

**MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY**

**WIELOLETNI  
PROGRAM  
INWESTYCJI  
KOLEJOWYCH  
2010–2013**

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

**Marzec, 2011 r.**

# SPIS TREŚCI

	strona
1. <b>Wstęp</b>	3
1.1. <b>Prezentacja programu i układ opracowania</b>	3
1.2. <b>Określenia użyte w programie</b>	5
1.3. <b>Główne założenia i najważniejsze wnioski</b>	5
1.4. <b>Oświadczenie inwestora/beneficjenta</b>	8
2. Realizator programu	9
3. Podstawy prawne programu, procedury zatwierdzania i aktualizacji	10
4. Kontekst programu	11
4.1. <b>Charakterystyka infrastruktury kolejowej objętej programem</b>	12
4.2. Osadzenie programu w strategicznych ramach rozwoju transportu	16
4.3. Uzasadnienie realizacji programu	19
4.4. <b>Narzędzia realizacyjne</b> – programy krajowe i regionalne	21
4.5. <b>Przyjęte zasady programowe</b>	22
5. <b>Rozważane rozwiązania alternatywne</b>	22
6. Cele programu	24
7. Zakres rzeczowy programu	25
8. Planowane efekty – rezultaty realizacji programu	27
9. System nadzoru i monitorowania	29
10. Finansowanie programu – <b>koszty projektów i źródła finansowe</b>	31
11. <b>Informacje uzupełniające</b>	38
11.1. <b>Zapewnienie wymagań ochrony środowiska naturalnego</b>	38
11.2. <b>Stan prawny nieruchomości dla inwestycji objętych programem</b>	38
11.3. <b>Zagospodarowanie obiektów po zakończeniu inwestycji</b>	38
12. <b>Zagrożenia realizacyjne dla programu</b>	39
13. Konkluzje	41

## 1. Wstęp

Zapewnienie rozwoju transportu w Polsce niesie za sobą konieczność rewitalizacji kolei oraz wyrównania konkurencyjności między poszczególnymi gałęziami transportu. W ujęciu praktycznym oznacza to potrzebę udroźnienia podstawowych ciągów kolejowych, zapewnienie połączeń pomiędzy najważniejszymi obszarami gospodarczymi kraju oraz poprawę dostępności transportu kolejowego w wymiarze międzynarodowym.

Zmiana na lepsze nastąpić musi w odniesieniu do infrastruktury kolejowej. Skupić się należy nie tylko na modernizacji istniejących oraz budowie nowych linii, ale trzeba też zintensyfikować działania odtworzeniowe (rewitalizacyjne). Zapewni to podniesienie jakości usług kolejowych, poprawi bezpieczeństwo przewozów, usprawni wdrożenie nowych standardów technicznych i środowiskowych, stworzy warunki dla poprawy efektywności systemu kolejowego.

Działania w tym zakresie muszą być skrupulatnie zaplanowane i realizowane w sposób uporządkowany, z jednoczesnym zapewnieniem ich finansowania. Muszą też przynieść określone rezultaty, uzasadniające ponoszenie wysiłków i środków.

Niniejszy dokument, zwany dalej WPIK lub programem, wypełnia te warunki jako narzędzie realizacji celów strategicznych wyznaczonych w rządowych dokumentach formułujących politykę społeczno-gospodarczą oraz średniookresową strategię rozwoju kraju w dziedzinie transportu kolejowego.

### 1.1. Prezentacja programu i układ opracowania

WPIK spełnia warunki programu wieloletniego w rozumieniu przepisów o finansach publicznych<sup>1</sup>, określając rzeczowy i finansowy zakres planowanych inwestycji kolejowych na okres nie krótszy niż trzy lata. Obejmuje wszystkie inwestycje realizowane z wykorzystaniem środków finansowych, których dysponentem jest minister właściwy ds. transportu. Zawiera w szczególności harmonogram przygotowania i realizacji poszczególnych inwestycji.

WPIK zachowuje zgodność z wymogami ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju<sup>2</sup> i stosownie do jej zapisów w art. 15 ust. 4 pkt 2, jest programem rozwoju w dziedzinie publicznej infrastruktury kolejowej. Program podlega procedurze konsultacji społecznych.

Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko dla WPIK nie została przeprowadzona ponieważ założenia, rozwiązania i zadania objęte programem nie wykraczają poza ramy przywołanych w nim dokumentów, poddanych wcześniej takiej ocenie, a Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska<sup>3</sup> uznał tego zasadność w oparciu o regulacje o unikaniu powielania ocen w przypadku hierarchizacji planów i programów<sup>4</sup>. Ocena taka będzie konieczna w przypadku włączenia do WPIK zadań wykraczających poza wskazane w dokumentach, uprzednio analizowanych w ramach strategicznej oceny.

Program podlega przyjęciu przez Radę Ministrów, której corocznie przekazywane będzie sprawozdanie z jego realizacji przez ministra właściwego ds. transportu. Związane z tym obowiązki zostały uwzględnione w przyjętych dla programu procedurach formalnych.

Program sporządzono dla okresu czteroletniego, od roku 2010 do roku 2013, przede wszystkim ze względu na konieczność zsynchronizowania z bieżącym okresem budżetowania Unii Europejskiej 2007–2013. Zadania inwestycyjne zostały zestawione w układzie rocznym. Uwzględniono także

---

<sup>1</sup> ustawa z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. Nr 157, poz. 1240, z późn. zm.) oraz ustawa z dnia 27 sierpnia 2009 r. Przepisy wprowadzające ustawę o finansach publicznych (Dz. U. Nr 157, poz. 1241, z późn. zm.)

<sup>2</sup> ustawa z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. 2009 r. Nr 84 poz. 712, z późn. zm.)

<sup>3</sup> pismo DOOŚsooś.410.9.11.MK z dnia 16 lutego 2011 r. skierowane do Podsekretarza Stanu w Ministerstwie Infrastruktury

<sup>4</sup> dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2001/42/WE z dnia 27 czerwca 2001 r. w sprawie oceny wpływu niektórych planów i programów na środowisko Dz.U. WE L 197 z 21.7.2001r., str. 30; Polskie wydanie specjalne: rozdz. 15, t. 6, str. 157, punkt 9 preambuły oraz art. 4 ust. 3 (OJ L 197/30 z 21 lipca 2001 r.)

informacje o wykonaniu zadań w latach poprzedzających okres planowania oraz o przewidywanej kontynuacji w latach 2014 i 2015.

WPIK wskazuje, czy dana inwestycja dotyczy linii kolejowej o znaczeniu państwowym oraz czy, i w jakim zakresie, jest współfinansowana ze środków Unii Europejskiej.

W programie ujęto zadania priorytetowe, dobrane z punktu widzenia potrzeb społeczeństwa oraz gospodarki w skali kraju, regionu i kontynentu, których realizacja zwiększy możliwości wykorzystania położenia geograficznego Polski, wpłynie na poprawę międzynarodowej wymiany handlowej, stworzy dodatkowe warunki dla przyciągania kapitału i zwiększania mobilności. Wzmocni przy tym spójność społeczną, gospodarczą i terytorialną. Zadania ujęte w programie obejmują infrastrukturę kolejową zarządzaną przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PLK) i koncentrują się na kolejowej części Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T)<sup>5</sup> oraz liniach o znaczeniu państwowym.

Inwestycje podzielono na grupy:

- budowa nowej infrastruktury kolejowej,
- modernizacja istniejącej infrastruktury kolejowej,
- odtworzenie (rewitalizacja) istniejącej infrastruktury kolejowej.

Działania przygotowawcze do budowy, modernizacji i odtworzenia infrastruktury kolejowej, stanowią osobną grupę ujmującą w szczególności: opracowanie studiów wykonalności, dokumentacji projektowej, uzyskanie niezbędnych decyzji administracyjnych, zgód i pozwoleń, opracowanie dokumentacji geodezyjnej.

Podstawowe wielkości programu przedstawiono w tabeli 1.

**Tabela 1** Zadania inwestycyjne programu, koszty działań, charakterystyczne wielkości rzeczowe

Faza realizacji zadań		Liczba zadań		Koszty przedsięwzięć		Rezultat działań	
		[szt.]		[tys. zł w cenach 2010 r.]		[km linii]	
		łącznie	kończonych przed 31.12.2013 r.	łącznie	w okresie programowania (2010–2013)	łącznie	w okresie programowania (2010–2013)
<b>Przygotowanie przyszłych inwestycji</b>		26	23	1 017 840,0	652 174,3	4 805,0	3 265,8
<b>Realizacja robót budowlanych</b>	Budowa nowej infrastruktury	7	5	918 112,0	810 033,4	21,4	21,4
	Modernizacja infrastruktury istniejącej	45	31	29 134 104,5	18 079 908,2	1 891,0	1 257,3
	Odtworzenie (rewitalizacja) infrastruktury istniejącej	38	22	8 023 413,1	4 403 626,7	1 804,7	1 205,1
	<b>Razem</b>	90	58	38 075 629,6	23 293 568,3	3 717,1	2 483,8
<b>Ogółem</b>		116	81	39 093 469,6	23 945 742,6		

Dokument składa się z trzech części.

<sup>5</sup> Transeuropejska Sieć Transportowa zawierająca projekty będące projektami wspólnego zainteresowania, które realizowane są przez państwa członkowskie, zgodnie z art. 171 traktatu o funkcjonowaniu UE. Program TEN-T jest dodatkowym instrumentem finansowym w dziedzinie transportu, wspierającym i współfinansującym projekty rozwoju transportu. Projekty TEN-T mają z założenia przyczynić się do zrównoważonego rozwoju sieci transportowej, zapewniać spójność oraz interoperacyjność transeuropejskich sieci transportowych, integrować wszystkie rodzaje transportu oraz przyczynić się do ochrony środowiska oraz podwyższenia standardów bezpieczeństwa

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

W drugiej, stanowiącej załącznik do programu, zawarto wykazy i tabele zestawiające charakterystyki rzeczowe i finansowe poszczególnych inwestycji przyjętych do realizacji oraz ilustracje, w postaci wykresów i map. Jest to uszczegółowienie treści zawartych w części pierwszej.

Część trzecia programu zawiera informacje o poszczególnych zadaniach inwestycyjnych w formie jednostkowych kart zadań, które składają się na szczegółową bazę programową. Część ta nie podlega upublicznieniu z uwagi na zawarte w niej informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa PLK.

## 1.2. Określenia użyte w programie

- **budowa:** proces, w wyniku którego w określonym miejscu zbudowane zostaną nowe obiekty infrastruktury kolejowej;
- **modernizacja:** proces, w wyniku którego następuje zmiana warunków użytkowania istniejących obiektów infrastruktury kolejowej poprzez przystosowanie ich do wyższych parametrów techniczno-eksploatacyjnych oraz wzrost wartości obiektów;
- **odtworzenie (rewitalizacja):** proces, w wyniku którego następuje przywrócenie pierwotnych parametrów użytkowych istniejących obiektów infrastruktury kolejowej, co jednak skutkuje ich ulepszeniem w rozumieniu przepisów o rachunkowości (nie zalicza się do tej grupy remontów realizowanych w ramach procesu utrzymaniowego);
- **projekt:** przedsięwzięcie inwestycyjne, które prowadzi do wydatkowania środków finansowych w celu uzyskania wymiernych korzyści, jakimi są zbudowanie, zmodernizowanie, odtworzenie infrastruktury kolejowej lub zrealizowanie prac przygotowawczych dla uzyskania efektów, i które może w logiczny sposób stać się przedmiotem planowania, finansowania i wdrożenia jako pewna całość;
- **projekt liniowy:** przedsięwzięcie, które można zlokalizować podając lokalizację początku i końca odcinka realizacyjnego, wiążąc lokalizację z konkretną linią kolejową;
- **projekt punktowy:** przedsięwzięcie, które można zlokalizować podając jedynie lokalizację określoną punktowo;
- **projekt bez związania lokalizacyjnego:** przedsięwzięcie, którego nie można wprost przypisać do konkretnej lokalizacji, np. prace studialne, przygotowawcze do budowy linii kolejowej dużych prędkości;
- **studium wykonalności projektu:** badanie projektu w celu określenia możliwości oraz zasadności jego realizacji;
- **dokumentacja projektowa:** dokumentacja służąca do opisu przedmiotu zamówienia (OPZ) na wykonanie robót budowlanych. Zakres dokumentacji projektowej określa rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego<sup>6</sup>.

Inne pojęcia używane są zgodnie z definicjami określonymi w ustawie z dnia 23 marca 2003 r. o transporcie kolejowym oraz w ustawie z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane.

## 1.3. Główne założenia i najważniejsze wnioski

Przyjęte założenia programowe wynikają z dotychczasowych doświadczeń w zarządzaniu projektami inwestycyjnymi przez PLK. Z drugiej zaś strony, podporządkowane są przekonaniu, iż realizacja WPIK jest realna i potrzebna, a uzyskane rezultaty w postaci nowej jakości infrastruktury kolejowej, dzięki

---

<sup>6</sup> Dz. U. Nr 202, poz. 2072, z późn. zm.

budowie nowych obiektów oraz modernizacji i rewitalizacji istniejących elementów, umożliwiając systematyczny i trwały rozwój branży.

Cały program:

- opiera się na obowiązujących przepisach i uregulowaniach,
- jest zbilansowany finansowo,
- rozkłada w czasie zasoby finansowe, rzeczowe i organizacyjne oraz moce przerobowe niezbędne dla jego realizacji,
- w doborze projektów (zadań) uwzględnia: aspekt kontynuacji rozpoczętych inwestycji, uzyskanie efektu sieciowego, aktualny stan techniczny infrastruktury (bezpieczeństwo ruchu), zapotrzebowanie przewoźników oraz potrzeby społeczeństwa w zakresie dostępności,
- nadrzędnie traktuje: jasność procedur i postępowań, minimalizowanie negatywnego oddziaływania na środowisko naturalne, uwzględnianie wymagań osób o ograniczonych możliwościach poruszania się,
- zapewnia prawidłowość realizacji dzięki właściwemu systemowi monitorowania i nadzorowania poszczególnych zadań i samego programu,
- gwarantuje, iż zrealizowane przedsięwzięcia generować będą wymierną wartość dodaną w infrastrukturze kolejowej, poprawiając jakość i możliwości wykonywania działalności przewozowej w całej branży transportowej,
- w zakresie odtworzeń (rewitalizacji) istniejących linii kolejowych, zapewnia komplementarność projektów, w tym z realizowanymi w ramach finansowania z Funduszu Kolejowego oraz środków własnych PLK.

Poszczególne zadania składające się na programy:

- mają zapewnione finansowanie,
- są projektami priorytetowymi na szczeblu krajowym lub wynikają z zawartych przez rząd RP umów i porozumień międzynarodowych,
- zostały wskazane w Master Planie dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku<sup>7</sup> oraz Dokumentie Implementacyjnym, porządkującym do 2015 roku wdrażanie „Master Planu dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 r.”<sup>8</sup>,
- są ujęte w POIiŚ<sup>9</sup>, RPO<sup>10</sup> i ustawach budżetowych na 2010 r. i 2011 r.

Program bilansuje środki finansowe przede wszystkim z publicznych źródeł krajowych i Unii Europejskiej. Jednocześnie stanowi on uzasadnienie przeznaczenia publicznych środków finansowych na określone cele, ważne dla państwa.

Zaplanowane modernizacje linii kolejowych, budowa nowych obiektów infrastrukturalnych, w tym przygotowanie budowy kolei dużych prędkości, jak i odtworzenia istniejących linii kolejowych, postrzegać należy jako programowe działania przyczyniające się do urzeczywistnienia idei

---

<sup>7</sup> Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku. Ministerstwo Infrastruktury. Warszawa, sierpień 2008 r.; przyjęty Uchwałą Rady Ministrów nr 277 z dnia 19 grudnia 2008 r.

<sup>8</sup> Dokument Implementacyjny, porządkujący do 2015 roku wdrażanie „Master Planu dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku”. Ministerstwo Infrastruktury, kwiecień 2009 r., po przyjęciu przez MI i MRR, przekazany w maju 2009 r. Komisji Europejskiej za pośrednictwem Ministerstwa Rozwoju Regionalnego

<sup>9</sup> Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko, przyjęty przez Radę Ministrów dnia 9 listopada 2006 r.; zaakceptowany przez Komisję Europejską 7 grudnia 2007 r.

<sup>10</sup> Regionalne Programy Operacyjne – realizowane przez każde z szesnastu województw Polski w latach 2007–2013 własne programy operacyjne, przygotowane z uwzględnieniem potrzeb lokalnych i dostosowane do specyfiki poszczególnych województw, przyjmowane przez Zarządy Województw i zatwierdzone przez Komisję Europejską

zrównoważonego rozwoju, mające na celu wyrównanie dysproporcji pomiędzy transportem drogowym i kolejowym.

Kwestią o zasadniczej wadze dla PLK jest uzyskanie finansowania w zaplanowanych na lata 2010–2013 kwotach i terminach. Dzięki temu, w przyjętych ramach czasowych będą realizowane sieć kolejowa i inne obiekty infrastruktury charakteryzujące się nową jakością. Umożliwi to rozwój usług kolejowych oraz poprawę wykorzystania transportu kolejowego w przewozach pasażerskich i towarowych.

Do ważniejszych przedsięwzięć objętych programem należą:

- modernizacja ciągu kolejowego E 65/C-E 65<sup>11</sup> z Warszawy do Trójmiasta, w rezultacie której do użytku zostaną oddane nowoczesne obiekty oraz urządzenia spełniające wymagania w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego, zwiększające dostępność dla podróżnych oraz umożliwiające skrócenie czasu przejazdu,
- pilotażowe wdrożenie ERTMS/ETCS i ERTMS/GSM-R<sup>12</sup> w Polsce w korytarzu E 30<sup>13</sup> na odcinku Legnica – Węglińiec – Bielawa Dolna, którego wyniki zostaną wykorzystane przy modernizacji linii kolejowych, na których przewiduje się wdrożenie ERTMS,
- modernizacja 335 km torów na CMK<sup>14</sup> pomiędzy Warszawą a Katowicami i Krakowem, co umożliwi zwiększenie prędkości jazdy pociągów do 200 km/h,
- zakończenie budowy łącznicy do lotniska Okęcie w Warszawie,
- realizacja projektów istotnych dla poszczególnych województw, np. rewitalizacja i modernizacja tzw. „kościerskiego korytarza kolejowego” (odcinek Kościerzyna – Gdynia linii kolejowej nr 201), modernizacja linii kolejowej nr 203 na odcinku Krzyż – Kostrzyn, modernizacja linii nr 18 łączącej Toruń z Bydgoszczą, modernizacja 24 przejazdów kolejowych na terenie województwa lubelskiego,
- realizacja zadań inwestycyjnych mających na celu wyeliminowanie miejscowych ograniczeń prędkości, np. udrożnienie podstawowych ciągów wywozowych w ruchu towarowym na terenie Śląska, przebudowa przystanku Warszawa Stadion i stacji Warszawa Wschodnia dla poprawy funkcjonowania węzła warszawskiego, w tym zapewnienie dobrego połączenia ze Stadionem Narodowym.

---

<sup>11</sup> cały ciąg komunikacyjny E 65 Gdynia – Gdańsk – Warszawa – Katowice – Zebrzydowice (– Petrovice u Karviné) ma długość 722,529 km , zaś C-E 65 Gdynia – Gdańsk – Tczew – Warszawa/Bydgoszcz – Katowice – Zebrzydowice (– Petrovice u Karviné) – 1 313,880 km

<sup>12</sup> Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS) obejmuje ujednoczoną europejską łączność pomiędzy pociągami GSM-R (Global System for Mobile Communications-Railway) oraz ujednoczony europejski system bezpiecznej kontroli jazdy pociągu ETCS (European Train Control System). Oba systemy są istotnymi składnikami europejskiej polityki likwidacji barier w transporcie.

System GSM-R to cyfrowa łączność radiowa przeznaczona zarówno do zapewnienia łączności głosowej (głównie między dyżurnymi ruchu i maszynistami), jak i do zapewnienia cyfrowej transmisji danych (niezbędnych do funkcjonowania różnych systemów informatycznych obsługujących przewozy kolejowe). Podstawowym czynnikiem, stanowiącym barierę we wdrażaniu systemu GSMR są ograniczone środki finansowe.

System ETCS zapewnia wysoki poziom bezpieczeństwa poprzez przekazywanie do kabiny maszynisty informacji z urządzeń instalowanych na liniach kolejowych. W przypadku systemu ETCS oprócz barier finansowych mamy do czynienia z barierami technicznymi. System ETCS może być wdrażany wyłącznie na liniach całościowo zmodernizowanych w zakresie sterowania. Taka modernizacja w większości przypadków musi być poprzedzona zmianami układu torowego. Dlatego wdrażanie ETCS musi być realizowane jako ostatnia faza modernizacji linii kolejowych.

Wywiązując się z postanowień Decyzji Komisji 2006/679/WE z dnia 28 marca 2006 r. dotyczącej technicznej specyfikacji dla interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu sterowania ruchem kolejowym transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych, Polska opracowała „Narodowy Plan Wdrażania Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym” (przyjęty przez Radę Ministrów w marcu 2007).

Na podstawie krajowych planów wdrożenia ERTMS przedstawionych Komisji przez państwa członkowskie opracowany został „Plan główny wdrażania ERTMS w Europie”, a jego tezy zawarte zostały w Decyzji Komisji 2009/561/WE z dnia 22 lipca 2009 r. nakładającej obowiązek wyposażania linii kolejowych w ten system.

<sup>13</sup> cały ciąg E 30 (Görlitz) – Zgorzelec – Wrocław – Katowice – Kraków – Medyka (– Mostiska) ma długość 686,544 km

<sup>14</sup> linia kolejowa nr 4 – Centralna Magistrala Kolejowa; część ciągu E 65/C-E 65

Do programu włączono projekty, których realizacja odpowiada zapotrzebowaniu na przewozy oraz zwiększa dostępność transportową; poprawia też spójność terytorialną w skali kraju jak również w ramach europejskiej przestrzeni kolejowej. Zapewniony jest przy tym zwrot zainwestowanych w projekty środków finansowych, w postaci wymiernych efektów rzeczowych, tj. zmodernizowania i odtworzenia prawie 2,5 tys. km linii oraz korzyści społecznych i rynkowych wynikających z możliwości ich użytkowania.

Podstawowe wielkości charakteryzujące inwestycje w infrastrukturę kolejową (liczba zadań, rodzaj inwestycji, koszt, zakres rzeczowy), a także wydatki na ich realizację wraz ze wskazaniem ich źródeł finansowania przedstawione są w dalszej części programu.

Jako program wieloletni w rozumieniu przepisów o finansach publicznych, WPIK wpisuje się w Wieloletni Plan Finansowy Państwa<sup>15</sup> i na tej podstawie wchodzi w mechanizm przygotowania projektu ustawy budżetowej na kolejny rok budżetowy.

Program nie obejmuje zadań z zakresu eksploatacji i utrzymania infrastruktury kolejowej. Nie przewiduje też wydatków na te cele. Został on przygotowany przy założeniu, że – poza środkami pozyskanymi przez zarządcę infrastruktury w wyniku prowadzonej działalności (głównie od przewoźników kolejowych korzystających z infrastruktury) – na utrzymanie infrastruktury przekazywane będą środki w odpowiedniej wysokości z budżetu państwa i Funduszu Kolejowego. Wsparcie PLK z tych źródeł, na wydatki planowane na utrzymanie infrastruktury kolejowej w latach 2010–2013, to 4 585 000 tys. zł, z tego z Funduszu Kolejowego 280 000 tys. zł oraz 4 305 000 tys. zł z budżetu państwa (tabela 2).

**Tabela 2**      **Wsparcie działalności operacyjnej PLK ze środków publicznych [tys. zł]**

Źródła finansowania	Wydatki netto planowane na utrzymanie do poniesienia w latach 2010–2015							
	2010	2011	2012	2013	Razem 2010–2013	2014	2015	Ogółem 2010–2015
Fundusz Kolejowy	70 000,0	70 000,0	70 000,0	70 000,0	280 000,0	70 000,0	70 000,0	420 000,0
Budżet państwa	850 000,0	1 000 000,0	1 175 000,0	1 280 000,0	4 305 000,0	1 385 000,0	1 535 000,0	7 225 000,0
<b>Razem</b>	<b>920 000,0</b>	<b>1 070 000,0</b>	<b>1 245 000,0</b>	<b>1 350 000,0</b>	<b>4 585 000,0</b>	<b>1 455 000,0</b>	<b>1 605 000,0</b>	<b>7 645 000,0</b>

Oznacza to, że finansowanie infrastruktury kolejowej odbywać się będzie na podstawie dwóch dokumentów:

- wieloletniego programu inwestycji kolejowych,
- wieloletniego programu utrzymania infrastruktury kolejowej w postaci kontraktu między rządem i PLK.

Rozgraniczenie kwestii finansowania inwestycji w infrastrukturę kolejową i jej utrzymania pozwala na zapewnienie przejrzystości w zakresie wydatkowania środków publicznych na te cele. Równocześnie umożliwia właściwe rozplanowanie i wzajemne powiązanie poszczególnych zadań inwestycyjnych i utrzymaniowych.

#### 1.4. **Oświadczenie inwestora/beneficjenta**

Program przygotowano w ramach współdziałania Ministerstwa Infrastruktury i PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., która jest organizacyjnie i technicznie w pełni przygotowana do podjęcia programu i jego zrealizowania, w tym także do użycia na jego wykonanie przewidywanych środków finansowych.

<sup>15</sup> ustawa z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. Nr 157 poz. 1240, z późn. zm.), w szczególności przepisy zawarte w dziale III Wieloletni Plan Finansowy Państwa i ustawa budżetowa



Zdolności wykonawcze, możliwości technologiczne i organizacyjne rynku przedsiębiorstw projektowych, wykonawczych i oferujących możliwość wykonywania funkcji inżynierów umów, budów i kontraktów zapewniają uzyskanie założonych celów programowych.

Ze strony Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. program został przyjęty uchwałą Nr 522/2010 z dnia 5 października 2010 r. i jest wsparty oświadczeniem, iż:

- inwestycje objęte programem realizowane będą na obszarze kolejowym zarządzanym przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., która w stosunku do nich wykonuje funkcje inwestora bezpośredniego, jednocześnie nadzoruje i rozlicza inwestycje. Wykonawcy tych inwestycji wyłaniani będą w trybie przetargowym, zgodnie z przepisami prawa zamówień publicznych<sup>16</sup>;
- dla wykonania programu zapewnione są:
  - realizacja zadań w planowanym terminie i zakresie rzeczowym,
  - uzyskanie efektu ostatecznego, uzasadniającego poniesienie nakładów i wydatków rzeczowych oraz wywołanych procesem inwestycyjnym ograniczeń użytkowania,
  - prawidłowe wykorzystanie obiektów podczas eksploatacji po zakończeniu realizacji inwestycji;
- inwestycje objęte programem prowadzone będą przy zachowaniu obowiązujących norm budowlanych i warunków technicznych<sup>17</sup> oraz przepisów branżowych, co znajdzie potwierdzenie w odpowiedniej dokumentacji poszczególnych zadań. Spełniać również będą wymagania określone uzyskanymi dla podjęcia realizacji warunkami i pozwoleniami, w tym dotyczącymi określonych w zezwoleniach i decyzjach administracyjnych sposobów ograniczenia negatywnego oddziaływania na środowisko naturalne i tworzenia dla powstałych obiektów warunków do korzystania z nich przez osoby o ograniczonych możliwościach poruszania się<sup>18</sup>;
- program sporządzony został stosownie do zapisów ustawy o finansach publicznych i przepisów ją wprowadzających, zgodnie z wymogami obowiązującego prawa oraz z zachowaniem odpowiedniej przejrzystości i należytej staranności, niezbędnej przy realizacji projektów inwestycyjnych finansowanych ze środków publicznych.

## 2. Realizator programu

Realizatorem programu jest PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna, mająca siedzibę w Warszawie, adres: 03-734 Warszawa, ul. Targowa 74, tel.: +48(22) 473 20 00, fax: +48(22) 473 39 43.

Postanowieniem z 21 sierpnia 2001 r. spółka ta została zarejestrowana i wpisana do rejestru przedsiębiorców, prowadzonego przez Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy w Warszawie, XIII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego, pod numerem KRS 0000037568.

---

<sup>16</sup> ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2006 r. Nr 164, poz. 1163, z późn. zm.)

<sup>17</sup> ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2006 r. Nr 156, poz. 1118, z późn. zm.); rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 75, poz. 690, z późn. zm.); ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2003 r. Nr 80, poz. 717, z późn. zm.); rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. Nr 120, poz. 1133)

<sup>18</sup> Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. (Dz. U. Nr 78, poz. 483, z późn. zm.) w szczególności art. 67 ust. 1, art. 68 ust. 3, art. 69); ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2006 r. Nr 156, poz. 1118, z późn. zm.) w szczególności art. 5 ust. 1 pkt 4; rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 75, poz. 690, z późn. zm.) w szczególności § 54 ust. 2; ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. Nr 80, poz. 717, z późn. zm.) w szczególności art. 1 ust. 2 pkt 5; rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. Nr 120, poz. 1113, z późn. zm.); rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 63, poz. 735); rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 marca 2005 r. w sprawie szczegółowych wymagań dotyczących świadczenia usługi powszechnej oraz wymagań dotyczących świadczenia usługi szerokopasmowego dostępu do Internetu dla jednostek uprawnionych (Dz. U. Nr 68, poz. 592)

NIP: 113-23-16-427; REGON: 017319027.

Wysokość kapitału zakładowego w całości wpłaconego: 11 940 879 000,00 zł.

Spółka działa na podstawie ustawy z dnia 15 września 2000 r. Kodeks spółek handlowych<sup>19</sup>, ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”<sup>20</sup> oraz innych przepisów szczególnych. Realizuje działalność na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej, wykonując zadania zarządcy publicznej infrastruktury kolejowej na zarządzanej przez siebie sieci linii kolejowych, w oparciu o nadany statut, przepisy ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym<sup>21</sup> oraz inne obowiązujące regulacje krajowe i UE. Posiada wydaną przez Prezesa UTK w dniu 30.12.2010 r. autoryzację bezpieczeństwa dla zarządcy infrastruktury, o numerach: w części A – PL 2120100003 i w części B – PL 2220100001.

Podstawowe zadania Spółki to:

- udostępnianie linii kolejowych przewoźnikom wg zasady równego ich traktowania,
- modernizacja linii kolejowych dostosowująca je do standardów Unii Europejskiej,
- opracowywanie rozkładów jazdy pociągów,
- prowadzenie ruchu pociągów na liniach kolejowych,
- utrzymanie infrastruktury kolejowej z zapewnieniem bezpiecznego prowadzenia ruchu,
- współpraca z sąsiednimi zarządcami infrastruktury kolejowej.

### 3. Podstawy prawne programu, procedury zatwierdzania i aktualizacji

Podstawę prawną sporządzenia wieloletniego programu inwestycji obejmujących linie kolejowe stanowi przepis art. 38c ustawy z dnia 23 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, który określa zawartość programu oraz odnosi prowadzenie zawartych w nim inwestycji do przepisów o finansach publicznych, wpisując go tym samym w ramy określone dla Wieloletniego Planu Finansów Państwa w ustawie z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych.

Układ i zawartość programu odpowiadają warunkom określonym dla programu inwestycji, o którym mówi rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 2 grudnia 2010 r. w sprawie szczegółowego sposobu i trybu finansowania inwestycji z budżetu państwa<sup>22</sup>.

W programie uwzględniono przedsięwzięcia inwestycyjne współfinansowane ze środków UE, realizowane w ramach Programów Operacyjnych, jak również projekty realizowane w ramach inwestycji o charakterze odtworzeniowym finansowane z krajowych środków publicznych. Odtworzenia dotyczą linii kolejowych, położonych również poza głównymi ciągami kolejowymi, lecz istotnych z punktu widzenia całości sieci. Uwzględniono również projekty rozpoczęte przed 2010 r., współfinansowane z Funduszu PHARE<sup>23</sup>, Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego<sup>24</sup> oraz budżetu państwa, których kontynuacja przypada na lata 2010–2015.

---

<sup>19</sup> Dz. U. Nr 94, poz. 1037, z późn. zm.

<sup>20</sup> Dz. U. Nr 84, poz. 948, z późn. zm.

<sup>21</sup> Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.

<sup>22</sup> Dz. U. Nr 238, poz. 1579

<sup>23</sup> fundusz przedakcesyjny powstały w 1989 r., skierowany do państw nie będących członkami UE, z nią stowarzyszonych i prowadzących negocjacje akcesyjne

<sup>24</sup> zakres stosowania, cele funduszy oraz zasady udzielania pomocy określone są w: Rozporządzeniu (WE) nr 1080/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 lipca 2006 r. w sprawie Europejskiego Funduszu rozwoju Regionalnego i uchylającego rozporządzenie (WE) nr 1783/1999, Rozporządzeniu Rady (WE) nr 1083/2006 z dnia 11 lipca 2006 r. ustanawiającym przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności i uchylającym rozporządzenie (WE) nr 1260/1999 oraz w Rozporządzeniu Rady (WE) nr 1084/2006 z dnia 11 lipca 2006 r. ustanawiającym Fundusz Spójności i uchylającym rozporządzenie (WE) nr 1164/94, a ponadto w Rozporządzeniu Komisji (WE) nr 1828/2006 z dnia 8 grudnia 2006 r. ustanawiającym

Dla każdego zadania, które jest finansowane ze środków budżetu państwa, został sporządzony plan realizacji (program)<sup>25</sup> inwestycji. W przypadku, kiedy finansowanie przedsięwzięć ma swoje źródła w postaci środków Unii Europejskiej – PLK posiada wymagane przez dysponentów tych środków dokumenty (preumowy, wnioski o dofinansowanie, umowy o dofinansowanie, memoranda o finansowaniu itd.).

Informacje dotyczące projektów inwestycyjnych objętych programem uwzględniające postanowienia art. 38c ustawy o transporcie kolejowym, w układzie tabelarycznym zostały przedstawione w załączniku do programu, jako tabele 1z, 2z, 3z i 4z.

Program jest opracowywany po raz pierwszy w formie wymaganej nowymi przepisami.

Od strony formalnej, program podlega zatwierdzeniu przez Zarząd PLK (przywołana wcześniej uchwała Zarządu Spółki z 5 października 2010 r.) oraz wymaga akceptacji ze strony ministra właściwego ds. transportu, który, zgodnie z art. 38c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym, składa Radzie Ministrów sprawozdanie z wykonania programu za poprzedni rok. W tym celu, w terminie do końca kwietnia każdego roku, PLK składać będzie do Ministerstwa Infrastruktury niezbędne informacje i sprawozdania.

W trakcie realizacji programu PLK cyklicznie prowadzić będzie jego aktualizację, z dostosowaniem do ujawniających się warunków, informując o powyższym Ministra Infrastruktury, przy czym zasadnicze postanowienia programu nie będą ulegały zmianom. W przypadku, gdy ujawni się konieczność zmian podstawowych treści programu, decyzję o ponownym poddaniu go aktualizacji, podejmie Minister Infrastruktury.

## 4. Kontekst programu

Transport jest jednym z najważniejszych czynników determinujących rozwój gospodarczy kraju i dlatego zajmuje istotne miejsce pośród priorytetów odnoszących się do konkurencyjności i innowacyjności gospodarki, poprawy stanu infrastruktury technicznej, czy budowy spójności terytorialnej, jakie zostały wyznaczone w Strategii Rozwoju Kraju 2007–2015<sup>26</sup>, Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego: regiony, miasta, obszary wiejskie<sup>27</sup> oraz Krajowym Programie Reform na lata 2008–2011 na rzecz realizacji Strategii Lizbońskiej<sup>28</sup>, tj. głównych dokumentach rządowych

---

szczególne zasady wykonania rozporządzenia Rady (WE) nr 1083/2006 oraz rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1080/2006

Fundusz Spójności został ustanowiony w celu wzmocnienia spójności ekonomicznej i społecznej na rzecz promowania trwałego rozwoju. Pomoc z Funduszu Spójności jest udzielana na działania w zakresie transeuropejskich sieci transportowych, w szczególności projektów priorytetowych oraz w zakresie środowiska, w tym w sektorze transportowym poza sieciami transeuropejskimi, m.in. w zakresie kolei, transportu rzeczno i morskiego, intermodalnych systemów transportowych i ich interoperacyjności, ekologicznego transportu miejskiego i transportu publicznego. Celem nadrzędnym funduszu jest wzmocnienie spójności społecznej i gospodarczej Unii poprzez współfinansowanie programów operacyjnych w zakresie ochrony środowiska i infrastruktury transportowej. W tych ramach współfinansowane są t.zw. duże projekty, składające się z szeregu robót, działań lub usług, tworzące spójną całość o sprecyzowanym charakterze gospodarczym lub technicznym, których wartość przekracza 25 mln EUR w przypadku środowiska naturalnego oraz 50 mln EUR w przypadku innych dziedzin.

Celem Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego jest wzmocnienie spójności gospodarczej i społecznej w drodze korygowania podstawowych dysproporcji regionalnych poprzez wspieranie rozwoju oraz dostosowania strukturalnego gospodarek regionalnych. EFRR koncentruje swoją pomoc na priorytetach tematycznych w ramach celów: konwergencja, konkurencyjność regionalna i zatrudnienie, europejska współpraca terytorialna. EFRR współfinansuje inwestycje w infrastrukturę, obejmujące inwestycje transportowe, w tym poprawę sieci transeuropejskich i połączeń z siecią TEN-T, rozbudowę drugorzędnych sieci transportowych, połączeń z regionalnymi węzłami kolejowymi, lotniskami lub portami, tworzenie bezpośrednich połączeń z głównymi liniami kolejowymi oraz działania mające na celu poprawę dostępu do usług transportowych oraz ich jakości.

<sup>25</sup> określenia „plan realizacji inwestycji” oraz „program inwestycji” traktowane są jako tożsame

<sup>26</sup> Strategia Rozwoju Kraju 2007–2015. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, listopad 2006 r. Dokument przyjęty przez Radę Ministrów 29 listopada 2006 r. (zmiany i uzupełnienia z 30 grudnia 2008 r. – Założenia aktualizacji Strategii Rozwoju Kraju 2007–2015, 1 czerwca 2009 r. – Informacja uzupełniająca do dokumentu pn. Założenia aktualizacji Strategii Rozwoju Kraju 2007–2015 przyjętego 30 grudnia 2008 r.)

<sup>27</sup> dokument opracowany przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, przyjęty przez Radę Ministrów dnia 13 lipca 2010 r.

<sup>28</sup> dokument przyjęty przez Radę Ministrów dnia 18 listopada 2008 r. 19 maja 2009 r. został przez Radę Ministrów przyjęty dokument implementacyjny do DPR 2008–2011

o charakterze ogólnostrategicznym. Ich rozwinięcie i uszczegółowienie zostało przedstawione w dokumentach rządowych dot. samego sektora transportu, jak Polityka Transportowa Państwa na lata 2006–2025<sup>29</sup>, Strategia dla transportu kolejowego do roku 2013<sup>30</sup>, Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku i dokument implementacyjny do niego.

Sprawnie funkcjonujący system transportowy aktywizuje gospodarkę narodową zarówno pod względem ekonomicznym jak i społecznym. Stanowi też niezbędny warunek rozwoju gospodarczego. Stymulatorem w tym zakresie jest zapewnienie zrównoważonego rozwoju wszystkich gałęzi transportu oraz pełna koordynacja ich programów rozwoju z programami rozwoju całej gospodarki.

Przyjęty pod auspicjami Komisji Europejskiej Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko (POLIS) oraz Regionalne Programy Operacyjne (RPO) służą celom rozwoju transportu jako narzędzia realizacji celów strategicznych w wymiarze krajowym oraz w skali Europy.

Główne wspólne cele strategiczne w zakresie transportu, wskazywane w wymienionych wyżej dokumentach horyzontalnych jak i sektorowych, to poprawa dostępności transportowej, zwiększenie spójności terytorialnej, podniesienie jakości technicznej infrastruktury, minimalizacja negatywnego oddziaływania na środowisko naturalne.

