 162,0
8.1	środki UE		0,0	0,0	0,0	15 620,5	12 774,0	2 605,5	0,0	0,0	0,0	0,0	31 000,0
8.2	Budżet państwa - inne niż art. 5 UFTL		0,0	0,0	0,0	128 158,0	235 500,0	111 504,0	0,0	0,0	0,0	0,0	475 162,0
9.	Razem		0,0	0,0	949 283,6	8 998 243,8	11 874 241,8	14 129 832,3	13 026 600,4	10 528 693,4	8 182 454,2	12 310 650,5	80 000 000,0
Razem													
	Razem (4+5+9)	35 986 858,5	8 686 312,9	9 320 338,1	19 649 910,9	20 992 797,4	16 970 714,2	14 514 404,1	13 026 600,4	10 528 693,4	8 182 454,2	12 310 650,5	170 169 734,5

* W roku 2030 uwzględniono wydatki do 2032 roku, które dotyczą wybranych projektów.

8. Efekty i rezultaty *KPK*

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

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

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

Należy zauważyć, że istotnym czynnikiem konieczności aktualizacji wskaźnika rezultatu jest fakt zaniechania bądź ograniczenia zakresów rzeczowych projektów ujętych m.in. w załączniku 3 do *KPK*, tj. projektów finansowanych w ramach RPO. Wybrane projekty są realizowane obecnie jako projekty dokumentacyjne, z zamiarem wejścia w fazę robót budowlanych niezwłocznie po potwierdzeniu dostępnej alokacji w aktualnym, bądź kolejnym okresie finansowania.

Zmiany w zakresie szczegółowej wartości wskaźnika wynikają z trwającego procesu inwestycyjnego i ciągłej aktualizacji danych dla poszczególnych inwestycji w zależności od zmian zachodzących w trakcie ich realizacji.

W związku z czynnikami zidentyfikowanymi powyżej, zachodzi konieczność zaktualizowania wartości wskaźnika *Liczba ośrodków wojewódzkich połączonych liniami kolejowymi zmodernizowanymi co najmniej do średniej prędkości kursowania pociągów pasażerskich 100 km/h dla 2023 roku*.

Mając na uwadze, że zgodnie z przewidywaniami w 2023 roku realizowany będzie szereg inwestycji kolejowych (zakończenie projektów perspektywy 2014–2020 oraz realizacja kolejnych w ramach perspektywy 2021–2027), które będą wpływały na ruch pociągów po sieci kolejowej, niezbędna jest również aktualizacja wartości wskaźnika *Średniej prędkości kursowania pociągów towarowych na sieci linii PLK SA dla 2023 roku*.

Tabela 4. Wskaźnik rezultatu

Lp.	Wskaźnik	Jednostka miary	Stan na 31.12.2015 r.	Stan na 31.12.2017 r.	Stan na 31.12.2023 r.	Stan na 31.12.2026 r.	Stan na 31.12.2030 r.*	Źródło danych
1.	Długość przebudowanych torów (w km) w ramach Programu	km	8	1 454	8 270	9 600	12 500	Raport z wykonania Programu

* W roku 2030 uwzględniono wartość wskaźnika planowaną do osiągnięcia w 2032 roku, która dotyczy wybranych projektów.

Cel 1 – Wzmocnienie efektywności transportu kolejowego

Efekty:

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

Tabela 5. Wskaźnik realizacji Celu 1

Lp.	Wskaźnik	Jednostka miary	Stan na 31.12.2015 r.	Stan na 31.12.2017 r.	Stan na 31.12.2023 r.	Stan na 31.12.2026 r.	Stan na 31.12.2030 r.*	Źródło danych
1.	Długość linii kolejowych pozwalających na ruch pociągów pasażerskich z prędkością techniczną powyżej 160 km/h	km	90	135	296	375	650	Sprawozdawczość PLK SA

* W roku 2030 uwzględniono wartość wskaźnika planowaną do osiągnięcia w 2032 roku, która dotyczy wybranych projektów.

