

UCHWAŁA Nr
Rady Ministrów
z dnia 2013 r.

**w sprawie zatwierdzenia Programu rzeczowo – finansowego wykorzystania środków
Funduszu Kolejowego w 2013 r.**

Na podstawie art. 9 ust. 3 ustawy z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym (Dz. U. z 2006 r. Nr 12, poz. 61, z późn. zm.¹⁾) Rada Ministrów uchwala, co następuje:

§ 1. Zatwierdza się Program rzeczowo-finansowy wykorzystania środków Funduszu Kolejowego w 2013 r., stanowiący załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

PREZES RADY MINISTRÓW

¹⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2009 r. Nr 115, poz. 966, z 2010 r. Nr 108, poz. 686 i Nr 247, poz. 1651 oraz z 2011 r. Nr 187, poz. 1113.

UZASADNIENIE

Projekt uchwały Rady Ministrów stanowi wykonanie upoważnienia zawartego w art. 9 ust. 3 ustawy z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym (Dz. U. z 2006 r. Nr 12, poz. 61, z późn. zm.). Celem uchwały jest zatwierdzenie Programu rzeczowo –finansowego wykorzystania środków Funduszu Kolejowego w 2013 roku, w którym określono zadania przewidziane do finansowania z Funduszu.

Fundusz Kolejowy został utworzony na podstawie ustawy z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym (Dz. U. z 2006 r. Nr 12, poz. 61, z późn. zm.) i działa jako wyodrębniony rachunek bankowy prowadzony przez Bank Gospodarstwa Krajowego.

Kwestie opracowania, zawartości oraz sposobu przyjmowania Programu rzeczowo-finansowego wykorzystania środków Funduszu Kolejowego, zwanego dalej „Programem”, określa art. 9 ustawy z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym.

Głównym źródłem zasilania Funduszu są środki pochodzące z 20% wpływów z opłaty paliwowej pobieranej od wprowadzanych na rynek krajowy paliw silnikowych oraz gazu. Bank Gospodarstwa Krajowego jest depozytariuszem środków zgromadzonych na rachunku Funduszu, a ponadto może zaciągać kredyty i pożyczki na rzecz Funduszu, które mogą być poręczone lub gwarantowane przez Skarb Państwa.

Podstawowym zadaniem Funduszu Kolejowego jest gromadzenie środków finansowych na przygotowanie i realizację budowy i przebudowy linii kolejowych, remonty i utrzymanie linii kolejowych oraz likwidację zbędnych linii kolejowych.

Ponadto środki Funduszu mogą być przeznaczane na:

- finansowanie lub współfinansowanie przez samorządy województw w latach 2009-2015 zadań z zakresu zakupu, modernizacji oraz napraw pojazdów kolejowych przeznaczonych do przewozów pasażerskich wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych,
- finansowanie nabycia od PKP S.A. przez Skarb Państwa akcji PKP PLK S.A.,
- wydatki bieżące PKP PLK S.A. związane z działalnością polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową

Według prognoz Banku Gospodarstwa Krajowego wpływy z opłaty paliwowej w części stanowiącej środki Funduszu Kolejowego (zgodnie z art. 5 ust. 1 pkt 1 i 3 ustawy o Funduszu Kolejowym 20% wpływów z opłaty paliwowej powiększone o 100 mln zł) wyniosą 1 020,00 mln zł.

W 2012 roku Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej zaproponował zmianę uchwały nr 236/2011 Rady Ministrów w sprawie zatwierdzenia Programu rzeczowo-finansowego wykorzystania środków Funduszu Kolejowego w roku 2012 z uwagi na:

- uaktualnienie szacunków BGK co do kwoty dostępnych w 2012 roku środków Funduszu,
- konieczność modyfikacji harmonogramów robót;
- oszczędności osiągnięte w trakcie przeprowadzonych postępowań przetargowych.