W celu uzyskania oczekiwanych efektów transportowych i społecznych, w wymiarze lokalnym jak i ponadregionalnym, konieczne jest pozyskanie środków finansowych ze źródeł publicznych krajowych i unijnych<sup>31</sup>, ponieważ PLK nie jest w stanie zrealizować inwestycji samodzielnie. Bez wsparcia środkami publicznymi projekty ujęte w niniejszym programie nie będą mogły być podjęte.

Plan inwestycji w infrastrukturę kolejową został ujęty w czteroletnie ramy programowe i umożliwia osiągnięcie wymienionych wyżej celów, jednocześnie zaś jest środkiem warunkującym ich realizację; innymi słowy stanowi narzędzie wymagające uzbrojenia w środki finansowe.

#### **4.1. Charakterystyka infrastruktury kolejowej objętej programem**

Sieć kolejowa w Polsce ze względu na usytuowanie geograficzne spełnia bardzo ważną tranzytową rolę i nie może być postrzegana, jako oderwana od europejskiego systemu transportowego, bowiem część linii kolejowych to linie o znaczeniu międzynarodowym, stanowiące element ponadnarodowych sieci i struktur. Równocześnie na wschodniej i północno-wschodniej granicy tej sieci ma miejsce styk europejskiej sieci normalnotorowej 1435 mm z siecią szerokotorową 1520 mm. Z uwagi na bardzo korzystne położenie Polski jako kraju tranzytowego między Europą zachodnią i wschodnią, a także pomiędzy Skandynawią i niemającymi dostępu do morza krajami Europy środkowo-wschodniej oraz Bałkanami, polska sieć może być również wykorzystywana dla połączeń z regionami dalszymi jak Chiny, Indie, bliski i daleki wschód, stanowiąc jeden z czynników wpływu na rozwój gospodarczy.

Poziom przewozu ładunków, mierzony tonokilometrami, lokuje polski transport kolejowy na drugim miejscu wśród 27 krajów UE za Niemcami, a przed Francją, z udziałem ok. 12% w ogólnych przewozach UE. W zakresie transportu międzynarodowego koleje polskie z udziałem 8% zajmują trzecie miejsce za Niemcami i Łotwą. Wstępne wyniki w przewozach ładunków w Polsce uzyskane w 2010 roku w porównaniu do roku 2009 wskazują na wzrost zarówno przewiezionej masy ładunków jak i pracy przewozowej. Według danych UTK<sup>32</sup> wzrosty te w ciągu trzech kwartałów 2010 r. wyniosły odpowiednio – 9,4% w tonach i 18% w tonokilometrach.

W 2009 r. w Polsce przewieziono kolejną 283 mln osób, co stanowi 31,4% całkowitej liczby pasażerów przewiezionych środkami transportu publicznego. Porównanie przewozów pasażerów za trzy kwartały

---

<sup>29</sup> dokument przyjęty przez Radę Ministrów 29 czerwca 2005 r.

<sup>30</sup> Strategia dla transportu kolejowego do roku 2013. Ministerstwo Transportu, Warszawa, kwiecień 2007 r. Dokument ten – w ramach rządowego planu porządkowania dokumentów strategicznych – podlega zastąpieniu jako Program działań dla rozwoju transportu kolejowego do roku 2015

<sup>31</sup> możliwości w tym zakresie tworzą zapisy ustawy o transporcie kolejowym, ustawy o infrastrukturze transportu lądowego, traktatu akcesyjnego itd.

<sup>32</sup> informacja UTK z grudnia 2010 r. „Funkcjonowanie rynku transportu kolejowego w Polsce – III kwartały 2010”, str. 3; [www.utk.gov.pl](http://www.utk.gov.pl)

roku 2010 oraz roku 2009 wykazuje ogółem spadek o ok. 8,6%, przy czym wzrost liczby przewiezionych pasażerów odnotowały Koleje Mazowieckie o 2%, SKM Warszawa o 15,5% oraz UBB (przewoźnik wykonujący przewozy transgraniczne Świnoujście – Stralsund) o 2,4%.

Największe zagęszczenie sieci kolejowej występuje na terenie dawnego zaboru pruskiego (zachodnia część kraju), natomiast znacznie mniej linii jest we wschodniej części kraju, terenach dawnych zaborów rosyjskiego oraz austriackiego. Zagęszczenie sieci na zachodzie potencjalnie mogłoby być szansą na rozwój gospodarczy tej części kraju, ale w obecnych warunkach, paradoksalnie wobec braku możliwości jej efektywnego ekonomicznie wykorzystania, jest jednym z największych problemów polskiego kolejnictwa.

PLK zarządza liniami kolejowymi o łącznej długości 22 046 km, na co składa się:

- ➔ 19 336 km linii eksploatowanych, z czego 11 431 km linii o znaczeniu państwowym,
- ➔ 1 343 km linii nieeksploatowanych,
- ➔ 1 367 km linii z decyzjami o likwidacji lub przekazaniu.

Podstawowe elementy eksploatowanej obecnie infrastruktury liniowej to:

- ➔ tory szlakowe i główne zasadnicze na stacjach – 27 919 km;
- ➔ tory pozostałe – 9 437 km;
- ➔ rozjazdy – 44 100 szt.;
- ➔ przejazdy kolejowe – 16 485 szt.;
- ➔ obiekty inżynieryjne (mosty, wiadukty, przepusty) – 25 590 szt., o łącznej długości 725 621,9 m, w tym:
  - na liniach znaczenia państwowego 14 639 obiektów o łącznej długości 492 648,0 m,
  - na liniach pozostałych 10 951 obiektów, o łącznej długości 232 973,9 m.

Stan techniczny eksploatowanych linii ocenia się<sup>33</sup> następująco:

- ➔ dobry – 37%,
- ➔ dostateczny – 35%,
- ➔ niezadowolający – 28%.

Przekłada się to na podstawowe parametry eksploatacyjne, tj. maksymalną prędkość (rysunki 1 i 2), dopuszczalne naciski osiowe i liniowe.

Powody znacznego pogorszenia się stanu technicznego drogi kolejowej (nawierzchnia kolejowa wraz z budowlami inżynieryjnymi, podtorzem oraz gruntem, na którym jest usytuowana) wynikają głównie z zastosowanych w minionych okresach materiałów i technologii, przekroczonych terminów żywotności obiektów inżynieryjnych, przede wszystkim zaś – permanentnego niedofinansowania infrastruktury kolejowej, co uniemożliwiało wykonywanie wymian poszczególnych elementów.

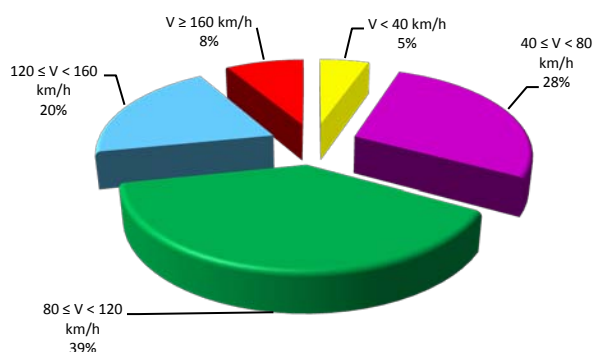
W torach zabudowanych jest jeszcze około 22,5 mln sztuk podkładów z drewna iglastego o teoretycznej żywotności 18–21 lat. Dokonane oceny wskazują, że obecnie aż 67,7% tych podkładów ma przekroczony dopuszczalny okres.

---

<sup>33</sup> kryteria oceny:

dobra – linie eksploatowane z założonymi parametrami eksploatacyjnymi, wymagające jedynie robót konserwacyjnych  
dostateczna – linie eksploatowane ze zmniejszonymi parametrami eksploatacyjnymi (obniżenie prędkości rozkładowych, wprowadzenie punktowych ograniczeń prędkości), wymagające oprócz robót konserwacyjnych dla utrzymania parametrów eksploatacyjnych napraw bieżących polegających na wymianie uszkodzonych elementów toru  
niezadowolająca – linie eksploatowane przy znacznie ograniczonych parametrach eksploatacyjnych (niskie prędkości rozkładowe, znaczne ograniczenia prędkości, obniżone dopuszczalne naciski) kwalifikujące się do kompleksowej wymiany nawierzchni

**Rysunek 1** Maksymalne prędkości rozkładowe na liniach znaczenia państwowego w torach szlakowych i głównych zasadniczych na stacjach wg długości występowania



Przedział prędkości	Długość torów [km]
V < 40	1 056
40 ≤ V < 80 km/h	5 442
80 ≤ V < 120 km/h	7 642
120 ≤ V < 160 km/h	3 878
V ≥ 160 km/h	1 680
Razem	19 698

Źródło: dane własne PLK za 2010 r.

**Rysunek 2** Maksymalne prędkości rozkładowe na torach linii znaczenia państwowego

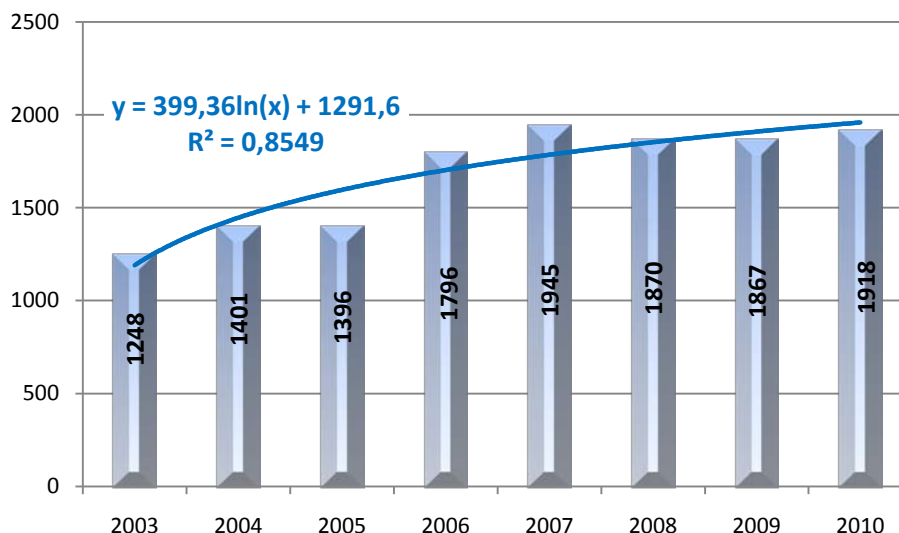


Źródło: dane własne PLK; opracowanie mapy – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Oceny z końca 2010 r. pokazują, że 1 918 obiektów inżynierskich (7,5% łącznej ilości) wymagało pilnego podjęcia robót utrzymaniowo-naprawczych lub inwestycyjnych dla przywrócenia im pierwotnych parametrów użytkowych, likwidacji wprowadzonych ograniczeń eksploatacyjnych oraz

ograniczenia dalszej degradacji technicznej. Niekorzystne zmiany ilości takich obiektów odnotowane w ostatnich latach przedstawiono na rysunku 3.

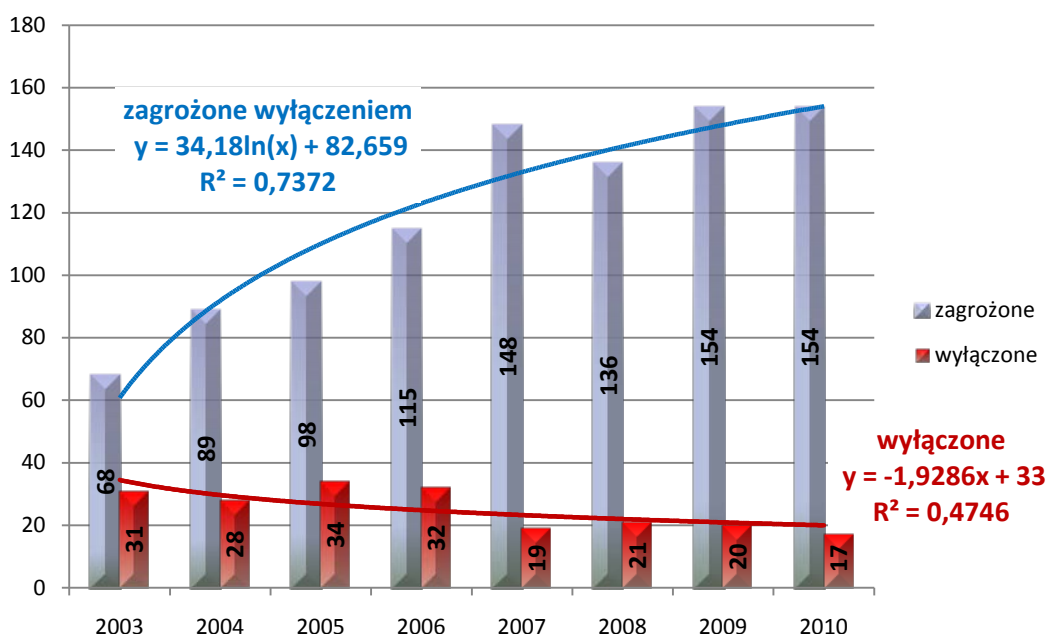
**Rysunek 3** Obiekty inżynieryjne wymagające napraw [szt.]; lata 2003–2010



Źródło: dane własne PLK, dla roku 2010 – dane szacunkowe

Trend wyznaczony wyłączeniami z eksploatacji, spowodowanymi przez bardzo zły stan techniczny obiektów inżynieryjnych, co uniemożliwiało zachowanie bezpieczeństwa przejazdów kolejowych nawet przy wprowadzeniu najbardziej restrykcyjnych ograniczeń warunków przejazdów, pokazano na rysunku 4.

**Rysunek 4** Obiekty inżynieryjne wyłączone, a także zagrożone wyłączeniem z eksploatacji [szt.]; lata 2003–2010



Źródło: dane własne PLK, dla roku 2010 – dane szacunkowe

Istotnym problemem pozostaje utrzymanie kolejowych mostów granicznych. Zgodnie z obowiązującymi porozumieniami z zarządami kolei państw sąsiednich, PLK utrzymuje kolejowe mosty graniczne na granicach z Białorusią, Ukrainą, Czechami i Niemcami. Podlegają one corocznej wspólnej kontroli stanu technicznego. Ustalenia przyjęte w wyniku tych kontroli mają priorytet w realizacji. Szczególnie ważne jest podjęcie natychmiastowych modernizacji kolejowych mostów

granicznych na przejściu Terespol – Brześć (most południowy pasażerski – ciąg kolejowy E 20) i Zgorzelec – Görlitz (E 30).

Niedofinansowanie robót naprawczych dróg kolejowych spowodowało znaczne obniżenie maksymalnej prędkości na wielu liniach kolejowych. Szczególnie wymowne jest obniżenie prędkości rozkładowych do  $V \leq 30$  km/h, świadczące o tak znacznej degradacji, że grozi w bliskiej perspektywie czasowej wyłączeniem z eksploatacji takiego odcinka linii z przyczyn technicznych.

W rozkładzie jazdy 2009/10, prędkość jazdy pociągów nieprzekraczająca 40 km/h, obowiązywała na długości 2 362 km, co stanowi 8,4% ogólnej długości eksploatowanych torów.

Według rozkładu jazdy 2010/11 prędkość ta będzie obowiązywać na długości 2 382 km, tj. na 8,5 % ogólnej długości obecnie eksploatowanych torów.

Sieć kolejowa w Polsce, w wyniku wieloletnich zaniedbań spowodowanych przede wszystkim brakiem jasno sprecyzowanych zasad finansowania jej rozwoju i utrzymania jest obecnie w fatalnym stanie technicznym. Wymaga szeregu natychmiastowych działań interwencyjnych skierowanych głównie na remonty i naprawę elementów infrastruktury, począwszy od torów poprzez obiekty inżynierskie, na urządzeniach energetyki oraz automatyki i telekomunikacji kończąc, oraz – kompatybilnego, uwzględniającego interesy kraju i jego regionów – planu inwestycyjnego.

Zaproponowane w programie działania inwestycyjne nie zabezpieczają wszystkich potrzeb inwestycyjnych. Program ten jednak jest obecnie jedynym narzędziem, które może pozwolić na powstrzymanie postępującej degradacji technicznej linii kolejowych na wybranych, najważniejszych ciągach kolejowych w kraju.

#### 4.2. Osadzenie programu w strategicznych ramach rozwoju transportu

Rozwój systemu transportowego jest jednym z głównych celów rozwoju Polski w najbliższych latach. Przyszłość sektora kolejowego jest jednocześnie ogromnym wyzwaniem i szansą dla Polski i ma charakter nie tylko strategiczny, ale również społeczny i polityczny.

Program będący instrumentem rozwoju narodowej infrastruktury kolejowej, obejmującym zarówno modernizację istniejących już linii jak również budowę nowych odcinków linii, a także przygotowanie budowy kolei dużych prędkości, wpisuje się w kierunki polityki transportowej kraju, określone w kluczowych dokumentach strategicznych i realizowane przez Rząd.

Zarówno Strategia Rozwoju Kraju 2007–2015 jak i Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do roku 2030, a także Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko przewidują, że w sferze transportowej konieczne jest zwiększenie udziału transportu kolejowego w przewozach pasażerskich i towarowych, co wymaga znaczącego podniesienia jakości świadczonych usług.

Działania prowadzące do zrealizowania tego założenia, podyktowane względami bezpieczeństwa użytkowników systemu transportowego i uwarunkowaniami w obszarze ochrony środowiska oraz wynikające z dodatkowych korzyści ekonomicznych, jakie niesie ze sobą posiadanie efektywnego sektora kolejowego, przedstawiono w niniejszym programie.

Program uwzględnia także lokalne i regionalne potrzeby transportowe określone m.in. w Regionalnych Programach Operacyjnych. Są one uzupełnieniem działań inwestycyjnych na głównych ciągach transportowych kraju, służą rozwojowi poszczególnych regionów i ich wzrostowi gospodarczemu, a także zapewniają spójność całego krajowego systemu transportu kolejowego.

Rysunek 5 pokazuje zlokalizowanie najważniejszych kolejowych inwestycji infrastrukturalnych na sieci zarządzanej przez PLK, wyróżniając programy w ramach których są one realizowane i finansowane. Obciążenie tej sieci, wyrażone średniodobowym natężeniem ruchu pociągów, przedstawiono na rysunku 6, a na rysunku 7 – zobrazowano powiązania administracyjne oraz kierunki ciążenia społeczno-gospodarczego kraju.

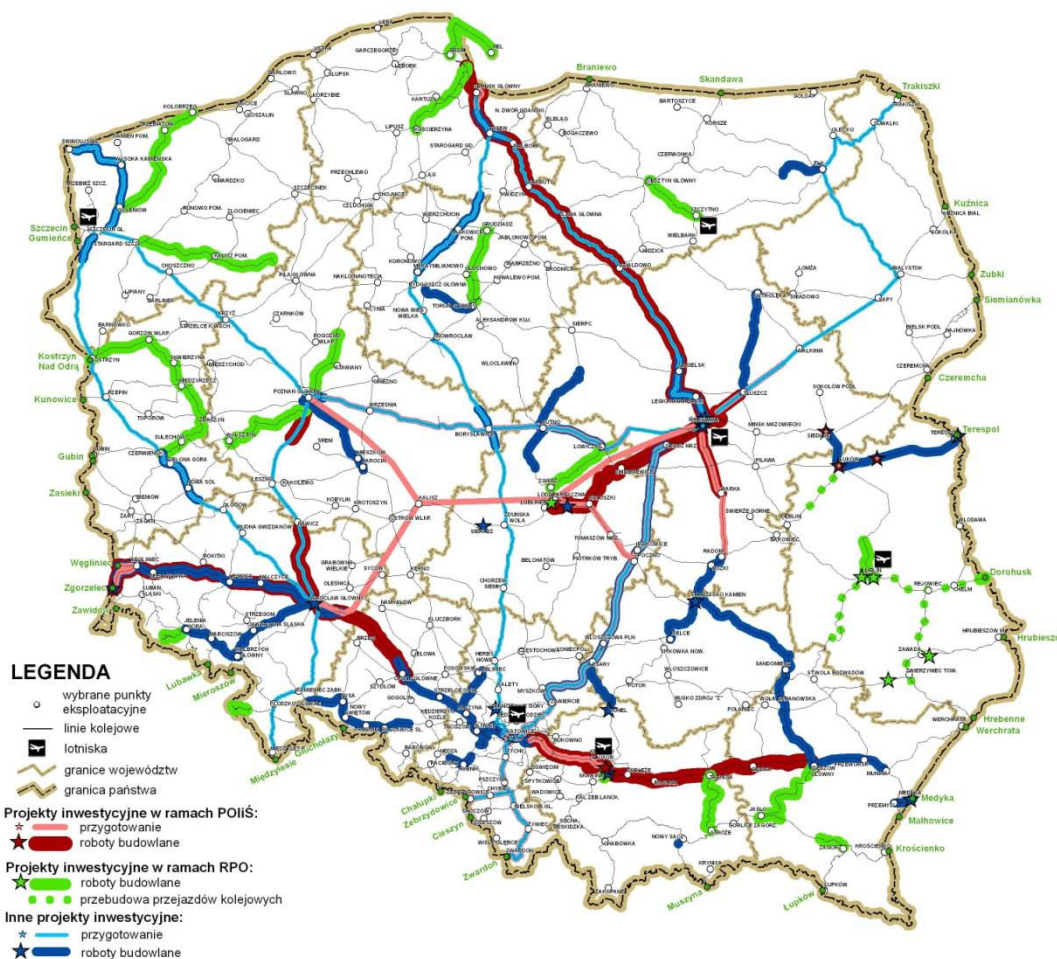


Ramy rozwojowe określone w strategicznych dokumentach rządowych w zakresie tworzenia w Polsce najlepszych w Europie warunków do prowadzenia działalności gospodarczej<sup>34</sup> wyznaczają priorytety i zadania dla sfery transportowej, a jako główne działanie przyjmują zagwarantowanie odpowiedniej dla potrzeb nowoczesnej gospodarki, infrastruktury transportowej. Zadania w ramach tego działania obejmują m.in. realizację: Master Planu dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku, Narodowego Planu Wdrażania ERTMS<sup>35</sup>, Programu budowy i uruchomienia przewozów kolejami dużych prędkości (KDP)<sup>36</sup>.

Niniejszy program z jednej strony integruje wszystkie aspekty priorytetów sformułowanych w powoływanych wyżej dokumentach, z drugiej – skupia poszczególne zadania do realizacji; jest przy tym instrumentem wiążącym obszary strategiczno-decyzyjne z wykonawczymi.

Jego realizacja jest konieczna komplementarnie do programów przyjętych dla transportu drogowego, dotyczących rozwoju portów morskich oraz lotnisk – łącząc ze sobą w przestrzeni gminy, miasta oraz regiony, zarówno na terenie kraju jak i Europy.

**Rysunek 5** Inwestycje infrastrukturalne na sieci zarządzanej przez PLK; lata 2010–2013



Źródło: zestawienia tabelaryczne niniejszego programu; opracowanie mapy – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

<sup>34</sup> jest to jeden z celów Krajowego Programu Reform na lata 2008–2011 na rzecz realizacji Strategii Lizbońskiej

<sup>35</sup> Narodowy Plan Wdrażania Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym w Polsce, przyjęty w marcu 2007 przez Radę Ministrów

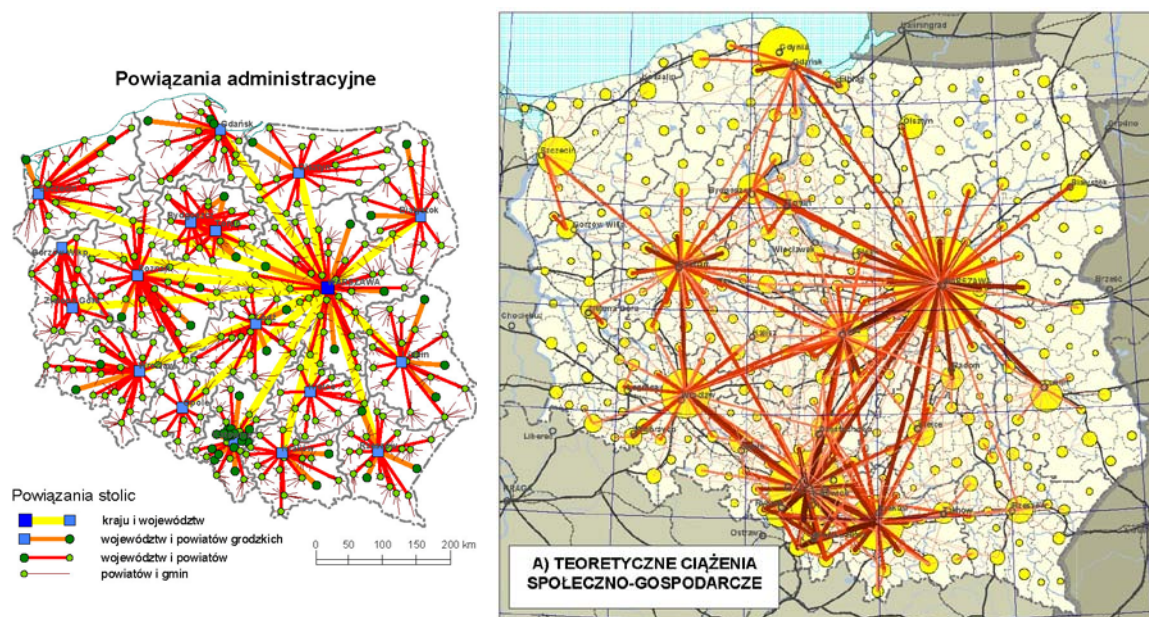
<sup>36</sup> przyjęty uchwałą Nr 276/2008 Rady Ministrów z dnia 19 grudnia 2008 r. w sprawie przyjęcia strategii ponadregionalnej – „Program budowy i uruchomienia przewozów Kolejami Dużych Prędkości w Polsce”

**Rysunek 6** Średniodobowa liczba przejazdów pociągów na liniach zarządzanych przez PLK (razem pociągi pasażerskie i towarowe w obu kierunkach) – [szt.]



Źródło: dane własne PLK za 2009 r.; opracowanie mapy – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

**Rysunek 7** Powiązania administracyjne oraz kierunki ciążenia społeczno-gospodarczego kraju



Źródło: MAPA 3 Wewnętrzne powiązania funkcjonalne, opracowana przez IGiPZ PAN dla MRR w ramach prac nad projektem Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, opublikowana na oficjalnej stronie internetowej MRR 1.02.2011 r.

### 4.3. Uzasadnienie realizacji programu

Europejska polityka transportowa jest jednym z priorytetowych obszarów gospodarczo-społecznych na który przeznaczona jest spora część środków finansowych. Jej rozwój ewoluuje w kierunku zwiększania efektywności, spójności, sprawiedliwych cen, konkurencyjności oraz zrównoważonego rozwoju gospodarki. Istotne miejsce w ramach europejskiej polityki transportowej zajmuje polityka w zakresie transportu kolejowego.

Kraje członkowskie UE dążą do efektywnego utworzenia wspólnej przestrzeni gospodarczej, o łatwej dostępności, w celu swobodnego przepływu kapitału, dóbr, usług i osób. Infrastruktura transportowa kreuje możliwości rozwojowe, przesądzając o dostępności fizycznej poszczególnych regionów oraz podnosząc spójność kontynentu.

Unia Europejska przewiduje ograniczanie nierównomierności rozwoju poszczególnych regionów, zwracając jednak uwagę, że infrastruktura nie może być rozbudowywana tylko w regionach najsilniejszych, proporcjonalnie do wzrostu popytu, ale powinna być także rozwijana w rejonach uboższych jako stymulator ich rozwoju. Celowi temu służy system finansowania rozwoju europejskiej infrastruktury transportu, głównie unijne fundusze regionalne i fundusz spójności. W sferze operacyjnej cel ten uzupełniony jest wymogiem osiągania coraz wyższego poziomu interoperacyjności oraz znaczącego postępu w rozwoju infrastruktury Transeuropejskich Sieci Transportowych (TEN-T).

Program jest spójny z ogólnokrajową i europejską strategią rozwoju transportu kolejowego, ma również ścisły związek z planami inwestycyjnymi modernizacji linii kolejowych zaliczonych do sieci TEN-T, położonych w głównych korytarzach transportowych jak np. E 65, E 20, E 30, objętych międzynarodowymi umowami AGC i AGTC<sup>37</sup>, a także zaliczonych do państwowej sieci linii kolejowych o strategicznym znaczeniu przewozowym. Wypełnia również założenia rozwoju lokalnego regionów, uwzględniając projekty realizowane w ramach RPO. W ten sposób, powiązanie celów strategicznych na różnych płaszczynach odniesienia sprzyja uzyskaniu efektów w skali sieci linii kolejowych.

Do niezwykle ważnych zalicza się uregulowania strategiczne, które wiążą się z zapewnieniem bezpiecznego i wydajnego systemu transportu kolejowego dla swobodnego przemieszczania się osób i towarów. Dotyczy to przede wszystkim wdrożenia interoperacyjności systemów kolejowych, zapewnienia bezpieczeństwa, zmniejszenia negatywnego oddziaływania na środowisko naturalne, jak również zwiększenia dostępności transportu kolejowego dla wszystkich grup użytkowników.

Zrealizowane przedsięwzięcia inwestycyjne zapewnią w okresie użytkowania wymaganą przydatność, sprawność i niezawodność eksploatacyjną, jak również zostanie zapewniona wymagana przez użytkownika ich gospodarcza trwałość.

PLK jest gotowa do realizacji wszystkich zadań ujętych w programie; warunkiem gwarantującym realność programu jest jednak zapewnienie jego finansowania ze środków publicznych krajowych i unijnych.

Inwestycje objęte programem wynikają ze strategicznych założeń dotyczących rozwoju transportu kolejowego w Polsce, określonych w Strategii dla transportu kolejowego do roku 2013 i Master Planie dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku.

#### **Strategia dla transportu kolejowego do roku 2013**

Przedstawia strategiczne założenia kształtowania instrumentów polityki Państwa oraz sposoby i zakres rekonstrukcji narzędzi organizacyjnych, ekonomicznych i prawnych, które należy wypracować

---

<sup>37</sup> AGC – Umowa Europejska o głównych międzynarodowych liniach kolejowych (AGC), sporządzona w Genewie dnia 31 maja 1985 r. (Dz. U. z 1989 r. Nr 42, poz. 231) oraz Oświadczenie Rządowe z dnia 29 maja 1989 r. w sprawie wejścia w życie Umowy europejskiej o głównych międzynarodowych liniach kolejowych sporządzonej w Genewie dnia 31 maja 1985 r. (Dz. U. z 1989 r. Nr 42, poz. 232); AGTC – Umowa o ważnych międzynarodowych liniach transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących (AGTC), sporządzona w Genewie dnia 1 lutego 1991 r. (M.P. z 2004 r. Nr 3, poz. 50) oraz Oświadczenie Rządowe z dnia 24 listopada 2003 r. w sprawie mocy obowiązującej Umowy europejskiej o ważnych międzynarodowych liniach transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących, sporządzonej w Genewie dnia 1 lutego 1991 r. (M.P. z 2004 Nr 3, poz. 51)

i wdrożyć w polskim systemie transportu kolejowego. Określone w dokumencie zamierzenia kierunkowe mają służyć osiągnięciu najważniejszych, zbieżnych z założeniami niniejszego programu, celów powoływanych w strategii, jakimi są:

- wzrost efektywności gospodarowania w sektorze kolejnictwa – w szczególności infrastrukturą kolejową oraz nieruchomościami,
- sprzyjanie systematycznemu podnoszeniu jakości obsługi klientów kolei.

### **Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku**

Dokument ten określa priorytety i działania o charakterze operacyjnym, które mają służyć realizacji celów strategicznych, jakie sektor kolejowy w Polsce powinien osiągnąć w horyzoncie czasowym do roku 2030. Przedstawione w programie inwestycje mają pozwolić osiągnąć główne jego cele, poprzez:

- zapewnienie konkurencyjności kolei w relacji do innych gałęzi transportu w najbardziej rozwojowych segmentach rynku,
- zrównoważenie gałęziowej struktury transportu i ograniczenie szkód w środowisku wynikających ze wzrostu zapotrzebowania na transport, w tym gwałtownego rozwoju transportu drogowego,
- zapewnienie warunków do podnoszenia jakości obsługi klientów przez przewoźników kolejowych.

Master Plan definiuje i opisuje:

- 16 priorytetów o charakterze operacyjnym, służących realizacji celów strategicznych, dobranych w perspektywie długoterminowej (do 2030 r.) z punktu widzenia gospodarki kraju i regionu,
- działania w trzech obszarach systemowych – przewozy pasażerskie, przewozy towarowe, infrastruktura.

### **Dokument Implementacyjny, porządkujący do 2015 roku wdrażanie „Master Planu dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 r.”**

Dokument Implementacyjny systematyzuje zadania określone w Master Planie do 2015 roku dla obszarów (przewozy pasażerskie, przewozy towarowe, infrastruktura) oraz wskazuje priorytety inwestycyjne w tych obszarach. Dokument jest praktycznym narzędziem kierunkowym, służącym wdrażaniu postanowień Master Planu. WPIK jest programowym wypełnieniem zapisów Dokumentu Implementacyjnego<sup>38</sup> w zakresie dotyczącym obszaru infrastruktura.

### **Projekt Programu działań dla rozwoju rynku transportu kolejowego do roku 2015 (mającego zastąpić Strategię dla transportu kolejowego do 2013 r.)**

Podstawowym celem programu jest poprawa funkcjonowania rynku transportu kolejowego w Polsce. Cel ten ma zostać osiągnięty poprzez realizację działań szczegółowych zaplanowanych w dokumencie.

Działania te dotyczą:

- określenia ogólnej polityki Rządu w sektorze transportu kolejowego,
- sprecyzowania celów i zadań Rządu w zakresie kształtowania rynku,
- działań Rządu wobec Grupy PKP,
- sformułowania zasad wsparcia finansowego działań planowanych do roku 2015, wraz z ich harmonogramem, zakresem koniecznych zmian legislacyjnych, sposobem monitorowania i przewidywanymi efektami realizacji.

---

<sup>38</sup> vide: Dokument Implementacyjny, punkt 3.3., str. 48

Ponadto, cel główny programu wynika z celów strategicznych dokumentu nadrzędnego, jakim jest Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku. Program odwołuje się również do dokumentów programowych rangi europejskiej, w tym głównie Strategii Goeteborskiej<sup>39</sup>, czy Białej Księgi – Europejskiej Polityki Transportu do 2010 roku: Czas na decyzje<sup>40</sup> z 2001 r., które przede wszystkim wskazują na konieczność budowy i rozwoju zrównoważonych form transportu.

Cele te program traktuje priorytetowo, a do rezultatów pośrednich wymienionych celów należy zaliczyć: poprawę jakości usług transportowych, skrócenie czasu podróży, podniesienie stanu bezpieczeństwa i komfortu podróżnych oraz wzrost ilości odprawianych pasażerów, a także zwiększenie wielkości masy towarowej przewożonej koleją.

#### **4.4. Narzędzia realizacyjne – programy krajowe i regionalne**

##### **Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko**

Program ujmuje wszystkie infrastrukturalne inwestycje kolejowe przewidziane do realizacji w ramach POIiŚ, zgodnie z indykatywną listą projektów indywidualnych.

Inwestycje te wpisują się w najważniejsze cele transportowe Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i obejmują:

- modernizację oraz budowę linii kolejowych wraz z budowlami inżynierskimi (mosty, wiadukty, tunele, przepusty),
- instalację urządzeń zabezpieczenia ruchu i łączności, sygnalizacji, sieci energetycznej oraz sieci wodno-kanalizacyjnej,
- modernizację oraz budowę stacji osobowych i towarowych – łącznie z peronami, placami utwardzonymi etc. oraz rozbudowę terminali intermodalnych i bocznic kolejowych, odcinków linii stanowiących nowe połączenia z lotniskami.

##### **Związki z polityką przestrzenną i strategią regionów, miast, gmin**

Znaczącą rolę w kształtowaniu docelowej wizji transportu kolejowego w Polsce odgrywa również polityka regionalna i lokalna województw, gmin i miast. Narzędziem planistycznym określającym obszary i szczegółowe działania w tym zakresie, wynikające z tej polityki, są Regionalne Programy Operacyjne uzupełniające programy krajowe, w tym m.in. Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko.

RPO będące elementem systemu wdrażania NSRO są podstawowym instrumentem rozwoju, jakim dysponują organy samorządu województwa. W niniejszym programie ujęto wszystkie infrastrukturalne inwestycje kolejowe objęte tymi programami.

##### **„Inne programy” – finansowanie z budżetu państwa i Funduszu Kolejowego**

Uzupełnieniem przedsięwzięć wskazanych i realizowanych w ramach POIiŚ i RPO, są zadania przewidziane do realizacji jako „Inne programy”. Obejmują one typowe projekty inwestycyjne:

- rozpoczęte w latach 2000–2008, finansowane ze środków wspólnotowych w postaci Funduszu Spójności (do 2004 r. Fundusz ISPA ),
- rozpoczęte przed 2010 r., finansowane ze środków budżetu państwa,
- projekty prowadzone w ramach inwestycji odtworzeniowych, finansowane z krajowych środków publicznych, tj. budżetu państwa oraz Funduszu Kolejowego.

---

<sup>39</sup> Strategia Goeteborska (The Goeteborg Strategy) – Strategia Lizbońska uzupełniona podczas szczytu Rady Europejskiej w Goeteborgu w 2001 r. o nowy element związany z ochroną środowiska i osiągnięciem zrównoważonego i trwałego rozwoju (Communication from the Commission: A Sustainable Europe for a Better World: A European Union Strategy for Sustainable Development, 15.5.2001, COM(2001)264 final)

<sup>40</sup> Biała Księga Europejska Polityka Transportowa do 2010 r.: Czas na decyzje. Komisja Wspólnot Europejskich. Bruksela 12/09/2001-10-08 COM (2001) 370

#### 4.5. Przyjęte zasady programowe

W celu zapewnienia właściwych standardów usług w transporcie kolejowym, realizacja projektów inwestycyjnych powinna być spójna z innymi projektami, szczególnie w zakresie modernizacji i zakupu taboru, modernizacji i budowy infrastruktury dworcowej, wdrożenia informatycznych systemów wsparcia usług przewozowych, wdrożenia aplikacji telematycznych do wymiany informacji pomiędzy przewoźnikiem a zarządcą infrastruktury kolejowej w powiązaniu z wdrożeniem ERTMS, jak również budowy terminali transportu intermodalnego i centrów logistycznych.

Program założenie to wypełnia.

Komplementarność projektów pozwoli na podniesienie jakości usług transportowych (zwiększenie ilości połączeń, standardu obsługi pasażera itp.). Działania takie, w powiązaniu z nowym podejściem do organizacji i nadzoru systemu utrzymania taboru i infrastruktury kolejowej, pozwolą na zwiększenie roli transportu kolejowego w polityce transportowej Państwa.

Efekt kompleksowości rezultatów realizacji niniejszego programu na system transportu kolejowego w Polsce zostanie uzyskany jedynie przy równoległe prowadzonych inwestycjach w innych, wymienionych wyżej obszarach transportu kolejowego.

Jako zasadę programową przyjmuje się prowadzenie inwestycji w sposób zapewniający ich spójność i wzajemne dopełnienie, a także wygenerowanie przez nie efektów synergicznych, tak aby doprowadzić do rozwoju systemu transportu kolejowego w Polsce, z naciskiem na zagadnienia związane z efektywnością funkcjonowania, bezpieczeństwo i ograniczenie negatywnego wpływu na środowisko naturalne.

Powiązanie kolejowych projektów inwestycyjnych z dotyczącymi rozwoju infrastruktury drogowej, systemu portów lotniczych oraz rozwoju żeglugi śródlądowej stworzy dobre warunki dla doprowadzenia do możliwie zrównoważonego rozwoju systemu transportowego w Polsce.

### 5. Rozważane rozwiązania alternatywne

Program stanowi wariant uznany za najbardziej efektywny i najpełniej realizujący cele o charakterze strategicznym. Uwzględnia również wpływ działań inwestycyjnych na całą działalność prowadzoną w otoczeniu i na bieżącą działalność transportową.

Założono, że wybrany wariant, wg którego realizowana będzie działalność inwestycyjna PLK, będzie najmniej uciążliwy dla otoczenia oraz, że zostaną ograniczone do minimum ewentualne negatywne jego skutki dla bieżącej działalności przewozowej. W tym celu przy planowaniu realizacji poszczególnych projektów przyjęto zasadę etapowania inwestycji, wszędzie tam, gdzie ze względów technicznych było to możliwe, aby oddziaływanie na dane środowisko było jak najmniejsze. Uwzględnione zostały utrudnienia dla kolejowego ruchu pasażerskiego i towarowego, a także dla lokalnego drogowego systemu komunikacyjnego.