Cel 2 – Zwiększenie bezpieczeństwa funkcjonowania transportu kolejowego

Efekty:

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

Tabela 6. Wskaźnik realizacji Celu 2

Lp.	Wskaźnik	Jednostka miary	Stan na 31.12.2015 r.	Stan na 31.12.2017 r.	Stan na 31.12.2023 r.	Stan na 31.12.2026 r.	Stan na 31.12.2030 r.*	Źródło danych
1.	Długość linii kolejowych, na których zabudowano ETCS	km	-	389,9	1 020	1 770	2 700	Raport z wykonania Programu

* W roku 2030 uwzględniono wartość wskaźnika planowaną do osiągnięcia w 2032 roku, która dotyczy wybranych projektów.

Cel 3 – Poprawa jakości w przewozach pasażerskich i towarowych

Efekty:

- zapewnienie dostępu do transportu kolejowego osobom o ograniczonej możliwości poruszania się, z uwzględnieniem uregulowań wskazanych w *rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się¹⁸⁾*,
- wzrost liczby miast wojewódzkich połączonych liniami kolejowymi zmodernizowanymi co najmniej do średniej prędkości kursowania pociągów pasażerskich 100 km/h,
- wzrost liczby pasażerów przewiezionych na liniach kolejowych zarządzanych przez PLK SA (globalnie dla następujących kategorii przewozów: wojewódzkie, międzywojewódzkie, międzynarodowe, ekspresowe),
- wzrost masy przewiezionych towarów,
- wzrost prędkości kursowania pociągów towarowych na sieci kolejowej zarządzanej przez PLK SA,
- wzrost prędkości kursowania pociągów towarowych na terenie aglomeracji śląskiej,
- wzrost udziału kolejowych przewozów intermodalnych w towarowych przewozach kolejowych ogółem.

Tabela 7. Wskaźniki realizacji Celu 3

Lp.	Wskaźnik	Jednostka miary	Stan na 31.12.2015 r.	Stan na 31.12.2017 r.	Stan na 31.12.2023 r.	Stan na 31.12.2026 r.	Stan na 31.12.2030 r.*	Źródło danych
1.	Średnia prędkość kursowania pociągów towarowych na sieci kolejowej PLK SA	km/h	-	30	30	35	40	Raport z wykonania Programu
2.	Liczba ośrodków wojewódzkich połączonych liniami kolejowymi zmodernizowanymi co najmniej do średniej prędkości kursowania pociągów pasażerskich 100 km/h	liczba	8/18	8/18	14/18	16/18	18/18	Sprawozdawczość PLK SA

* W roku 2030 uwzględniono wartość wskaźnika planowaną do osiągnięcia w 2032 roku, która dotyczy wybranych projektów.

¹⁸⁾ Dz. Urz. UE L 356 z 12.12.2014, str. 110, z późn. zm.