W projekcie powyższej uchwały Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej zaproponował m.in. zwiększenie środków Funduszu Kolejowego o kwotę 117 000 000,00 zł z podziałem na:

- dodatkowe środki w kwocie 115 000 000,00 zł dla PKP PLK S.A. w części B Programu;
- dodatkowe środki w kwocie 2 000 000,00 zł dla PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o. w części A Programu.

Zwiększenie środków Funduszu Kolejowego o kwotę 117 000 000,00 zł związane było z saldem na początku 2012 r. Na etapie opracowania projektu Programu na 2012 r. zakładano, że ten stan będzie niższy.

Rada Ministrów w listopadzie 2012 roku odrzuciła jednak projekt przedłożony przez Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, co uniemożliwia rozliczenie w 2012 roku zadań, które zostały zgłoszone do nowelizacji Programu na 2012 roku lub zwiększono ich zakres rzeczowy. Środki przewidziane na ich realizację zostały przesunięte na rok 2013.

Proponowany podział środków Funduszu w 2013 r. jest następujący:

- 265 278 600,00 zł – przygotowanie oraz realizacja budowy i przebudowy linii kolejowych przez PKP PLK S.A.;
- 12 000 000,00 zł – przygotowanie oraz realizacja budowy i przebudowy linii kolejowych przez PKP SKM w Trójmieście Sp. z o. o. .;
- 257 947 170,00 zł – zadania w zakresie remontów i utrzymania linii kolejowych realizowane przez PKP PLK S.A.;
- 136 561 009,92 zł – finansowanie lub współfinansowanie przez samorzady województw zadań w zakresie zakupu, modernizacji oraz napraw pojazdów kolejowych przeznaczonych do przewozów pasażerskich wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych;
- 500 000 000,00 zł – sfinansowanie nabycia od PKP S.A. przez Skarb Państwa akcji PKP PLK S.A.;
- 60 000 000,00 zł – wydatki bieżące PKP PLK S.A. związane z działalnością polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową.

Ostrożnie szacując na zadania ujęte w Programie rzeczowo-finansowym wykorzystania środków Funduszu Kolejowego proponuje się przeznaczyć w roku 2013 **kwotę około 1 231,79 mln zł**, z czego na zadania ujęte w części A i B Programu możliwe będzie przeznaczenie z Funduszu kwoty około **535,2 mln zł**

W części A dla spółki PKP PLK S.A. limit środków na zadania ujęte w Programie rzeczowo-finansowym wykorzystania środków Funduszu Kolejowego na 2012 r., zgodnie z przyjętą Uchwałą nr 236/2011 Rady Ministrów, wynosi 267 000 000,00 zł. PKP PLK S.A. w ramach obowiązującego Programu rzeczowo-finansowego wykorzystania środków Funduszu Kolejowego planuje wykonać do końca 2012 r. wydatki w kwocie 154 721 400,00 zł.

Dodatkowo spółka zrealizowała i zafakturowała prace na kwotę 82 683 800,00 zł, które nie mogą zostać w 2012 roku opłacone ze środków Funduszu Kolejowego w związku z nieprzyjęciem przez Radę Ministrów uchwały zmieniającej uchwałę nr 236/2011. W związku z powyższym kwota 82 683 800,00 zł zostaje przesunięta do realizacji do Programu rzeczowo-finansowego wykorzystania środków Funduszu Kolejowego w roku 2013.

Pozostałe środki w kwocie 29 594 800,00 zł, stanowiące różnicę limitu środków z uchwały nr 236/2011 w wysokości 267 000 000,00 zł a łączną kwotą zrealizowanych i zafakturowanych robót wynoszącą 237 405 200,00 zł, nie zostaną wydatkowane w 2012 roku z powodu niezrealizowania zakresów rzeczowych zadań i zostają przesunięte na rok 2013 r. Powodem

niewykonania zakresów rzeczowych z roku 2012 w kwocie 29 594 800,00 zł są następujące przyczyny:

- problemy powstałe po ogłoszeniu upadłości układowej firmy PNI Sp. z o.o.,
- przedłużające się procedury przetargowe na wykonanie robót budowlanych,
- problemy z uzyskaniem potrzebnych zamknięć torowych.