Program ujmuje tylko te projekty inwestycyjne, dla których zostały dokonane analizy i oceny możliwości wykonania oraz uwzględnia wypracowane w tym zakresie rozstrzygnięcia.

Przy konstruowaniu programu brane były pod uwagę różne warianty podjęcia i realizacji inwestycji. Po wstępnych analizach, obejmujących uwarunkowania techniczne, finansowe, środowiskowe oraz cele możliwe do osiągnięcia dzięki zrealizowaniu przedsięwzięć, wyłoniono trzy warianty inwestycyjne, które zostały poddane dalszym szczegółowym analizom:

- ➔ **wariant 1: podstawowy** – polegał na ograniczeniu inwestycji podejmowanych przez PLK i skupieniu się przede wszystkim na działaniach mających na celu odtworzenie istniejącej infrastruktury oraz inwestycjach doraźnych, dzięki którym nie będzie występowała konieczność wprowadzania dalszych ograniczeń prędkości, a także dokończenie rozpoczętych już inwestycji, finansowanych jeszcze w ramach poprzedniej perspektywy programowej,

- ➔ **wariant 2: inwestycyjny umiarkowany** – polegający na modernizacji głównych ciągów transportowych w ramach POIiŚ oraz przeprowadzeniu szerokiego zakresu modernizacji polskiej infrastruktury kolejowej, w ramach RPO oraz zrealizowaniu najpilniejszych inwestycji odtworzeniowych. Wariant ten, podobnie jak wariant pierwszy, zakłada pełne dokończenie inwestycji realizowanych w ramach poprzedniej perspektywy programowej,
- ➔ **wariant 3: inwestycyjny maksymalny** – polegający na możliwie najpełniejszej modernizacji głównych ciągów transportowych w ramach POIiŚ oraz realizacji szerszego zakresu inwestycji odtworzeniowych. Wariant ten zakłada dodatkowo, w porównaniu do wariantu drugiego, przede wszystkim pełną modernizację ciągu kolejowego E 59 na odcinkach granica woj. dolnośląskiego – Poznań, Poznań – Krzyż i Krzyż – Szczecin, a także poszerzenie zakresu inwestycji odtworzeniowych o projekty dotyczące linii nr 96 Tarnów – Stróże (odc. Stróże – Muszyna – granica państwa), nr 61 (Kielce – Fosowskie), nr 286 Wałbrzych – Kłodzko, nr 287 Nysa – Opole, nr 137 Katowice – Legnica (Kędzierzyn Koźle – Legnica) oraz linii nr nr 14, 143, 281 i 355 na odcinku Łódź – Ostrów – Wrocław.

Warianty te poddano wielokryterialnej ocenie, traktując jednak nadrzędnie efektywność użytkową w odniesieniu do możliwego do uzyskania rezultatu eksploatacyjnego, a także realność praktyczną, przy czym poszczególne kryteria dobierano traktując nadrzędnie cele samego programu i rekomendacje dokumentów strategicznych, z którymi jest on zgodny (zwłaszcza Master Planu) oraz zidentyfikowane wcześniej ograniczenia w zastosowaniu poszczególnych wariantów. Każdemu z kryteriów zostały przyporządkowane określone wagi, w ramach których zostały ocenione poszczególne warianty.

Kryterium wykonalności obejmuje nie tylko dostępność środków w ramach wyszczególnionych w programie źródeł, ale także realia rynkowe w których funkcjonuje PLK, charakteryzujące się niewystarczającą jak na potrzeby inwestycyjne liczbą wykonawców posiadających odpowiednie doświadczenie, utrudnieniami biurokratycznymi dla inwestycji, długotrwałym procesem pozyskiwania wymaganych decyzji administracyjnych niezbędnych dla podjęcia procesu realizacyjnego, długotrwałym i skomplikowanym postępowaniem przetargowym. Należało wziąć także pod uwagę trwający od końca 2008 r. kryzys gospodarczy. Pozostałe kryteria oceny otrzymały jednakowe wagi.

Analizy dokonane w oparciu o przyjęte kryteria wykazały, że uzasadnionym i najbardziej racjonalnym jest podjęcie programu wg **wariantu 2 – inwestycyjnego umiarkowanego** (tabela 3). Przy wzięciu pod uwagę efektów, ustępuje on tylko nieznacznie wariantowi trzeciemu, przede wszystkim ze względu na stosunkowo niewielkie różnice pomiędzy zakresami. Oba warianty wpisują się także w strategię rozwoju kraju i kolei nakreślone w dokumentach nadrzędnych. Wariant trzeci został jednak uznany za niemożliwy do zrealizowania, przede wszystkim ze względu na znaczący niedobór środków finansowych. Wariant pierwszy charakteryzowałby się, co prawda wykonalnością pod względem technicznym i finansowym, natomiast jego rezultaty są zbyt małe w porównaniu z uzyskiwanymi przy wdrożeniu wariantów 2 lub 3. Nie gwarantują też osiągnięcia w stopniu przynajmniej zadowalającym, ani celów wyznaczonych dla programu, ani tych, które wynikają z dokumentów nadrzędnych.

**Tabela 3** Kryteria, ich wagi oraz punktacja, którą otrzymały analizowane warianty programu

Kryterium	Max. liczba punktów	Waga	Liczba punktów możliwa do uzyskania	Liczba punktów uzyskanych		
				1	2	3
Wykonalność pod względem finansowym i technicznym	10	5	50	50	45	25
Długość zmodernizowanych linii	10	1	10	5	9	10
Podniesienie prędkości/oszczędność czasu	10	1	10	5	9	10
Zmniejszenie zaangażowania personelu w sterowanie ruchem	10	1	10	3	9	10
Zwiększenie atrakcyjności regionów, miast i gmin	10	1	10	3	9	10
Spójność z dokumentami nadrzędnymi	10	1	10	3	10	10
<b>Razem</b>			<b>100</b>	<b>69</b>	<b>91</b>	<b>75</b>

## 6. Cele programu

Wieloletni program inwestycyjny jest narzędziem, które pozwoli na osiągnięcie efektów zakładanych w strategicznych dokumentach wskazujących kierunki rozwoju infrastruktury w Polsce.

Celem nadrzędnym jest uzyskanie poziomu jakości usług świadczonych przez PLK – zarządcę narodowej, publicznej infrastruktury kolejowej, w pełni dostosowanego do oczekiwań i potrzeb przewoźników oraz ich klientów.

Przez jakość należy tu rozumieć:

- zapewnienie stabilnej działalności, bezpieczeństwa i równego dostępu,
- zapewnienie na liniach korytarzowych sieci TEN-T pełnej interoperacyjności,
- dostosowanie i budowę nowej infrastruktury zgodnie ze standardami określonymi umowami AGC i AGTC,
- dostosowanie zarządzanej infrastruktury kolejowej do korzystania z niej przez osoby o ograniczonej możliwości poruszania się,
- ograniczenie skutków negatywnego oddziaływania na środowisko.

Rozwinięcie celu podstawowego to:

- poprawa dostępności transportowej kolei i warunków korzystania z jej usług realizowana poprzez:
  - zwiększenie długości torów przystosowanych do jazdy pociągów z prędkością 160 km/h – do 1 533 km,
  - przystosowanie do jazdy pociągów z prędkością 200 km/h – 595 km torów,
  - zwiększenie długości torów przystosowanych do jazdy pociągów o nacisku osi 221 kN – do 4 771 km,
  - zwiększenie niezawodności przekazu informacji w relacjach: zarządca infrastruktury – przewoźnik oraz przewoźnik – jego klient;
- poprawa bezpieczeństwa prowadzenia ruchu kolejowego;
- podniesienie przepustowości linii na odcinkach najbardziej obciążonych;
- eliminowanie zagrożeń dla bezpieczeństwa w obszarach styku i kolizji z drogami kołowymi oraz na przejściach dla pieszych przez likwidację skrzyżowań i przejść jednopoziomowych, zmianę kategorii oraz budowę skrzyżowań wielopoziomowych;
- unowocześnienie systemów zarządzania ruchem osiągnięte w wyniku wyposażania linii w:
  - systemy ERTMS – 800 km,
  - nowoczesne systemy sterowania ruchem kolejowym, w tym 17 Lokalnych Centrów Sterowania (LCS);
- przygotowanie warunków do realizacji i kontynuowania inwestycji w kolejnych okresach – 3 265,8 km linii.

Przedstawione wyżej cele nadrzędne i szczegółowe wyznaczone są równocześnie jako cele:

- do bezpośredniego osiągnięcia w postaci:
  - wytworzonego lub przystosowanego produktu, tj. zapewnienia takiego stanu infrastruktury udostępnianej przewoźnikom, który poprzez swoją jakość i standardy umożliwi osiągnięcie wyników eksploatacyjnych w ruchu pociągów na poziomie gwarantującym spełnienie oczekiwań związanych z rozwojem transportu kolejowego,



- sprawnego systemu planowania i zarządzania inwestycjami oraz stworzenie narzędzia bieżącego monitorowania realizacji inwestycji,
  - zapewnienia stabilnego finansowania infrastruktury kolejowej,
  - zapewnienia efektywnego wykorzystania zasobów ludzkich i optymalizacji zatrudnienia;
- ➔ uzyskiwane pośrednio:
- pobudzenie rozwoju przedsiębiorstw kooperujących z koleją,
  - aktywizacja i rozwój urbanistyczny terenów w pobliżu linii kolejowych,
  - zwiększenie atrakcyjności inwestycyjnej regionów, miast, gmin,
  - pozytywny wpływ na zwiększenie mobilności mieszkańców,
  - zmniejszenie zatłoczenia na drogach kołowych, przez przejście przez kolej pasażerów z samochodów.

Osiągnięcie tych celów przyniesie poprawę warunków korzystania z kolei przez jej klientów, przede wszystkim w wyniku zwiększenia niezawodności infrastruktury kolejowej.

Program stanowić będzie także dokument wykorzystywany w procedurze ubiegania się o środki z Unii Europejskiej. Otwarty charakter dokumentu stwarza możliwość wprowadzania nowych zadań do programu, a także aktualizacji szczegółów dot. poszczególnych zadań inwestycyjnych.

Takie podejście do dokumentu pozwala na jego dostosowanie do rzeczywistych możliwości finansowych budżetu państwa oraz na zachowanie zgodności z rocznym cyklem budżetowym w ramach Wieloletniego Planu Finansowego Państwa.

## 7. Zakres rzeczowy programu

Poszczególne zadania inwestycyjne, ich charakterystyki, zakresy prac, wartości i planowane źródła finansowania kosztów inwestycji w ujęciu czasowym, planowane czasy realizacji, a dla inwestycji kontynuowanych – dokonania rzeczowe i wydatki poczynione do końca 2009 r., jak również główne rozpoznane zagrożenia realizacyjne, zostały zawarte w kartach poszczególnych projektów, które zebrano w części trzeciej programu, niepodlegającej upublicznieniu.

Podstawowe charakterystyki globalne (łącznie) wszystkich zadań objętych niniejszym wieloletnim programem inwestycji, zgodnie z podziałem rodzajowym zaprezentowanym w rozdziale 3, przedstawia tabela 4.

Zestawienie charakterystyk uzyskanych dla fazy przygotowania oraz fazy realizacji, a także wyodrębnionych z niej faz: budowy, modernizacji i odtworzenia (rewitalizacji), przedstawiono w załączniku – tabele 5z, 6z, 7z, 8z i 9z.

W całym okresie 2010–2013 r. realizacja zadań będzie skumulowana, co jest skutkiem przedłużających się procedur związanych z udzielaniem zamówień publicznych oraz oceną oddziaływania przedsięwzięć na środowisko naturalne.

Fakt ten PLK przyjmuje z pełną świadomością jako wyzwanie motywujące do najwyższej staranności oraz dbałości o terminowość wykonania zadań programu.

**Tabela 4** Globalne charakterystyki rzeczowe inwestycji objętych programem – podstawowe wielkości

Faza	Rodzaj inwestycji		Liczba zadań [szt.]			km linii				km torów szlakowych i głównych zasadniczych				Obiekty [% realizacji wg liczby zadań]				
			łącznie	zaplanowane zakończenie		łącznie	z tego realizacja			łącznie	z tego realizacja			do 31.12. 2009	2010–2013	po 2013 r.		
				koniec 2013 r.	po roku 2013		do 31.12. 2009	2010–2013	po 2013 r.		do 31.12. 2009	2010–2013	po 2013 r.					
Przygotowanie (wszystkie rodzaje inwestycji)	kont.		16	15	1	3 716,6	1 422,7	2 261,9	32,0	7 161,7	2 915,3	4 183,4	63,0	21,8	57,4	20,8		
	nowe		10	8	2	1 088,4	0,0	1 003,9	84,5	1 869,2	0,0	1 700,2	169,0					
	<b>Razem</b>		<b>26</b>	<b>23</b>	<b>3</b>	<b>4 805,0</b>	<b>1 422,7</b>	<b>3 265,8</b>	<b>116,5</b>	<b>9 030,9</b>	<b>2 915,3</b>	<b>5 883,6</b>	<b>232,0</b>	<b>21,8</b>	<b>57,4</b>	<b>20,8</b>		
Realizacja	Liniowe	kont.	27	22	5	1 616,8	504,1	999,0	113,7	2 471,8	900,7	1 282,7	288,4	Nie określa się				
		nowe	45	21	24	2 100,3	0,0	1 484,8	615,5	3 355,2	0,0	2 245,6	1 109,6					
		<b>Razem</b>	<b>72</b>	<b>43</b>	<b>29</b>	<b>3 717,1</b>	<b>504,1</b>	<b>2 483,8</b>	<b>729,2</b>	<b>5 827,0</b>	<b>900,7</b>	<b>3 528,3</b>	<b>1 398,0</b>					
	Inne	punktowe	kont.	3	2	1									30	60	10	
			nowe	15	13	2											93,8	6,2
			<b>Razem</b>	<b>17</b>	<b>15</b>	<b>2</b>										<b>5</b>	<b>88,1</b>	<b>6,9</b>
		Bez związania lokalizacyjnego	kont.	0	0	0												
			nowe	1	0	1											50	50
			<b>Razem</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>											<b>50</b>	<b>50</b>
	łącznie realizacja	kont.	30	24	6	1 616,8	504,1	999,0	113,7	2 471,8	900,7	1 282,7	288,4	30	60	10		
		nowe	60	34	26	2 100,3	0,0	1 484,8	615,5	3 355,2	0,0	2 245,6	1 109,6		91	9		
		<b>Razem</b>	<b>90</b>	<b>58</b>	<b>32</b>	<b>3 717,1</b>	<b>504,1</b>	<b>2 483,8</b>	<b>729,2</b>	<b>5 827,0</b>	<b>900,7</b>	<b>3 528,3</b>	<b>1 398,0</b>	<b>4,7</b>	<b>86,1</b>	<b>9,1</b>		
	w tym linie państwowe	kont.	20	16	4	1 382,2	504,1	764,4	113,7	2 221,6	900,7	1 032,5	288,4	Nie określa się				
		nowe	38	15	23	1 793,3	0,0	1 178,5	614,8	3 048,2	0,0	1 939,3	1 108,9					
		<b>Razem</b>	<b>58</b>	<b>31</b>	<b>27</b>	<b>3 175,5</b>	<b>504,1</b>	<b>1 942,9</b>	<b>728,5</b>	<b>5 269,8</b>	<b>900,7</b>	<b>2 971,8</b>	<b>1 397,3</b>					
Ogółem	kont.		<b>46</b>	<b>39</b>	<b>7</b>													
	nowe		<b>70</b>	<b>42</b>	<b>28</b>													
	<b>Razem</b>		<b>116</b>	<b>81</b>	<b>35</b>													

## 8. Planowane efekty – rezultaty realizacji programu

W tabeli 5 zestawiono wskaźniki efektywności rzeczowej, które przewiduje się osiągnąć w wyniku realizacji programu oraz tzw. wskaźniki udziału określone % objęcia działaniem programu całkowitej wielkości wybranego elementu infrastruktury zarządzanej przez PLK. Zestawienie powstało w oparciu o analizy poszczególnych zadań inwestycyjnych, scharakteryzowanych indywidualnie pod kątem osiągnięcia celów bezpośrednich. Jest to zestawienie zbiorcze, zaś w załączniku (tabele 10z, 11z, 12z) wskaźniki przedstawiono odrębnie dla POLiŚ, RPO oraz dla innych programów.

Przyjęte dla konkretnych przedsięwzięć inwestycyjnych (projektów) wskaźniki efektywności rzeczowej definiuje się następująco:

- **długość linii kolejowej objętej projektem** – różnica pomiędzy kilometrem końca, a kilometrem początku robót obejmujących budowę, modernizację lub odtworzenie (rewitalizację) linii kolejowej,
- **długość torów głównych zasadniczych i szlakowych objętych projektem** – suma długości ogólnej torów głównych zasadniczych oraz torów szlakowych objętych budową, modernizacją lub odtworzeniem,
- **długość wszystkich torów objętych projektem** – suma długości ogólnej torów stacyjnych i szlakowych objętych budową, modernizacją lub odtworzeniem,
- **liczba obiektów inżynierskich objętych projektem** – liczba kolejowych obiektów inżynierskich objętych budową, modernizacją lub odtworzeniem-rewitalizacją. Przez kolejowy obiekt inżynierski rozumie się budowlę wydzieloną jako osobny środek trwały, należący do jednego z poniższych rodzajów: most, wiadukt, przejście pod torami, przepust, tunel liniowy, kładka dla pieszych, ściana oporowa. Do obiektów inżynierskich zalicza się także przejścia dla zwierząt (ekodukty lub przejścia dolne)<sup>41</sup>,
- **liczba skrzyżowań, w tym dwupoziomowych na odcinku objętym projektem** – liczba skrzyżowań linii kolejowych z drogami publicznymi zarówno w poziomie szyn jak i dwupoziomowych, objętych budową, modernizacją lub odtworzeniem,
- **liczba krawędzi peronowych na odcinku objętych projektem** – suma liczby krawędzi peronowych objętych budową, modernizacją lub odtworzeniem. Biorąc pod uwagę wzajemny układ peronów i torów rozróżnia się perony jedno lub dwukrawędziowe,
- **liczba stanowisk prowadzenia ruchu na odcinku objętym projektem** – suma liczby nastawni, z których odbywa się sterowanie ruchem kolejowym na odcinku linii kolejowej objętej budową, modernizacją, lub odtworzeniem,
- **maksymalna prędkość pociągów na długości torów objętych projektem** – maksymalna dopuszczalna prędkość techniczna osiągnięta w wyniku realizacji projektów budowy, modernizacji lub odtworzenia linii kolejowych z podaniem łącznej długości torów głównych zasadniczych i szlakowych, na których będzie obowiązywać,
- **maksymalny nacisk osiowy na długości torów objętych projektem** – maksymalny dopuszczalny nacisk osi taboru osiągnięty w wyniku realizacji projektów budowy, modernizacji lub odtworzenia linii kolejowych z podaniem łącznej długości torów głównych zasadniczych i szlakowych, na których będzie obowiązywać.

---

<sup>41</sup> na potrzeby niniejszego programu, liczbę wiaduktów oraz kładek dla pieszych ujęto we wskaźniku „liczba skrzyżowań, w tym dwupoziomowych na odcinku objętym projektem”

**Tabela 5** Zbiorcze zestawienie wskaźników efektywności rzeczowej oczekiwanych jako rezultat programu<sup>42</sup>

Wskaźniki efektywności rzeczowej projektów objętych programem	Jednostka miary	Łącznie elementów infrastruktury kolejowej eksploatowanej na koniec 2009 r.	Elementy objęte Wieloletnim Programem Inwestycji Kolejowych				Wielkość objęta WPIK wg stanu na 31.12.2013 w stosunku do wolumenu eksploatowanego [%]
			Ogółem	Stan na dzień			
				31.12.2009	31.12.2013	31.12.2015	
Długość linii kolejowych	km	19 336	3 717	504	2 988	3 717	15,5
Długość linii kolejowych o znaczeniu państwowym	km	11 431	3 176	504	2 447	3 176	21,4
Długość torów głównych zasadniczych i szlakowych	km	27 919	5 827	901	4 429	5 827	15,9
Długość torów głównych zasadniczych i szlakowych na liniach o znaczeniu państwowym	km	19 392	5 270	901	3 873	5 270	20,0
Długość wszystkich torów	km	37 356	6 165	920	5 207	6 165	13,9
Liczba obiektów inżynierskich	szt.	22 568	3 097	547	2 500	3 096	11,1
Liczba obiektów inżynierskich na liniach o znaczeniu państwowym	szt.	12 754	2 777	547	2 183	2 777	17,1
Liczba skrzyżowań, w tym dwupoziomowych	szt.	16 485	2 372	249	1 742	2 184	10,6
		3 019	416	61	375	508	12,4
Liczba skrzyżowań na liniach o znaczeniu państwowym, w tym dwupoziomowych	szt.	7 652	1 943	232	1 329	1 761	17,4
		2 046	414	60	373	506	18,2
Liczba krawędzi peronowych	szt.	7 255	1 007	209	877	1 031	12,1
Liczba krawędzi peronowych na liniach o znaczeniu państwowym	szt.	4 935	777	161	652	806	13,2
Liczba stanowisk prowadzenia ruchu	szt.	3 459	442	436	366	343	10,6
Liczba stanowisk prowadzenia ruchu na liniach o znaczeniu państwowym	szt.	2 041	353	357	289	275	14,1
Maksymalna prędkość pociągów 160 km/h, obowiązująca na długości torów szlakowych oraz głównych zasadniczych na stacjach	km	1 568	1 533	684	1 136	1 533	110,4
Maksymalna prędkość pociągów 200 km/h, obowiązująca na długości torów szlakowych oraz głównych zasadniczych na stacjach	km	0	595	0	595	595	
Maksymalny nacisk osi 221 kN, obowiązujący na długości torów szlakowych oraz głównych zasadniczych na stacjach	km	18 487	4 771	3 660	4 428	4 771	24,0

<sup>42</sup> zarówno w tej, jak i w tabelach 10z, 11z, 12z i 13z przedstawionych w załączniku, nie uwzględnia się danych o projektach objętych jedynie fazą przygotowawczą

Do najważniejszych efektów przewidzianych do uzyskania dzięki zaplanowanym modernizacjom i odtworzeniu oraz budowie nowych elementów infrastruktury kolejowej, zaliczyć należy podniesienie parametrów techniczno-eksploatacyjnych do oczekiwanych przez przewoźników kolejowych.

Przykładem jest tu modernizacja i budowa nowych obiektów inżynierskich, tj. mostów, wiaduktów, przejść, przepustów, tuneli, kładek dla pieszych oraz budowa skrzyżowań dwupoziomowych, co przekłada się na zwiększenie bezpieczeństwa ruchu pociągów, ale także wpływa na poprawę jakości oferty i zwiększenie dostępności dla osób o ograniczonych możliwościach poruszania się. W zakresie skrzyżowań linii kolejowych z drogami kołowymi przewiduje się poprawę stanu bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych, głównie poprzez wyposażanie ich w nowoczesne systemy zabezpieczenia ruchu, a także budowę skrzyżowań bezkolizyjnych. W ramach zaplanowanych działań przewiduje się prowadzenie inwestycji na 1 935 skrzyżowaniach, w tym zakończenie do końca 2013 r. budowy 314 wielopoziomowych skrzyżowań bezkolizyjnych.

W wyniku przewidywanego stopniowego polepszania wskaźników efektywności rzeczowej, będzie następować skracanie czasów przejazdu pociągów. Wpłynie to pozytywnie na konkurencyjność transportu kolejowego w stosunku do drogowego, polepszy też zdecydowanie komfort podróżowania pasażerów. Zwiększenie maksymalnych prędkości pociągów na odcinkach objętych programem poprawi zdecydowanie zdolność przepustową na sieci kolejowej, co umożliwi rozszerzenie oferty przewozowej w zakresie częstotliwości połączeń pomiędzy ośrodkami przemysłowymi oraz aglomeracyjnymi. Na koniec realizacji programu, tj. 31.12.2013 r., 1 136 km linii zostanie dostosowanych do prowadzenia ruchu z prędkością 160 km/h, a 595 km do prowadzenia ruchu z prędkością 200 km/h. Na zmodernizowanych odcinkach będą mogły kursować pociągi o nacisku osiowym 221 kN.

Mając na uwadze, iż największe przedsięwzięcia inwestycyjne objęte programem są realizowane w ramach POIiŚ, a większość z nich planuje się zakończyć na koniec 2015 r., pełne zdyskontowanie korzyści z realizacji nastąpi w tym terminie, natomiast do 2013 roku zakłada się uzyskanie znaczącego postępu w osiągnięciu konkretnych efektów rzeczowych.

W odniesieniu do linii kolejowych objętych działaniami inwestycyjnymi o ogólnej długości 3 717 km, na koniec roku 2013 przewiduje się uzyskanie założonego efektu na długości 2 988 km linii (80,04%), przy czym efekt ten dotyczy przede wszystkim linii znaczenia państwowego na długości 2 447 km.

Efekty-rezultaty realizacji programu będą potwierdzeniem trafności przyjętych kierunków rozwojowych oraz uzasadnieniem słuszności ponoszonych nakładów.

## 9. System nadzoru i monitorowania

Monitorowanie i nadzór nad realizacją programu skoncentrowane będą na analizie i czynnościach skierowanych na osiągnięcie założonych celów rzeczowych i finansowych.

Celem monitorowania projektów jest zapewnienie zgodności projektu z wcześniej przyjętymi założeniami i celami, bieżące wykrywanie nieprawidłowości (również potencjalnych) i ich korygowanie w aspekcie rzeczowym i finansowym. Podstawowym kryterium oceny projektów będzie zgodność wdrożonych działań z odpowiednimi dokumentami programowymi w ramach których zostały przewidziane do realizacji.

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

Cele monitorowania przewidziane do osiągnięcia w ramach systemu nadzoru i monitorowania, to:

- ➔ ocena zgodności realizacji z planem,
- ➔ ocena postępu rzeczowego i finansowego,

- sygnalizacja pojawiających się problemów,
- źródło informacji dla osób odpowiedzialnych za podejmowanie decyzji.

Efekty systemu monitorowania projektów kolejowych ujawnią się jako:

- zapewnienie racjonalnego, sprawnego i efektywnego wykorzystania środków finansowych przyznanych na realizację projektów,
- zapewnianie sprawnego zarządzania projektami na każdym poziomie wdrażania,
- w odniesieniu do projektów współfinansowanych z Unii Europejskiej – zapewnienie zgodności realizacji z celami zapisanymi w Decyzjach Finansowych Komisji Europejskiej dla poszczególnych projektów.

Monitorowanie postępu prac będzie prowadzone w oparciu o wskaźniki postępu rzeczowego i finansowego, które odpowiadają charakterowi projektu oraz jego celom i są ewidencjonowane w systemie. Podstawowym założeniem dla przyjętych wskaźników jest ich mierzalność, dająca możliwość oceny postępu prac zarówno w odniesieniu do poszczególnych projektów jak i całego programu.

Przyjmuje się następujące formy monitorowania:

- raportowanie,
- wizyty kontrolne na miejscu realizacji,
- spotkania z przedstawicielami instytucji zaangażowanych we wdrażanie,
- analizy dokumentów związanych z projektem.

W ramach wdrożonego systemu instrumentami monitoringu są:

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

Kluczowym elementem funkcjonowania systemu monitorowania będzie śledzenie postępów, opóźnień oraz ryzyk na realizowanych projektach na podstawie raportów pozyskiwanych od jednostki realizującej inwestycje.

Zgodnie z przyjętą procedurą, jednostka organizacyjna odpowiedzialna za realizację inwestycji przedkłada Centrali PLK raport, w którym ujmowane są:

- dane charakterystyczne dotyczące projektu,
- stan realizacji zamówień publicznych,
- plan wydatków,
- wykonanie finansowe, w tym w zakresie wydatków kwalifikowanych,
- wskaźniki wykonania rzeczowego dla projektu,
- zagrożenia i ryzyka związane z zakresem technicznym, finansowym lub prawnym oraz podjęte działania w celu ich rozwiązania,
- działania informacyjne i promujące dotyczące realizacji projektu,
- informacje o przeprowadzonych kontrolach i audycie,
- zatwierdzenie (informacja kto zatwierdził raport).

Termin składania kwartalnych raportów przyjmuje się na 10 dzień po okresie sprawozdawczym.

Kwartalne, półroczne i roczne sprawozdania z realizacji programu podlegają analizie i ocenie ze strony Zarządu PLK i zatwierdzeniu, a następnie przekazywane są do Ministerstwa Infrastruktury, które na ich podstawie prowadzi bieżące monitorowanie postępu realizacji WPIK.

W terminie do końca kwietnia każdego roku, PLK składać będzie do Ministerstwa Infrastruktury raport z wykonania programu za poprzedni rok. Sprawozdanie to będzie podstawą do złożenia Radzie Ministrów sprawozdania o wykonaniu programu przez ministra właściwego do spraw transportu, zgodnie z art. 38c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym.

## 10. Finansowanie programu – koszty projektów i źródła finansowe

Ostatnie dziesięciolecie stało się wielką szansą dla znacznego przyspieszenia poprawy stanu infrastruktury kolejowej w Polsce. W związku z przystąpieniem Polski do Unii Europejskiej najważniejsze linie kolejowe na terenie Polski włączone w międzynarodowy system korytarzy transportowych, mogły uzyskać środki unijne na wsparcie ich rozwoju oraz modernizację. Fundusze europejskie stały się więc podstawowym źródłem finansowania dla projektów modernizacyjnych oraz tych, które swym zakresem obejmują budowę nowych elementów infrastruktury w Polsce.

Wyróżnić należy cztery podstawowe źródła finansowania projektów inwestycyjnych w infrastrukturę kolejową ze środków Unii Europejskiej:

- Fundusz ISPA<sup>43</sup>,
- Fundusz Spójności<sup>44</sup>,
- Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego<sup>45</sup>,
- Fundusz TEN-T<sup>46</sup>.

Do europejskich źródeł finansowania projektów kolejowych należy zaliczyć również kredyty udzielane przez Europejski Bank Inwestycyjny (EBI). W Polsce dystrybutorem środków z linii EBI jest Bank Gospodarstwa Krajowego. Kredyty udzielane są między innymi na finansowanie projektów w sektorze infrastruktury. Szczególnie ważną przesłanką do wprowadzenia tego instrumentu jest dążenie do ułatwienia beneficjentom pomocy unijnej właściwej absorpcji środków poprzez kredytowanie wkładu własnego.

Do krajowych źródeł finansowania projektów infrastrukturalnych należy zaliczyć:

- środki własne zarządcy<sup>47</sup>,
- budżet państwa,
- Fundusz Kolejowy<sup>48</sup>.

---

<sup>43</sup> jest to jeden z trzech instrumentów finansowych Unii Europejskiej (obok PHARE i SAPARD) przeznaczony dla państw kandydujących do akcesji. Ma na celu ujednoczenie poziomu infrastruktury technicznej w zakresie transportu i ochrony środowiska. Początkowo był skierowany do krajów kandydujących z Europy Środkowo-Wschodniej w tym Polski. Po akcesji, Polska stała się już beneficjentem Funduszu Spójności, a przyznane z Funduszu ISPA środki mogą być wykorzystane tylko w stosunku do inwestycji rozpoczętych w poprzedniej perspektywie finansowania, czyli w latach 2004–2006

<sup>44</sup> patrz przypis 24

<sup>45</sup> patrz przypis 24

<sup>46</sup> dotyczy projektów „wspólnego zainteresowania”, które są realizowane przez państwa członkowskie. Projekty te zostały określone w wytycznych wspólnotowych na temat rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej. Rozwój sieci transeuropejskiej ma służyć zwiększeniu efektywności funkcjonowania wspólnego rynku

<sup>47</sup> pochodzą przede wszystkim z prowadzenia działalności operacyjnej, czyli w wyniku pobierania opłat od przewoźników za dostęp do infrastruktury kolejowej

Dokładniejsze omówienie finansowania projektów inwestycyjnych zostało przeprowadzone w dwóch płaszczyznach – ze względu na programy operacyjne oraz ze względu na rodzaj inwestycji.

Inwestycje zawarte w niniejszym programie, ze względu na program operacyjny, w ramach którego zostały przewidziane do realizacji, zostały przypisane do jednego z następujących programów:

- ➔ Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko (POLiŚ),
- ➔ Regionalne Programy Operacyjne (RPO),
- ➔ Inne programy (projekty finansowane w ramach tzw. starej perspektywy 2004–2006 ISPA/FS/PHARE, funduszu TEN-T, budżetu państwa i Funduszu Kolejowego).

Poszczególne projekty inwestycyjne zostały odpowiednio pogrupowane jako inwestycje:

- ➔ liniowe,
- ➔ punktowe, oraz
- ➔ bez związania lokalizacyjnego,

ze wskazaniem, czy jest to budowa, czy modernizacja, czy też odtworzenie (rewitalizacja). Projekty podzielono przy tym na podgrupy wyróżniające fazę w ramach której realizowane są przedsięwzięcia (przygotowanie, realizowanie procesu budowlanego). Podziały te zostały uwzględnione w zestawieniach planowanych wydatków na realizację.

W latach 2010–2013 na inwestycje w infrastrukturę kolejową zaplanowano łączną kwotę wydatków **23 945 742,6 tys. zł**, z czego na poszczególne programy przypada:

➔ POLiŚ	–	16 193 105,5 tys. zł,
➔ RPO	–	1 612 688,1 tys. zł,
➔ inne programy	–	6 139 949,0 tys. zł.

Udział poszczególnych rodzajów inwestycji przedstawia się następująco:

➔ liniowe	–	22 924 340,8 tys. zł,
➔ punktowe	–	778 829,2 tys. zł,
➔ bez związania lokalizacyjnego	–	242 572,6 tys. zł.

Natomiast wartość poszczególnych działań inwestycyjnych wynosi:

➔ przygotowanie	–	652 174,3 tys. zł,
➔ realizacja	–	23 293 568,3 tys. zł.

Wydatki na realizację projektów w latach 2010–2013, w podziale na działania i programy, przedstawiono w tabeli 6.

W tabeli 7 zestawiono wydatki w rozbiciu na przedsięwzięcia będące kontynuacją rozpoczętych przed 31.12.2009 r. oraz przedsięwzięcia nowe. Podano w niej również udział poszczególnych źródeł w finansowaniu wg lat wydatkowania środków, wskazując środki do zaangażowania po 2013 r.

Szczegółowe dane odnoszące się do poszczególnych faz (przygotowanie i realizacja, z wydzieleniem budowy, modernizacji i odtworzeń), zawarto w załączniku do programu – w tabelach 14z – 19z.

---

<sup>48</sup> utworzony w Banku Gospodarstwa Krajowego na mocy ustawy z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym (Dz. U. z 2006 r. Nr 12, poz. 61, z późn. zm.). Podstawowymi źródłami zasilania Funduszu są stałe wpływy z opłaty paliwowej od paliw silnikowych i gazu do napędu pojazdów oraz oprocentowanie wolnych środków na rachunku BGK



W tabelach 20z – 22z, zestawiono ważniejsze informacje o projektach objętych POiŚ, RPO oraz realizowanych poza tymi programami. Projekty w podziale na kontynuowane i nowe przedstawiono w tabelach 23z – 24z załącznika.

Dalsze uszczegółowienie nt. finansowania projektów objętych programem zawarto w tabeli 8.

Struktura finansowania pokazuje, że dla zbilansowania działalności inwestycyjnej poza krajowymi środkami publicznymi, środkami UE i środkami własnymi niezbędne jest oparcie programu na kredycie z Europejskiego Banku Inwestycyjnego. Ze względu na niewystarczające środki na pokrycie wkładu krajowego na projektach POIiŚ, oprócz posiadanych już kredytów EBI w wysokości 300 mln EUR i 400 mln EUR, konieczne jest pozyskanie przez PLK nowego kredytu w wysokości 1 mld EUR, z gwarancją Skarbu Państwa. Środki te posłużą na pokrycie wkładu krajowego na projektach POIiŚ zarówno w części wydatków niekwalifikowanych, jak i kwalifikowanych. Należy tutaj zaznaczyć, że dotyczy to będzie wszystkich projektów POIiŚ, poza projektami fazy przygotowania i poza projektami na ciągu E 65 na odcinku Warszawa – Gdynia. Na sfinansowanie projektów na E 65 został już dedykowany kredyt 400 mln EUR.

Tylko przy wdrożeniu takiego założenia możliwe jest zrealizowanie wszystkich projektów programu.

PLK podjęła już odpowiednie działania w celu pozyskania kredytu. W przypadku jego nieotrzymania, finansowanie wydatków powinno nastąpić ze środków budżetu państwa. W sytuacji, gdy Minister Finansów nie będzie w stanie zabezpieczyć środków budżetowych na pokrycie wkładu krajowego w wysokości równej kredytowi, PLK nie będzie mogła realizować programu w przedstawionej wersji. Potrzebna będzie zmiana, ograniczająca liczbę projektów do realizacji, w wyniku czego nastąpi całkowita rezygnacja z podjęcia wielu inwestycji. Tym samym uzyskanie celów programu będzie niemożliwe.

Program zakłada maksymalne wykorzystanie środków Unii Europejskiej na sfinansowanie projektów w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko oraz Regionalnych Programów Operacyjnych. Jest to jednak możliwe przy pełnym zabezpieczeniu odpowiedniego wkładu krajowego w postaci środków budżetu państwa, Funduszu Kolejowego i środków własnych PLK. Ograniczenie bądź przesunięcie w latach planowanych środków w jednym ze źródeł, automatycznie niesie zagrożenie rezygnacji z realizacji niektórych projektów lub niewykonania inwestycji w założonym czasie.

Podkreślić trzeba, że brak środków finansowych na realizację inwestycji będzie prowadzić do dalszej degradacji narodowego systemu transportu kolejowego, a w konsekwencji jego demontażu.