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

Wpływ inwestycji kolejowych na gospodarkę – wnioski z diagnozy

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 są prowadzone na poziomie europejskim. Określają one zarówno związek transportu kolejowego z rynkiem pracy, poziomem produkcji gospodarczej, jak i ze stanem finansów publicznych Państwa¹⁹⁾. Z przeprowadzonych na poziomie europejskim analiz wynika, że każde miejsce pracy utworzone w transporcie kolejowym generuje więcej niż jedno miejsce pracy w sektorze usług powiązanych z koleją (usługi budownictwa kolejowego, produkcja urządzeń wykorzystywanych w transporcie kolejowym, księgowość i usługi finansowe, badania handlowe i marketingowe oraz inne). Polski sektor kolejowy, rozumiany jako ogół przedsiębiorstw świadczących na terenie Rzeczypospolitej Polskiej usługi tylko w obszarze zarządzania infrastrukturą kolejową i wykonywania przewozów transportem kolejowym, zatrudnia ponad 90 tys. pracowników. Oznacza to, że transport kolejowy wyłącznie w Polsce daje pracę kolejnym 100 tys. pracowników. Tym samym, z usług związanych z transportem kolejowym utrzymuje się ponad 1,1% wszystkich zatrudnionych w Polsce. Co więcej, każdy z nich ponosi wydatki umożliwiające stworzenie kolejnych miejsc pracy w innych sektorach gospodarki. Podstawowym źródłem finansowania tych wydatków są wynagrodzenia wygenerowane w transporcie kolejowym. Należy podkreślić, że miejsca pracy utworzone w sektorze kolejowym należą do szczególnie cennych dla gospodarki. Obejmują m.in. zatrudnienie w produkcji przemysłowej, czyli sektorze gospodarki, którego rozwój jest szczególnie pożądany 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 środki w latach 2014–2023 w ramach *KPK* na poziomie 75 mld zł wygenerują efekty dodatkowe i pośrednie w gospodarce narodowej o wartości ponad 56 mld zł. Suma tych wartości (tj. planowanych wydatków inwestycyjnych oraz możliwych do osiągnięcia korzyści dodatkowych) stanowi około 2% polskiego PKB. Podobnie planowane do zainwestowania w infrastrukturę kolejową środki w latach 2021–2029 z perspektywą do 2032 na poziomie 80 mld zł wygenerują efekty dodatkowe i pośrednie w gospodarce narodowej o wartości ponad 60 mld zł, co przełoży się na ponad 2 % polskiego PKB.

Transport kolejowy cechuje niższy koszt transportu w przeliczeniu na pasażera lub jednostkę ładunku, jak i niższa emisja gazów cieplarnianych, w porównaniu do transportu drogowego. Niższa jest również emisja hałasu, mniejsza zajętość terenu oraz zdecydowanie mniejsza liczba wypadków komunikacyjnych. Inwestycje w infrastrukturę kolejową przyczyniają się również do zmniejszenia kongestii na drogach dzięki przejęciu części pasażerów i ładunków. Wzrost liczby użytkowników kolei jest odnotowywany od 2015 r., co zbiegło się z zakończeniem inwestycji z perspektywy finansowej 2007-2013. Przynosi to wymierną korzyść dla społeczeństwa w postaci redukcji efektów zewnętrznych transportu takich jak zanieczyszczenie powietrza, emisja gazów cieplarnianych, hałas i wypadki.

¹⁹⁾ CER, The Economic Footprint of Railway Transport in Europe, Brussels, October 2014.

Przeprowadzone symulacje przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych kształtowania się ruchu pasażerskiego z wykorzystaniem Zintegrowanego Modelu Ruchu (ZMR) wykazały, że realizacja projektów ujętych w KPK przyniesie pozytywne efekty ekonomiczne, w tym korzyści bezpośrednio odczuwalne przez użytkowników transportu. Zgodnie z analizami średnia prędkość kolei w wyniku realizacji programu, w porównaniu do wariantu bezinwestycyjnego, powinna wzrosnąć. Przełoży się to na oszczędności czasu dotychczasowych użytkowników kolei, pasażerów przesiadających się, oraz użytkowników transportu drogowego, którzy będą mogli korzystać z mniej zatłoczonych dróg. Pozwoli to na przejście pasażerów z transportu drogowego. Zakłada się, że rezygnacja z podróży samochodem i dzięki temu przyspieszenie pozostałego ruchu na drogach przełoży się na oszczędności w kosztach eksploatacji pojazdów (przy założeniu, że cały ruch zdejmowany jest z dróg w terenie niegórzystym o nowej nawierzchni i odbywa się pojazdami spalinowymi).

Symulacja z wykorzystaniem ZMR wskazuje także na korzyści z realizacji KPK w zakresie kosztów zmiany klimatu, zanieczyszczenia dolnych warstw atmosfery i hałasu, jak również oszczędności z tytułu zmniejszenia liczby wypadków.