**Tabela 6 Wydatki inwestycyjne na realizację w podziale na działania i programy [tys. zł]**

Rodzaj inwestycji	Działanie inwestycyjne	Wartość łączna [tys. zł]	Przed rokiem 2010 (wykonanie) [tys. zł]	Programy inwestycyjne [tys. zł]			Razem programy [tys. zł]	Po roku 2013 - do poniesienia [tys. zł]
				POIiŚ	RPO	Inne programy		
Liniowe	przygotowanie	616 351,1	188 063,5	161 344,7	0,0	232 502,9	<b>393 847,6</b>	34 440,0
	budowa	736 956,0	837,9	721 102,4	14 751,0	0,0	<b>735 853,4</b>	264,7
	modernizacja	28 495 857,5	5 581 372,3	14 978 775,2	788 234,2	2 131 583,4	<b>17 898 592,8</b>	5 015 892,4
	odtworzenie	7 406 888,0	154 148,7		689 440,1	3 206 606,9	<b>3 896 047,0</b>	3 356 692,3
	<b>Razem</b>	<b>37 256 052,6</b>	<b>5 924 422,4</b>	<b>15 861 222,3</b>	<b>1 492 425,3</b>	<b>5 570 693,2</b>	<b>22 924 340,8</b>	<b>8 407 289,4</b>
Punktowe	przygotowanie	103 856,1	6 774,0	30 206,0		50 028,1	<b>80 234,1</b>	16 848,0
	budowa	9 700,0	0,0			9 700,0	<b>9 700,0</b>	0,0
	modernizacja	638 247,0	411 207,6	60523,4	120 262,8	529,2	<b>181 315,4</b>	45 724,0
	odtworzenie	616 525,1	5 139,1		0,0	507 579,7	<b>507 579,7</b>	103 806,3
	<b>Razem</b>	<b>1 368 328,2</b>	<b>423 120,7</b>	<b>90 729,4</b>	<b>120 262,8</b>	<b>567 837,0</b>	<b>778 829,2</b>	<b>166 378,3</b>
Bez związania lokalizacyjnego	przygotowanie	297 632,8	4 645,2	176 673,8	0,0	1 418,8	<b>178 092,6</b>	114 895,0
	budowa	171 456,0	0,0	64 480,0	0,0		<b>64 480,0</b>	106 976,0
	modernizacja	0,0	0,0		0,0		<b>0,0</b>	0,0
	odtworzenie	0,0	0,0		0,0		<b>0,0</b>	0,0
	<b>Razem</b>	<b>469 088,8</b>	<b>4 645,2</b>	<b>241 153,8</b>	<b>0,0</b>	<b>1 418,8</b>	<b>242 572,6</b>	<b>221 871,0</b>
<b>Razem faza przygotowanie</b>		<b>1 017 840,0</b>	<b>199 482,7</b>	<b>368 224,5</b>	<b>0,0</b>	<b>283 949,8</b>	<b>652 174,3</b>	<b>166 183,0</b>
<b>Razem faza realizacji, w tym:</b>		<b>38 075 629,6</b>	<b>6 152 705,6</b>	<b>15 824 881,0</b>	<b>1 612 688,1</b>	<b>5 855 999,2</b>	<b>23 293 568,3</b>	<b>8 629 355,7</b>
<b>budowa</b>		<b>918 112,0</b>	<b>837,9</b>	<b>785 582,4</b>	<b>14 751,0</b>	<b>9 700,0</b>	<b>810 033,4</b>	<b>107 240,7</b>
<b>modernizacja</b>		<b>29 134 104,5</b>	<b>5 992 579,9</b>	<b>15 039 298,6</b>	<b>908 497,0</b>	<b>2 132 112,6</b>	<b>18 079 908,2</b>	<b>5 061 616,4</b>
<b>odtworzenie</b>		<b>8 023 413,1</b>	<b>159 287,8</b>	<b>0,0</b>	<b>689 440,1</b>	<b>3 714 186,6</b>	<b>4 403 606,7</b>	<b>3 460 498,6</b>
<b>OGÓŁEM</b>		<b>39 093 469,6</b>	<b>6 352 188,3</b>	<b>16 193 105,5</b>	<b>1 612 688,1</b>	<b>6 139 949,0</b>	<b>23 945 742,6</b>	<b>8 795 538,7</b>

**Tabela 7 Wydatki inwestycyjne wg rodzajów działań i lat [tys. zł]**

Rodzaj inwestycji;		Wydatki inwestycyjne [tys. zł]								
		wartość łączna	w poszczególnych okresach							po roku 2013 – do poniesienia
			przed rokiem 2010 (wykonanie)	lata 2010–2013						
				Razem	Wydatki poniesione w 2010 r.	2011	2012	2013		
liniowe	kontynuacja zadań podjętych przed 2010 r.	15 748 400,5	5 922 601,4	7 785 054,7	1 725 350,8	2 494 333,8	2 448 145,0	1 117 225,1	2 040 744,4	
	zadania nowe, do podjęcia	21 507 652,1	1 821,0	15 139 286,1	624 322,4	2 091 550,5	5 319 870,3	7 103 542,9	6 366 545,0	
	<b>Razem</b>	<b>37 256 052,6</b>	<b>5 924 422,4</b>	<b>22 924 340,8</b>	<b>2 349 673,2</b>	<b>4 585 884,3</b>	<b>7 768 015,3</b>	<b>8 220 768,0</b>	<b>8 407 289,4</b>	
inne	punktowe	kontynuacja zadań podjętych przed 2010 r.	646 606,1	423 120,7	177 761,4	93 034,1	24 526,7	17 672,6	42 528,0	45 724,0
		zadania nowe, do podjęcia	721 722,1	0,0	601 067,8	28 376,6	113 293,5	239 445,1	219 952,6	120 654,3
		<b>Razem</b>	<b>1 368 328,2</b>	<b>423 120,7</b>	<b>778 829,2</b>	<b>121 410,7</b>	<b>137 820,2</b>	<b>257 117,7</b>	<b>264 480,6</b>	<b>166 378,3</b>
	bez związania lokalizacyjnego	kontynuacja zadań podjętych przed 2010 r.	297 632,8	4 645,2	178 092,6	1 173,6	61 026,2	53 030,8	62 862,0	114 895,0
		zadania nowe, do podjęcia	171 456,0	0,0	64 480,0	0,0	320,0	960,0	63 200,0	106 976,0
		<b>Razem</b>	<b>469 088,8</b>	<b>4 645,2</b>	<b>242 572,6</b>	<b>1 173,6</b>	<b>61 346,2</b>	<b>53 990,8</b>	<b>126 062,0</b>	<b>221 871,0</b>
łącznie	<b>kontynuacja zadań podjętych przed 2010 r.</b>	<b>16 692 639,4</b>	<b>6 350 367,3</b>	<b>8 140 908,7</b>	<b>1 819 558,5</b>	<b>2 579 886,7</b>	<b>2 518 848,4</b>	<b>1 222 615,1</b>	<b>2 201 363,4</b>	
	<b>zadania nowe, do podjęcia</b>	<b>22 400 830,2</b>	<b>1 821,0</b>	<b>15 804 833,9</b>	<b>652 699,0</b>	<b>2 205 164,0</b>	<b>5 560 275,4</b>	<b>7 386 695,5</b>	<b>6 594 175,3</b>	
	Razem	środki własne PLK	931 299,6	616 891,7	313 377,1	65 168,8	247 369,0	1 165,5	33,8	670,8
		kredyty PLK – gwarancja państwa	4 773 428,1	631 990,9	2 978 880,0	108 287,9	474 206,9	1 017 911,7	1 378 473,5	1 162 557,2
		inne środki prywatne	200 777,1	84,5	200 692,6	138,5	9 493,3	177 867,1	13 193,7	0,0
		budżet państwa	13 563 077,8	1 841 124,1	8 252 953,9	1 178 021,4	1 496 119,4	2 769 870,3	2 808 942,8	3 468 999,8
		Fundusz Kolejowy	2 410 239,9	394 518,6	780 841,3	46 155,8	326 330,2	208 086,5	200 268,8	1 234 880,0
		pozostałe krajowe środki publiczne	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
		PHARE	155 529,7	154 770,9	758,8	0,0	758,8	0,0	0,0	0,0
		Fundusz Spójności	15 802 307,2	2 702 798,0	10 171 078,3	1 012 149,5	1 795 924,9	3 291 697,0	4 071 306,9	2 928 430,9
		EFRR	1 181 369,5	759,5	1 180 610,0	35 222,9	416 047,3	592 782,3	136 557,5	0,0
		Fundusz TEN-T	75 440,7	9 250,1	66 190,6	27 112,7	18 800,9	19 743,4	533,6	0,0
		Razem środki prywatne	5 905 504,8	1 248 967,1	3 493 309,7	173 595,2	731 069,2	1 196 944,3	1 391 701,0	1 163 228,0
		Razem publiczne środki krajowe	15 973 317,7	2 235 642,7	9 033 795,2	1 224 177,2	1 822 449,6	2 977 956,8	3 009 211,6	4 703 879,8
Razem środki UE	17 214 647,1	2 867 578,5	11 418 637,7	1 074 485,1	2 231 531,9	3 904 222,7	4 208 398,0	2 928 430,9		
<b>OGÓŁEM</b>	<b>39 093 469,6</b>	<b>6 352 188,3</b>	<b>23 945 742,6</b>	<b>2 472 257,5</b>	<b>4 785 050,7</b>	<b>8 079 123,8</b>	<b>8 609 310,6</b>	<b>8 795 538,7</b>		
z tego linie państwowe	kontynuacja zadań podjętych przed 2010 r.	14 966 940,9	5 919 626,9	7 006 834,3	1 723 718,6	2 258 788,1	2 016 022,8	1 008 304,8	2 040 479,7	
	zadania nowe, do podjęcia	20 506 448,6	1 821,0	14 548 098,4	578 307,0	1 893 989,4	5 003 052,1	7 072 749,9	5 956 529,2	
	<b>Razem</b>	<b>35 473 389,5</b>	<b>5 921 447,9</b>	<b>21 554 932,7</b>	<b>2 302 025,6</b>	<b>4 152 777,5</b>	<b>7 019 074,9</b>	<b>8 081 054,7</b>	<b>7 997 008,9</b>	

**Tabela 8 Wydatki inwestycyjne na realizację programu wg źródeł finansowania [tys. zł]**

Finansowanie			Wartość łączna	Wydatki w poszczególnych okresach							
				Wykonanie przed 2010	Okres objęty programem (rok)					Do poniesienia po 2013 r.	
					Razem	Wydatki poniesione w 2010 r.	2011	2012	2013		
Budżet państwa i budżet środków europejskich	FS 2004-2006, PHARE, TEN-T*		2 422 916,8	1 644 775,7	778 141,1	431 506,5	132 626,5	213 425,3	582,8		
	Projekt „unijne”	POIiŚ	Wydatki kwalifikowane **	5 247 729,3	8 220,5	3 995 456,8	108 403,7	753 538,9	1 404 861,5	1 728 652,7	1 244 052,0
			Wydatki niekwalifikowane	123 770,0	22 781,4	100 988,6	100 988,6	0,0	0,0	0,0	0,0
			Budżet środków europejskich **	12 358 563,6	19 411,1	9 410 721,6	251 792,8	1 795 924,9	3 291 697,0	4 071 306,9	2 928 430,9
			Razem	17 730 062,9	50 413,0	13 507 167,0	461 185,1	2 549 463,8	4 696 558,5	5 799 959,6	4 172 482,9
	łącznie		20 152 979,7	1 695 188,7	14 285 308,1	892 691,6	2 682 090,3	4 909 983,8	5 800 542,4	4 172 482,9	
	Projekt „krajowe”		5 768 661,7	165 346,5	3 347 836,7	537 122,6	609 954,0	1 151 583,5	1 079 707,3	2 224 947,8	
	<b>Ogółem</b>		<b>25 921 641,4</b>	<b>1 860 535,2</b>	<b>17 663 675,5</b>	<b>1 429 814,2</b>	<b>3 292 044,3</b>	<b>6 061 567,3</b>	<b>6 880 249,7</b>	<b>6 397 430,7</b>	
Unia Europejska	FS 2004–2006, PHARE		3 599 273,3	2 838 157,8	761 115,5	760 356,7	758,8				
	EFRR (projekty RPO)		1 181 369,5	759,5	1 180 610,0	35 222,9	416 047,3	592 782,3	136 557,5		
	TEN-T		75 440,7	9 250,1	66 190,6	27 112,7	18 800,9	19 743,4	533,6		
	<b>Ogółem</b>		<b>4 856 083,5</b>	<b>2 848 167,4</b>	<b>2 007 916,1</b>	<b>822 692,3</b>	<b>435 607,0</b>	<b>612 525,7</b>	<b>137 091,1</b>	<b>0,0</b>	
Fundusz Kolejowy	Projekt RPO		410 341,4	0,0	410 341,4	16 401,2	162 745,9	189 086,5	42 107,8		
	Projekt inne (poza POIiŚ)		1 999 898,5	394 518,6	370 499,9	29 754,6	163 584,3	19 000,0	158 161,0	1 234 880,0	
	<b>Ogółem</b>		<b>2 410 239,9</b>	<b>394 518,6</b>	<b>780 841,3</b>	<b>46 155,8</b>	<b>326 330,2</b>	<b>208 086,5</b>	<b>200 268,8</b>	<b>1 234 880,0</b>	

\* w 2011 założono pozyskanie środków z rezerwy celowej w wysokości 13 675,5 tys. zł

\*\* kwota obejmuje także środki inwestora wydatkowane na prefinansowanie, przewidziane do refundacji z budżetu państwa/budżetu środków europejskich

**Tabela 8 Wydatki inwestycyjne na realizację programu wg źródeł finansowania [tys. zł] cd.**

Finansowanie		Wartość łączna	Wydatki w poszczególnych okresach								
			Wykonanie przed 2010	Okres objęty programem (rok)					Do poniesienia po 2013 r.		
				Razem	Wydatki poniesione w 2010 r.	2011	2012	2013			
Środki własne PLK	Z dokapitalizowania	Projekty POIiŚ	86 998,0	30 000,0	56 998,0	667,9	56 330,1	0,0	0,0	0,0	
		Projekty inne	579 860,7	430 199,4	149 661,3	31 740,4	117 478,8	442,1	0,0	0,0	
		<b>Razem</b>	<b>666 858,7</b>	<b>460 199,4</b>	<b>206 659,3</b>	<b>32 408,3</b>	<b>173 808,9</b>	<b>442,1</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	
	Inne środki własne	Projekty POIiŚ	9 119,0	3 443,1	5 675,9	5 675,9	0,0	0,0	0,0	0,0	
		Projekty inne *	456 099,0	153 333,7	302 094,5	27 223,1	83 053,4	178 590,5	13 227,5	670,8	
		<b>Razem</b>	<b>465 218,0</b>	<b>156 776,8</b>	<b>307 770,4</b>	<b>32 899,0</b>	<b>83 053,4</b>	<b>178 590,5</b>	<b>13 227,5</b>	<b>670,8</b>	
	Kredyty	300 mln EUR	987 606,3	631 990,9	355 615,4	108 166,7	247 448,7	0,0	0,0	0,0	
		400 mln EUR	Wydatki kwalifikowane	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			Wydatki niekwalifikowane	876 472,2	0,0	816 504,6	121,2	120 984,0	341 365,3	354 034,1	59 967,6
			<b>Razem</b>	<b>876 472,2</b>	<b>0,0</b>	<b>816 504,6</b>	<b>121,2</b>	<b>120 984,0</b>	<b>341 365,3</b>	<b>354 034,1</b>	<b>59 967,6</b>
		1 000 mln EUR	Wydatki kwalifikowane	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			Wydatki niekwalifikowane	2 909 349,6		1 806 760,0	0,0	105 774,2	676 546,4	1 024 439,4	1 102 589,6
			<b>Razem</b>	<b>2 909 349,6</b>	<b>0,0</b>	<b>1 806 760,0</b>	<b>0,0</b>	<b>105 774,2</b>	<b>676 546,4</b>	<b>1 024 439,4</b>	<b>1 102 589,6</b>
	<b>łącznie</b>	<b>4 773 428,1</b>	<b>631 990,9</b>	<b>2 978 880,0</b>	<b>108 287,9</b>	<b>474 206,9</b>	<b>1 017 911,7</b>	<b>1 378 473,5</b>	<b>1 162 557,2</b>		
	<b>Ogółem</b>	<b>5 905 504,8</b>	<b>1 248 967,1</b>	<b>3 493 309,7</b>	<b>173 595,2</b>	<b>731 069,2</b>	<b>1 196 944,3</b>	<b>1 391 701,0</b>	<b>1 163 228,0</b>		
<b>OGÓŁEM – program</b>		<b>39 093 469,6</b>	<b>6 352 188,3</b>	<b>23 945 742,6</b>	<b>2 472 257,5</b>	<b>4 785 050,7</b>	<b>8 079 123,8</b>	<b>8 609 310,6</b>	<b>8 795 538,7</b>		

\*w kwocie środków własnych uwzględniono środki samorządowe, środki PKP S.A. i środki spółki ENERGA Elektrownie Ostrołęka w wysokości 200 777,1 tys. zł nie obciążające budżetu PKP PLK S.A.

## 11. Informacje uzupełniające

Wielkości liczbowe na których opiera się program, jak też odniesienia do konkretnych regulacji prawnych, są aktualne na dzień 31.12.2010 r.

### 11.1. Zapewnienie wymagań ochrony środowiska naturalnego

Program obejmuje realizację ważnych zadań inwestycyjnych, biorąc pod uwagę priorytet zrównoważonego rozwoju oraz zalecenia dotyczące działań łagodzących lub redukujących niekorzystne skutki dla środowiska sformułowane w dokumencie implementacyjnym do Master Planu. Tak więc, potrzeby zapewnienia wymagań ochrony środowiska uwzględnia się zarówno w odniesieniu do całości programu, jak też poszczególnych jego projektów.

Uwzględnianie problematyki ochrony środowiska naturalnego w procesie uzgodnień przedsięwzięć objętych programem już od fazy początkowej (tworzenie Opisów Przedmiotów Zamówień) oraz udział pracowników PLK posiadających kompetencje w zakresie ochrony środowiska w przetargach, kontrolach, naradach itd. dotyczących realizowanych projektów – dają gwarancje spełnienia z należytą starannością wymagań w tej dziedzinie stawianych przez szczegółowe uregulowania prawne unijne i krajowe.

### 11.2. Stan prawny nieruchomości dla inwestycji objętych programem

Podstawą prawną realizacji projektów inwestycyjnych jest w szczególności ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane<sup>49</sup> oraz ustawa z dnia 23 marca 2003 r. o transporcie kolejowym<sup>50</sup> wraz z aktami wykonawczymi.

Około 85% terenów, na których realizowane są i będą projekty objęte niniejszym programem stanowią tereny kolejowe. Pozostałe ok. 15% terenów, na których realizowane są lub będą projekty, z uwagi na wymóg zajęcia pasa terenu szerszego niż dotychczasowy obszar kolejowy (np. z uwagi na korektę geometrii torów i zwiększenie promieni łuków poziomych w związku z projektowanym zwiększeniem prędkości), wymaga uzyskania prawa do dysponowania nieruchomością na cele budowlane.

Biorąc pod uwagę powyższe, w realizacji zadań inwestycyjnych objętych programem nie będzie istotnych barier związanych z posiadaniem prawa do dysponowania nieruchomością na cele budowlane. Dla zadań, dla których uzyskano już pozwolenia na budowę, procedury związane z zapewnieniem prawa do dysponowania nieruchomością zostały sfinalizowane.

W pozostałych przypadkach finalizacja nastąpi przed złożeniem wniosku o wydanie pozwolenia na budowę.

### 11.3. Zagospodarowanie obiektów po zakończeniu inwestycji

Przekazanie obiektów do eksploatacji będzie następowało sukcesywnie, po zakończeniu realizacji poszczególnych zadań oraz odbiorach technicznych robót i gdy to konieczne – uzyskaniu decyzji o pozwoleniu na użytkowanie zgodnie z art. 55 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane, a pełne zagospodarowanie majątku w wyniku zrealizowania programu nastąpi do końca 2015 r.

Infrastruktura kolejowa zarządzana będzie przez PLK, zaś jej użytkownikami będą przewoźnicy kolejowi korzystający z niej wg zasad uregulowanych ustawą z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie

<sup>49</sup> Dz. U. z 2006 r. Nr 156, poz. 1118, z późn. zm.

<sup>50</sup> Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.

kolejowym, a także ich klienci oraz inne podmioty i osoby, stanowiące zespoły obsługowe i realizujące zadania utrzymaniowo-eksploatacyjne powierzane do wykonania przez zarządcę oraz wykonujące na obszarze zarządzanym przez PLK czynności kontrolne, sprawowanie nadzoru budowlanego i inne, wynikające z działań na rzecz obronności i bezpieczeństwa państwa.

## **12. Zagrożenia realizacyjne dla programu**

Zadania inwestycyjne objęte programem są przedsięwzięciami wielobranżowymi, bardzo złożonymi, w dużej części nietypowymi, a z uwagi na aspekty techniczne i technologiczne oraz niezbędność realizacji działań inwestycyjnych na infrastrukturze – która podczas ich prowadzenia ciągle jest użytkowana – wymagają szczególnych rozwiązań w zarządzaniu. Tak więc, ich realizacja przy konieczności utrzymania napiętych reżimów czasowych, zakresów rzeczowych i kosztów, jest obciążona ryzykiem wystąpienia różnego rodzaju zagrożeń i zakłóceń.

Najważniejsze zagrożenia, czynniki je powodujące, oraz przewidywane na etapie tworzenia programu sposoby ograniczenia lub eliminacji ich skutków, przedstawia tabela 9.

Najistotniejsze ryzyko, tym samym największe zagrożenie dla programu, stanowi ryzyko polityczne, które tworzy konglomerat powiązań zmian prawa ze zmianami ogólnej sytuacji społecznej i ekonomicznej.

Aby ograniczyć zagrożenia i ryzyka związane z realizacją programu, w ramach nadzorowania i monitorowania wdrożone zostaną działania związane z ciągłością zarządzania ryzykiem.

Takie założenia dotyczące ograniczenia zagrożeń pozwolą wcześniej rozpoznawać ewentualne ryzyka i odpowiednio szybko sygnalizować problemy oraz podejmować działania i programy naprawcze.

**Tabela 9** Zagrożenia, ryzyka i sposoby ich ograniczania

Zagrożenie	Czynniki powodujące zagrożenie	Charakter zagrożenia	Skutki zagrożenia	Sposoby ograniczenia lub eliminacji skutków zagrożenia
Długotrwała procedura udzielenia zamówienia publicznego	<ul style="list-style-type: none"> <li>• środki ochrony prawnej przysługujące oferentom zgodnie z ustawą prawo zamówień publicznych</li> <li>• nieprecyzyjne zapisy w dokumentacji przetargowej, co skutkuje dużą ilością pytań oferentów</li> </ul>	Prawny	opóźnienia w realizacji projektów	<ul style="list-style-type: none"> <li>• wprowadzona w 2009 r. nowelizacja ustawy prawo zamówień publicznych ograniczyła środki ochrony prawnej</li> <li>• zwiększenie nacisku na jakość dokumentacji przetargowej</li> </ul>
Opóźnienia w uzyskiwaniu decyzji administracyjnych	<ul style="list-style-type: none"> <li>• długotrwałe procedury związane z wydawaniem decyzji</li> <li>• nieprawidłowe lub niekompletne wnioski o wydanie decyzji administracyjnych</li> </ul>	Administracyjny	<ul style="list-style-type: none"> <li>• opóźnienia w realizacji projektów</li> <li>• opóźnienia w uzyskaniu prawa do dysponowania nieruchomością na cele budowlane</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• sukcesywna interwencja w urzędach w celu terminowego wydawania decyzji</li> <li>• zwiększenie nacisku na jakość i kompletność składanych wniosków o wydanie decyzji</li> </ul>
Wydłużony w stosunku do terminów umownych okres projektowania lub budowy	<ul style="list-style-type: none"> <li>• zła organizacja pracy wykonawców</li> <li>• brak koordynacji działań pomiędzy wykonawcami</li> <li>• opóźnienia w wydawaniu decyzji administracyjnych</li> <li>• zmiana zakresu projektu wynikająca np. z wydanych decyzji środowiskowych</li> </ul>	Wykonawczy	<ul style="list-style-type: none"> <li>• opóźnienia w realizacji projektów,</li> <li>• konieczność aktualizacji wcześniejszych opracowań</li> </ul>	wyбір wykonawców mających największe kompetencje na podstawie odpowiednio sformułowanych kryteriów wyboru ofert
Konieczność spełnienia wymagań określonych w decyzjach o środowiskowych uwarunkowaniach	<ul style="list-style-type: none"> <li>• zwiększenie zakresu dokumentacji projektowej i robót w celu uwzględnienia wymagań dla ochrony środowiska określonych w decyzjach środowiskowych</li> <li>• zwiększenie kosztów projektu</li> </ul>	Wykonawczy Finansowy	opóźnienia w realizacji projektów	<ul style="list-style-type: none"> <li>• rzetelne opracowanie raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko</li> <li>• zminimalizowanie konieczności realizacji projektu w obszarach Natura 2000</li> </ul>
Brak środków zapewnających zbilansowanie finansowania	<ul style="list-style-type: none"> <li>• powstające w trakcie realizacji zadań zmiany zakresów i wartości projektów,</li> <li>• możliwość nieotrzymania całości środków finansowych na dany rok</li> </ul>	Finansowy	<ul style="list-style-type: none"> <li>• zaburzenia w procesie finansowania</li> <li>• nieotrzymanie całości środków finansowych przewidzianych na dany rok, co może spowodować przesunięcie realizacji zadania na rok następny</li> </ul>	rzetelna wycena wartości kosztorysowej projektów



## 13. Konkluzje

**Program obejmuje 116 projektów, na co w latach 2010–2013 wydać trzeba 23 945 742,6 tys. zł, z czego 11 418 637,7 tys. zł pokryte zostanie ze środków Unii Europejskiej, 9 033 795,2 tys. zł z publicznych środków krajowych oraz 3 493 309,7 tys. zł ze środków własnych PLK i innych środków prywatnych.**

**Prace przygotowawcze, to 26 projektów na 3 265,8 km linii kolejowych, a ich koszt wynosi 652 174,3 tys. zł.**

**Realizacja, to 90 zadań obejmujących prace na 2 484 km linii, na wykonanie których potrzebne są środki w wysokości 23 293 568,3 tys. zł.**

Wykonanie programu jest podstawowym celem działalności PLK w najbliższych latach, a z uwagi na zakres przewidywanych interwencji – jednym z głównych priorytetów gospodarczych kraju.

Programem objęto zarówno prace przygotowawcze dla działań przewidzianych do realizacji w kolejnych latach, jak i projekty realizacyjne. Takie ujęcie zapewni ciągłość działań inwestycyjnych wykraczających poza okres objęty programem.

Efektami bezpośrednimi realizacji programu będą między innymi:

- zdecydowana poprawa stanu techniczno-eksploatacyjnego 3 528 km torów szlakowych i głównych zasadniczych na stacjach,
- zwiększenie długości torów o dopuszczalnym nacisku osi 221 kN z 18 487 km do 19 255 km,
- podwyższenie maksymalnej prędkości jazdy pociągów ze 160 km/h do 200 km/h, dla 595 km torów,
- zwiększenie długości torów, na których  $V_{max} = 160$  km/h z 1 568 km do 2 020 km,
- generalne zwiększenie bezpieczeństwa w ruchu lądowym, poprzez budowę 314 bezkolizyjnych skrzyżowań dwupoziomowych,
- zabudowa nowoczesnych systemów zabezpieczenia ruchu na 1 340 przejazdach kolejowo-drogowych,
- wyposażenie 800 km linii w urządzenia ERTMS, poprawiające poziom bezpieczeństwa prowadzenia ruchu kolejowego i zwiększające przepustowość,
- zakończenie do roku 2013 prac przygotowawczych do budowy pierwszej w Polsce linii dużych prędkości Warszawa – Łódź – Poznań/Wrocław, co umożliwi w roku 2014 rozpoczęcie budowy.

Program przewidziany do realizacji przez PLK w latach 2010–2013, jest pierwszym dokumentem kompleksowo ujmującym przedsięwzięcia o charakterze modernizacyjnym i odtworzeniowym, który:

- uwzględnia możliwości wynikające z nowych uregulowań w zakresie finansów publicznych,
- tworzy warunki do budowy nowej jakości infrastruktury kolejowej,
- zapewnia spójność działań modernizacyjnych i odtworzeniowych w skali lokalnej, regionalnej, krajowej i międzynarodowej.

**MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY**

**WIELOLETNI PROGRAM  
INWESTYCJI  
KOLEJOWYCH 2010–2013**

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

**CZĘŚĆ II –  
ZAŁĄCZNIKI**

**Marzec, 2011 r.**

## SPIIS TREŚCI

- Tabela 1z – **PROJEKTY INWESTYCYJNE OBJĘTE WPIK 2010–2013**; faza: PRZYGOTOWANIE
- Tabela 2z – **PROJEKTY INWESTYCYJNE OBJĘTE WPIK 2010–2013**; faza: REALIZACJA – BUDOWA NOWEJ INFRASTRUKTURY
- Tabela 3z – **PROJEKTY INWESTYCYJNE OBJĘTE WPIK 2010–2013**; faza: REALIZACJA – MODERNIZACJE
- Tabela 4z – **PROJEKTY INWESTYCYJNE OBJĘTE WPIK 2010–2013**; faza: REALIZACJA – ODTWORZENIA
- Tabela 5z – **Globalne charakterystyki rzeczowe inwestycji objętych WPIK 2010–2013**; faza: PRZYGOTOWANIE
- Tabela 6z – **Globalne charakterystyki rzeczowe inwestycji objętych WPIK 2010–2013**; faza: REALIZACJA – BUDOWA NOWEJ INFRASTRUKTURY
- Tabela 7z – **Globalne charakterystyki rzeczowe inwestycji objętych WPIK 2010–2013**; faza: REALIZACJA – MODERNIZACJE
- Tabela 8z – Globalne charakterystyki rzeczowe inwestycji objętych WPIK 2010–2013; faza: REALIZACJA – ODTWORZENIA
- Tabela 9z – **Globalne charakterystyki rzeczowe inwestycji objętych WPIK 2010–2013**; faza: REALIZACJA – **ŁĄCZNIE: BUDOWA NOWEJ INFRASTRUKTURY, MODERNIZACJE, ODTWORZENIA**
- Tabela 10z – **WSKAŹNIKI EFEKTYWNOŚCI RZECZOWEJ – REZULTATY WPIK 2010–2013; PROGRAM OPERACYJNY INFRASTRUKTURA I ŚRODOWISKO 2007–2013 (POLiŚ)**
- Tabela 11z – **WSKAŹNIKI EFEKTYWNOŚCI RZECZOWEJ – REZULTATY WPIK 2010–2013; REGIONALNE PROGRAMY OPERACYJNE (RPO)**
- Tabela 12z – **WSKAŹNIKI EFEKTYWNOŚCI RZECZOWEJ – REZULTATY WPIK 2010–2013; INNE PROGRAMY (poza POLiŚ i RPO)**
- Tabela 13z – **WSKAŹNIKI EFEKTYWNOŚCI RZECZOWEJ – REZULTATY WPIK 2010–2013; WSZYSTKIE PROGRAMY**

- Tabela 14z – **WYDATKI NA REALIZACJĘ WPIK 2010–2013; faza: PRZYGOTOWANIE**
- Tabela 15z – **WYDATKI NA REALIZACJĘ WPIK 2010–2013; faza: REALIZACJA – BUDOWA NOWEJ INFRASTRUKTURY**
- Tabela 16z – **WYDATKI NA REALIZACJĘ WPIK 2010–2013; faza: REALIZACJA – MODERNIZACJE**
- Tabela 17z – **WYDATKI NA REALIZACJĘ WPIK 2010–2013; faza: REALIZACJA – ODTWORZENIA**
- Tabela 18z – **WYDATKI NA REALIZACJĘ WPIK 2010–2013; faza: REALIZACJA (BUDOWA NOWEJ INFRASTRUKTURY, MODERNIZACJE, ODTWORZENIA)**
- Tabela 19z – **WYDATKI NA REALIZACJĘ WPIK 2010–2013; CAŁY PROGRAM (PRZYGOTOWANIE I REALIZACJA)**
- Tabela 20z – WYDATKI NA POSZCZEGÓLNE PROJEKTY WPIK 2010–2013; **PROGRAM OPERACYJNY INFRASTRUKTURA I ŚRODOWISKO (POLiŚ)**
- Tabela 21z – WYDATKI NA POSZCZEGÓLNE PROJEKTY WPIK 2010–2013; REGIONALNE PROGRAMY OPERACYJNE (RPO)
- Tabela 22z – WYDATKI NA POSZCZEGÓLNE PROJEKTY WPIK 2010–2013; **INNE PROGRAMY (poza POLiŚ i RPO)**
- Tabela 23z – PROJEKTY KONTYNUOWANE WPIK 2010–**2013, ROZPOCZĘTE** PRZED 2010 r.
- Tabela 24z – PROJEKTY KONTYNUOWANE WPIK 2010–2013, DO REALIZACJI PO 2013 r.

## ILUSTRACJE

- Rysunek 1 – **MAKSYMALNE PRĘDKOŚCI ROZKŁADOWE NA LINIACH ZNACZENIA PAŃSTWOWEGO W TORACH SZLAKOWYCH I GŁÓWNYCH ZASADNICZYCH NA STACJACH WG DŁUGOŚCI WYSTĘPOWANIA**
- Rysunek 2 – **MAKSYMALNE PRĘDKOŚCI ROZKŁADOWE NA LINIACH ZNACZENIA PAŃSTWOWEGO**
- Rysunek 3 – **OBIEKTY INŻYNIERYJNE WYMAGAJĄCE NAPRAW [SZT.]; LATA 2003–2010**

- Rysunek 4 – **OBIEKTY INŻYNIERYJNE WYŁĄCZONE, A TAKŻE ZAGROŻONE WYŁĄCZENIEM Z EKSPLOATACJI** [SZT.]; LATA 2003–2010
- Rysunek 5 – **INWESTYCJE INFRASTRUKTURALNE NA SIECI ZARZĄDZANEJ PRZEZ PLK**; LATA 2010–2013
- Rysunek 6 – **ŚREDNIODOBOWA LICZBA PRZEJAZDÓW POCIĄGÓW NA LINIACH ZARZĄDZANYCH PRZEZ PLK (RAZEM POCIĄGI PASAŻERSKIE I TOWAROWE W OBU KIERUNKACH)** – [SZT.]
- Rysunek 7 – **POWIĄZANIA ADMINISTRACYJNE ORAZ KIERUNKI CIĄŻENIA SPOŁECZNO-GOSPODARCZEGO KRAJU**

## PROJEKTY INWESTYCYJNE OBJĘTE WPIK 2010-2013

faza: PRZYGOTOWANIE

Lp.	Nazwa projektu	Symbol wg POIiŚ, numer projektu i symbol wg przypisu <sup>1</sup>	Wartość projektu [tys. zł]		Realizowany w ramach programu (POIiŚ, RPO, inne)	Okres realizacji (lata)
			Ogółem	w tym na liniach o znaczeniu państwowym		
1	Projekt poprawy dostępu kolejowego do Portu Gdańsk (most + dwutorowa linia kolejowa) – PRACE PRZYGOTOWAWCZE	7.2-4.2 32 P-L-K	5 257,3	5 257,3	POIiŚ	2008 – 2012
2	Przygotowanie projektu „Modernizacja linii kolejowej E 59 na odcinku Poznań – Szczecin – Świnoujście”	97 P-L-K	12 660,9	12 660,9	inne	2008 – 2010
3	Studium wykonalności modernizacji linii kolejowej C-E 65 na odc. (Gdynia) – Tczew – Bydgoszcz – Inowrocław – Zduńska Wola – Karsznice – Tarnowskie Góry – Pszczyna	100 P-L-K	12 133,5	12 133,5	inne	2008 – 2010
4	Modernizacja linii kolejowej C-E 59 Międzyzlesie – Wrocław – Kostrzyn – Szczecin – przygotowanie dokumentacji przedprojektowej – Etap I odc. Wrocław – Szczecin	101 P-L-K	7 001,0	7 001,0	inne	2004 – 2010
5	Studium dotyczące przygotowania projektu Modernizacja linii kolejowej C-E 59 Międzyzlesie – Wrocław – Głogów – Kostrzyn – Szczecin Etap I odc. Międzyzlesie – Wrocław	102 P-L-K	4 207,8	4 207,8	inne	2005 – 2010
6	„Modernizacja linii kolejowej E 59, odcinek Wrocław – Poznań (Etap I)	103 P-L-K	112 597,9	112 597,9	inne	2004 – 2011
7	Modernizacja linii kolejowej E 65, na odcinku Warszawa – Gdynia, Etap I	104 P-L-K	174 182,2	174 182,2	inne	2004 – 2011
8	Pomoc techniczna dla przygotowania projektu modernizacji linii kolejowej E 65 na odcinku Warszawa – Działdowo – Gdynia w Polsce	105 P-L-K	52 672,1	52 672,1	inne	2008 – 2011
9	Pomoc techniczna na opracowanie projektu: „Modernizacja kolejowego korytarza nr II – (E 20 i CE 20) – pozostałe roboty”	106 P-L-K	12 473,5	12 473,5	inne	2004 – 2012
10	Pomoc techniczna dla przygotowania modernizacji linii kolejowej E 65 Grodzisk Mazowiecki – Katowice – Zwardoń/Zebrzydowice – granica państwa. etap I	107 P-L-K	24 430,0	24 430,0	inne	2005 – 2011
11	Pomoc techniczna dla przygotowania projektu „Modernizacja linii kolejowej E 75 na odcinku Warszawa – Białystok – Suwałki – Trakiszki – granica państwa (Rail Baltica)”	109 P-L-K	7 758,1	7 758,1	inne	2005 – 2011
12	Prace przygotowawcze dla modernizacji linii kolejowej E 65 – Południe, odcinek Grodzisk Mazowiecki – Kraków/Katowice – Zebrzydowice/Zwardoń – granica państwa – faza II	7.1-42 6 P-L-N	23 799,0	23 799,0	POIiŚ	2011 – 2012
13	Modernizacja linii kolejowej E 20 na odcinku Warszawa – Poznań – pozostałe roboty, odcinek Sochaczew – Swarzędz	7.1-8 8 P-L-N	82 000,0	82 000,0	POIiŚ	2011 – 2014
14	Modernizacja linii kolejowej E 30, etap II, odcinek Zabrze – Katowice – Kraków – PRACE PRZYGOTOWAWCZE	7.1-11.2 12 P-L-N	465,0	465,0	POIiŚ	2010

**Tabela 1z (strona 2 z 2)**

Lp.	Nazwa projektu	Symbol wg POliŚ, numer projektu i symbol wg przypisu <sup>1</sup>	Wartość projektu [tys. zł]		Realizowany w ramach programu (POliŚ, RPO, inne)	Okres realizacji (lata)
			Ogółem	w tym na liniach o znaczeniu państwowym		
15	Modernizacja linii kolejowej E 30, etap II. Pilotażowe wdrożenie ERTMS/ETCS i ERTMS/GSM-R w Polsce na odcinku Legnica – Węglińiec – Bielawa Dolna. PRACE PRZYGOTOWAWCZE	7.1-15.2 16 P-L-N	600,0	600,0	POliŚ	2011
16	Modernizacja linii kolejowej nr 8, odcinek Warszawa Okęcie – Radom – PRACE PRZYGOTOWAWCZE	7.1-19.2 19 P-L-N	25 007,6	25 007,6	POliŚ	2011 – 2013
17	Budowa połączenia kolejowego MPL „Katowice” w Pyrzowicach z miastami aglomeracji śląskiej, odcinek Katowice – Pyrzowice” – PRACE PRZYGOTOWAWCZE	7.1-20.2 20 P-L-N	51 831,2	51 831,2	POliŚ	2010 – 2011
18	Modernizacja linii kolejowej E 75 Rail Baltica Warszawa – Białystok – granica z Litwą, etap I, odcinek Warszawa Rembertów – Zielonka – Tłuszcz (Sadowne) – PRACE PRZYGOTOWAWCZE	7.1-22.2 23 P-L-N	274,0	274,0	POliŚ	2011
19	Studium wykonalności dokumentacji przedprojektowej dla „Modernizacja linii kolejowej E 65/C–E 65 na odcinku Grodzisk Mazowiecki – Kraków/Katowice – Zwardoń/Zebrzydowice – granica państwa, stacje kolejowe: Czechowice Dziedzice, Zebrzydowice, Zwardoń”	7.1-2.2 30 P-L-N	7 000,0	7 000,0	POliŚ	2011 – 2013
20	Modernizacja linii kolejowej E 20/C–E 20 na odcinku Siedlce – Terespol, etap II	7.1-9.1; P-Pk-N	46 259,0	0,0	POliŚ	2010 – 2014
21	Modernizacja linii kolejowej E 20/C–E 20 na odcinku Siedlce – Terespol, etap II – PRACE PRZYGOTOWAWCZE	7.1-9.2 10 P-Pk-K	805,0	0,0	POliŚ	2009 – 2010
22	Wstępne Studium wykonalności dla zadania Modernizacja i rozbudowa Katowickiego Węzła Kolejowego	96 P-Pk-K	4 061,8	0,0	inne	2005 – 2011
23	Przygotowanie przedsięwzięcia „Modernizacja i rozbudowa Warszawskiego Węzła Kolejowego”	99 P-Pk-K	26 480,3	0,0	inne	2008 – 2011
24	Studium wykonalności modernizacji i rozbudowy Katowickiego Węzła Kolejowego	114 P-Pk-N	26 250,0	0,0	inne	2011 - 2012
25	Przygotowanie budowy linii dużych prędkości	7.1-26 28 P-BL-K	292 959,9	0,0	POliŚ	2009 – 2015
26	Pomoc w zakresie przygotowania i wdrażania projektów kolejowych współfinansowanych z Funduszu Spójności	108 P-BL-K	4 672,9	0,0	inne	2006 – 2011
<b>RAZEM</b>			<b>1 017 840,0</b>	<b>616 351,1</b>		

<sup>1</sup> w tabeli stosowane są następujące oznaczenia:

1/ rodzaj działania: B – budowa, M – modernizacja, O – odtworzenie, P – prace przygotowawcze;

2/ rodzaj inwestycji: L – liniowa, Pk – punktowa, BL – bez związania lokalizacyjnego;

3/ realizacja projektu: K – kontynuacja zadań podjętych przed 2010 r., N – zadania nowe, do podjęcia.

Tabela 2z

## PROJEKTY INWESTYCYJNE OBJĘTE WPIK 2010-2013

faza: REALIZACJA - BUDOWA NOWEJ INFRASTRUKTURY

Lp.	Nazwa projektu	Symbol wg POIiŚ, numer projektu i symbol wg przypisu <sup>1</sup>	Wartość projektu [tys. zł]		Realizowany w ramach programu (POIiŚ, RPO, inne)	Okres realizacji (lata)
			Ogółem	w tym na liniach o znaczeniu państwowym		
1	Modernizacja linii kolejowej nr 8, budowa łącznicy do lotniska Okęcie (od przystanku osobowego Służewiec do stacji MPL Okęcie)	7.1-18 17 B-L-K	300 519,9	300 519,9	POIiŚ	2009 – 2013
2	Budowa połączenia kolejowego MPL "Kraków – Balice" z Krakowem, odcinek Kraków Główny – Mydlniki – Balice	7.1-21 21 B-L-N	230 202,4	230 202,4	POIiŚ	2010 – 2013
3	Zintegrowany System Transportu Zbiorowego w aglomeracji krakowskiej	7.3-7 33 B-L-K	191 482,7	0,0	POIiŚ	2010 – 2015
4	Budowa toru dojazdowego od stacji Świdnik do terminalu Portu Lotniczego Lublin S.A. w Świdniku wraz z infrastrukturą towarzyszącą	43 B-L-N	14 751,0	0,0	RPO	2010 – 2012
5	Ustawienie ekranów tłumiących hałas pociągów przejeżdżających w sąsiedztwie m. Medyka	110 B-Pk-N	2 500,0	0,0	inne	2013
6	Budowa nowego przystanku osobowego Warszawa Ursus Niedźwiadek wraz z infrastrukturą towarzyszącą na linii nr 447 Warszawa Zachodnia – Grodzisk Mazowiecki w rejonie osiedla mieszkaniowego „Niedźwiadek” w dzielnicy Ursus w zakresie budowy peronu, przebudowy układu torowego, sieci trakcyjnej, urządzeń sterowania ruchem kolejowym	112 B-Pk-N	7 200,0	0,0	inne	2011
7	Budowa sieci telekomunikacji GSM-R zgodnie z NPW ERTMS	7.1-25 27 B-BL-N	171 456,0	0,0	POIiŚ	2011 – 2014
<b>RAZEM</b>			<b>918 112,0</b>	<b>530 722,3</b>		

<sup>1</sup> w tabeli stosowane są następujące oznaczenia:

1/ rodzaj działania: B – budowa, M – modernizacja, O – odtworzenie, P – prace przygotowawcze;

2/ rodzaj inwestycji: L – liniowa, Pk – punktowa, BL – bez związania lokalizacyjnego;

3/ realizacja projektu: K – kontynuacja zadań podjętych przed 2010 r., N – zadania nowe, do podjęcia.



Tabela 3z (strona 1 z 4)

## PROJEKTY INWESTYCYJNE OBJĘTE WPIK 2010-2013

faza: REALIZACJA - MODERNIZACJE

L.p.	Nazwa projektu	Symbol wg POliŚ, numer projektu i symbol wg przypisu <sup>1</sup>	Wartość projektu [tys. zł]		Realizowany w ramach programu (POliŚ, RPO, inne)	Okres realizacji (lata)
			Ogółem	w tym na liniach o znaczeniu państwowym		
1	Modernizacja linii kolejowej E 65/C–E 65 na odcinku Warszawa – Gdynia – obszar LCS Ciechanów <sup>2/</sup>	7.1-1.1 1 M-L-K	1 477 791,3	1 477 791,3	POliŚ	2009 – 2013
2	Modernizacja linii kolejowej E 59 na odcinku Wrocław – Poznań, etap II, odcinek Wrocław – granica województwa dolnośląskiego <sup>3/</sup>	7.1-4 7 M-L-K	1 274 453,4	1 274 453,4	POliŚ	2009 – 2015
3	Modernizacja linii kolejowej nr 8, odcinek Warszawa Okęcie – Radom	7.1-19.1 18 M-L-K	907 890,3	907 890,3	POliŚ	2009 – 2014
4	Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, Lot A – odcinek Warszawa Zachodnia – Miedniewice (Skierniewice)	7.1-24.1 24 M-L-K	1 758 825,0	1 758 825,0	POliŚ	2009 – 2014
5	Modernizacja linii kolejowej nr 94 Kraków Płaszów – Oświęcim na odcinku Kraków Bonarka – Kraków Swoszowice	34 M-L-K	15 460,0	15 460,0	RPO	2008 – 2011
6	Modernizacja linii kolejowej nr 96 Tarnów – Leluchów na odcinku Tarnów – Stróże	35 M-L-K	52 379,0	52 379,0	RPO	2009 – 2011
7	Poprawa dostępności linii kolejowej poprzez przebudowę niektórych elementów infrastruktury na odcinkach linii kolejowej nr 106 Rzeszów – Jasło w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podkarpackiego na lata 2007–2013	36 M-L-K	158 512,9	0,0	RPO	2008 – 2013
8	Poprawa dostępności linii kolejowej poprzez przebudowę niektórych elementów infrastruktury na odcinkach linii kolejowej nr 108 Stróże – Krościenko w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podkarpackiego na lata 2007–2013	37 M-L-K	55 828,8	0,0	RPO	2008 – 2013
9	Modernizacja linii kolejowej nr 203 Tczew – Kostrzyn na odcinku Krzyż – Kostrzyn (od km 297,000 do km 343,453)	47 M-L-K	24 552,1	24 552,1	RPO	2008 – 2011
10	Modernizacja linii kolejowej nr 367 Zbąszynek – Gorzów Wlkp.	48 M-L-K	22 095,2	22 095,2	RPO	2008 – 2011
11	Modernizacja regionalnej linii kolejowej nr 402 Goleniów – Kołobrzeg wraz z budową łącznicy do Portu Lotniczego Szczecin – Goleniów	49 M-L-K	55 672,2	0,0	RPO	2009 – 2013
12	Modernizacja linii kolejowej nr 403 Piła – Ulikowo na odcinku Wałcz – Kalisz Pomorski – Ulikowo	50 M-L-K	20 155,7	20 155,7	RPO	2009 – 2012

**Tabela 3z (strona 2 z 4)**

L.p.	Nazwa projektu	Symbol wg POIiŚ, numer projektu i symbol wg przypisu <sup>1</sup>	Wartość projektu [tys. zł]		Realizowany w ramach programu (POIiŚ, RPO, inne)	Okres realizacji (lata)
			Ogółem	w tym na liniach o znaczeniu państwowym		
13	Modernizacja linii kolejowej E 65 Warszawa – Gdynia, etap II	87 M-L-K	2 871 444,7	2 871 444,7	inne	2007– 2011
14	Modernizacja linii kolejowej E 20, odcinek Siedlce – Terespol, Etap I	88 M-L-K	1 040 115,0	1 040 115,0	inne	2004 – 2011
15	Odbudowa i modernizacja linii kolejowej E 30 i C–E 30 na odcinku Opole – Wrocław – Legnica	90 M-L-K	2 189 459,8	2 189 459,8	inne	2000 – 2012
16	Modernizacja linii kolejowej E 30 na odcinku Węglińiec – Legnica	91 M-L-K	752 166,4	752 166,4	inne	2000 – 2012
17	Modernizacja linii kolejowej E 30 na odcinkach Węglińiec – Zgorzelec i Węglińiec – Bielawa Dolna	92 M-L-K	382 262,2	382 262,2	inne	2003 – 2012
18	Modernizacja linii kolejowej Rzeszów – Warszawa przez Kolbuszową, etap I	94 M-L-K	270 000,0	270 000,0	inne	2007 – 2012
19	Modernizacja linii kolejowej nr 223 Czerwonka – Ełk na odcinku Orzysz – Ełk	95 M-L-K	55 076,7	55 076,7	inne	2008 – 2012
20	Modernizacja linii kolejowej E 65/C–E 65 na odcinku Warszawa – Gdynia – obszar LCS Gdańsk, LCS Gdynia	7.1-1.2 2 M-L-N	983 863,1	983 863,1	POIiŚ	2011 – 2014
21	Modernizacja linii kolejowej E 65/C–E 65 na odcinku Warszawa – Gdynia – obszar LCS Iława, LCS Malbork	7.1-1.3 3 M-L-N	1 881 399,5	1 881 399,5	POIiŚ	2011 – 2015
22	Modernizacja linii kolejowej E 65/C–E 65 na odcinku Warszawa – Gdynia w zakresie warstwy nadrzędnej LCS, ERTMS/ETCS/GSM-R, DSAT oraz zasilania układu trakcyjnego	7.1-1.4 4 M-L-N	1 117 741,5	1 117 741,5	POIiŚ	2011 – 2014
23	Modernizacja linii kolejowej E 65/C–E 65 na odcinku Warszawa – Gdynia – obszar LCS Działdowo	7.1-41 5 M-L-N	1 227 102,0	1 227 102,0	POIiŚ	2010 – 2013
24	Modernizacja linii kolejowej E 59 na odcinku Wrocław – Poznań, odcinek Czempień – Poznań (LOT C)	7.1-5 116 M-L-N	927 275,2	927 275,2	POIiŚ	2012 – 2014
25	Modernizacja linii kolejowej E 30, etap II, odcinek Zabrze – Katowice – Kraków	7.1-11.1 11 M-L-N	1 442 639,2	1 442 639,2	POIiŚ	2011 – 2015
26	Modernizacja linii kolejowej E 30, etap II, wdrożenie ERTMS/ETCS i ERTMS/GSM-R w Polsce na odcinku Legnica – Wrocław – Opole	7.1-14 14 M-L-N	99 184,0	99 184,0	POIiŚ	2011 – 2014
27	Modernizacja linii kolejowej E 30, etap II. Pilotażowe wdrożenie ERTMS/ETCS i ERTMS/GSM-R w Polsce na odcinku Legnica – Węglińiec – Bielawa Dolna	7.1-15.1 15 M-L-N	165 936,8	165 936,8	POIiŚ	2010 – 2014

**Tabela 3z (strona 3 z 4)**

L.p.	Nazwa projektu	Symbol wg POIiŚ, numer projektu i symbol wg przypisu <sup>1</sup>	Wartość projektu [tys. zł]		Realizowany w ramach programu (POIiŚ, RPO, inne)	Okres realizacji (lata)
			Ogółem	w tym na liniach o znaczeniu państwowym		
28	Modernizacja linii kolejowej E 75 Rail Baltica Warszawa – Białystok – granica z Litwą, etap I, odcinek Warszawa Rembertów – Zielonka – Tłuszcz (Sadowne)	7.1-22.1 22 M-L-N	1 116 496,1	1 116 496,1	POIiŚ	2011 – 2014
29	Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, Lot B – odcinek Łódź Widzew – Łódź Fabryczna ze stacją Łódź Fabryczna oraz budową części podziemnej dworca Łódź Fabryczna przeznaczonej dla odprawy i przewiezienia pociągów oraz obsługi podróźnych	7.1-24.2 25 M-L-N	1 510 766,1	1 510 766,1	POIiŚ	2010 – 2015
30	Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, Lot C – pozostałe roboty	7.1-24.3 26 M-L-N	270 377,3	270 377,3	POIiŚ	2010 – 2013
31	Modernizacja linii kolejowej E 30/C–E 30, odcinek Kraków – Rzeszów, etap III	7.1-30 29 M-L-N	3 586 217,8	3 586 217,8	POIiŚ	2010 – 2015
32	Projekt poprawy dostępu kolejowego do Portu Gdańsk (most + dwutorowa linia kolejowa)	7.2-4.1 31 M-L-N	327 707,2	327 707,2	POIiŚ	2012 – 2015
33	Modernizacja linii kolejowej nr 63 Dorohusk – Zawadówka Naftobaza (SZ) na odcinku Granica Państwa Dorohusk – Wólka Okopska w km 0,100–4,000	41 M-L-N	29 633,4	0,0	RPO	2010 – 2012
34	Modernizacja linii kolejowej nr 356 Poznań Wschód – Bydgoszcz na terenie województwa wielkopolskiego mającej duże znaczenie w obsłudze połączeń małych miejscowości z aglomeracją poznańską, na odcinku Poznań Wschód – Gołańcz – Etap I.	44 M-L-N	143 600,0	0,0	RPO	2011 – 2012
35	Modernizacja linii kolejowej nr 357 Sulechów – Luboń na terenie województwa wielkopolskiego, mającej duże znaczenie w obsłudze połączeń małych miejscowości z aglomeracją poznańską, na odcinku Wolsztyn – Luboń	45 M-L-N	68 896,2	0,0	RPO	2010 – 2012
36	Modernizacja linii kolejowej nr 358 Zbąszynek – Gubin na odcinku Zbąszynek – Czerwieńsk wraz z budową łącznicy Pomorsko – Przylep	46 M-L-N	59 671,2	0,0	RPO	2010 – 2013
37	Modernizacja regionalnej linii kolejowej nr 309 Kłodzko Nowe – Kudowa Zdrój na odcinku Duszniki Zdrój – Kudowa Zdrój	52 M-L-N	56 695,0	56 695,0	RPO	2010 – 2012
38	Modernizacja regionalnej linii kolejowej nr 311 Jelenia Góra – Szklarska Poręba Górna	53 M-L-N	29 200,0	29 200,0	RPO	2010 – 2012

**Tabela 3z (strona 4 z 4)**

L.p.	Nazwa projektu	Symbol wg POIiŚ, numer projektu i symbol wg przypisu <sup>1</sup>	Wartość projektu [tys. zł]		Realizowany w ramach programu (POIiŚ, RPO, inne)	Okres realizacji (lata)
			Ogółem	w tym na liniach o znaczeniu państwowym		
39	Projekt i zabudowa systemu ETCS poziom 1 na odcinku linii kolejowej E 65,CMK, Grodzisk Mazowiecki – Zawiercie	98 M-L-N	67 315,2	67 315,2	inne	2010 – 2013
40	Modernizacja linii kolejowej E 30, etap II, odcinek Bielawa Dolna – Horka: budowa mostu przez Nysę łużycką oraz elektryfikacja	7.1-13 13 M-Pk-K	106 416,9	0,0	POIiŚ	2009 – 2014
41	Modernizacja Poznańskiego Węzła Kolejowego na linii kolejowej; E 20	89 M-Pk-K	411 567,3	0,0	inne	2003 – 2011
42	Przebudowa układu komunikacyjnego wraz z modernizacją wiaduktu kolejowego i przejścia podziemnego w obrębie dworca kolejowego Lublin	38 M-Pk-N	24 329,0	0,0	RPO	2010 – 2013
43	Modernizacja części infrastruktury technicznej linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia – Dorohusk w obrębie przystanku osobowego Lublin Północny oraz stacji Świdnik dla sprawnego skomunikowania aglomeracji	39 M-Pk-N	18 185,0	0,0	RPO	2010 – 2012
44	Modernizacja przejazdów kolejowych w celu podniesienia bezpieczeństwa ruchu na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami publicznymi na terenie województwa lubelskiego w zakresie urządzeń zabezpieczenia przejazdów	42 M-Pk-N	28 638,0	0,0	RPO	2010 – 2012
45	Budowa, przebudowa przystanków kolejowych na trasach Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej – poprawa dostępności komunikacyjnej poprzez utworzenie intermodalnych przystanków z Łódzką Koleją Aglomeracyjną	54 M-Pk-N	49 110,8	0,0	RPO	2011 – 2013
<b>RAZEM</b>			<b>29 134 104,5</b>	<b>27 924 042,8</b>		

<sup>1/</sup> w tabeli stosowane są następujące oznaczenia:

1/ rodzaj działania: B – budowa, M – modernizacja, O – odtworzenie, P – prace przygotowawcze;

2/ rodzaj inwestycji: L – liniowa, Pk – punktowa, BL – bez związania lokalizacyjnego;

3/ realizacja projektu: K – kontynuacja zadań podjętych przed 2010 r., N – zadania nowe, do podjęcia.

<sup>2/</sup> i <sup>3/</sup> wydatkowane środki własne jako wydatki niekwalifikowane, nie wykazane we wnioskach do KE o finansowanie

Tabela 4z (strona 1 z 3)

## PROJEKTY INWESTYCYJNE OBJĘTE WPIK 2010-2013

faza: REALIZACJA - ODTWORZENIA

Lp.	Nazwa projektu	Numer projektu oraz symbol wg przepisu <sup>1</sup>	Wartość projektu [tys. zł]		Realizowany w ramach programu (POLiS, RPO, inne)	Okres realizacji (lata)
			Ogółem	w tym na liniach o znaczeniu państwowym		
1	Udrożnienie podstawowych ciągów wywozowych w ruchu towarowym na terenie Śląska, etap III	93 O-L-K	250 116,2	250 116,2	inne	2007 – 2012
2	Modernizacja linii kolejowej nr 273 na odcinku Głogów – Zielona Góra – Rzepin – Dolna Odra	79 O-L-K	600 090,0	600 090,0	inne	2009 – 2015
3	Rewitalizacja i modernizacja tzw. „helskiego korytarza kolejowego” linii kolejowej nr 213 Reda – Hel	56 O-L-K	180 953,0	180 953,0	RPO	2009 – 2013
4	Rewitalizacja i modernizacja tzw. „kościerskiego korytarza kolejowego” odcinka Kościerzyna – Gdynia linii kolejowej nr 201	55 O-L-K	165 861,7	0,0	RPO	2009 – 2013
5	Modernizacja linii kolejowej nr 30 Łuków – Lublin Północny na odcinku Lubartów – Lublin Północny	40 O-L-N	40 382,0	40 382,0	RPO	2010 – 2013
6	Modernizacja linii kolejowej nr 15 na odcinku Bednary – Zgierz wraz z budową łącznika na lotnisko im. W. Reymonta, etap I – przebudowa nawierzchni kolejowej na odcinku Łowicz – Zgierz	51 O-L-N	53 889,9	0,0	RPO	2010 – 2011
7	Rewitalizacja linii kolejowej nr 207 Toruń Wsch. – Malbork na odcinku Toruń Wsch. – Grudziądz	57 O-L-K	95 760,7	95 760,7	RPO	2009 – 2012
8	Rewitalizacja i modernizacja linii kolejowej Olsztyn – Szczytno-Szymany (odcinek Olsztyn – Szczytno – linia kolejowa nr 219 i odcinek Szymany – Szczytno – linia kolejowa nr 35) jako kolejowe połączenie modernizowanego lotniska w Szymanach z Olsztynem	58 O-L-K	154 101,3	0,0	RPO	2009 – 2012
9	Modernizacja linii kolejowej na odcinku Warszawa Wschodnia – Warszawa Stadion wraz z przebudową przystanku Warszawa Stadion i stacji Warszawa Wschodnia	59 O-L-N	610 841,9	610 841,9	inne	2011 – 2015
10	Modernizacja linii kolejowych nr 16,33 Zgierz – Kutno – Płock	60 O-L-N	250 000,0	250 000,0	inne	2013 – 2015
11	Modernizacja linii 450 Kobyłany – Wólka – Kobyłany w stacji Małaszewicze	62 O-L-N	32 161,0	0,0	inne	2013 – 2014
12	Modernizacja linii kolejowej nr 64 Psary – Kozłów	63 O-L-N	201 264,8	201 264,8	inne	2011 – 2012
13	Modernizacja linii kolejowej nr 25 na odcinku Skarżysko Kamienna – Ocice	64 O-L-N	400 000,0	400 000,0	inne	2010 – 2015

**Tabela 4z (strona 2 z 3)**

Lp.	Nazwa projektu	Numer projektu oraz symbol wg przypisu <sup>1</sup>	Wartość projektu [tys. zł]		Realizowany w ramach programu (POLiŚ, RPO, inne)	Okres realizacji (lata)
			Ogółem	w tym na liniach o znaczeniu państwowym		
14	Modernizacja linii kolejowej nr 4 – Centralna Magistrala Kolejowa	65 O-L-N	776 336,7	776 336,7	inne	2010 – 2013
15	Modernizacja linii kolejowej nr 8 Radom – Kielce	66 O-L-N	425 000,0	425 000,0	inne	2012 – 2015
16	Modernizacja linii kolejowej nr 91 Kraków główny Osobowy – Medyka i linii nr 92 Przemyśl – Medyka, odcinek Rzeszów-granica państwa	67 O-L-N	590 000,0	590 000,0	inne	2010 – 2015
17	Rewitalizacja linii kolejowej nr 132/135 na odcinku Gliwice Łabędy – Strzelce Opolskie – Opole Groszowice	69 O-L-N	255 098,0	255 098,0	inne	2010 – 2015
18	Linia kolejowa nr 1 Zawiercie – Katowice	71 O-L-N	35 000,0	35 000,0	inne	2012 – 2013
19	Rewitalizacja linii kolejowych nr 134, 137 i 138 Gliwice Łabędy – Katowice – Sosnowiec Jęzor	72 O-L-N	285 000,0	285 000,0	inne	2012 – 2015
20	Rewitalizacja linii kolejowej nr 131 Chorzów Batory – Tczew, na odcinku Bydgoszcz Główna – Tczew	73 O-L-N	415 000,1	415 000,1	inne	2010 – 2015
21	Rewitalizacja linii kolejowej nr 131 Chorzów Batory – Tczew, odcinek Inowrocław – Zduńska Wola – Chorzów Batory	74 O-L-N	451 054,9	451 054,9	inne	2012 – 2015
22	Modernizacja linii kolejowej nr 18 Toruń – Bydgoszcz	75 O-L-N	80 000,0	80 000,0	inne	2010 – 2014
23	Modernizacja linii kolejowej nr 274 Wrocław – Zgorzelec na odcinku Wrocław – Jelenia Góra	77 O-L-N	475 081,8	475 081,8	inne	2010 – 2015
24	Modernizacja linii kolejowej nr 137 Kędzierzyn Koźle – Legnica	78 O-L-N	80 000,0	80 000,0	inne	2012 – 2014
25	Wymiana nawierzchni wraz z robotami towarzyszącymi na stacjach i szlakach w torze nr 1 linii kolejowej nr 272 Kluczbork – Poznań od km 131,523 do km 200,020	80 O-L-N	130 000,0	130 000,0	inne	2010 – 2014
26	Modernizacja linii kolejowej nr 401 Szczecin – Świnoujście	81 O-L-N	105 000,0	105 000,0	inne	2010 – 2013
27	Modernizacja linii kolejowej nr 273 na odcinku Dolna Odra – Szczecin	82 O-L-N	16 394,0	16 394,0	inne	2010
28	Modernizacja linii nr 29 Tłuszcz – Ostrołęka	113 O-L-N	200 000,0	0,0	inne	2012 – 2013
29	Modernizacja linii nr 20 w obrębie stacji PKP Warszawa gdańska w powiązaniu z linią E 65 i stacją metra A17 Dworzec Gdański	61 O-Pk-K	97 274,8	0,0	inne	2009 – 2011

**Tabela 4z (strona 3 z 3)**

Lp.	Nazwa projektu	Numer projektu oraz symbol wg przypisu <sup>1</sup>	Wartość projektu [tys. zł]		Realizowany w ramach programu (POIŚ, RPO, inne)	Okres realizacji (lata)
			Ogółem	w tym na liniach o znaczeniu państwowym		
30	Modernizacja stacji Tunel na linii kolejowej nr 8 Warszawa Zachodnia – Kraków Główny Osobowy	68 O-Pk-N	75 000,0	0,0	inne	2012 – 2013
31	Modernizacja układu torowego na liniach nr 1, 137, 139 i infrastruktury służącej do obsługi podróżnych w obrębie stacji Katowice Osobowa	70 O-Pk-N	60 000,0	0,0	inne	2010 – 2012
32	Modernizacja układu torowego i elementów infrastruktury kolejowej w obrębie stacji Wrocław Główny	76 O-Pk-N	46 896,7	0,0	inne	2010 – 2012
33	Modernizacjagórek rozrządowych	83 O-Pk-N	174 180,0	0,0	inne	2013 – 2015
34	Modernizacja mostu w km 57,638 linii kolejowej nr 14 Łódź Kaliska – Tuplice	84 O-Pk-N	40 000,0	0,0	inne	2011 – 2012
35	Modernizacja mostu w km 202,403 linii kolejowej nr 274 Wrocław Świebodzki – Zgorzelec	85 O-Pk-N	50 000,0	0,0	inne	2011 – 2013
36	Modernizacja mostu w km 211,657 linii kolejowej nr 2 Warszawa – Terespol	86 O-Pk-N	60 000,0	0,0	inne	2012 – 2013
37	Przywrócenie do stanu pierwotnego zniszczonej części obiektu budowlanego, tj. linii kolejowej nr 96 Tarnów – Leluchów na szlaku Nowy Sącz Biegonice – Stary Sącz w km od 92,835 do 93,400, w zakresie: odbudowy nawierzchni kolejowej, odbudowy obiektu inżynierskiego w km 93,136, odbudowy sieci trakcyjnej oraz odbudowy kabli srk, TKD, TK	111 O-Pk-N	13 173,6	0,0	inne	2010 – 2011
38	Wymiana nawierzchni na linii nr 3 Warszawa - Kunowice na odcinku Łowicz Główny - Żychlin w torze nr 1 w ramach zadania inwestycyjnego pn: "Wymiana nawierzchni torowej wraz ze wzmocnieniem podtorza i usunięciem kolizji kablowych (przełożenie światłowodu)"	115 O-L-N	52 500,0	52 500,0	inne	2011
<b>RAZEM</b>			<b>8 023 413,1</b>	<b>6 800 874,1</b>		

<sup>1</sup> w tabeli stosowane są następujące oznaczenia:

1/ rodzaj działania: B – budowa, M – modernizacja, O – odtworzenie, P – prace przygotowawcze;

2/ rodzaj inwestycji: L – liniowa, Pk – punktowa, BL – bez związania lokalizacyjnego;

3/ realizacja projektu: K – kontynuacja zadań podjętych przed 2010 r., N – zadania nowe, do podjęcia.

Tabela 5z

## Globalne charakterystyki rzeczowe inwestycji objętych WPIK 2010-2013

faza: PRZYGOTOWANIE

Rodzaj inwestycji		Liczba zadań [szt.]			Koszt w cenach 2010 r. [tys. zł]				Zakres rzeczowy												
		Razem	z tego zakończenie		Całkowity	z tego w okresie			km linii			torokilometry			szt. obiektów (dotyczy wyłącznie inwestycji innych niż liniowe)						
			koniec 2013 r.	po 2013 r.		przed 2010 r. (poniesiono)	lata 2010-2013	po 2013 r.	łącznie	z tego			łącznie	z tego			łącznie	z tego [%]			
										wykonano przed 2010 r.	do wykonania lata 2010-2013	do wykonania po 2013 r.		wykonano przed 2010 r.	do wykonania lata 2010-2013	do wykonania po 2013 r.		wykonano przed 2010 r.	do wykonania lata 2010-2013	do wykonania po 2013 r.	
liniowe	kont.	11	11	0	425 374,3	188 063,5	237 310,8	0,0	3 266,6	1 420,7	1 845,9	0,0	6 261,7	2 911,3	3 350,4	0,0	nie określa się				
	nowe	8	7	1	190 976,8	0,0	156 536,8	34 440,0	1 088,4	0,0	1 003,9	84,5	1 869,2	0,0	1 700,2	169,0					
	razem	19	18	1	616 351,1	188 063,5	393 847,6	34 440,0	4 270,5	1 420,7	2 849,8	0,0	7 961,9	2 911,3	5 050,6	0,0					
inne	punktowe	kont.	3	3	0	31 347,1	6 774,0	24 573,1	0,0	nie określa się							3	19,0	46,0	35,0	
		nowe	2	1	1	72 509,0	0,0	55 661,0	16 848,0	nie określa się											
		razem	5	4	1	103 856,1	6 774,0	80 234,1	16 848,0	nie określa się							3	19,0	46,0	35,0	
	bez związania lokalizacyjnego	kont.	2	1	1	297 632,8	4 645,2	178 092,6	114 895,0	450,0	2,0	416,0	32,0	900,0	4,0	833,0	63,0	2	24,6	68,8	6,6
		nowe	0			0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0				
		razem	2	1	1	297 632,8	4 645,2	178 092,6	114 895,0	450,0	2,0	416,0	32,0	900,0	4,0	833,0	63,0	2	24,6	68,8	6,6
łącznie	kont.	16	15	1	754 354,2	199 482,7	439 976,5	114 895,0	3 716,6	1 422,7	2 261,9	32,0	7 161,7	2 915,3	4 183,4	63,0	5	21,8	57,4	20,8	
	nowe	10	8	2	263 485,8	0,0	212 197,8	51 288,0	1 088,4	0,0	1 003,9	84,5	1 869,2	0,0	1 700,2	169,0					
	Razem	26	23	3	1 017 840,0	199 482,7	652 174,3	166 183,0	4 805,0	1 422,7	3 265,8	116,5	9 030,9	2 915,3	5 883,6	232,0	5	21,8	57,4	20,8	

Uwaga: w długości torokilometrów ujęto tory główne zasadnicze i szlakowe



Tabela 6z

## Globalne charakterystyki rzeczowe inwestycji objętych WPIK 2010-2013

faza: REALIZACJA - BUDOWA NOWEJ INFRASTRUKTURY

Rodzaj inwestycji		Liczba zadań [szt.]			Koszt w cenach 2010 r. [tys. zł]				Zakres rzeczowy												
		Razem	z tego zakończenie		Całkowity	z tego w okresie			km linii			torokilometry			szt. obiektów (dotyczy wyłącznie inwestycji innych niż liniowe)						
			koniec 2013 r.	po 2013 r.		przed 2010 r. (poniesiono)	lata 2010-2013	po 2013 r.	łącznie	z tego			łącznie	z tego			łącznie	z tego [%]			
										wykonano przed 2010 r.	do wykonania lata 2010-2013	do wykonania po 2013 r.		wykonano przed 2010 r.	do wykonania lata 2010-2013	do wykonania po 2013 r.		wykonano przed 2010 r.	do wykonania lata 2010-2013	do wykonania po 2013 r.	
liniowe	kont.	2	1	1	492 002,6	837,9	490 900,0	264,7	8,9	0,0	8,9	0,0	11,3	0,0	11,3	0,0	nie określa się				
	nowe	2	2	0	244 953,4	0,0	244 953,4	0,0	12,5	0,0	12,5	0,0	22,3	0,0	22,3	0,0					
	razem	4	3	1	736 956,0	837,9	735 853,4	264,7	21,4	0,0	21,4	0,0	33,6	0,0	33,6	0,0					
inne	punktowe	kont.	0			0,0	0,0	0,0	0,0	nie określa się											
		nowe	2	2		9 700,0	0,0	9 700,0	0,0									2		100,0	
		razem	2	2	0	9 700,0	0,0	9 700,0	0,0									2		100,0	
	bez związania lokalizacyjnego	kont.	0			0,0	0,0	0,0	0,0												
		nowe	1		1	171 456,0	0,0	64 480,0	106 976,0									1		50,0	50,0
		razem	1	0	1	171 456,0	0,0	64 480,0	106 976,0									1		50,0	50,0
łącznie	kont.	2	1	1	492 002,6	837,9	490 900,0	264,7	8,9	0,0	8,9	0,0	11,3	0,0	11,3	0,0					
	nowe	5	4	1	426 109,4	0,0	319 133,4	106 976,0	12,5	0,0	12,5	0,0	22,3	0,0	22,3	0,0	3		83,3	16,7	
	Razem	7	5	2	918 112,0	837,9	810 033,4	107 240,7	21,4	0,0	21,4	0,0	33,6	0,0	33,6	0,0	3		83,3	16,7	

Uwaga: w długości torokilometrów ujęto tory główne zasadnicze i szlakowe

Tabela 7z

## Globalne charakterystyki rzeczowe inwestycji objętych WPIK 2010-2013

faza: REALIZACJA - MODERNIZACJE

Rodzaj inwestycji		Liczba zadań [szt.]			Koszt w cenach 2010 r. [tys. zł]				Zakres rzeczowy								szt. obiektów (dotyczy wyłącznie inwestycji innych niż liniowe)				
		Razem	z tego zakończenie		Całkowity	z tego w okresie			km linii			torokilometry			łącznie	z tego [%]					
			koniec 2013 r.	po 2013 r.		przed 2010 r. (poniesiono)	lata 2010–2013	po 2013 r.	łącznie	z tego			łącznie	z tego							
										wykonano przed 2010 r.	do wykonania lata 2010–2013	do wykonania po 2013 r.		wykonano przed 2010 r.		do wykonania lata 2010–2013	do wykonania po 2013 r.				
liniowe	kont.	19	16	3	13 384 140,7	5 579 551,3	6 226 362,4	1 578 227,0	1 136,2	474,5	626,5	35,2	1 862,6	852,3	939,9	70,4	nie określa się				
	nowe	20	10	10	15 111 716,8	1 821,0	11 672 230,4	3 437 665,4	754,8	0,0	630,8	124,0	1 280,7	0,0	1 030,7	250,0					
	razem	39	26	13	28 495 857,5	5 581 372,3	17 898 592,8	5 015 892,4	1 891,0	474,5	1 257,3	159,2	3 143,3	852,3	1 970,6	320,4					
inne	punktowe	kont.	2	1	1	517 984,2	411 207,6	61 052,6	45 724,0	nie określa się								2	45,0	40,0	15,0
		nowe	4	4	0	120 262,8	0,0	120 262,8	0,0	nie określa się								5		92,5	7,5
		razem	6	5	1	638 247,0	411 207,6	181 315,4	45 724,0	nie określa się								7	12,9	77,5	9,6
	bez związania lokalizacyjnego	kont.																			
		nowe																			
		razem																			
łącznie	kont.	21	17	4	13 902 124,9	5 990 758,9	6 287 415,0	1 623 951,0	1 136,2	474,5	626,5	35,2	1 862,6	852,3	939,9	70,4	2	45,0	40,0	15,0	
	nowe	24	14	10	15 231 979,6	1 821,0	11 792 493,2	3 437 665,4	754,8	0,0	630,8	124,0	1 280,7	0,0	1 030,7	250,0	5	0,0	92,5	7,5	
	Razem	45	31	14	29 134 104,5	5 992 579,9	18 079 908,2	5 061 616,4	1 891,0	474,5	1 257,3	159,2	3 143,3	852,3	1 970,6	320,4	7	12,9	77,5	9,6	

Uwaga: w długości torokilometrów ujęto tory główne zasadnicze i szlakowe

w długości km linii nie ujęto projektów POIŚ 7.1-1.4; 7.1-14; 7.1-15.1 oraz projektu pn. "Projekt i zabudowa systemu ETCS poziom I na linii E 65 na odc. Grodzisk Maz. – Zawiercie"

w długości torokilometrów nie ujęto projektów POIŚ 7.1-1.4; 7.1-14; 7.1-15.1 oraz projektu pn. "Projekt i zabudowa systemu ETCS poziom I na linii E 65 na odc. Grodzisk Maz. – Zawiercie"

Tabela 8z

## Globalne charakterystyki rzeczowe inwestycji objętych WPIK 2010-2013

faza: REALIZACJA - ODTWORZENIA

Rodzaj inwestycji		Liczba zadań [szt.]			Koszt w cenach 2010 r. [tys. zł]				Zakres rzeczowy												
		Razem	z tego zakończenie		Całkowity	z tego w okresie			km linii			torokilometry			szt. obiektów (dotyczy wyłącznie inwestycji innych niż liniowe)						
			koniec 2013 r.	po 2013 r.		przed 2010 r. (poniesiono)	lata 2010-2013	po 2013 r.	łącznie	z tego			łącznie	z tego			łącznie	z tego [%]			
										wykonano przed 2010 r.	do wykonania lata 2010-2013	do wykonania po 2013 r.		wykonano przed 2010 r.	do wykonania lata 2010-2013	do wykonania po 2013 r.		wykonano przed 2010 r.	do wykonania lata 2010-2013	do wykonania po 2013 r.	
liniowe	kont.	6	5	1	1 446 882,9	154 148,7	830 481,5	462 252,7	471,7	29,6	363,6	78,5	597,9	48,4	331,5	218,0	nie określa się				
	nowe	23	9	14	5 960 005,1	0,0	3 065 565,5	2 894 439,6	1 333,0	0,0	841,5	491,5	2 052,2	0,0	1 192,6	859,6					
	razem	29	14	15	7 406 888,0	154 148,7	3 896 047,0	3 356 692,3	1 804,7	29,6	1 205,1	570,0	2 650,1	48,4	1 524,1	1 077,6					
inne	punktowe	kont.	1	1		97 274,8	5 139,1	92 135,7	0,0	nie określa się								1		100,0	
		nowe	8	7	1	519 250,3	0,0	415 444,0	103 806,3	nie określa się								8		93,0	7,0
		razem	9	8	1	616 525,1	5 139,1	507 579,7	103 806,3	nie określa się								9		93,8	6,2
	bez związania lokalizacyjnego	kont.																			
		nowe																			
		razem																			
łącznie	kont.	7	6	1	1 544 157,7	159 287,8	922 617,2	462 252,7	471,7	29,6	363,6	78,5	597,9	48,4	331,5	218,0	1		100,0		
	nowe	31	16	15	6 479 255,4	0,0	3 481 009,5	2 998 245,9	1 333,0	0,0	841,5	491,5	2 052,2	0,0	1 192,6	859,6	8		93,0	7,0	
	Razem	38	22	16	8 023 413,1	159 287,8	4 403 626,7	3 460 498,6	1 804,7	29,6	1 205,1	570,0	2 650,1	48,4	1 524,1	1 077,6	9		93,8	6,2	

Uwaga: w długości torokilometrów ujęto tory główne zasadnicze i szlakowe

Tabela 9z

## Globalne charakterystyki rzeczowe inwestycji objętych WPIK 2010-2013

faza: **REALIZACJA - ŁĄCZNIE: BUDOWA NOWEJ INFRASTRUKTURY, MODERNIZACJE, ODTWORZENIA**

Rodzaj inwestycji		Liczba zadań [szt.]			Koszt w cenach 2010 r. [tys. zł]				Zakres rzeczowy								szt. obiektów (dotyczy wyłącznie inwestycji innych niż liniowe)				
		Razem	z tego zakończenie		Całkowity	z tego w okresie			km linii				torokilometry								
			koniec 2013 r.	po 2013 r.		przed 2010 r. (poniesiono)	lata 2010-2013	po 2013 r.	łącznie	z tego			łącznie	z tego			z tego [%]				
										wykonano przed 2010 r.	do wykonania lata 2010-2013	do wykonania po 2013 r.		wykonano przed 2010 r.	do wykonania lata 2010-2013	do wykonania po 2013 r.	wykonano przed 2010 r.	do wykonania lata 2010-2013	do wykonania po 2013 r.		
liniowe	kont.	27	22	5	15 323 026,2	5 734 537,9	7 547 743,9	2 040 744,4	1 616,8	504,1	999,0	113,7	2 471,8	900,7	1 282,7	288,4	nie określa się				
	nowe	45	21	24	21 316 675,3	1 821,0	14 982 749,3	6 332 105,0	2 100,3	0,0	1 484,8	615,5	3 355,2	0,0	2 245,6	1 109,6					
	razem	72	43	29	36 639 701,5	5 736 358,9	22 530 493,2	8 372 849,4	3 717,1	504,1	2 483,8	729,2	5 827,0	900,7	3 528,3	1 398,0					
inne	punktowe	kont.	3	2	1	615 259,0	416 346,7	153 188,3	45 724,0	nie określa się								3	30,0	60,0	10,0
		nowe	14	13	1	649 213,1	0,0	545 406,8	103 806,3									15		93,8	6,2
		razem	17	15	2	1 264 472,1	416 346,7	698 595,1	149 530,3									18	5,0	88,1	6,9
	bez związania lokalizacyjnego	kont.				0,0	0,0	0,0	0,0									1		50,0	50,0
		nowe	1		1	171 456,0	0,0	64 480,0	106 976,0									1		50,0	50,0
		razem	1		1	171 456,0	0,0	64 480,0	106 976,0									1		50,0	50,0
łącznie	kont.	30	24	6	15 938 285,2	6 150 884,6	7 700 932,2	2 086 468,4	1 616,8	504,1	999,0	113,7	2 471,8	900,7	1 282,7	288,4	3	30,0	60,0	10,0	
	nowe	60	34	26	22 137 344,4	1 821,0	15 592 636,1	6 542 887,3	2 100,3		1 484,8	615,5	3 355,2		2 245,6	1 109,6	16		91,0	9,0	
	Razem	90	58	32	38 075 629,6	6 152 705,6	23 293 568,3	8 629 355,7	3 717,1	504,1	2 483,8	729,2	5 827,0	900,7	3 528,3	1 398,0	19	4,7	86,1	9,1	
z tego na liniach państwowych	kont.	20	16	4	14 541 566,6	5 731 563,4	6 769 523,5	2 040 479,7	1 382,2	504,1	764,4	113,7	2 221,6	900,7	1 032,5	288,4	nie określa się				
	nowe	38	15	23	20 397 471,8	1 821,0	14 439 121,6	5 956 529,2	1 793,3	0,0	1 178,5	614,8	3 048,2	0,0	1 939,3	1 108,9					
	Razem	58	31	27	34 939 038,4	5 733 384,4	21 208 645,1	7 997 008,9	3 175,5	504,1	1 942,9	728,5	5 269,8	900,7	2 971,8	1 397,3					