Mając na uwadze, że przeciętna żywotność infrastruktury kolejowej wynosi 40 lat, zakłada się również, że po zakończeniu realizacji inwestycji, w kolejnych latach wraz z rozwojem gospodarczym, mobilność pasażerów i korzyści z dobrej infrastruktury powinny rosnąć.

Natomiast całkowite korzyści z KPK powinny być jeszcze wyższe, z uwagi na to, że symulacja z wykorzystaniem ZMR nie uwzględnia m.in. oszczędności czasu w ruchu towarowym, zmian ruchu pojazdów ciężkich, autobusów dalekobieżnych, ruchu w obrębie aglomeracji i wewnątrz gmin. W szczególności zdecydowanie powinna poprawić się dostępność transportowa głównych aglomeracji, a czasy dojazdu do nich z terenu Polski, ulec znaczącemu skróceniu.

9. System realizacji *Programu*

9.1. Realizator *Programu*

Realizatorem i wykonawcą *Programu* jest PLK SA.

Infrastruktura kolejowa zarządzana przez PLK SA stanowi około 96% długości eksploatowanych linii kolejowych w Polsce, w tym infrastrukturę o kluczowym znaczeniu dla gospodarki narodowej.

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

- realizacji inwestycji finansowanych z udziałem środków publicznych przez wykonywanie w stosunku do nich funkcji inwestora bezpośredniego, z jednoczesnym nadzorowaniem i rozliczaniem inwestycji, których wykonawcy będą wyłaniany 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 SA.

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

9.2. Nadzór nad realizacją *Programu*

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

Na podstawie ustawowych wymogów określonych dla programów rozwoju²⁰⁾, w *KPK* zdefiniowane zostały podstawowe założenia systemu realizacji jego postanowień, które obejmują:

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

KPK jest elementem systemu realizacji *SRT2030*. Wyodrębnione w *Programie* priorytety inwestycyjne oraz realizowane na jego podstawie projekty przyczyniają się do osiągnięcia celów określonych w *SRT2030*. Na podstawie tych założeń oraz dla zachowania spójności dokumentu strategicznego z operacyjno-wdrożeniowym, do systemu wskaźników realizacji celów *KPK* zostały włączone wskaźniki realizacji celów strategicznych *SRT2030*. Zwiększy to również przejrzystość procesu monitorowania.

Monitorowanie realizacji *KPK* przez ministra właściwego do spraw transportu będzie dotyczyć stopnia osiągania przez realizatora celów wyznaczonych w *Programie*.

Zasady monitorowania i sprawozdawczości *KPK* w perspektywie finansowej 2021–2027 są kontynuowane na podstawie dobrych praktyk z poprzedniej perspektywy.

Instrumentami wykorzystywanymi w monitoringu są:

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

Raporty roczne po zatwierdzeniu przez Zarząd PLK SA, są przekazywane do końca marca każdego kolejnego roku do ministra właściwego do spraw transportu.

Zarówno raporty bieżące, jak również raporty okresowe, wynikające m.in. z zasad kontroli i nadzoru w odniesieniu do projektów ujętych w *KPK*, są przekazywane przez PLK SA do ministra właściwego do spraw transportu. Zawierają one tabelaryczne zestawienia i część opisową, w których są ujęte informacje o realizacji w zakresie rzeczowym i finansowym poszczególnych zadań, odchyleniach od docelowych wielkości, powodach wystąpienia odchyleń, zidentyfikowanych zagrożeniach i ryzykach, podjętych działaniach je eliminujących. Informacje dotyczące poszczególnych zadań są w raportach

²⁰⁾ Art. 17 ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju.

odpowiednio agregowane z rozróżnieniem grup i rodzajów zadań, źródeł ich finansowania itd. Raporty te są wykorzystywane w nadzorowaniu i kontrolowaniu bieżącego przebiegu realizacji *Programu*.

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

- wykonanie finansowe i rzeczowe,
- ocenę stopnia realizacji wskaźników określonych w rozdziale 8,
- 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.

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

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

Monitorowanie postępu realizacji poszczególnych projektów będzie prowadzone przez PLK SA zgodnie z obowiązującą w Spółce metodyką zarządzania projektami.

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

10. Przedsięwzięcia zgłoszone przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. do Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO)

10.1. Podstawy KPO

KPO jest planem rozwojowym, opracowanym w celu przeciwdziałania skutkom ekonomicznym pandemii COVID-19. Planowany horyzont czasowy realizacji zamierzeń dokumentu zamyka się wraz z końcem czerwca 2026 r.

KPO został przyjęty w dniu 30 kwietnia 2021 r. przez Radę Ministrów na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/241 z dnia 12 lutego 2021 r. ustanawiającego Instrument na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności (Dz. Urz. UE L 57 z 18.02.2021, str. 17, z późn. zm.) oraz wytycznych KE. Następnie *KPO* został zaakceptowany przez KE w dniu 1 czerwca 2022 r. oraz przez Radę UE w dniu 17 czerwca 2022 r.

Z uwagi na fakt, że *KPO* został określony jako podstawa wsparcia i wzmocnienia gospodarek krajów europejskich w związku z pandemią COVID-19, w *KPO* zostały wskazane następujące komponenty, tzw. filary wsparcia:

- odporność i konkurencyjność gospodarki,
- transformacja cyfrowa,

- efektywność, jakość i dostępność systemu ochrony zdrowia,
- zielona energia i zmniejszenie energochłonności,
- zielona, inteligentna mobilność.

Przedsięwzięcia PKP PLK S.A. przewidziane do *KPO* będą realizowane w ramach celu szczegółowego E.2. *Zwiększenie dostępności transportowej, bezpieczeństwa i cyfrowych rozwiązań*, reformy E2.1. *Zwiększenie konkurencyjności sektora kolejowego*, której celem jest zwiększenie roli sektora kolejowego w systemie transportowym – inwestycja E2.1.1. *Linie kolejowe*.

Przedsięwzięcia przewidziane do *KPO* będą realizowane również w ramach reformy E2.2. *Zwiększenie bezpieczeństwa transportu*, której celem jest wprowadzenie rozwiązań minimalizujących wpływ transportu na otoczenie społeczne, poprawiających bezpieczeństwo w ruchu drogowym, kolejowym oraz innych rodzajach transportu, w tym zastosowanie rozwiązań w organizacji ruchu – inwestycja E2.2.2. *Cyfryzacja transportu*.

Zgodnie z *KPO* inwestycje są oceniane pod kątem realizacji markerów klimatycznych. Największe markery klimatyczne (100%) posiadają prace inwestycyjne na liniach zelektryfikowanych bądź elektryfikowanych oraz interwencje na liniach nieelektryfikowanych, o ile posiadają one plan elektryfikacji w perspektywie najbliższych lat od realizacji *KPO*. Kwestia ta stanowiła więc istotny element selekcji zadań przewidzianych do finansowania w ramach *KPO*.

10.2. Metoda wyboru przedsięwzięć oraz konsultacje i uzgodnienia

Kształtowanie listy inwestycji przewidzianych do finansowania w ramach *KPO* rozpoczęło się w połowie 2020 r. W procesie wyboru inwestycji kierowano się głównymi wymogami określonymi przez KE w zaleceniach szczegółowych dla poszczególnych państw członkowskich (Country Specific Recommendations – CSR), które corocznie przyjmuje Rada UE, tj.: wkład w rozwój gospodarczy, tworzenie nowych miejsc pracy, wpływ na klimat i cyfryzację (zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/241 z dnia 12 lutego 2021 r. ustanawiającym Instrument na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności – 37% środków w ramach *KPO* musi być przeznaczone na działania proklimatyczne, a 20% na działania cyfryzacyjne).