Uwaga: w długości torokilometrów ujęto tory główne zasadnicze i szlakowe

Tabela 10z

## WSKAŹNIKI EFEKTYWNOŚCI RZECZOWEJ - REZULTATY WPIK 2010-2013

PROGRAM OPERACYJNY INFRASTRUKTURA I ŚRODOWISKO 2007-2013 (POIiŚ)

Wskaźniki efektywności rzeczowej projektów objętych programem	Jednostka miary	Łącznie elementów infrastruktury kolejowej eksploatowanej na koniec 2009 r.	Elementy objęte Wieloletnim Programem Inwestycji Kolejowych				Wielkość objęta WPIK wg stanu na 31.12.2013 w stosunku do wolumenu eksploatowanego [%]
			Ogółem	Stan na dzień			
				31.12.2009	31.12.2013	31.12.2015	
Długość linii kolejowych	km	19 336	794	8	635	794	3,3
Długość linii kolejowych o znaczeniu państwowym	km	11 431	788	8	629	788	5,5
Długość torów głównych zasadniczych i szlakowych	km	27 919	1 547	16	1 227	1 547	4,4
Długość torów głównych zasadniczych i szlakowych na liniach o znaczeniu państwowym	km	19 392	1 541	16	1 221	1 541	6,3
Długość wszystkich torów	km	37 356	1 840	16	1 437	1 840	3,8
Liczba obiektów inżynieryjnych	szt.	22 568	1 305	15	892	1 296	4,0
Liczba obiektów inżynieryjnych na liniach o znaczeniu państwowym	szt.	12 754	1 294	15	883	1 286	6,9
Liczba skrzyżowań, w tym dwupoziomowych	szt.	16 485	766	41	500	598	3,0
		3 019	312	31	315	404	10,4
Liczba skrzyżowań na liniach o znaczeniu państwowym, w tym dwupoziomowych	szt.	7 652	756	31	491	589	6,4
		2 046	312	31	315	404	15,4
Liczba krawędzi peronowych	szt.	7 255	340	36	297	380	4,1
Liczba krawędzi peronowych na liniach o znaczeniu państwowym	szt.	4 935	324	20	280	363	5,7
Liczba stanowisk prowadzenia ruchu	szt.	3 459	135	126	63	60	1,8
Liczba stanowisk prowadzenia ruchu na liniach o znaczeniu państwowym	szt.	2 041	118	122	61	58	3,0
Maksymalna prędkość pociągów 160 km/h, obowiązująca na długości torów szlakowych oraz głównych zasadniczych na stacjach	km	1 568	1 155	0	758	1 155	54,9
Maksymalna prędkość pociągów 200 km/h, obowiązująca na długości torów szlakowych oraz głównych zasadniczych na stacjach	km	0	103	0	103	103	
Maksymalny nacisk na oś 221 kN, obowiązujący na długości torów szlakowych oraz głównych zasadniczych na stacjach	km	18 487	1 471	998	1 294	1 471	7,0

Tabela 11z

## WSKAŹNIKI EFEKTYWNOŚCI RZECZOWEJ - REZULTATY WPIK 2010-2013

REGIONALNE PROGRAMY OPERACYJNE (RPO)

Wskaźniki efektywności rzeczowej projektów objętych programem	Jednostka miary	Łącznie elementów infrastruktury kolejowej eksploatowanej na koniec 2009 r.	Elementy objęte Wieloletnim Programem Inwestycji Kolejowych				Wielkość objęta WPIK wg stanu na 31.12.2013 w stosunku do wolumenu eksploatowanego [%]
			Ogółem	Stan na dzień			
				31.12.2009	31.12.2013	31.12.2015	
Długość linii kolejowych	km	19 336	854	0	854	854	4,4
Długość linii kolejowych o znaczeniu państwowym	km	11 431	404	0	404	404	3,5
Długość torów głównych zasadniczych i szlakowych	km	27 919	913	0	913	913	3,3
Długość torów głównych zasadniczych i szlakowych na liniach o znaczeniu państwowym	km	19 392	448	0	448	448	2,3
Długość wszystkich torów	km	37 356	930	0	930	930	2,5
Liczba obiektów inżynieryjnych	szt.	22 568	329	0	329	329	1,5
Liczba obiektów inżynieryjnych na liniach o znaczeniu państwowym	szt.	12 754	120	0	120	120	0,9
Liczba skrzyżowań, w tym dwupoziomowych	szt.	16 485	633	0	623	623	3,8
		3 019	2	0	2	2	0,1
Liczba skrzyżowań na liniach o znaczeniu państwowym, w tym dwupoziomowych	szt.	7 652	249	0	244	244	3,2
		2 046	1	0	1	1	0,0
Liczba krawędzi peronowych	szt.	7 255	260	0	256	256	3,5
Liczba krawędzi peronowych na liniach o znaczeniu państwowym	szt.	4 935	105	0	105	105	2,1
Liczba stanowisk prowadzenia ruchu	szt.	3 459	73	66	68	68	2,0
Liczba stanowisk prowadzenia ruchu na liniach o znaczeniu państwowym	szt.	2 041	30	30	29	29	1,4
Maksymalna prędkość pociągów 160 km/h, obowiązująca na długości torów szlakowych oraz głównych zasadniczych na stacjach	km	1 568	0	0	0	0	0,0
Maksymalna prędkość pociągów 200 km/h, obowiązująca na długości torów szlakowych oraz głównych zasadniczych na stacjach	km	0	0	0	0	0	
Maksymalny nacisk na oś 221 kN, obowiązujący na długości torów szlakowych oraz głównych zasadniczych na stacjach	km	18 487	342	295	342	342	1,8

Tabela 12z

**WSKAŹNIKI EFEKTYWNOŚCI RZECZOWEJ - REZULTATY WPIK 2010-2013**

INNE PROGRAMY (poza POIiŚ i RPO)

Wskaźniki efektywności rzeczowej projektów objętych programem	Jednostka miary	łącznie elementów infrastruktury kolejowej eksploatowanej na koniec 2009 r.	Elementy objęte Wieloletnim Programem Inwestycji Kolejowych				Wielkość objęta WPIK wg stanu na 31.12.2013 w stosunku do wolumenu eksploatowanego [%]
			Ogółem	Stan na dzień			
				31.12.2009	31.12.2013	31.12.2015	
Długość linii kolejowych	km	19 336	2 069	496	1 499	2 069	7,8
Długość linii kolejowych o znaczeniu państwowym	km	11 431	1 984	496	1 414	1 984	12,4
Długość torów głównych zasadniczych i szlakowych	km	27 919	3 367	884	2 289	3 367	8,2
Długość torów głównych zasadniczych i szlakowych na liniach o znaczeniu państwowym	km	19 392	3 281	884	2 204	3 281	11,4
Długość wszystkich torów	km	37 356	3 395	904	2 839	3 395	7,6
Liczba obiektów inżynieryjnych	szt.	22 568	1 471	532	1 279	1 471	5,7
Liczba obiektów inżynieryjnych na liniach o znaczeniu państwowym	szt.	12 754	1 371	532	1 180	1 371	9,3
Liczba skrzyżowań, w tym dwupoziomowych	szt.	16 485	973	208	619	963	3,8
		3 019	102	30	58	102	1,9
Liczba skrzyżowań na liniach o znaczeniu państwowym, w tym dwupoziomowych	szt.	7 652	938	201	594	928	7,8
		2 046	101	29	57	101	2,8
Liczba krawędzi peronowych	szt.	7 255	407	173	324	395	4,5
Liczba krawędzi peronowych na liniach o znaczeniu państwowym	szt.	4 935	348	141	267	338	5,4
Liczba stanowisk prowadzenia ruchu	szt.	3 459	234	231	222	211	6,4
Liczba stanowisk prowadzenia ruchu na liniach o znaczeniu państwowym	szt.	2 041	205	205	199	188	9,8
Maksymalna prędkość pociągów 160 km/h, obowiązująca na długości torów szlakowych oraz głównych zasadniczych na stacjach	km	1 568	378	684	378	378	55,5
Maksymalna prędkość pociągów 200 km/h, obowiązująca na długości torów szlakowych oraz głównych zasadniczych na stacjach	km		492	0	492	492	
Maksymalny nacisk na oś 221 kN, obowiązujący na długości torów szlakowych oraz głównych zasadniczych na stacjach	km	18 487	2 959	2 367	2 792	2 959	15,1

Tabela 13z

## WSKAŹNIKI EFEKTYWNOŚCI RZECZOWEJ - REZULTATY WPIK 2010-2013

WSZYSTKIE PROGRAMY

Wskaźniki efektywności rzeczowej projektów objętych programem	Jednostka miary	łącznie elementów infrastruktury kolejowej eksploatowanej na koniec 2009 r.	Elementy objęte Wieloletnim Programem Inwestycji Kolejowych				Wielkość objęta WPIK wg stanu na 31.12.2013 w stosunku do wolumenu eksploatowanego [%]
			Ogółem	Stan na dzień			
				31.12.2009	31.12.2013	31.12.2015	
Długość linii kolejowych	km	19 336	3 717	504	2 988	3 717	15,5
Długość linii kolejowych o znaczeniu państwowym	km	11 431	3 176	504	2 447	3 176	21,4
Długość torów głównych zasadniczych i szlakowych	km	27 919	5 827	901	4 429	5 827	15,9
Długość torów głównych zasadniczych i szlakowych na liniach o znaczeniu państwowym	km	19 392	5 270	901	3 873	5 270	20,0
Długość wszystkich torów	km	37 356	6 165	920	5 207	6 165	13,9
Liczba obiektów inżynieryjnych	szt.	22 568	3 096	547	2 500	3 096	11,1
Liczba obiektów inżynieryjnych na liniach o znaczeniu państwowym	szt.	12 754	2 777	547	2 183	2 777	17,1
Liczba skrzyżowań, w tym dwupoziomowych	szt.	16 485	2 372	249	1 742	2 184	10,6
		3 019	416	61	375	508	12,4
Liczba skrzyżowań na liniach o znaczeniu państwowym, w tym dwupoziomowych	szt.	7 652	1 943	232	1 329	1 761	17,4
		2 046	414	60	373	506	18,2
Liczba krawędzi peronowych	szt.	7 255	1 007	209	877	1 031	12,1
Liczba krawędzi peronowych na liniach o znaczeniu państwowym	szt.	4 935	777	161	652	806	13,2
Liczba stanowisk prowadzenia ruchu	szt.	3 459	442	423	353	339	10,2
Liczba stanowisk prowadzenia ruchu na liniach o znaczeniu państwowym	szt.	2 041	353	357	289	275	14,1
Maksymalna prędkość pociągów 160 km/h, obowiązująca na długości torów szlakowych oraz głównych zasadniczych na stacjach	km	1 568	1 533	684	1 136	1 533	110,4
Maksymalna prędkość pociągów 200 km/h, obowiązująca na długości torów szlakowych oraz głównych zasadniczych na stacjach	km	0	595	0	595	595	
Maksymalny nacisk na oś 221 kN, obowiązujący na długości torów szlakowych oraz głównych zasadniczych na stacjach	km	18 487	4 771	3 660	4 428	4 771	24,0



Tabela 14z

## WYDATKI NA REALIZACJĘ WPIK 2010-2013

faza: PRZYGOTOWANIE

Rodzaj inwestycji;		Wydatki inwestycyjne [tys. zł]								
		wartość łączna	w poszczególnych okresach							
			przed rokiem 2010 (wykonanie)	lata 2010–2013					po roku 2013 – do poniesienia	
				Razem	wydatki poniesione w 2010 r.	2011	2012	2013		
liniowe	kontynuacja zadań podjętych przed 2010 r.	425 374,3	188 063,5	237 310,8	115 388,8	120 229,0	1 693,0	0,0	0,0	
	zadania nowe, do podjęcia	190 976,8	0,0	156 536,8	12 419,3	71 645,5	26 257,3	46 214,7	34 440,0	
	<b>Razem</b>	<b>616 351,1</b>	<b>188 063,5</b>	<b>393 847,6</b>	<b>127 808,1</b>	<b>191 874,5</b>	<b>27 950,3</b>	<b>46 214,7</b>	<b>34 440,0</b>	
inne	punktowe	kontynuacja zadań podjętych przed 2010 r.	31 347,1	6 774,0	24 573,1	17 564,0	7 009,1	0,0	0,0	0,0
		zadania nowe, do podjęcia	72 509,0	0,0	55 661,0	59,0	3 300,0	22 950,0	29 352,0	16 848,0
		<b>Razem</b>	<b>103 856,1</b>	<b>6 774,0</b>	<b>80 234,1</b>	<b>17 623,0</b>	<b>10 309,1</b>	<b>22 950,0</b>	<b>29 352,0</b>	<b>16 848,0</b>
	bez związania lokaliza- cyjnego	kontynuacja zadań podjętych przed 2010 r.	297 632,8	4 645,2	178 092,6	1 173,6	61 026,2	53 030,8	62 862,0	114 895,0
		zadania nowe, do podjęcia	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
		<b>Razem</b>	<b>297 632,8</b>	<b>4 645,2</b>	<b>178 092,6</b>	<b>1 173,6</b>	<b>61 026,2</b>	<b>53 030,8</b>	<b>62 862,0</b>	<b>114 895,0</b>
łącznie	kontynuacja zadań podjętych przed 2010 r.	754 354,2	199 482,7	439 976,5	134 126,4	188 264,3	54 723,8	62 862,0	114 895,0	
	zadania nowe, do podjęcia	263 485,8	0,0	212 197,8	12 478,3	74 945,5	49 207,3	75 566,7	51 288,0	
	Razem	środki własne PLK	86 503,8	20 026,4	66 477,4	12 446,7	53 454,7	576,0	0,0	0,0
		kredyty PLK – gwarancja państwa	65 397,8	0,0	65 397,8	1 500,4	63 897,4	0,0	0,0	0,0
		inne środki prywatne	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
		budżet państwa	200 783,8	36 408,6	122 213,5	26 496,5	34 033,0	31 490,4	30 193,6	42 161,7
		Fundusz Kolejowy	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
		pozostałe krajowe środki publiczne	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
		PHARE	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
		Fundusz Spójności	623 667,6	133 797,6	365 848,7	91 039,5	106 184,4	60 389,7	108 235,1	124 021,3
		EFRR	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
		Fundusz TEN-T	41 487,0	9 250,1	32 236,9	15 121,6	5 640,3	11 475,0	0,0	0,0
		Razem środki prywatne	151 901,6	20 026,4	131 875,2	13 947,1	117 352,1	576,0	0,0	0,0
		Razem publiczne środki krajowe	200 783,8	36 408,6	122 213,5	26 496,5	34 033,0	31 490,4	30 193,6	42 161,7
		Razem środki UE	665 154,6	143 047,7	398 085,6	106 161,1	111 824,7	71 864,7	108 235,1	124 021,3
<b>OGÓŁEM</b>		<b>1 017 840,0</b>	<b>199 482,7</b>	<b>652 174,3</b>	<b>146 604,7</b>	<b>263 209,8</b>	<b>103 931,1</b>	<b>138 428,7</b>	<b>166 183,0</b>	
z tego linie państwowe	kontynuacja zadań podjętych przed 2010 r.	425 374,3	188 063,5	237 310,8	115 388,8	120 229,0	1 693,0	0,0	0,0	
	zadania nowe, do podjęcia	108 976,8	0,0	108 976,8	12 419,3	71 645,5	22 157,3	2 754,7	0,0	
	<b>Razem</b>	<b>534 351,1</b>	<b>188 063,5</b>	<b>346 287,6</b>	<b>127 808,1</b>	<b>191 874,5</b>	<b>23 850,3</b>	<b>2 754,7</b>	<b>0,0</b>	

Tabela 15z

## WYDATKI NA REALIZACJĘ WPIK 2010-2013

faza: REALIZACJA - BUDOWA NOWEJ INFRASTRUKTURY

Rodzaj inwestycji;		Wydatki inwestycyjne [tys. zł]								
		wartość łączna	przed rokiem 2010 (wykonanie)	w poszczególnych okresach					po roku 2013 – do poniesienia	
				lata 2010–2013			Razem	wydatki poniesione w 2010 r.		2011
liniowe	kontynuacja zadań podjętych przed 2010 r.	492 002,6	837,9	490 900,0	63 839,7	219 362,9			207 189,4	
	zadania nowe, do podjęcia	244 953,4	0,0	244 953,4	1 390,0	17 904,6	135 225,2	90 433,6	0,0	
	<b>Razem</b>	<b>736 956,0</b>	<b>837,9</b>	<b>735 853,4</b>	<b>65 229,7</b>	<b>237 267,5</b>	<b>342 414,6</b>	<b>90 941,6</b>	<b>264,7</b>	
inne	punktowe	kontynuacja zadań podjętych przed 2010 r.	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
		zadania nowe, do podjęcia	9 700,0	0,0	9 700,0	0,0	7 200,0	0,0	2 500,0	0,0
		<b>Razem</b>	<b>9 700,0</b>	<b>0,0</b>	<b>9 700,0</b>	<b>0,0</b>	<b>7 200,0</b>	<b>0,0</b>	<b>2 500,0</b>	<b>0,0</b>
	bez związania lokaliza- cyjnego	kontynuacja zadań podjętych przed 2010 r.	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
		zadania nowe, do podjęcia	171 456,0	0,0	64 480,0	0,0	320,0	960,0	63 200,0	106 976,0
		<b>Razem</b>	<b>171 456,0</b>	<b>0,0</b>	<b>64 480,0</b>	<b>0,0</b>	<b>320,0</b>	<b>960,0</b>	<b>63 200,0</b>	<b>106 976,0</b>
Łącznie	kontynuacja zadań podjętych przed 2010 r.	492 002,6	837,9	490 900,0	63 839,7	219 362,9	207 189,4	508,0	264,7	
	zadania nowe, do podjęcia	426 109,4	0,0	319 133,4	1 390,0	25 424,6	136 185,2	156 133,6	106 976,0	
	Razem	środki własne PLK	25 785,1	0,0	25 785,1	685,8	25 095,6	3,7	0,0	0,0
		kredyty PLK – gwarancja państwa	127 830,9	0,0	102 584,3	0,0	0,0	66 290,3	36 294,0	25 246,6
		inne środki prywatne	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
		budżet państwa	230 775,1	798,3	205 378,6	24 770,3	63 012,2	79 741,9	37 854,2	24 598,2
		Fundusz Kolejowy	8 680,5	0,0	8 680,5	40,0	6 952,5	1 688,0	0,0	0,0
		pozostałe krajowe środki publiczne	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
		PHARE	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
		Fundusz Spójności	512 515,2	39,6	455 079,7	39 493,5	147 028,4	186 064,4	82 493,4	57 395,9
		EFRR	12 525,2	0,0	12 525,2	240,1	2 698,8	9 586,3	0,0	0,0
		Fundusz TEN-T	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
		Razem środki prywatne	153 616,0	0,0	128 369,4	685,8	25 095,6	66 294,0	36 294,0	25 246,6
		Razem publiczne środki krajowe	239 455,6	798,3	214 059,1	24 810,3	69 964,7	81 429,9	37 854,2	24 598,2
		Razem środki UE	525 040,4	39,6	467 604,9	39 733,6	149 727,2	195 650,7	82 493,4	57 395,9
<b>OGÓŁEM</b>	<b>918 112,0</b>	<b>837,9</b>	<b>810 033,4</b>	<b>65 229,7</b>	<b>244 787,5</b>	<b>343 374,6</b>	<b>156 641,6</b>	<b>107 240,7</b>		
z tego linie państwowe	kontynuacja zadań podjętych przed 2010 r.	300 519,9	837,9	299 682,0	63 451,2	148 397,0	87 831,3	2,5	0,0	
	zadania nowe, do podjęcia	230 202,4	0,0	230 202,4	1 092,0	14 729,6	123 947,2	90 433,6	0,0	
	<b>Razem</b>	<b>530 722,3</b>	<b>837,9</b>	<b>529 884,4</b>	<b>64 543,2</b>	<b>163 126,6</b>	<b>211 778,5</b>	<b>90 436,1</b>	<b>0,0</b>	

Tabela 16z

## WYDATKI NA REALIZACJĘ WPIK 2010-2013

faza: REALIZACJA - MODERNIZACJE

Rodzaj inwestycji;		Wydatki inwestycyjne [tys. zł]								
		wartość łączna	przed rokiem 2010 (wykonanie)	w poszczególnych okresach					po roku 2013 – do poniesienia	
				lata 2010–2013						
				Razem	wydatki poniesione w 2010 r.	2011	2012	2013		
liniowe	kontynuacja zadań podjętych przed 2010 r.	13 384 140,7	5 579 551,3	6 226 362,4	1 489 886,3	1 974 017,1	1 797 758,8	964 700,2	1 578 227,0	
	zadania nowe, do podjęcia	15 111 716,8	1 821,0	11 672 230,4	223 529,5	1 383 759,7	4 118 066,0	5 946 875,2	3 437 665,4	
	<b>Razem</b>	<b>28 495 857,5</b>	<b>5 581 372,3</b>	<b>17 898 592,8</b>	<b>1 713 415,8</b>	<b>3 357 776,8</b>	<b>5 915 824,8</b>	<b>6 911 575,4</b>	<b>5 015 892,4</b>	
inne	punktowe	kontynuacja zadań podjętych przed 2010 r.	517 984,2	411 207,6	61 052,6	432,2	419,8	17 672,6	42 528,0	45 724,0
		zadania nowe, do podjęcia	120 262,8	0,0	120 262,8	574,5	34 973,0	58 488,4	26 226,9	0,0
		<b>Razem</b>	<b>638 247,0</b>	<b>411 207,6</b>	<b>181 315,4</b>	<b>1 006,7</b>	<b>35 392,8</b>	<b>76 161,0</b>	<b>68 754,9</b>	<b>45 724,0</b>
	bez związania lokaliza- cyjnego	kontynuacja zadań podjętych przed 2010 r.	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
		zadania nowe, do podjęcia	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
		<b>Razem</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
Łącznie	kontynuacja zadań podjętych przed 2010 r.	13 902 124,9	5 990 758,9	6 287 415,0	1 490 318,5	1 974 436,9	1 815 431,4	1 007 228,2	1 623 951,0	
	zadania nowe, do podjęcia	15 231 979,6	1 821,0	11 792 493,2	224 104,0	1 418 732,7	4 176 554,4	5 973 102,1	3 437 665,4	
	Razem	środki własne PLK	661 073,1	501 699,4	159 373,7	34 677,6	124 117,5	544,8	33,8	0,0
		kredyty PLK – gwarancja państwa	4 580 199,4	631 990,9	2 810 897,9	106 787,5	410 309,5	951 621,4	1 342 179,5	1 137 310,6
		inne środki prywatne	20 233,9	84,5	20 149,4	0,0	9 094,1	6 863,4	4 191,9	0,0
		budżet państwa	7 623 291,9	1 755 518,2	4 690 481,6	631 684,2	803 220,2	1 591 889,5	1 663 687,7	1 177 292,1
		Fundusz Kolejowy	738 117,6	378 955,7	359 161,9	15 211,2	233 659,0	93 130,0	17 161,7	0,0
		pozostałe krajowe środki publiczne	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
		PHARE	155 529,7	154 770,9	758,8	0,0	758,8	0,0	0,0	0,0
		Fundusz Spójności	14 666 124,4	2 568 960,8	9 350 149,9	881 616,5	1 542 712,1	3 045 242,9	3 880 578,4	2 747 013,7
		EFRR	655 580,8	599,5	654 981,3	32 454,4	256 137,8	294 425,4	71 963,7	0,0
		Fundusz TEN-T	33 953,7	0,0	33 953,7	11 991,1	13 160,6	8 268,4	533,6	0,0
		Razem środki prywatne	5 261 506,4	1 133 774,8	2 990 421,0	141 465,1	543 521,1	959 029,6	1 346 405,2	1 137 310,6
		Razem publiczne środki krajowe	8 361 409,5	2 134 473,9	5 049 643,5	646 895,4	1 036 879,2	1 685 019,5	1 680 849,4	1 177 292,1
Razem środki UE	15 511 188,6	2 724 331,2	10 039 843,7	926 062,0	1 812 769,3	3 347 936,7	3 953 075,7	2 747 013,7		
<b>OGÓŁEM</b>	<b>29 134 104,5</b>	<b>5 992 579,9</b>	<b>18 079 908,2</b>	<b>1 714 422,5</b>	<b>3 393 169,6</b>	<b>5 991 985,8</b>	<b>6 980 330,3</b>	<b>5 061 616,4</b>		
z tego linie państwowe	kontynuacja zadań podjętych przed 2010 r.	13 114 126,8	5 577 475,6	5 958 424,2	1 488 642,6	1 911 438,8	1 660 719,8	897 623,0	1 578 227,0	
	zadania nowe, do podjęcia	14 493 315,2	1 821,0	11 417 989,6	180 808,9	1 240 266,7	4 006 625,8	5 990 288,2	3 073 504,6	
	<b>Razem</b>	<b>27 607 442,0</b>	<b>5 579 296,6</b>	<b>17 376 413,8</b>	<b>1 669 451,5</b>	<b>3 151 705,5</b>	<b>5 667 345,6</b>	<b>6 887 911,2</b>	<b>4 651 731,6</b>	

Tabela 17z

## WYDATKI NA REALIZACJĘ WPIK 2010-2013

faza: REALIZACJA - ODTWORZENIA

Rodzaj inwestycji;		Wydatki inwestycyjne [tys. zł]								
		wartość łączna	w poszczególnych okresach							
			przed rokiem 2010 (wykonanie)	lata 2010–2013					po roku 2013 – do poniesienia	
				Razem	wydatki poniesione w 2010 r.	2011	2012	2013		
liniowe	kontynuacja zadań podjętych przed 2010 r.	1 446 882,9	154 148,7	830 481,5	56 236,0	180 724,8	441 503,8	152 016,9	462 252,7	
	zadania nowe, do podjęcia	5 960 005,1	0,0	3 065 565,5	386 983,6	618 240,7	1 040 321,8	1 020 019,4	2 894 439,6	
	<b>Razem</b>	<b>7 406 888,0</b>	<b>154 148,7</b>	<b>3 896 047,0</b>	<b>443 219,6</b>	<b>798 965,5</b>	<b>1 481 825,6</b>	<b>1 172 036,3</b>	<b>3 356 692,3</b>	
inne	punktowe	kontynuacja zadań podjętych przed 2010 r.	97 274,8	5 139,1	92 135,7	75 037,9	17 097,8	0,0	0,0	0,0
		zadania nowe, do podjęcia	519 250,3	0,0	415 444,0	27 743,1	67 820,5	158 006,7	161 873,7	103 806,3
		<b>Razem</b>	<b>616 525,1</b>	<b>5 139,1</b>	<b>507 579,7</b>	<b>102 781,0</b>	<b>84 918,3</b>	<b>158 006,7</b>	<b>161 873,7</b>	<b>103 806,3</b>
	bez związania lokaliza- cyjnego	kontynuacja zadań podjętych przed 2010 r.	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
		zadania nowe, do podjęcia	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
		<b>Razem</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
Łącznie	kontynuacja zadań podjętych przed 2010 r.		1 544 157,7	159 287,8	922 617,2	131 273,9	197 822,6	441 503,8	152 016,9	462 252,7
	zadania nowe, do podjęcia		6 479 255,4	0,0	3 481 009,5	414 726,7	686 061,2	1 198 328,5	1 181 893,1	2 998 245,9
	Razem	środki własne PLK	157 937,6	95 165,9	62 100,9	17 358,7	44 701,2	41,0	0,0	670,8
		kredyty PLK – gwarancja państwa	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
		inne środki prywatne	180 543,2	0,0	180 543,2	138,5	399,2	171 003,7	9 001,8	0,0
		budżet państwa	5 508 227,0	48 399,0	3 234 880,2	495 070,4	595 854,0	1 066 748,5	1 077 207,3	2 224 947,8
		Fundusz Kolejowy	1 663 441,8	15 562,9	412 998,9	30 904,6	85 718,7	113 268,5	183 107,1	1 234 880,0
		pozostałe krajowe środki publiczne	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
		PHARE	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
		Fundusz Spójności	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
		EFRR	513 263,5	160,0	513 103,5	2 528,4	157 210,7	288 770,6	64 593,8	0,0
		Fundusz TEN-T	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
		Razem środki prywatne	338 480,8	95 165,9	242 644,1	17 497,2	45 100,4	171 044,7	9 001,8	670,8
		Razem publiczne środki krajowe	7 171 668,8	63 961,9	3 647 879,1	525 975,0	681 572,7	1 180 017,0	1 260 314,4	3 459 827,8
		Razem środki UE	513 263,5	160,0	513 103,5	2 528,4	157 210,7	288 770,6	64 593,8	0,0
<b>OGÓŁEM</b>	<b>8 023 413,1</b>	<b>159 287,8</b>	<b>4 403 626,7</b>	<b>546 000,6</b>	<b>883 883,8</b>	<b>1 639 832,3</b>	<b>1 333 910,0</b>	<b>3 460 498,6</b>		
z tego linie państwowe	kontynuacja zadań podjętych przed 2010 r.		1 126 919,9	153 249,9	511 417,3	56 236,0	78 723,3	265 778,7	110 679,3	462 252,7
	zadania nowe, do podjęcia		5 673 954,2	0,0	2 790 929,6	383 986,8	567 347,6	850 321,8	989 273,4	2 883 024,6
	<b>Razem</b>		<b>6 800 874,1</b>	<b>153 249,9</b>	<b>3 302 346,9</b>	<b>440 222,8</b>	<b>646 070,9</b>	<b>1 116 100,5</b>	<b>1 099 952,7</b>	<b>3 345 277,3</b>

Tabela 18z

## WYDATKI NA REALIZACJĘ WPIK 2010-2013

faza: REALIZACJA (BUDOWA NOWEJ INFRASTRUKTURY, MODERNIZACJE, ODTWORZENIA)

Rodzaj inwestycji;		Wydatki inwestycyjne [tys. zł]								
		wartość łączna	przed rokiem 2010 (wykonanie)	w poszczególnych okresach					po roku 2013 – do poniesienia	
				Razem	wydatki poniesione w 2010 r.	2011	2012	2013		
liniowe	kontynuacja zadań podjętych przed 2010 r.	15 323 026,2	5 734 537,9	7 547 743,9	1 609 962,0	2 374 104,8	2 446 452,0	1 117 225,1	2 040 744,4	
	zadania nowe, do podjęcia	21 316 675,3	1 821,0	14 982 749,3	611 903,1	2 019 905,0	5 293 613,0	7 057 328,2	6 332 105,0	
	<b>Razem</b>	<b>36 639 701,5</b>	<b>5 736 358,9</b>	<b>22 530 493,2</b>	<b>2 221 865,1</b>	<b>4 394 009,8</b>	<b>7 740 065,0</b>	<b>8 174 553,3</b>	<b>8 372 849,4</b>	
inne	punktowe	kontynuacja zadań podjętych przed 2010 r.	615 259,0	416 346,7	153 188,3	75 470,1	17 517,6	17 672,6	42 528,0	45 724,0
		zadania nowe, do podjęcia	649 213,1	0,0	545 406,8	28 317,6	109 993,5	216 495,1	190 600,6	103 806,3
		<b>Razem</b>	<b>1 264 472,1</b>	<b>416 346,7</b>	<b>698 595,1</b>	<b>103 787,7</b>	<b>127 511,1</b>	<b>234 167,7</b>	<b>233 128,6</b>	<b>149 530,3</b>
	bez związania lokaliza- cyjnego	kontynuacja zadań podjętych przed 2010 r.	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
		zadania nowe, do podjęcia	171 456,0	0,0	64 480,0	0,0	320,0	960,0	63 200,0	106 976,0
		<b>Razem</b>	<b>171 456,0</b>	<b>0,0</b>	<b>64 480,0</b>	<b>0,0</b>	<b>320,0</b>	<b>960,0</b>	<b>63 200,0</b>	<b>106 976,0</b>
łącznie	kontynuacja zadań podjętych przed 2010 r.	15 938 285,2	6 150 884,6	7 700 932,2	1 685 432,1	2 391 622,4	2 464 124,6	1 159 753,1	2 086 468,4	
	zadania nowe, do podjęcia	22 137 344,4	1 821,0	15 592 636,1	640 220,7	2 130 218,5	5 511 068,1	7 311 128,8	6 542 887,3	
	Razem	środki własne PLK	844 795,8	596 865,3	247 259,7	52 722,1	193 914,3	589,5	33,8	670,8
		kredyty PLK – gwarancja państwa	4 708 030,3	631 990,9	2 913 482,2	106 787,5	410 309,5	1 017 911,7	1 378 473,5	1 162 557,2
		inne środki prywatne	200 777,1	84,5	200 692,6	138,5	9 493,3	177 867,1	13 193,7	0,0
		budżet państwa	13 362 294,0	1 804 715,5	8 130 740,4	1 151 524,9	1 462 086,4	2 738 379,9	2 778 749,2	3 426 838,1
		Fundusz Kolejowy	2 410 239,9	394 518,6	780 841,3	46 155,8	326 330,2	208 086,5	200 268,8	1 234 880,0
		pozostałe krajowe środki publiczne	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
		PHARE	155 529,7	154 770,9	758,8	0,0	758,8	0,0	0,0	0,0
		Fundusz Spójności	15 178 639,6	2 569 000,4	9 805 229,6	921 110,0	1 689 740,5	3 231 307,3	3 963 071,8	2 804 409,6
		EFRR	1 181 369,5	759,5	1 180 610,0	35 222,9	416 047,3	592 782,3	136 557,5	0,0
		Fundusz TEN-T	33 953,7	0,0	33 953,7	11 991,1	13 160,6	8 268,4	533,6	0,0
		Razem środki prywatne	5 753 603,2	1 228 940,7	3 361 434,5	159 648,1	613 717,1	1 196 368,3	1 391 701,0	1 163 228,0
		Razem publiczne środki krajowe	15 772 533,9	2 199 234,1	8 911 581,7	1 197 680,7	1 788 416,6	2 946 466,4	2 979 018,0	4 661 718,1
		Razem środki UE	16 549 492,5	2 724 530,8	11 020 552,1	968 324,0	2 119 707,2	3 832 358,0	4 100 162,9	2 804 409,6
<b>OGÓŁEM</b>		<b>38 075 629,6</b>	<b>6 152 705,6</b>	<b>23 293 568,3</b>	<b>2 325 652,8</b>	<b>4 521 840,9</b>	<b>7 975 192,7</b>	<b>8 470 881,9</b>	<b>8 629 355,7</b>	
z tego linie państwowe	kontynuacja zadań podjętych przed 2010 r.	14 541 566,6	5 731 563,4	6 769 523,5	1 608 329,8	2 138 559,1	2 014 329,8	1 008 304,8	2 040 479,7	
	zadania nowe, do podjęcia	20 397 471,8	1 821,0	14 439 121,6	565 887,7	1 822 343,9	4 980 894,8	7 069 995,2	5 956 529,2	
	<b>Razem</b>	<b>34 939 038,4</b>	<b>5 733 384,4</b>	<b>21 208 645,1</b>	<b>2 174 217,5</b>	<b>3 960 903,0</b>	<b>6 995 224,6</b>	<b>8 078 300,0</b>	<b>7 997 008,9</b>	

Tabela 19z

## WYDATKI NA REALIZACJĘ WPIK 2010-2013

CAŁY PROGRAM (PRZYGOTOWANIE I REALIZACJA)

Rodzaj inwestycji;		Wydatki inwestycyjne [tys. zł]								
		wartość łączna	przed rokiem 2010 (wykonanie)	w poszczególnych okresach					po roku 2013 – do poniesienia	
				lata 2010–2013						
				Razem	wydatki poniesione w 2010 r.	2011	2012	2013		
liniowe	kontynuacja zadań podjętych przed 2010 r.	15 748 400,5	5 922 601,4	7 785 054,7	1 725 350,8	2 494 333,8	2 448 145,0	1 117 225,1	2 040 744,4	
	zadania nowe, do podjęcia	21 507 652,1	1 821,0	15 139 286,1	624 322,4	2 091 550,5	5 319 870,3	7 103 542,9	6 366 545,0	
	<b>Razem</b>	<b>37 256 052,6</b>	<b>5 924 422,4</b>	<b>22 924 340,8</b>	<b>2 349 673,2</b>	<b>4 585 884,3</b>	<b>7 768 015,3</b>	<b>8 220 768,0</b>	<b>8 407 289,4</b>	
inne	punktowe	kontynuacja zadań podjętych przed 2010 r.	646 606,1	423 120,7	177 761,4	93 034,1	24 526,7	17 672,6	42 528,0	45 724,0
		zadania nowe, do podjęcia	721 722,1	0,0	601 067,8	28 376,6	113 293,5	239 445,1	219 952,6	120 654,3
		<b>Razem</b>	<b>1 368 328,2</b>	<b>423 120,7</b>	<b>778 829,2</b>	<b>121 410,7</b>	<b>137 820,2</b>	<b>257 117,7</b>	<b>262 480,6</b>	<b>166 378,3</b>
	bez związania lokaliza- cyjnego	kontynuacja zadań podjętych przed 2010 r.	297 632,8	4 645,2	178 092,6	1 173,6	61 026,2	53 030,8	62 862,0	114 895,0
		zadania nowe, do podjęcia	171 456,0	0,0	64 480,0	0,0	320,0	960,0	63 200,0	106 976,0
		<b>Razem</b>	<b>469 088,8</b>	<b>4 645,2</b>	<b>242 572,6</b>	<b>1 173,6</b>	<b>61 346,2</b>	<b>53 990,8</b>	<b>126 062,0</b>	<b>221 871,0</b>
Łącznie	kontynuacja zadań podjętych przed 2010 r.	16 692 639,4	6 350 367,3	8 140 908,7	1 819 558,5	2 579 886,7	2 518 848,4	1 222 615,1	2 201 363,4	
	zadania nowe, do podjęcia	22 400 830,2	1 821,0	15 804 833,9	652 699,0	2 205 164,0	5 560 275,4	7 386 695,5	6 594 175,3	
	Razem	środki własne PLK	931 299,6	616 891,7	313 737,1	65 168,8	247 369,0	1 165,5	33,8	670,8
		kredyty PLK – gwarancja państwa	4 773 428,1	631 990,9	2 978 880,0	108 287,9	474 206,9	1 017 911,7	1 378 473,5	1 162 557,2
		inne środki prywatne	200 777,1	84,5	200 692,6	138,5	9 493,3	177 867,1	13 193,7	0,0
		budżet państwa	13 563 077,8	1 841 124,1	8 252 953,9	1 178 021,4	1 496 119,4	2 769 870,3	2 808 942,8	3 468 999,8
		Fundusz Kolejowy	2 410 239,9	394 518,6	780 841,3	46 155,8	326 330,2	208 086,5	200 268,8	1 234 880,0
		pozostałe krajowe środki publiczne	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
		PHARE	155 529,7	154 770,9	758,8	0,0	758,8	0,0	0,0	0,0
		Fundusz Spójności	15 802 307,2	2 702 798,0	10 171 078,3	1 012 149,5	1 795 924,9	3 291 697,0	4 071 306,9	2 928 430,9
		EFRR	1 181 369,5	759,5	1 180 610,0	35 222,9	416 047,3	592 782,3	136 557,5	0,0
		Fundusz TEN-T	75 440,7	9 250,1	66 190,6	27 112,7	18 800,9	19 743,4	533,6	0,0
		Razem środki prywatne	5 905 504,8	1 248 967,1	3 493 309,7	173 595,2	731 069,2	1 196 944,3	1 391 701,0	1 163 228,0
		Razem publiczne środki krajowe	15 973 317,7	2 235 642,7	9 033 795,2	1 224 177,2	1 822 449,6	2 977 956,8	3 009 211,6	4 703 879,8
		Razem środki UE	17 214 647,1	2 867 578,5	11 418 637,7	1 074 485,1	2 231 531,9	3 904 222,7	4 208 398,0	2 928 430,9
<b>OGÓLEM</b>		<b>39 093 469,6</b>	<b>6 352 188,3</b>	<b>23 945 742,6</b>	<b>2 472 257,5</b>	<b>4 785 050,7</b>	<b>8 079 123,8</b>	<b>8 609 310,6</b>	<b>8 795 538,7</b>	
z tego linie państwowe	kontynuacja zadań podjętych przed 2010 r.	14 966 940,9	5 919 626,9	7 006 834,3	1 723 718,6	2 258 788,1	2 016 022,8	1 008 304,8	2 040 479,7	
	zadania nowe, do podjęcia	20 506 448,6	1 821,0	14 548 098,4	578 307,0	1 893 989,4	5 003 052,1	7 072 749,9	5 956 529,2	
	<b>Razem</b>	<b>35 473 389,5</b>	<b>5 921 447,9</b>	<b>21 554 932,7</b>	<b>2 302 025,6</b>	<b>4 152 777,5</b>	<b>7 019 074,9</b>	<b>8 081 054,7</b>	<b>7 997 008,9</b>	