Z uwagi na krótki horyzont czasowy (wszystkie przedsięwzięcia muszą zostać zakończone do końca czerwca 2026 r.), istotnym elementem oceny była również gotowość inwestycji do realizacji. Pod uwagę wzięto także dostępność innych źródeł finansowania i zasad obowiązujących w tych źródłach (m.in. Polityka Spójności, CEF 2).

Konsultacje społeczne były prowadzone w pierwszej połowie 2021 r. Do udziału w konsultacjach zaproszono podmioty publiczne, samorządy terytorialne, przedsiębiorców, przedstawicieli środowisk akademickich i opiniotwórczych oraz społeczeństwa. W tym celu, m.in. z uwagi na ograniczenia spowodowane pandemią COVID-19, wykorzystano różne działania i narzędzia komunikacji.

Równolegle konsultacje społeczne przeprowadziła PKP PLK S.A., w ramach przygotowania dokumentu strategicznego „PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021–2030 z perspektywą do 2040 roku”.

Po przeprowadzonych analizach oraz konsultacjach społecznych przedsięwzięcia w zakresie kolejnictwa, w związku z potrzebą ich oceny i różnicowania pod względem celu interwencji, zostały podzielone na następujące grupy:

1. Inwestycje liniowe i stacje kolejowe

Analiza inwestycji liniowych oraz inwestycji dotyczących modernizacji stacji kolejowych objęła przedsięwzięcia zidentyfikowane jako będące na zaawansowanym etapie przygotowania, tj. gwarantującym możliwość zrealizowania w terminie kwalifikowalności wydatków. Wśród wybranych inwestycji postawiono też na takie, które będą stanowić uzupełnienie do inwestycji realizowanych w ramach *KPK*, dając efekt synergii. Innym istotnym kryterium był wybór inwestycji obejmujących elektryfikację linii kolejowych – zgodnie z tzw. markerami klasyfikacyjnymi inwestycji. Priorytet uzyskały inwestycje realizowane na sieci bazowej i kompleksowej TEN-T. Natomiast wypełnienie markera klimatycznego zostanie osiągnięte przez elektryfikację linii kolejowych.

2. Digitalizacja

Grupa przedsięwzięć digitalizacyjnych obejmuje działania na rzecz instalacji nowoczesnych, komputerowych systemów sterowania oraz systemów zdalnego sterowania. Inwestycje przyczynią się zatem do zwiększenia niezawodności warstwy sterowania ruchem kolejowym, a także poprawy bezpieczeństwa. Systemy starszej generacji zostaną zastąpione, co obniży koszty eksploatacji i utrzymania.

3. Systemy Dynamicznej Informacji Pasażerskiej (SDIP)

Przedsięwzięcia w ramach tej grupy inwestycji obejmują wyposażanie stacji kolejowych w system dynamicznej informacji pasażerskiej wskazujący rzeczywisty czas odjazdu pociągów, z uwzględnieniem potrzeb osób niedowidzących, osób o ograniczonej sprawności ruchowej, osób z ograniczeniem słuchu oraz obcokrajowców. Inwestycje w tym zakresie przewidują montaż m.in. elektronicznych wyświetlaczy na terenie wybranych stacji kolejowych lub przystanków kolejowych, co będzie stanowić działanie komplementarne do przedsięwzięć prowadzonych w ramach perspektywy 2014–2020. Zakłada się, że SDIP będzie systemem jednolitej konstrukcji na sieci kolejowej.

4. Inwestycje przejazdowe

Systemy przejazdowe stanowią podstawowy element bezpieczeństwa zarówno ruchu kolejowego, jak i drogowego, przez sygnalizację zbliżania się pojazdu szynowego do przejazdu kolejowo-drogowego i wstrzymywanie ruchu drogowego. Modernizacja i budowa systemów przejazdowych jest i była realizowana zarówno w ramach dużych projektów modernizacyjnych, jak i mniejszych zadań, prowadzonych w ramach perspektyw 2007–2013 i 2014–2020. Efektem realizowanych inwestycji będzie zdecydowany wzrost bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych oraz eliminacja ograniczeń prędkości, jak również wymiana urządzeń starszych typów, co przełoży się na unowocześnienie i zmniejszenie liczby usterek.

5. Wąskie gardła

W ramach prac rozwojowych zdefiniowano listę tzw. wąskich gardeł na sieci kolejowej. Jako wąskie gardła należy traktować przede wszystkim odcinki linii kolejowych o zaniżonej zdolności przepustowej, które uniemożliwiają konstruowanie i realizację oferty przewozowej w zakładanej wielkości i kształcie, co skutkuje niedostosowaniem oferty pasażerskiej do potrzeb społeczności lokalnej, a w transporcie towarowym – wydłużenie czasu dostaw ładunków. Co istotne, zagadnienie wąskich gardeł występuje także na liniach kolejowych poddanych we wcześniejszych latach pracom inwestycyjnym finansowanym ze środków unijnych i krajowych. Wynika to jednak z faktu istotnych zmian w wielkości ruchu pociągów względem ówczesnych prognoz. Istnienie wąskich gardeł objawia się, pomimo dobrego i bardzo dobrego stanu technicznego infrastruktury, w braku odpowiedniej liczby torów kolejowych, stacji kolejowych i mijanek, co skutecznie ogranicza możliwości przewozowe.

W wyniku przeprowadzonych prac analitycznych wyselekcjonowano listę przedsięwzięć *KPO* stanowiącą załącznik 5 do *KPK*. Lista inwestycji *KPO*, w tym nazwy oraz szacunkowe wartości inwestycji, ma jedynie charakter informacyjny, w związku z tym, że *KPO* jest planem rozwojowym, o którym mowa w art. 5 pkt 7aa ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju, w ramach którego są realizowane inwestycje wybrane zgodnie z procedurami określonymi dla tego planu. Zmiany listy realizowanych inwestycji w ramach *KPO* stanowiącej załącznik 5 do *KPK* lub wysokości środków na poszczególne inwestycje w wyniku zmian *KPO*, nie powodują konieczności aktualizacji *KPK*. Procedury związane z wyborem i realizacją inwestycji oraz ich rozliczeniem są prowadzone w oparciu o *KPO* przez odpowiednie jednostki, którym obowiązki te zostały powierzone.

10.3. Finansowanie inwestycji *KPO*

Przedsięwzięcia *KPO* są finansowane w ramach środków unijnego Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności (Recovery and Resilience Facility – dalej: RRF) alokowanych na inwestycje ujęte w *KPO*.

PKP PLK S.A. będzie zaciągała zobowiązania w ramach realizowanych przedsięwzięć ujętych w *KPO* do wysokości środków wynikających z zawartych umów o objęcie tych przedsięwzięć wsparciem w ramach *KPO*. Na podstawie art. 20 ust. 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/241 z dnia 12 lutego 2021 r. ustanawiającego Instrument na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności wydana została decyzja wykonawcza Rady UE w sprawie zatwierdzenia oceny planu odbudowy i zwiększania odporności Polski, w której przedstawiono szczegółowe regulacje dotyczące realizacji kamieni milowych i wskaźników określonych w *KPO* zatwierdzonych do realizacji na szczeblu rządowym.

W świetle obowiązujących przepisów²¹⁾, finansowanie inwestycji w ramach *KPO* zapewnione zostanie przez Polski Fundusz Rozwoju S.A. do wysokości środków alokowanych na określone inwestycje w *KPO* z Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności, na podstawie odpowiednich porozumień zawartych pomiędzy ministrem właściwym do spraw rozwoju regionalnego i ministrem właściwym do spraw transportu, a w dalszej kolejności – pomiędzy ministrem właściwym do spraw transportu i Centrum Unijnych Projektów Transportowych.