Tabela 20z (strona 1 z 3)

## WYDATKI NA POSZCZEGÓLNE PROJEKTY WPIK 2010-2013

## PROGRAM OPERACYJNY INFRASTRUKTURA I ŚRODOWISKO (POIŚ)

Lp.	Nazwa zadania	Symbol wg POIiŚ oraz wg przypisu <sup>1/</sup> pod tabela	Okres realizacji	Wartość zadania [tys. zł]	Wydatki [tys. zł]						
					Poniesione do końca 2009 r.	Lata					
						2010	2011	2012	2013	2010–2013	2014–2015
1	Modernizacja linii kolejowej E 65/C–E 65 na odcinku Warszawa – Gdynia – obszar LCS Ciechanów <sup>2/</sup>	7.1-1.1; M-L-K	2009 – 2013	1 477 791,3	26 583,9	209 986,3	731 259,4	459 970,6	49 991,1	1 451 207,4	
2	Modernizacja linii kolejowej E 65/C–E 65 na odcinku Warszawa – Gdynia – obszar LCS Gdańsk, LCS Gdynia	7.1-1.2; M-L-N	2011 – 2014	983 863,1	0,0	854,7	116 000,0	332 924,5	503 673,0	953 452,2	30 410,9
3	Modernizacja linii kolejowej E 65/C–E 65 na odcinku Warszawa – Gdynia – obszar LCS Hawa, LCS Malbork	7.1-1.3; M-L-N	2011 – 2014	1 881 399,5	0,0	854,7	180 296,0	670 640,9	1 029 287,9	1 881 079,5	320,0
4	Modernizacja linii kolejowej E 65/C–E 65 na odcinku Warszawa – Gdynia w zakresie warstwy nadrzędnej LCS, ERTMS/ETCS/ GSM-R, DSAT oraz zasilania układu trakcyjnego	7.1-1.4; M-L-N	2011 – 2014	1 117 741,5	0,0	0,0	80 248,0	285 724,3	434 306,1	800 278,4	317 463,1
5	Modernizacja linii kolejowej E 65/C–E 65 na odcinku Warszawa – Gdynia – obszar LCS Działdowo	7.1-41; M-L-N	2010 – 2015	1 227 102,0	0,0	152 525,6	394 778,4	489 675,5	186 078,6	1 223 058,1	4 043,9
6	Prace przygotowawcze dla modernizacji linii kolejowej E 65 – Południe, odcinek Grodzisk Mazowiecki – Kraków/Katowice – Zebrzydowice/Zwardoń – granica państwa – faza II	7.1-42; P-L-N	2011 – 2012	23 799,0	0,0	0,0	17 900,0	5 899,0	0,0	23 799,0	
7	Modernizacja linii kolejowej E 59 na odcinku Wrocław – Poznań, etap II, odcinek Wrocław – granica województwa dolnośląskiego <sup>3/</sup>	7.1-4; M-L-K	2009 – 2015	1 274 453,4	50 231,0	13 826,0	118 192,0	351 392,9	356 553,9	839 964,8	384 257,6
116	Modernizacja linii kolejowej E 59 na odcinku Wrocław – Poznań, odcinek Czempirń – Poznań (LOT C)	7.1-5 M-L-N	2012 – 2014	927 275,2				96 104,0	432 570,4	528 674,4	398 600,8
8	Modernizacja linii kolejowej E 20 na odcinku Warszawa – Poznań – pozostałe roboty, odcinek Sochaczew – Swarzędz	7.1-8; M-L-N	2011 – 2014	82 000,0	0,0	0,0	0,0	4 100,0	43 460,0	47 560,0	34 440,0
9	Modernizacja linii kolejowej E 20/C–E 20 na odcinku Siedlce – Terespol, etap II	7.1-9.1; P-PK-N	2010 – 2014	46 259,0	0,0	59,0	0,0	0,0	29 352,0	29 411,0	16 848,0
10	Modernizacja linii kolejowej E 20/C–E 20 na odcinku Siedlce – Terespol, etap II – PRACE PRZYGOTOWAWCZE	7.1-9.2; P-PK-K	2009 – 2010	805,0	10,0	795,0	0,0	0,0	0,0	795,0	
11	Modernizacja linii kolejowej E 30, etap II, odcinek Zabrze – Katowice – Kraków	7.1-11.1 M-L-K	2009 – 2015	1 442 639,2	550,0	0,0	59 752,8	250 835,8	728 664,9	1 039 253,5	402 835,7
12	Modernizacja linii kolejowej E 30, etap II, odcinek Zabrze – Katowice – Kraków – PRACE PRZYGOTOWAWCZE	7.1-11.2 P-L-N	2010	465,0		465,0				465,0	

Tabela 20z (strona 2 z 3)

Lp.	Nazwa zadania	Symbol wg POIiŚ oraz wg przypisu <sup>1/</sup> pod tabelą	Okres realizacji	Wartość zadania [tys. zł]	Wydatki [tys. zł]						
					Poniesione do końca 2009 r.	Lata					
						2010	2011	2012	2013	2010–2013	2014–2015
13	Modernizacja linii kolejowej E 30, etap II, odcinek Bielawa Dolna – Horka: budowa mostu przez Nysę Łużycką oraz elektryfikacja	7.1-13 M-Pk-K	2009 – 2014	106 416,9	169,5	133,4	189,4	17 672,6	42 528,0	60 523,4	45 724,0
14	Modernizacja linii kolejowej E 30, etap II, wdrożenie ERTMS/ETCS i ERTMS/GSM-R w Polsce na odcinku Legnica – Wrocław – Opole	7.1-14 M-L-N	2011 – 2014	99 184,0			320,0	960,0	49 920,0	51 200,0	47 984,0
15	Modernizacja linii kolejowej E 30, etap II. Pilotażowe wdrożenie ERTMS/ETCS i ERTMS/GSM-R w Polsce na odcinku Legnica – Węglińiec – Bielawa Dolna	7.1-15.1 M-L-N	2010 – 2014	165 936,8		8 431,2	43 712,1	73 509,0	13 019,6	138 671,9	27 264,9
16	Modernizacja linii kolejowej E 30, etap II. Pilotażowe wdrożenie ERTMS/ETCS i ERTMS/GSM-R w Polsce na odcinku Legnica – Węglińiec – Bielawa Dolna. PRACE PRZYGOTOWAWCZE	7.1-15.2 P-L-N	2011	600,0			600,0			600,0	
17	Modernizacja linii kolejowej nr 8, budowa łącznicy do lotniska Okęcie (od przystanku osobowego Służewiec do stacji MPL Okęcie)	7.1-18 B-L-K	2009 – 2013	300 519,9	837,9	63 451,2	148 397,0	87 831,3	2,5	299 682,0	
18	Modernizacja linii kolejowej nr 8, odcinek Warszawa Okęcie – Radom	7.1-19.1 M-L-K	2009–2015	907 890,3	736,8		1 303,5	33 040,0	262 870,0	297 213,5	609 940,0
19	Modernizacja linii kolejowej nr 8, odcinek Warszawa Okęcie – Radom – PRACE PRZYGOTOWAWCZE	7.1-19.2 P-L-N	2011–2013	25 007,6			11 144,6	12 728,3	1 134,7	25 007,6	
20	Budowa połączenia kolejowego MPL „Katowice” w Pyrzowicach z miastami aglomeracji górnośląskiej, odcinek Katowice – Pyrzowice - PRACE PRZYGOTOWAWCZE	7.1-20.2 P-L-N	2010–2011	51 831,2		11 954,3	39 876,9			51 831,2	
21	Budowa połączenia kolejowego MPL "Kraków – Balice" z Krakowem, odcinek Kraków Główny – Mydlniki – Balice	7.1-21 B-L-N	2010–2013	230 202,4		1 092,0	14 729,6	123 947,2	90 433,6	230 202,4	
22	Modernizacja linii kolejowej E 75 Rail Baltica Warszawa – Białystok – granica z Litwą, etap I, odcinek Warszawa Rembertów – Zielonka – Tłuszcz (Sadowne)	7.1-22.1 M-L-N	2011–2015	1 116 496,1			196,2	94 096,0	534 444,0	628 736,2	487 759,9
23	Modernizacja linii kolejowej E 75 Rail Baltica Warszawa – Białystok – granica z Litwą, etap I, odcinek Warszawa Rembertów – Zielonka – Tłuszcz (Sadowne) – PRACE PRZYGOTOWAWCZE	7.1-22.2 P-L-N	2011	274,0			274,0			274,0	
24	Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, Lot A – odcinek Warszawa Zachodnia – Miedniewice (Skierniewice)	7.1-24.1 M-L-K	2009–2014	1 758 825,0	1 625,5	485,2	409 025,1	535 451,8	228 208,0	1 173 170,1	584 029,4



Tabela 20z (strona 3 z 3)

Lp.	Nazwa zadania	Symbol wg POIiŚ oraz wg przypisu <sup>1/</sup> pod tabelą	Okres realizacji	Wartość zadania [tys. zł]	Wydatki [tys. zł]						
					Poniesione do końca 2009 r.	Lata					
						2010	2011	2012	2013	2010–2013	2014–2015
25	Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, Lot B – odcinek Łódź Widzew – Łódź Fabryczna ze stacją Łódź Fabryczna oraz budową części podziemnej dworca Łódź Fabryczna przeznaczonej dla odprawy i przyjęć pociągów oraz obsługi podróży	7.1-24.2 M-L-N	2010–2015	1 510 766,1		1 456,6	66 260,0	494 520,0	547 160,0	1 109 396,6	401 369,5
26	Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, Lot C – pozostałe roboty	7.1-24.3 M-L-N	2010–2015	270 377,3		322,6	28 664,2	91 268,9	137 561,5	257 817,2	12 560,1
27	Budowa sieci telekomunikacji GSM-R zgodnie z NPW ERTMS	7.1-25 B-BL-N	2011–2014	171 456,0			320,0	960,0	63 200,0	64 480,0	106 976,0
28	Przygotowanie budowy linii dużych prędkości	7.1-26 P-BL-K	2009–2015	292 959,9	1 391,1	568,8	60 212,2	53 030,8	62 862,0	176 673,8	114 895,0
29	Modernizacja linii kolejowej E 30/C–E 30, odcinek Kraków-Rzeszów, etap III	7.1-30 M-L-N	2009–2015	3 586 217,8	1 271,0		232 393,9	960 006,5	1 249 421,0	2 441 821,4	1 143 125,4
30	Studium wykonalności dokumentacja przedprojektowa dla „Modernizacji linii kolejowej E65/C–E65 na odcinku Grodzisk Mazowiecki – Kraków/Katowice – Zwardoń/Zebrzydowice – granica państwa, stacje kolejowe: Czechowice Dziedzice, Zebrzydowice, Zwardoń”	7.1-2.2 P-L-N	2011–2013	7 000,0			1 850,0	3 530,0	1 620,0	7 000,0	
31	Projekt poprawy dostępu kolejowego do Portu Gdańsk (most + dwutorowa linia kolejowa)	7.2-4.1 M-L-N	2012–2015	327 707,2				64 175,2	99 604,8	163 780,0	163 927,2
32	Projekt poprawy dostępu kolejowego do Portu Gdańsk (most + dwutorowa linia kolejowa) – PRACE PRZYGOTOWAWCZE	7.2-4.2 P-L-K	2008–2012	5 257,3	449,4		3 690,9	1 117,0		4 807,9	
33	Zintegrowany System Transportu Zbiorowego w aglomeracji krakowskiej	7.3-7 B-L-K	2010–2015	191 482,7	0,0	388,5	70 965,9	119 358,1	505,5	191 218,0	264,7
<b>OGÓŁEM</b>				<b>21 612 001,7</b>	<b>83 856,1</b>	<b>467 650,1</b>	<b>2 832 552,1</b>	<b>5 714 470,2</b>	<b>7 178 433,1</b>	<b>16 193 105,5</b>	<b>5 335 040,1</b>

<sup>1/</sup> w tabeli stosowane są następujące oznaczenia:

1/ rodzaj działania: B – budowa, M – modernizacja, O – odtworzenie, P – prace przygotowawcze;

2/ rodzaj inwestycji: L – liniowa, Pk – punktowa, BL – bez związania lokalizacyjnego;

3/ realizacja projektu: K – kontynuacja zadań podjętych przed 2010 r., N – zadania nowe, do podjęcia.

<sup>2/ 3/</sup> wydatkowane środki własne jako wydatki niekwalifikowane, nie wykazane we wnioskach do KE o finansowanie

## WYDATKI NA POSZCZEGÓLNE PROJEKTY WPIK 2010-2013

REGIONALNE PROGRAMY OPERACYJNE (RPO)

Lp.	Nazwa zadania	Symbol wg POIiŚ oraz wg przypisu pod tabelą	Okres realizacji	Wartość zadania [tys. zł]	Wydatki [tys. zł]						
					Poniesione do końca 2009 r.	Lata					
						2010	2011	2012	2013	2010–2013	2014–2015
34	Modernizacja linii kolejowej nr 94 Kraków Płaszów – Oświęcim na odcinku Kraków Bonarka – Kraków Swoszowice	M-L-K	2008–2011	15 460,0	142,0	859,0	14 459,0			15 318,0	
35	Modernizacja linii kolejowej nr 96 Tarnów – Leluchów na odcinku Tarnów – Stróże	M-L-K	2009–2011	52 379,0	795,0		51 584,0			51 584,0	
36	Poprawa dostępności linii kolejowej poprzez przebudowę niektórych elementów infrastruktury na odcinkach linii kolejowej nr 106 Rzeszów - Jasło w ramach RPOWP na lata 2007–2013	M-L-K	2008–2013	158 512,9	744,5	709,9	26 848,7	78 164,3	52 045,5	157 768,4	
37	Poprawa dostępności linii kolejowej poprzez przebudowę niektórych elementów infrastruktury na odcinkach linii kolejowej nr 108 Stróże – Krościenko w ramach RPOWP na lata 2007–2013	M-L-K	2008–2013	55 828,8	744,5	227,5	11 035,9	35 274,7	8 546,2	55 084,3	
38	Przebudowa układu komunikacyjnego wraz z modernizacją wiaduktu kolejowego i przejścia podziemnego w obrębie dworca kolejowego Lublin	M-Pk-N	2010–2013	24 329,0		213,0	9 167,0	6 405,0	8 544,0	24 329,0	
39	Modernizacja części infrastruktury technicznej linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia – Dorohusk w obrębie przystanku osobowego Lublin Północny oraz stacji Świdnik dla sprawnego skomunikowania aglomeracji	M-Pk-N	2010–2012	18 185,0		326,0	17 460,0	399,0		18 185,0	
40	Modernizacja linii kolejowej nr 30 Łuków – Lublin Północny na odcinku Lubartów – Lublin Północny	O-L-N	2010–2013	40 382,0		700,1	10 476,9	26 135,0	3 070,0	40 382,0	
41	Modernizacja linii kolejowej nr 63 Dorohusk – Zawadówka Naftobaza (SZ) na odcinku Granica Państwa Dorohusk – Wólka Okopska w km 0,100–4,000	M-L-N	2010–2012	29 633,4		219,5	4 740,9	24 673,0		29 633,4	
42	Modernizacja przejazdów kolejowych w celu podniesienia bezpieczeństwa ruchu na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami publicznymi na terenie województwa lubelskiego w zakresie urządzeń zabezpieczenia przejazdów	M-Pk-N	2010–2012	28 638,0		35,5	2 169,5	26 433,0		28 638,0	
43	Budowa toru dojazdowego od stacji Świdnik do terminalu Portu Lotniczego Lublin S.A. w Świdniku wraz z infrastrukturą towarzyszącą	B-L-N	2010–2012	14 751,0		298,0	3 175,0	11 278,0		14 751,0	
44	Modernizacja linii kolejowej nr 356 Poznań Wschód – Bydgoszcz na terenie województwa wielkopolskiego mającej duże znaczenie w obsłudze połączeń małych miejscowości z aglomeracją poznańską, na odcinku Poznań Wschodni – Gołańcz - Etap I	M-L-N	2011–2012	143 600,0		0,0	77 816,6	65 783,4		143 600,0	
45	Modernizacja linii kolejowej nr 357 Sulechów – Luboń na terenie województwa wielkopolskiego, mającej duże znaczenie w obsłudze połączeń małych miejscowości z aglomeracją poznańską, na odcinku Wolsztyn – Luboń	M-L-N	2010–2012	68 896,2		24 902,0	33 433,6	10 560,6		68 896,2	

Tabela 21z (strona 2 z 2)

Lp.	Nazwa zadania	Symbol wg POIiŚ oraz wg przypisu pod tabelą	Okres realizacji	Wartość zadania [tys. zł]	Wydatki [tys. zł]						
					Poniesione do końca 2009 r.	Lata					
						2010	2011	2012	2013	2010–2013	2014–2015
46	Modernizacja linii kolejowej nr 358 na odcinku Zbąszynek – Czerwieńsk wraz z budową łącznicy kolejowej Pomorsko – Przylep	M-L-N	2010–2013	59 671,2		17 599,1	27 501,9	14 523,2	47,0	59 671,2	
47	Modernizacja linii kolejowej nr 203 Tczew – Kostrzyn na odcinku Krzyż – Kostrzyn (od km 297,000 do km 343,453)	M-L-K	2008–2011	24 552,1	280,0	900,0	23 372,1			24 272,1	
48	Modernizacja linii kolejowej nr 367 Zbąszynek – Gorzów Wlkp.	M-L-K	2008–2011	22 095,2	428,0	350,0	21 317,2			21 667,2	
49	Modernizacja regionalnej linii kolejowej nr 402 Goleniów – Kołobrzeg wraz z budową łącznicy do Portu Lotniczego Szczecin – Goleniów	M-L-K	2009–2013	55 672,2	586,7	306,3	24 693,7	23 600,0	6 485,5	55 085,5	
50	Modernizacja linii kolejowej nr 403 Piła – Ulikowo na odcinku Wałcz – Kalisz Pomorski – Ulikowo	M-L-K	2009–2012	20 155,7	396,8	900,0	14 400,0	4 458,9		19 758,9	
51	Modernizacja linii kolejowej nr 15 na odcinku Bednary – Zgierz wraz z budową łącznika na lotnisko im. W. Reymonta – etap I przebudowa nawierzchni kolejowej na odcinku Łowicz – Zgierz	O-L-N	2010–2011	53 889,9		2 996,8	50 893,1			53 889,9	
52	Modernizacja regionalnej linii kolejowej nr 309 Kłodzko Nowe – Kudowa Zdrój na odcinku Duszniki Zdrój – Kudowa Zdrój	M-L-N	2010–2012	56 695,0		184,3	4 284,7	52 226,0		56 695,0	
53	Modernizacja regionalnej linii kolejowej nr 311 Jelenia Góra – Szklarska Poręba Górna	M-L-N	2010–2012	29 200,0		188,9	2 242,1	26 769,0		29 200,0	
54	Budowa, przebudowa przystanków kolejowych na trasach Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej – poprawa dostępności komunikacyjnej poprzez utworzenie intermodalnych przystanków z Łódzką Koleją Aglomeracyjną	M-Pk-N	2011–2013	49 110,8			6 176,5	25 251,4	17 682,9	49 110,8	
55	Rewitalizacja i modernizacja tzw. „kościerskiego korytarza kolejowego” odcinka Kościerzyna – Gdynia linii kolejowej nr 201	O-L-K	2009–2013	165 861,7	511,3		41 337,6	82 675,2	41 337,6	165 350,4	
56	Rewitalizacja i modernizacja tzw. „helskiego korytarza kolejowego” linii kolejowej nr 213 Reda – Hel	O-L-K	2009–2013	180 953,0	416,5		45 134,1	90 268,3	45 134,1	180 536,5	
57	Rewitalizacja linii kolejowej nr 207 Toruń Wschodni – Malbork na odcinku Toruń Wschodni – Grudziądz	O-L-K	2009–2012	95 760,7	193,2		4 612,1	90 955,4		95 567,5	
58	Rewitalizacja i modernizacja linii kolejowej Olsztyn – Szczytno – Szymany (odcinek Olsztyn – Szczytno – linia kolejowa nr 219 i odcinek Szymany – Szczytno – linia kolejowa nr 35) jako kolejowe połączenie	O-L-K	2009–2012	154 101,3	387,5		60 663,9	93 049,9		153 713,8	
<b>OGÓŁEM</b>				<b>1 618 314,1</b>	<b>5 626,0</b>	<b>51 915,9</b>	<b>588 996,1</b>	<b>788 883,3</b>	<b>182 892,8</b>	<b>1 612 688,1</b>	

<sup>1</sup> w tabeli stosowane są następujące oznaczenia:

1/ rodzaj działania: B – budowa, M – modernizacja, O – odtworzenie, P – prace przygotowawcze;

2/ rodzaj inwestycji: L – liniowa, Pk – punktowa, BL – bez związania lokalizacyjnego;

3/ realizacja projektu: K – kontynuacja zadań podjętych przed 2010 r., N – zadania nowe, do podjęcia.

## WYDATKI NA POSZCZEGÓLNE PROJEKTY WPIK 2010-2013

INNE PROGRAMY (poza POIiŚ i RPO)

Lp.	Nazwa zadania	Symbol wg POIiŚ oraz wg przypisu pod tabelą	Okres realizacji	Wartość zadania [tys. zł]	Wydatki [tys. zł]					
					Poniesione do końca 2009 r.	Lata				
						2010	2011	2012	2013	2010–2013
59	Modernizacja linii kolejowej na odcinku Warszawa Wschodnia – Warszawa Stadion wraz z przebudową przystanku Warszawa Stadion i stacji Warszawa Wschodnia	O-L-N	2011–2015	610 841,9		115 841,9	114 786,8	50 000,0	280 628,7	330 213,2
60	Modernizacja linii kolejowych nr 16,33 Zgierz – Kutno – Płock	O-L-N	2013–2015	250 000,0				20 000,0	20 000,0	230 000,0
61	Modernizacja linii kolejowej nr 20 w obrębie stacji PKP Warszawa Gdańska w powiązaniu z linią E 65 i stacją metra A17 Dworzec Gdański	O-Pk-K	2009–2011	97 274,8	5 139,1	75 037,9	17 097,8		92 135,7	
62	Modernizacja linii 450 Kobylany – Wólka – Kobylany w stacji Małaszewicze	O-L-N	2013–2014	32 161,0				20 746,0	20 746,0	11 415,0
63	Modernizacja linii kolejowej nr 64 Psary – Kozłów	O-L-N	2011–2012	201 264,8		106 187,0	95 077,8		201 264,8	
64	Modernizacja linii kolejowej nr 25 na odcinku Skarżysko Kamienna – Ocice	O-L-N	2010–2015	400 000,0		58 120,0	15 000,0	30 000,0	50 000,0	153 120,0
65	Modernizacja linii kolejowej nr 4 – Centralna Magistrala Kolejowa	O-L-N	2010–2013	776 336,7		47 522,2	150 454,7	266 058,7	312 301,1	776 336,7
66	Modernizacja linii kolejowej nr 8 Radom – Kielce	O-L-N	2012–2015	425 000,0			30 000,0	30 000,0	60 000,0	365 000,0
67	Modernizacja linii kolejowej nr 91 Kraków Główny Osobowy – Medyka i linii nr 92 Przemyśl – Medyka	O-L-N	2010–2015	590 000,0		83 352,7	30 217,0	55 000,0	63 000,0	231 569,7
68	Modernizacja stacji Tunel na linii kolejowej nr 8 Warszawa Zachodnia – Kraków Główny Osobowy	O-Pk-N	2012–2013	75 000,0			55 000,0	20 000,0	75 000,0	
69	Rewitalizacja linii kolejowej nr 132/135 na odcinku Gliwice Łabędy – Strzelce Opolskie – Opole Groszowice	O-L-N	2010–2015	255 098,0		30 528,7	10 098,0	25 000,0	56 589,2	122 215,9
70	Modernizacja układu torowego na liniach nr 1,137,139 i infrastruktury służącej do obsługi podróży w obrębie stacji Katowice Osobowa	O-Pk-N	2010–2012	60 000,0		13 243,0	22 000,0	24 757,0	60 000,0	
71	Linia kolejowa nr 1 Zawiercie – Katowice.	O-L-N	2012–2013	35 000,0				12 000,0	23 000,0	35 000,0
72	Rewitalizacja linii kolejowych nr 134, 137 i 138 Gliwice Łabędy – Katowice – Sosnowiec Jęzor	O-L-N	2012–2015	285 000,0				24 195,3	89 323,8	113 519,1
73	Rewitalizacja linii kolejowej nr 131 Chorzów Batory – Tczew, na odcinku Bydgoszcz Główna – Tczew	O-L-N	2010–2015	415 000,1		19 365,7	30 000,1	24 356,4	66 041,3	139 763,5
74	Rewitalizacja linii kolejowej nr 131 Chorzów Batory – Tczew, odcinek Inowrocław – Zduńska Wola – Chorzów Batory	O-L-N	2012–2015	451 054,9				15 000,0	25 000,0	40 000,0
75	Modernizacja linii kolejowej nr 18 Toruń – Bydgoszcz	O-L-N	2010–2014	80 000,0		13 701,5		20 000,0	36 298,5	70 000,0

Tabela 22z (strona 2 z 4)

Lp.	Nazwa zadania	Symbol wg POIŚ oraz wg przypisu pod tabelą	Okres realizacji	Wartość zadania [tys. zł]	Wydatki [tys. zł]						
					Poniesione do końca 2009 r.	Lata					
						2010	2011	2012	2013	2010–2013	2014–2015
76	Modernizacja układu torowego i elementów infrastruktury kolejowej w obrębie stacji Wrocław Główny	O-Pk-N	2010–2012	46 896,7		2 500,0	34 397,0	9 999,7		46 896,7	
77	Modernizacja linii kolejowej nr 274 Wrocław – Zgorzelec na odcinku Wrocław – Jelenia Góra	O-L-N	2010–2015	475 081,8		47 811,4	41 572,0	24 000,0	59 851,8	173 235,2	301 846,6
78	Modernizacja linii kolejowej nr 137 Kędzierzyn Koźle – Legnica	O-L-N	2012–2014	80 000,0				20 000,0	30 000,0	50 000,0	30 000,0
79	Modernizacja linii kolejowej nr 273 na odcinku Głogów – Zielona Góra – Rzepin – Dolna Odra	O-L-K	2009–2015	600 090,0	17 292,1			55 000,0	65 545,2	120 545,2	462 252,7
80	Wymiana nawierzchni wraz z robotami towarzyszącymi na stacjach i szlakach w torze nr 1 linii kolejowej nr 272 Kluczbork – Poznań od km 131,523 do km 200,020	O-L-N	2010–2014	130 000,0		29 991,4		34 711,8	45 296,8	110 000,0	20 000,0
81	Modernizacja linii kolejowej nr 401 Szczecin – Świnoujście	O-L-N	2010–2013	105 000,0		36 499,1	5 000,0	34 000,0	29 500,9	105 000,0	
82	Modernizacja linii kolejowej nr 273 na odcinku Dolna Odra – Szczecin	O-L-N	2010	16 394,0		16 394,0				16 394,0	
83	Modernizacja górów rozrządowych	O-Pk-N	2013–2015	174 180,0					70 373,7	70 373,7	103 806,3
84	Modernizacja mostu w km 57,638 linii kolejowej nr 14 Łódź Kaliska – Tuplice	O-Pk-N	2011–2012	40 000,0			10 000,0	30 000,0		40 000,0	
85	Modernizacja mostu w km 202,403 linii kolejowej nr 274 Wrocław Świebodzki - Zgorzelec.	O-Pk-N	2011–2013	50 000,0			250,0	19 250,0	30 500,0	50 000,0	0,0
86	Modernizacja mostu w km 211,657 linii kolejowej nr 2 Warszawa - Terespol.	O-Pk-N	2012–2013	60 000,0				19 000,0	41 000,0	60 000,0	
87	Modernizacja linii kolejowej E 65 Warszawa – Gdynia, etap II	M-L-K	2007–2011	2 871 444,7	1 640 471,7	863 402,5	367 570,5			1 230 973,0	
88	Modernizacja linii kolejowej E 20, odcinek Siedlce –Terespol, etap I	M-L-K	2004–2011	1 040 115,0	997 268,4	41 886,0	960,6			42 846,6	
89	Modernizacja Poznańskiego Węzła Kolejowego na linii kolejowej E 20	M-Pk-K	2003–2011	411 567,3	411 038,1	298,8	230,4			529,2	
90	Odbudowa i modernizacja linii kolejowej E 30 i C–E 30 na odcinku Opole – Wrocław – Legnica	M-L-K	2000–2012	2 189 459,8	1 611 692,6	273 092,4	113 546,3	191 128,5		577 767,2	
91	Modernizacja linii kolejowej E 30 na odcinku Węglińiec – Legnica	M-L-K	2000–2012	752 166,4	713 759,1	25 278,1	12 947,3	181,9		38 407,3	
92	Modernizacja linii kolejowej E 30 na odcinkach Węglińiec – Zgorzelec i Węglińiec – Bielawa Dolna	M-L-K	2003–2012	382 262,2	349 142,6	15 500,0	17 359,4	260,2		33 119,6	
93	Udrożnienie podstawowych ciągów wywozowych w ruchu towarowym na terenie Śląska, etap III	O-L-K	2007–2012	250 116,2	135 348,1	56 236,0	28 977,1	29 555,0		114 768,1	

Tabela 22z (strona 3 z 4)

Lp.	Nazwa zadania	Symbol wg POIiŚ oraz wg przypisu pod tabelą	Okres realizacji	Wartość zadania [tys. zł]	Wydatki [tys. zł]						
					Poniesione do końca 2009 r.	Lata					
						2010	2011	2012	2013	2010–2013	2014–2015
94	Modernizacja linii kolejowej Rzeszów – Warszawa przez Kolbuszową, etap II	M-L-K	2007–2012	270 000,0	168 005,5	28 077,1	42,4	73 875,0		101 994,5	
95	Modernizacja linii kolejowej nr 223 Czerwonka – Elk na odcinku Orzysz – Elk	M-L-K	2008–2012	55 076,7	15 916,7	14 100,0	14 100,0	10 960,0		39 160,0	
96	Wstępne Studium Wykonalności dla zadania Modernizacja i rozbudowa Katowickiego Węzła Kolejowego	P-Pk-K	2005–2011	4 061,8	1 780,6	847,2	1 434,0			2 281,2	
97	Przygotowanie projektu "Modernizacja linii kolejowej E 59 na odcinku Poznań – Szczecin - Świnoujście"	P-L-K	2008–2010	12 660,9	5 041,9	7 619,0				7 619,0	
98	Projekt i zabudowa systemu ETCS poziom 1 na odcinku linii kolejowej E 65, CMK, Grodzisk Mazowiecki - Zawiercie.	M-L-N	2010–2012	67 315,2		15 990,3	31 118,3	19 090,2	1 116,4	67 315,2	
99	Przygotowanie przedsięwzięcia "Modernizacja i rozbudowa Warszawskiego Węzła Kolejowego" 2006-PL-92608-S.	P-Pk-K	2008–2011	26 480,3	4 983,4	15 921,8	5 575,1			21 496,9	
100	Studium wykonalności modernizacji linii kolejowej C-E 65 na odcinku (Gdynia) – Tczew – Bydgoszcz – Inowrocław – Zduniska Wola – Karsznice-Tarnowskie Góry – Pszczyna	P-L-K	2008–2010	12 133,5	5 297,7	6 835,8				6 835,8	
101	Modernizacja linii kolejowej C–E 59 Międzyzlesie – Wrocław – Kostrzyn – Szczecin – przygotowanie dokumentacji przedprojektowej – Etap I odc. Wrocław – Szczecin 2006/PL/16/C/PA/001-02	P-L-K	2004–2010	7 001,0	1 585,9	5 415,1				5 415,1	
102	Studium dotyczące przygotowania projektu Modernizacja linii kolejowej C–E 59 Międzyzlesie – Wrocław – Głogów – Kostrzyn – Szczecin Etap I odc. Międzyzlesie – Wrocław 2006/PL/16/C/PA/001-01	P-L-K	2005–2010	4 207,8	3 269,5	938,3				938,3	
103	Modernizacja linii kolejowej E 59, odcinek Wrocław – Poznań (Etap I)	P-L-K	2004–2011	112 597,9	43 461,6	33 881,2	35 255,1			69 136,3	
104	Modernizacja linii kolejowej E 65, na odcinku Warszawa – Gdynia, Etap I	P-L-K	2004–2011	174 182,2	65 228,7	45 056,1	63 897,4			108 953,5	
105	Pomoc techniczna dla przygotowania projektu modernizacji linii kolejowej E 65, na odcinku Warszawa – Działdowo – Gdynia w Polsce	P-L-K	2008–2011	52 672,1	46 759,6	476,8	5 435,7			5 912,5	
106	Pomoc techniczna na opracowanie projektu: "Modernizacja kolejowego korytarza nr II – (E 20 i C–E 20)-pozostałe roboty" ISPA/FS 2002/PL/16/P/PA/009	P-L-K	2004–2012	12 473,5	10 050,2	311,3	1 536,0	576,0		2 423,3	
107	Pomoc techniczna dla przygotowania modernizacji linii kolejowej E 65 Grodzisk Mazowiecki – Katowice – Zebrzydowice/Zwardoń – granica państwa, etap I	P-L-K	2005–2011	24 430,0	30,0	14 300,0	10 100,0			24 400,0	

Tabela 22z (strona 4 z 4)

Lp.	Nazwa zadania	Symbol wg POIŚ oraz wg przypisu pod tabelą	Okres realizacji	Wartość zadania [tys. zł]	Wydatki [tys. zł]						
					Poniesione do końca 2009 r.	Lata					
						2010	2011	2012	2013	2010–2013	2014–2015
108	Pomoc w zakresie przygotowania i wdrażania projektów kolejowych współfinansowanych z Funduszu Spójności	P-BL-K	2006–2011	4 672,9	3 254,1	604,8	814,0			1 418,8	
109	Pomoc techniczna dla przygotowania projektu "Modernizacja linii E 75 na odc. Warszawa – Białystok – Suwałki – Trakiszki – granica państwa (Rail Baltica)"	P-L-K	2005–2011	7 758,1	6 889,0	555,2	313,9			869,1	
110	Ustawienie ekranów tłumiących hałas pociągów przejeżdżających w sąsiedztwie m. Medyka	B-PK-N	2013	2 500,0				2 500,0		2 500,0	
111	Przywrócenie do stanu pierwotnego zniszczonej części obiektu budowlanego, tj. linii kolejowej nr 96 Tarnów – Leluchów na szlaku Nowy Sącz Biegonice – Stary Sącz w km od 92,835 do 93,400, w zakresie: odbudowy nawierzchni kolejowej, odbudowy obiektu inżynierskiego w km 93,136, odbudowy sieci trakcyjnej oraz odbudowy kabli srk, TKD, TK	O-PK-N	2010–2011	13 173,6		12 000,1	1 173,5			13 173,6	
112	Budowa nowego przystanku osobowego Warszawa Ursus Niedźwiadek wraz z infrastrukturą towarzyszącą na linii nr 447 Warszawa Zachodnia – Grodzisk Mazowiecki w rejonie osiedla mieszkaniowego „Niedźwiadek” w dzielnicy Ursus w zakresie budowy peronu, przebudowy układu torowego, sieci trakcyjnej, urządzeń sterowania ruchem kolejowym	B-PK-N	2011	7 200,0			7 200,0			7 200,0	
113	Modernizacja linii kolejowej nr 29 Tłuszcz - Ostrołęka	O-L-N	2012–2013	200 000,0			0,0	190 000,0	10 000,0	200 000,0	
114	Studium wykonalności modernizacji i rozbudowy Katowickiego Węzła Kolejowego	P-PK-N	2011–2012	26 250,0			3 300,0	22 950,0		26 250,0	
115	Wymiana nawierzchni na linii nr 3 Warszawa - Kunowice na odcinku Łowicz Główny - Żychlin w torze nr 1 w ramach zadania inwestycyjnego pn: "Wymiana nawierzchni torowej wraz ze wzmocnieniem podtorza i usunięciem kolizji kablowych (przełożenie światłowodu)"	O-L-N	2011	52 500,0			52 500,0			52 500,0	
<b>OGÓŁEM</b>				<b>15 863 153,8</b>	<b>6 262 706,2</b>	<b>1 952 691,5</b>	<b>1 363 502,5</b>	<b>1 575 770,3</b>	<b>1 247 984,7</b>	<b>6 139 949,0</b>	<b>3 460 498,6</b>

<sup>1</sup> w tabeli stosowane są następujące oznaczenia:

- 1/ rodzaj działania: B – budowa, M – modernizacja, O – odtworzenie, P – prace przygotowawcze;
- 2/ rodzaj inwestycji: L – liniowa, Pk – punktowa, BL – bez związania lokalizacyjnego;
- 3/ realizacja projektu: K – kontynuacja zadań podjętych przed 2010 r., N – zadania nowe, do podjęcia.

Tabela 23z (strona 1 z 3)

**PROJEKTY KONTYNUOWANE WPIK 2010-2013, ROZPOCZĘTE PRZED 2010 r.**

wartości w tysiącach zł

Lp.	Nazwa projektu	Nr wg WPIK 2010–2013 + oznaczenia wg przypisu <sup>1/</sup> pod tabelą	Wartość łączna	Wykonano do końca 2010 r.	Do wykonania w ramach WPIK 2010–2013	Pozostaje do wykonania po roku 2013
<b>Projekty POIŚ</b>						
1	Modernizacja linii kolejowej E 65/C–E 65 na odcinku Warszawa – Gdynia – obszar LCS Ciechanów <sup>2/</sup>	1 M-L-K	1 477 791,3	26 583,9	1 451 207,4	
2	Modernizacja linii kolejowej E 59 na odcinku Wrocław – Poznań, etap II, odcinek Wrocław – granica województwa dolnośląskiego <sup>3/</sup>	7 M-L-K	1 274 453,4	50 231,0	839 964,8	384 257,6
3	Modernizacja linii kolejowej E 20/C–E 20 na odcinku Siedlce – Terespol, etap II – PRACE PRZYGOTOWAWCZE	10 P-Pk-K	805,0	10,0	795,0	
4	Modernizacja linii kolejowej E 30, etap II, odcinek Bielawa Dolna – Horka: budowa mostu przez Nysę Łużycką oraz elektryfikacja	13 M-Pk-K	106 416,9	169,5	60 523,4	45 724,0
5	Modernizacja linii kolejowej nr 8, budowa łącznicy do lotniska Okęcie (od przystanku osobowego Służewiec do stacji MPL Okęcie)	17 B-L-K	300 519,9	837,9	299 682,0	
6	Modernizacja linii kolejowej nr 8, odcinek Warszawa Okęcie – Radom	18 M-L-K	907 890,3	736,8	297 213,5	609 940,0
7	Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, Lot A – odcinek Warszawa Zachodnia – Miedniewice (Skierniewice)	24 M-L-K	1 758 825,0	1 625,5	1 173 170,1	584 029,4
8	Przygotowanie budowy linii dużych prędkości	28 P-BL-K	292 959,9	1 391,1	176 673,8	114 895,0
9	Projekt poprawy dostępu kolejowego do Portu Gdańsk (most + dwutorowa linia kolejowa) – PRACE PRZYGOTOWAWCZE	32 P-L-K	5 257,3	449,4	4 807,9	0,0
10	Zintegrowany System Transportu Zbiorowego w aglomeracji krakowskiej	33 B-L-K	191 482,7	0,0	191 218,0	264,7
<b>Ogółem projekty POIŚ</b>			<b>6 316 401,7</b>	<b>82 035,1</b>	<b>4 495 255,9</b>	<b>1 739 110,7</b>
<b>PROJEKTY RPO</b>						
11	Modernizacja linii kolejowej nr 94 Kraków Płaszów – Oświęcim na odcinku Kraków Bonarka – Kraków Swoszowice	34 M-L-K	15 460,0	142,0	15 318,0	
12	Modernizacja linii kolejowej nr 96 Tarnów – Leluchów na odcinku Tarnów – Stróże	35 M-L-K	52 379,0	795,0	51 584,0	
13	Poprawa dostępności linii kolejowej poprzez przebudowę niektórych elementów infrastruktury na odcinkach linii kolejowej nr 106 Rzeszów – Jasło w ramach RPOWP na lata 2007–2013	36 M-L-K	158 512,9	744,5	157 768,4	
14	Poprawa dostępności linii kolejowej poprzez przebudowę niektórych elementów infrastruktury na odcinkach linii kolejowej nr 108 Stróże – Krościenko w ramach RPOWP na lata 2007–2013	37 M-L-K	55 828,8	744,5	55 084,3	
15	Modernizacja linii kolejowej nr 203 Tczew – Kostrzyn na odcinku Krzyż – Kostrzyn (od km 297,000 do km 343,453)	47 M-L-K	24 552,1	280,0	24 272,1	
16	Modernizacja linii kolejowej nr 367 Zbąszynek – Gorzów Wlkp.	48 M-L-K	22 095,2	428,0	21 667,2	



**Tabela 23z (strona 2 z 3)**

Lp.	Nazwa projektu	Nr wg WPIK 2010–2013 + oznaczenia wg przypisu <sup>1/</sup> pod tabelą	Wartość łączna	Wykonano do końca 2010 r.	Do wykonania w ramach WPIK 2010–2013	Pozostaje do wykonania po roku 2013
17	Modernizacja regionalnej linii kolejowej nr 402 Goleniów – Kołobrzeg wraz z budową łącznicy do Portu Lotniczego Szczecin – Goleniów	49 M-L-K	55 672,2	586,7	55 085,5	
18	Modernizacja linii kolejowej nr 403 Piła – Ulikowo na odcinku Wałcz – Kalisz Pomorski – Ulikowo	50 M-L-K	20 155,7	396,8	19 758,9	
19	Rewitalizacja i modernizacja tzw. „kościerniejskiego korytarza kolejowego” odcinka Kościerzyna – Gdynia linii kolejowej nr 201	55 O-L-K	165 861,7	511,3	165 350,4	
20	Rewitalizacja i modernizacja tzw. „helskiego korytarza kolejowego” linii kolejowej nr 213 Reda – Hel	56 O-L-K	180 953,0	416,5	180 536,5	
<b>OGÓŁEM PROJEKTY RPO</b>			<b>751 470,6</b>	<b>5 045,3</b>	<b>746 425,3</b>	<b>0,0</b>
<b>INNE PROJEKTY</b>						
21	Modernizacja linii kolejowej nr 20 w obrębie stacji PKP Warszawa Gdańska w powiązaniu z linią E 65 i stacją metra A17 Dworzec Gdański	61 O-Pk-K	97 274,8	5 139,1	92 135,7	
22	Modernizacja linii kolejowej nr 273 na odcinku Głogów – Zielona Góra – Rzepin – Dolna Odra	79 O-L-K	600 090,0	17 292,1	120 545,2	462 252,7
23	Modernizacja linii kolejowej E 65 Warszawa – Gdynia, etap II.	87 M-L-K	2 871 444,7	1 640 471,7	1 230 973,0	
24	Modernizacja linii kolejowej E 20, odcinek Siedlce – Terespol, etap I.	88 M-L-K	1 040 115,0	997 268,4	42 846,6	
25	Modernizacja Poznańskiego Węzła Kolejowego na linii kolejowej E 20	89 M-Pk-K	411 567,3	411 038,1	529,2	
26	Odbudowa i modernizacja linii kolejowej E 30 i C-E 30 na odcinku Opole – Wrocław – Legnica	90 M-L-K	2 189 459,8	1 611 692,6	577 767,2	
27	Modernizacja linii kolejowej E 30 na odcinku Węglińiec – Legnica	91 M-L-K	752 166,4	713 759,1	38 407,3	
28	Modernizacja linii kolejowej E 30 na odcinkach Węglińiec – Zgorzelec i Węglińiec – Bielawa Dolna	92 M-L-K	382 262,2	349 142,6	33 119,6	
29	Udrożnienie podstawowych ciągów wywozowych w ruchu towarowym na terenie Śląska, etap III	93 O-L-K	250 116,2	135 348,1	114 768,1	
30	Modernizacja linii kolejowej Rzeszów – Warszawa przez Kolbuszową, etap	94 M-L-K	270 000,0	168 005,5	101 994,5	
31	Modernizacja linii kolejowej nr 223 Czerwonka – Ełk na odcinku Orzysz – Ełk	95 M-L-K	55 076,7	15 916,7	39 160,0	
32	Wstępne Studium Wykonalności dla zadania "Modernizacja i rozbudowa Katowickiego Węzła Kolejowego"	96 P-Pk-K	4 061,8	1 780,6	2 281,2	
33	Przygotowanie projektu "Modernizacja linii kolejowej E 59 na odcinku Poznań – Szczecin – Świnoujście"	97 P-L-K	12 660,9	5 041,9	7 619,0	
34	Przygotowanie przedsięwzięcia "Modernizacja i rozbudowa Warszawskiego Węzła Kolejowego" 2006-PL-92608-S	99 P-Pk-K	26 480,3	4 983,4	21 496,9	

**Tabela 23z (strona 3 z 3)**

Lp.	Nazwa projektu	Nr wg WPIK 2010–2013 + oznaczenia wg przypisu <sup>1/</sup> pod tabelą	Wartość łączna	Wykonano do końca 2010 r.	Do wykonania w ramach WPIK 2010–2013	Pozostaje do wykonania po roku 2013
35	Studium wykonalności modernizacji linii kolejowej C-E 65 na odcinku (Gdynia) – Tczew – Bydgoszcz – Inowrocław – Zduńska Wola – Karsznice – Tarnowskie Góry-Pszczyna	100 P-L-K	12 133,5	5 297,7	6 835,8	
36	Modernizacja linii kolejowej C-E 59 Międzyzlesie – Wrocław – Kostrzyn – Szczecin – przygotowanie dokumentacji przedprojektowej – Etap I odc. Wrocław – Szczecin 2006/PL/16/C/PA/001-02	101 P-L-K	7 001,0	1 585,9	5 415,1	
37	Studium dotyczące przygotowania projektu "Modernizacja linii kolejowej C–E 59 Międzyzlesie – Wrocław – Głogów – Kostrzyn – Szczecin Etap I odc. Międzyzlesie – Wrocław 2006/PL/16/C/PA/001-01	102 P-L-K	4 207,8	3 269,5	938,3	
38	Modernizacja linii kolejowej E 59, odcinek Wrocław – Poznań (Etap I)	103 P-L-K	112 597,9	43 461,6	69 136,3	
39	Modernizacja linii kolejowej E 65, na odcinku Warszawa – Gdynia, Etap I	104 P-L-K	174 182,2	65 228,7	108 953,5	
40	Pomoc techniczna dla przygotowania projektu modernizacji linii kolejowej E 65, na odcinku Warszawa – Działdowo – Gdynia w Polsce	105 P-L-K	52 672,1	46 759,6	5 912,5	
41	Pomoc techniczna na opracowanie projektu: "Modernizacja kolejowego korytarza nr II – (E 20 i C–E 20)-pozostałe roboty" ISPA/FS	106 P-L-K	12 473,5	10 050,2	2 423,3	
42	Pomoc techniczna dla przygotowania modernizacji linii kolejowej E 65 Grodzisk Mazowiecki – Katowice – Zebrzydowice/Zwardoń – granica państwa, etap I	107 P-L-K	24 430,0	30,0	24 400,0	
43	Pomoc w zakresie przygotowania i wdrażania projektów kolejowych współfinansowanych z Funduszu Spójności	108 P-BL-K	4 672,9	3 254,1	1 418,8	
44	Pomoc techniczna dla przygotowania projektu "Modernizacja linii E 75 na odc. Warszawa – Białystok – Suwałki – Trakiszki – granica państwa (Rail	109 P-L-K	7 758,1	6 889,0	869,1	
<b>OGÓŁEM INNE PROJEKTY</b>			<b>9 374 905,1</b>	<b>6 262 706,2</b>	<b>2 649 946,2</b>	<b>462 252,7</b>
<b>OGÓŁEM WSZYSTKIE PROJEKTY</b>			<b>16 442 777,4</b>	<b>6 349 786,6</b>	<b>7 891 627,4</b>	<b>2 201 363,4</b>

<sup>1/</sup> w tabeli stosowane są następujące oznaczenia:

1/ rodzaj działania: B – budowa, M – modernizacja, O – odtworzenie, P – prace przygotowawcze;

2/ rodzaj inwestycji: L – liniowa, Pk – punktowa, BL – bez związania lokalizacyjnego;

3/ realizacja projektu: K – kontynuacja zadań podjętych przed 2010 r., N – zadania nowe, do podjęcia.

<sup>2/</sup>; <sup>3/</sup> wydatkowane środki własne jako wydatki niekwalifikowane, nie wykazane we wnioskach do KE o finansowanie

Tabela 24z (strona 1 z 2)

## PROJEKTY KONTYNUOWANE WPIK 2010-2013, DO REALIZACJI PO 2013 r.

wartości w tysiącach zł

Lp.	Nazwa projektu	Nr wg WPIK 2010-2013 + oznaczenia wg przypisu pod tabelą	Wartość łączna	Do wykonania w ramach WPIK 2010-2013	Pozostaje do wykonania po roku 2013
<b>Projekty POIiŚ</b>					
1	Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa – Gdynia – obszar LCS Gdańsk, LCS Gdynia	2 M-L-N	983 863,1	953 452,2	30 410,9
2	Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa – Gdynia – obszar LCS Iława, LCS Malbork	3 M-L-N	1 881 399,5	1 881 079,5	320,0
3	Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa – Gdynia w zakresie warstwy nadrzędnej LCS, ERTMS/ETCS/ GSM-R, DSAT oraz zasilania układu trakcyjnego	4 M-L-N	1 117 741,5	800 278,4	317 463,1
4	Modernizacja linii kolejowej E 59 na odcinku Wrocław – Poznań, odcinek Czempień – Poznań (LOT C)	116 M-L-N	927 275,2	528 674,4	398 600,8
5	Modernizacja linii kolejowej E 20 na odcinku Warszawa – Poznań – pozostałe roboty, odcinek Sochaczew – Swarzędz	8 P-L-N	82 000,0	47 560,0	34 440,0
6	Modernizacja linii kolejowej E 20/C-E 20 na odcinku Siedlce – Terespol, etap II	9 P-Pk-N	46 259,0	29 411,0	16 848,0
7	Modernizacja linii kolejowej E 30, etap II, odcinek Zabrze – Katowice – Kraków	11 M-L-N	1 442 089,2	1 039 253,5	402 835,7
8	Modernizacja linii kolejowej E 30, etap II, wdrożenie ERTMS/ETCS i ERTMS/GSM-R w Polsce na odcinku Legnica – Wrocław – Opole	14 M-L-N	99 184,0	51 200,0	47 984,0
9	Modernizacja linii kolejowej E 75 Rail Baltica Warszawa – Białystok – granica z Litwą, etap I, odcinek Warszawa Rembertów – Zielonka – Tłuszcz (Sadowne)	22 M-L-N	1 116 496,1	628 736,2	487 759,9
10	Modernizacja linii kolejowej Warszawa - Łódź, etap II, Lot B – odcinek Łódź Widzew – Łódź Fabryczna ze stacją Łódź Fabryczna oraz budową części podziemnej dworca Łódź Fabryczna przeznaczonej dla odprawy i przyjęć pociągów oraz obsługi podróźnych	25 M-L-N	1 510 766,1	1 109 396,6	401 369,5
11	Budowa sieci telekomunikacji GSM-R zgodnie z NPW ERTMS	27 B-BL-N	171 456,0	64 480,0	106 976,0
12	Modernizacja linii kolejowej E 30/C-E 30, odcinek Kraków – Rzeszów, etap II	29 M-L-N	3 584 946,8	2 441 821,4	1 143 125,4
13	Projekt poprawy dostępu kolejowego do Portu Gdańsk (most + dwutorowa linia kolejowa)	31 M-L-N	327 707,2	163 780,0	163 927,2
14	POIiŚ 7.3-7 Zintegrowany System Transportu Zbiorowego w aglomeracji krakowskiej	33 B-L-K	191 482,7	191 218,0	264,7
<b>RAZEM PROJEKTY POIiŚ</b>			<b>12 555 391,2</b>	<b>9 401 666,8</b>	<b>3 153 724,4</b>

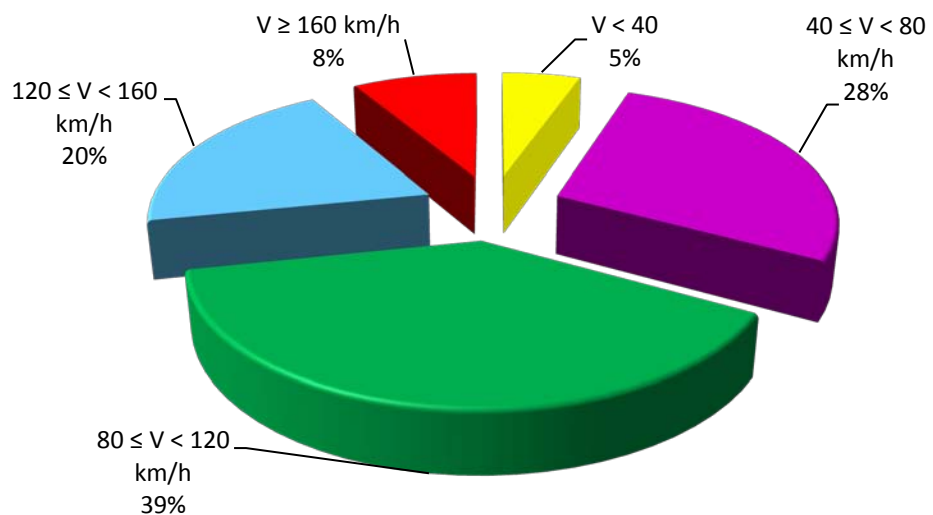
**Tabela 24z (strona 2 z 2)**

Lp.	Nazwa projektu	Nr wg WPIK 2010–2013 + oznaczenia wg przypisu pod tabelą	Wartość łączna	Do wykonania w ramach WPIK 2010–2013	Pozostaje do wykonania po roku 2013
<b>Inne projekty (poza POIiŚ i RPO)</b>					
15	Modernizacja linii kolejowej na odcinku Warszawa Wschodnia – Warszawa Stadion wraz z przebudową przystanku Warszawa Stadion i stacji Warszawa Wschodnia	59 O-L-N	610 841,9	280 628,7	330 213,2
16	Modernizacja linii kolejowych nr 16,33 Zgierz – Kutno – Płock	60 O-L-N	250 000,0	20 000,0	230 000,0
17	Modernizacja linii 450 Kobylany – Wólka – Kobylany w stacji Małaszewicze	62 O-L-N	32 161,0	20 746,0	11 415,0
18	Modernizacja linii kolejowej nr 25 na odcinku Skarżysko Kamienna – Ociec	64 O-L-N	400 000,0	153 120,0	246 880,0
19	Modernizacja linii kolejowej nr 8 Radom – Kielce	66 O-L-N	425 000,0	60 000,0	365 000,0
20	Modernizacja linii kolejowej nr 91 Kraków Główny Osobowy – Medyka i linii nr 92 Przemysł – Medyka	67 O-L-N	590 000,0	231 569,7	358 430,3
21	Rewitalizacja linii kolejowej nr 132/135 na odcinku Gliwice Łąbędy – Strzelce Opolskie – Opole Groszowice	69 O-L-N	255 098,0	122 215,9	132 882,1
22	Rewitalizacja linii kolejowych nr 134, 137 i 138 Gliwice Łąbędy – Katowice – Sosnowiec Jęzor	72 O-L-N	285 000,0	113 519,1	171 480,9
23	Rewitalizacja linii kolejowej nr 131 Chorzów Batory – Tczew, na odcinku Bydgoszcz Główna – Tczew	73 O-L-N	415 000,1	139 763,5	275 236,6
24	Rewitalizacja linii kolejowej nr 131 Chorzów Batory – Tczew, odcinek Inowrocław – Zduńska Wola – Chorzów Batory	74 O-L-N	451 054,9	40 000,0	411 054,9
25	Modernizacja linii kolejowej nr 18 Toruń – Bydgoszcz	75 O-L-N	80 000,0	70 000,0	10 000,0
26	Modernizacja linii kolejowej nr 274 Wrocław – Zgorzelec na odcinku Wrocław – Jelenia Góra	77 O-L-N	475 081,8	173 235,2	301 846,6
27	Modernizacja linii kolejowej nr 137 Kędzierzyn Koźle – Legnica	78 O-L-N	80 000,0	50 000,0	30 000,0
28	Wymiana nawierzchni wraz z robotami towarzyszącymi na stacjach i szlakach w torze nr 1 linii kolejowej nr 272 Kluczbork – Poznań od km 131,523 do km 200,020	80 O-L-N	130 000,0	110 000,0	20 000,0
29	Modernizacja górnek rozrządowych	83 O-Pk-N	174 180,0	70 373,7	103 806,3
<b>Ogółem inne projekty (poza POIiŚ i RPO)</b>			<b>4 653 417,7</b>	<b>1 655 171,8</b>	<b>2 998 245,9</b>
<b>OGÓŁEM WSZYSTKIE PROJEKTY</b>			<b>17 208 808,9</b>	<b>11 056 838,6</b>	<b>6 151 970,3</b>

<sup>1</sup> w tabeli stosowane są następujące oznaczenia:

- 1/ rodzaj działania: B – budowa, M – modernizacja, O – odtworzenie, P – prace przygotowawcze;
- 2/ rodzaj inwestycji: L – liniowa, Pk – punktowa, BL – bez związania lokalizacyjnego;
- 3/ realizacja projektu: K – kontynuacja zadań podjętych przed 2010 r., N – zadania nowe, do podjęcia.

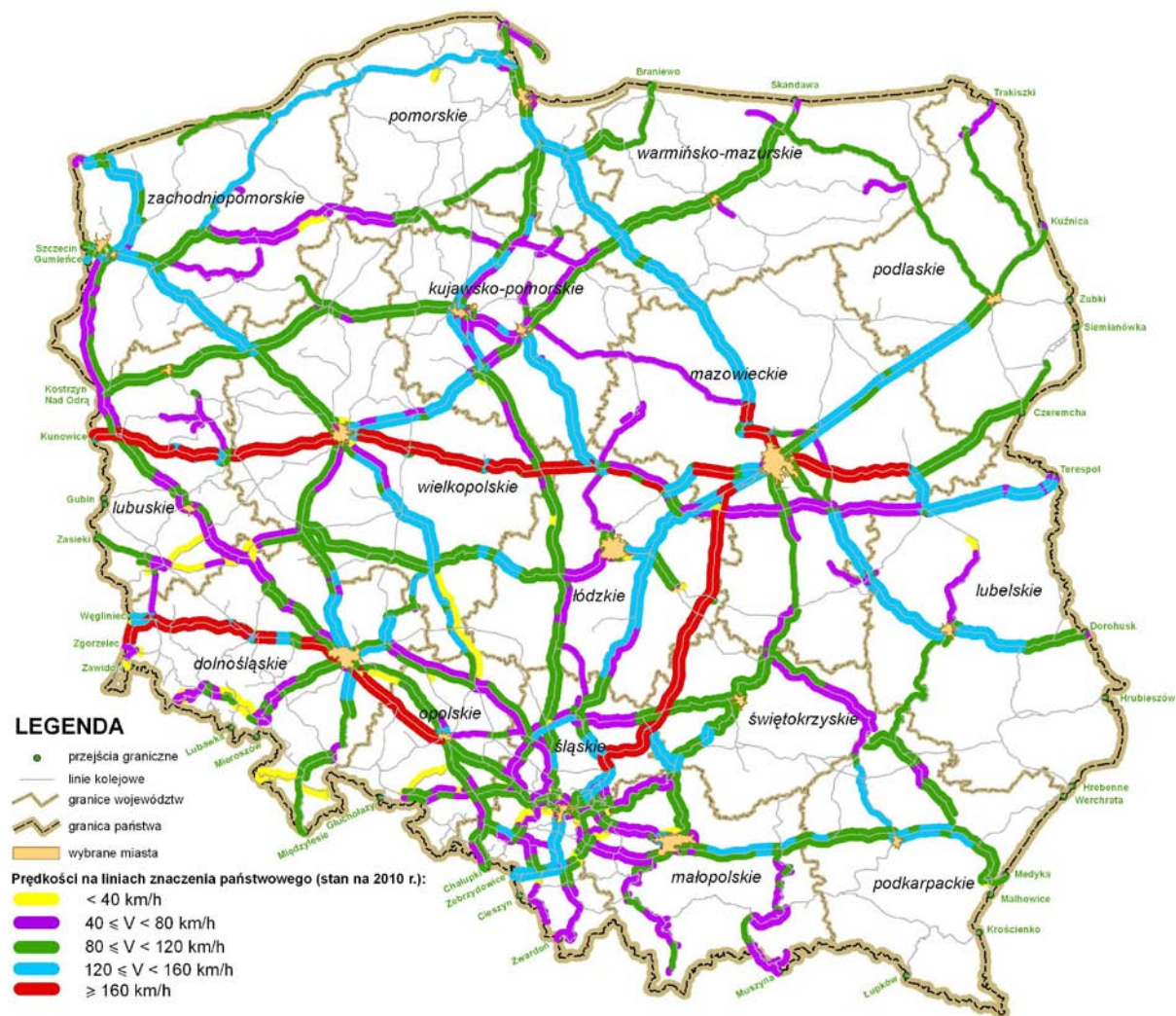
**Rysunek 1** Maksymalne prędkości rozkładowe na liniach znaczenia państwowego w torach szlakowych i głównych zasadniczych na stacjach wg długości występowania



Przedział prędkości	Długość torów [km]
$V < 40$	1 056
$40 \leq V < 80$ km/h	5 442
$80 \leq V < 120$ km/h	7 642
$120 \leq V < 160$ km/h	3 878
$V \geq 160$ km/h	1 680
<b>Razem</b>	<b>19 698</b>

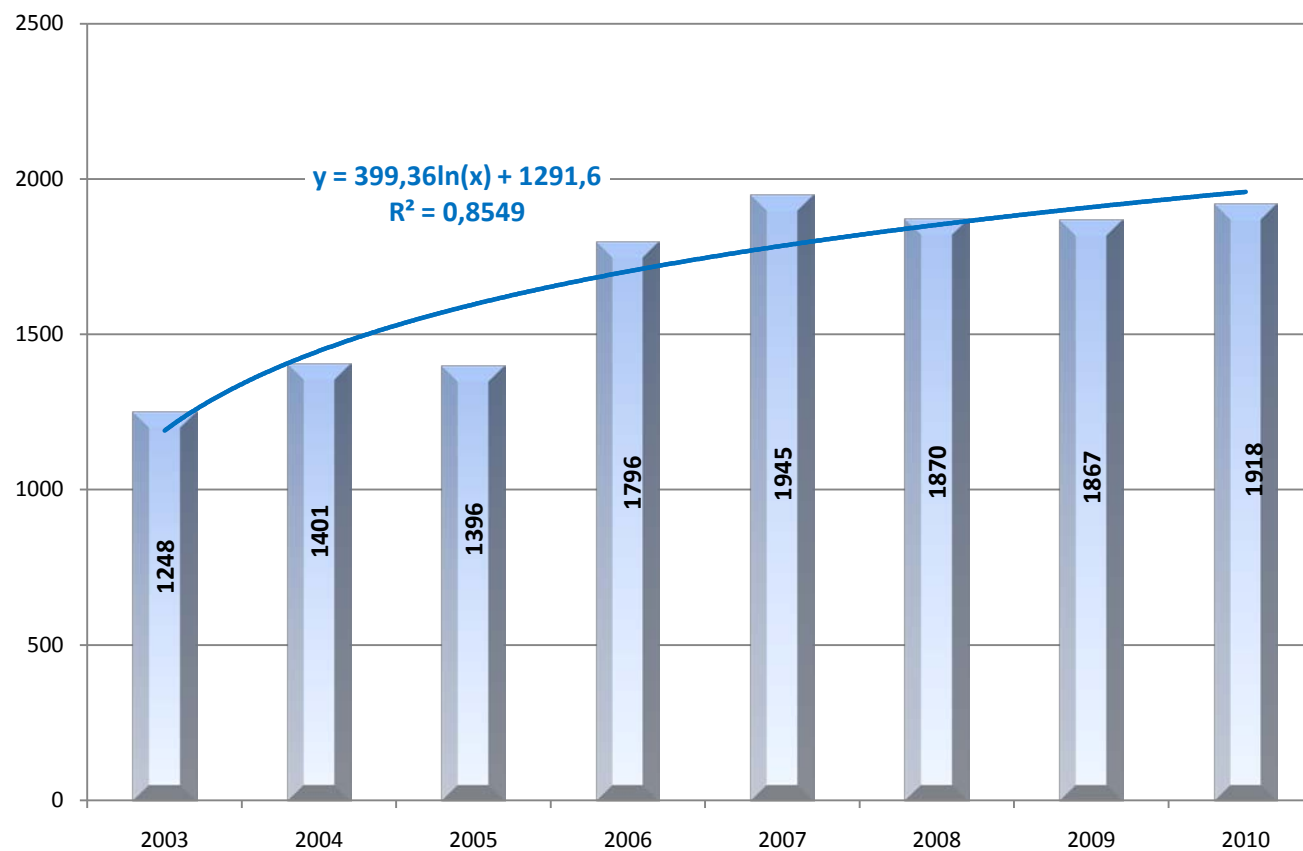
Źródło: dane własne PLK za 2010 r.

**Rysunek 2 Maksymalne prędkości rozkładowe na liniach znaczenia państwowego**



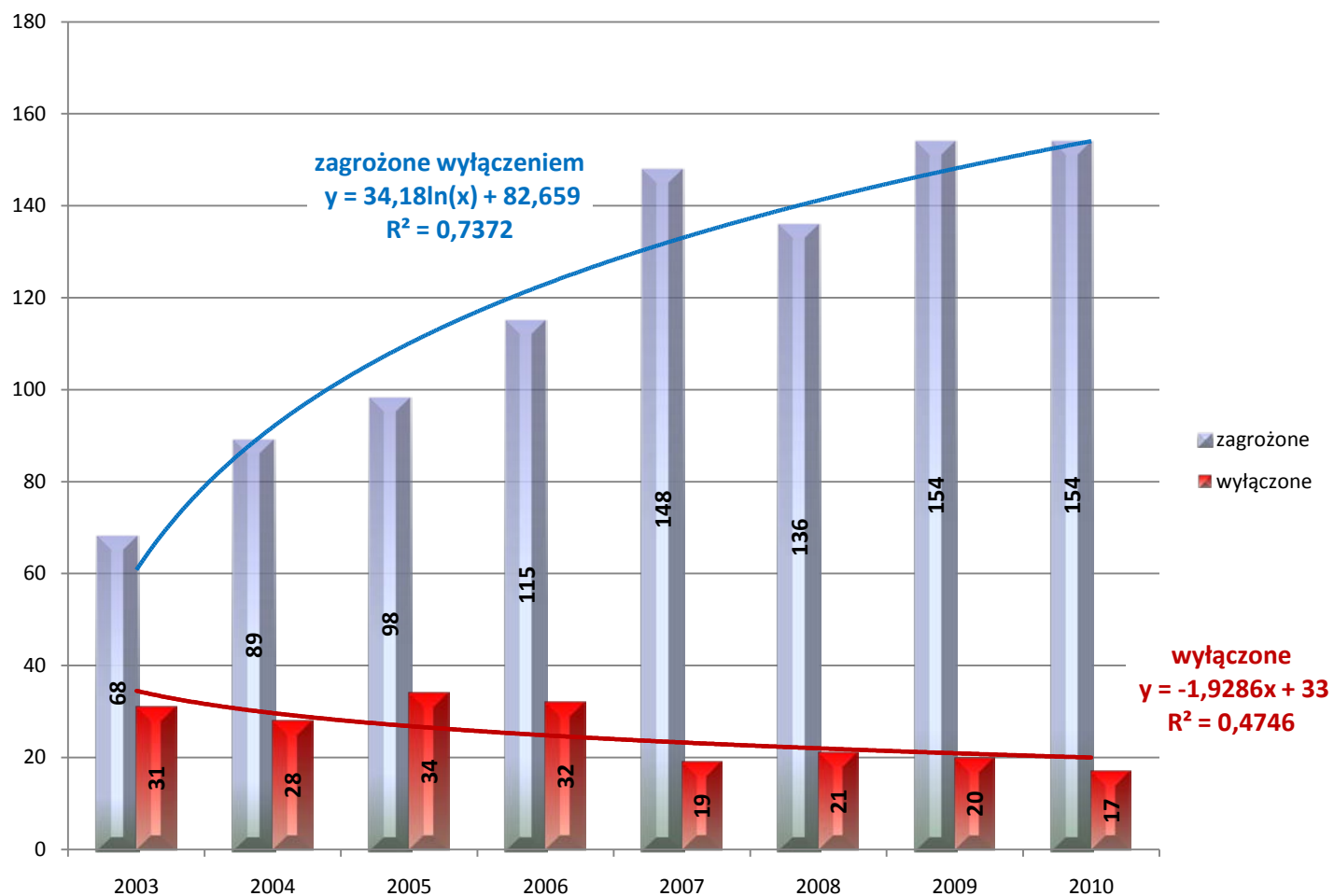
Źródło: dane własne PLK; opracowanie mapy – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

**Rysunek 3**      **Obiekty inżynieryjne wymagające napraw [szt.]; lata 2003–2010**



Źródło: dane własne PLK

**Rysunek 4** Obiekty inżyneryjne wyłączone, a także zagrożone wyłączeniem z eksploatacji [szt.]; lata 2003–2010

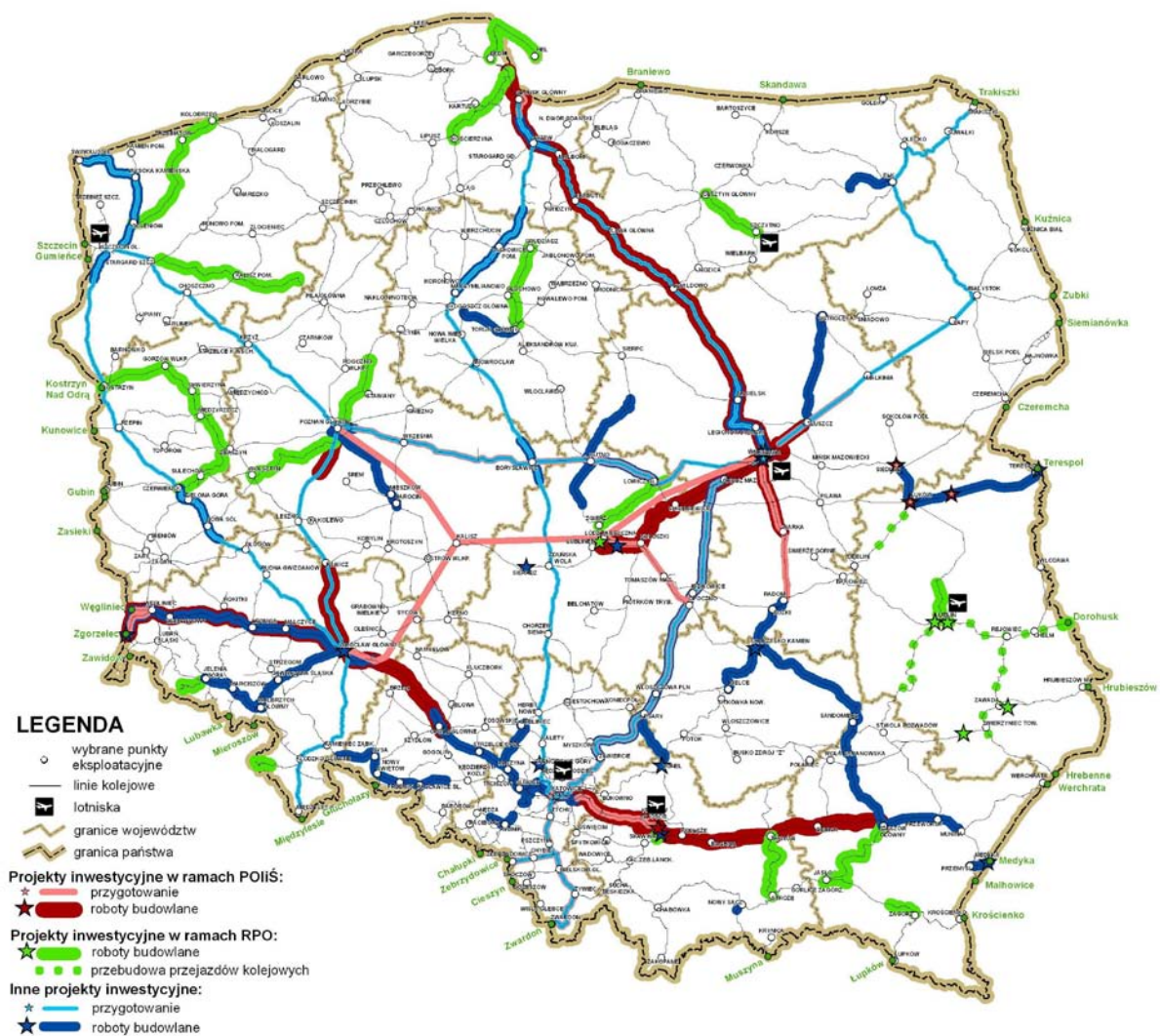


Źródło: dane własne PLK



Rysunek 5

Investycje infrastrukturalne na sieci zarządzanej przez PLK; lata 2010–2013



Źródło: zestawienia tabelaryczne niniejszego programu; opracowanie mapy – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

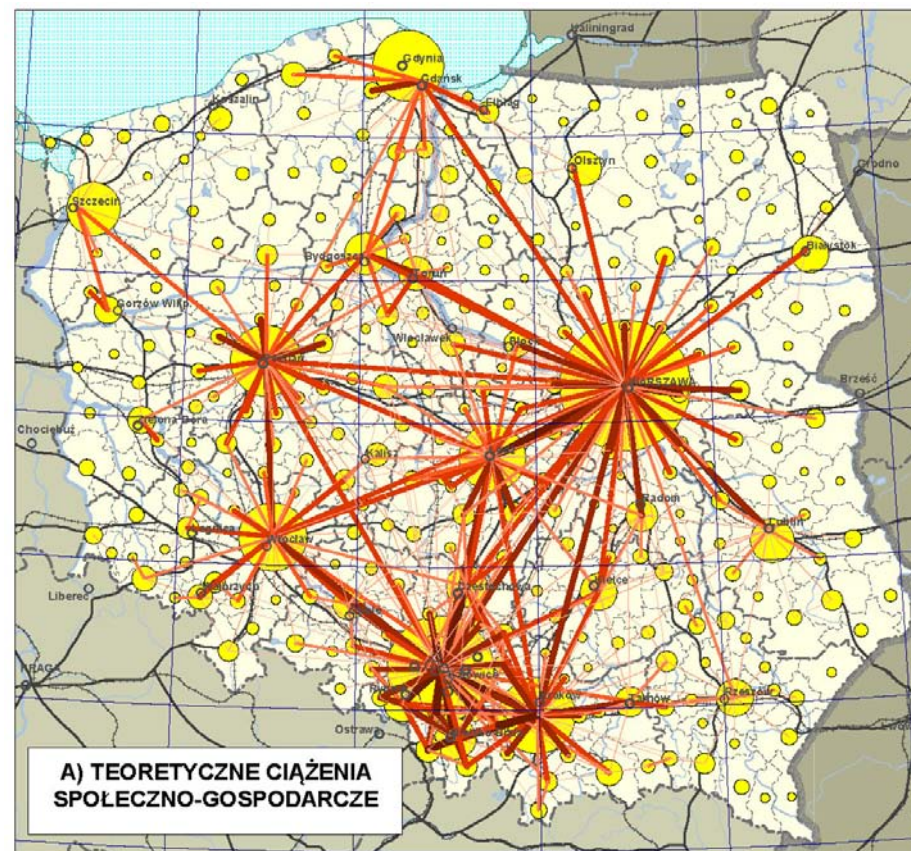
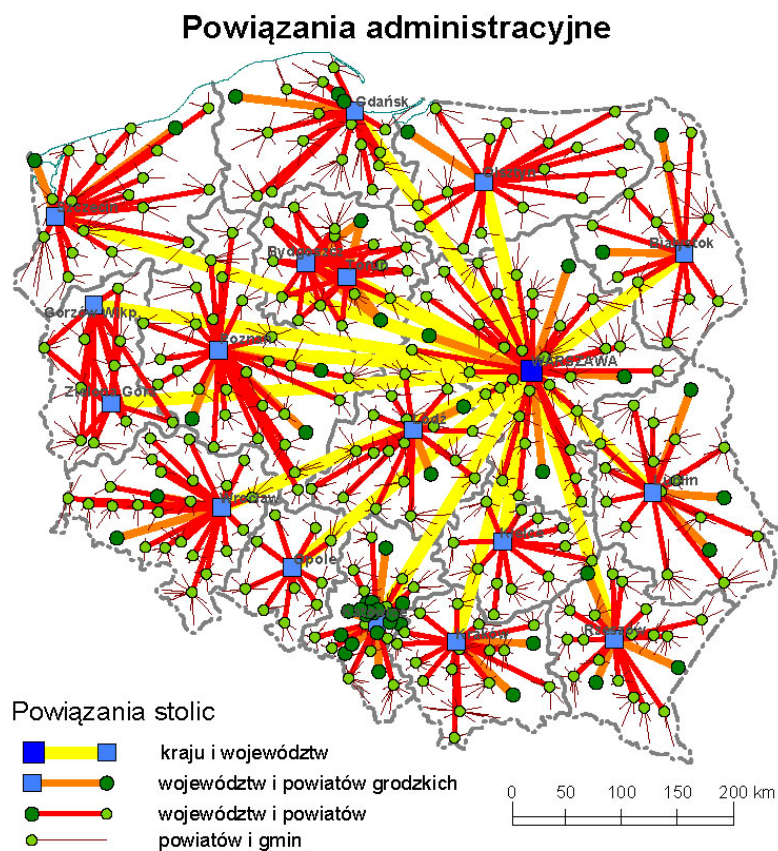
Rysunek 6

Średniodobowa liczba przejazdów pociągów na liniach zarządzanych przez PLK (razem pociągi pasażerskie i towarowe w obu kierunkach) – [szt.]



Źródło: dane własne PLK za 2009 r.; opracowanie mapy – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

**Rysunek 7 Powiązanie administracyjne oraz kierunki ciążenia społeczno-gospodarczego kraju**



Źródło: MAPA 3 Wewnętrzne powiązania funkcjonalne, opracowana przez IGiPZ PAN dla MRR w ramach prac nad projektem Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, opublikowana na oficjalnej stronie internetowej MRR 1.02.2011 r. (fragment)