Należy zauważyć, że podatek VAT stanowi wydatek niekwalifikowalny ze środków Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności, zatem jego koszt nie będzie finansowany z tych środków w inwestycjach ujętych w *KPO*. Jednakże realizacja inwestycji w ramach *KPO* nie powinna wpłynąć na zaburzenie płynności finansowej PKP PLK S.A. z tytułu płatności podatku VAT. Spółka zwyczajowo wykorzystuje mechanizmy finansowe pozwalające na regulowanie płatności związanych z podatkiem VAT. PKP PLK S.A. jest czynnym podatnikiem podatku VAT i ma prawo do obniżenia kwoty podatku należnego o kwotę podatku naliczonego, tym samym posiada również możliwość uzyskania zwrotu podatku, gdy kwota podatku naliczonego przewyższa kwotę podatku należnego w podsumowaniu danego okresu.

10.4. Wskaźniki do osiągnięcia w ramach *KPO*

Do katalogu inwestycji PKP PLK S.A. zgłoszonych do *KPO* bezpośrednie zastosowanie znajdują kamienie milowe i wskaźniki przewidziane do osiągnięcia w ramach *KPO*, które zostały wskazane w załączniku do wniosku dotyczącego decyzji wykonawczej Rady UE w sprawie zatwierdzenia oceny planu

²¹⁾ W szczególności ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju, zmienionej m.in. przez art. 108 ustawy z dnia 28 kwietnia 2022 r. o zasadach realizacji zadań finansowanych ze środków europejskich w perspektywie finansowej 2021–2027 (Dz. U. poz. 1079).

odbudowy i zwiększania odporności Polski. Są to zarówno wskaźniki rzeczowe (długość przebudowanych linii kolejowych, w tym umożliwiających ruch z prędkością powyżej 160 km/h, długość linii kolejowych, na których zabudowano ETCS), jak i wskaźniki efektywnościowe, które pozwalają na zwiększenie oferty przewozowej.

Realizacja przez PKP PLK S.A. kamieni milowych i wskaźników w zakładanych terminach stanowi warunek wypłat środków RRF w ramach Komponentu E. Zielona, inteligentna mobilność.

11. Procedura zatwierdzenia i aktualizacji *Programu*

Zgodnie z art. 38c ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, *Program* oraz jego aktualizacje (zmiany) zatwierdzane są przez Radę Ministrów w drodze uchwały.

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

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

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

W przypadku pozytywnego rozstrzygnięcia i uzyskania dofinansowania w kolejnych konkursach CEF 2 całkowita wartość *Programu* może wzrosnąć jedynie o wysokość pozyskanych środków europejskich. Natomiast limit zaangażowanych środków budżetu państwa pozostaje niezmienny, a współfinansowanie krajowe projektów jest zabezpieczane ze środków dostępnych w ramach *KPK*. W przypadku braku odpowiedniej puli środków budżetu państwa w pozycji „rezerwa” niezbędne kwoty są przesuwane z innych projektów realizowanych w ramach *Programu*.

Zmiany wartości zadań ujętych w *KPK* oraz wydatków wskazanych w *SPR* nie powodują konieczności aktualizacji *KPK* pod warunkiem, że łączne limity wydatków ze wszystkich źródeł, zarówno roczne, jak i całkowite, określone w tabeli 3 zostają zachowane.

Uszczegółowienie i zmiany list projektów zbiorczych, tzw. „grupowych” w *SPR*, nie stanowi podstawy do zmiany *KPK*. Wynika to np. z konkursowego charakteru projektów, gdzie na etapie zatwierdzania *KPK* nie można określić pełnej listy tych zadań.

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

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

Wskazane powyżej zmiany *KPK*, niewymagające akceptacji Rady Ministrów, będą uwzględnione również w *SPR*, zgodnie z art. 38c ust. 4 i 5 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.