W związku z powyższym limit środków Funduszu Kolejowego w części A dla PKP PLK S.A. na rok 2013 wynosi **265 278 600,00 zł** i uwzględnia:

- Zadania stanowiące zobowiązania wynikające z nieprzyjęcia nowelizacji Programu na 2012 r. – 82 683 800,00 zł, z czego:
 - kwota 41 039 200,00 zł to zobowiązania z nowych zadań zgłoszonych do nowelizacji Programu na 2012r.,
 - kwota 41 644 600,00 zł to zobowiązania dla zadań kontynuowanych w związku z zwiększonym zakresem zgłoszonym do nowelizacji Programu na 2012 r.
- Zadania, w których realizacja zakresu rzeczowego została przesunięta z roku 2012 na rok 2013 - 29 594 800,00 zł,
- Zadania zaplanowane na rok 2013 (nie związane z ww. okolicznościami dotyczącymi roku 2012) – 153 000 000,00 zł.

W części A dla spółki PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. limit środków na zadania ujęte w Programie rzeczowo-finansowym wykorzystania środków Funduszu Kolejowego na 2012 r., zgodnie z przyjętą uchwałą nr 236/2011 Rady Ministrów, wynosi 5 000 000,00 zł. PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście w ramach obowiązującego Programu rzeczowo-finansowego nie wykorzysta środków w roku bieżącym.

Niewykorzystanie środków Funduszu Kolejowego spowodowane jest rezygnacją przez PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o. z realizacji jednego zadania ujętego w części A Programu w 2012 r., umieszczonego w Lp. 27. Niniejsza zmiana jest następstwem posiadanej przez Spółkę wiedzy w zakresie harmonogramu realizacji robót dla zgłoszonego pierwotnie do współfinansowania zadania pn.: „Przedłużenie linii nr 250 i budowa przystanku SKM Gdańsk Śródmieście wraz z torami odstawczymi” (roboty budowlane). Ze względu na prowadzenie w tym samym czasie prac projektowych dla realizacji dwóch znaczących projektów trójmiejskich, zlokalizowanych na tym samym obszarze Gdańsk Śródmieście: „Rozwój szybkiej kolei miejskiej w Trójmieście” PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o. oraz „Zagospodarowanie Targu Siennego i Targu Rakowego” Miasta Gdańsk, doszło do wystąpienia znaczących kolizji na etapie projektowania, których trwale zapobieżenie wpłynęło istotnie na termin odebrania dokumentacji projektowej, a tym samym na termin rozpoczęcia realizacji przedsięwzięcia. Z tego względu Spółka została zmuszona do wydłużenia czasu realizacji dokumentacji projektowej, aż do momentu całkowitego usunięcia wszelkich kolizji projektowych, co znacząco wpłynęło na przesunięcie planowanej realizacji robót budowlanych. Obecnie harmonogram realizacji robót budowlanych uniemożliwia wykorzystanie środków Funduszu Kolejowego w 2012 roku dla pierwotnie zgłoszonego zadania, co doprowadzi do niewykorzystania całościowej alokacji środków Funduszu przyznanych Spółce w roku 2012.

Środki na rok 2013 zostały rozdzielone w ramach zadań będących integralną częścią Projektu: „Rozwój szybkiej kolei miejskiej w Trójmieście”, strategicznych pod względem realizacji przedsięwzięcia w roku 2013. Są to, w zakresie prac budowlanych inwestycje, dla których Spółka posiada pełną dokumentację techniczną oraz pozwolenie na budowę.

Taki sposób alokacji środków dla PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o. w ramach Funduszu Kolejowego w roku 2013 znacząco przyczyni się do sprawnej realizacji zgłoszonych zadań. Działania te będą współfinansowane ze środków Funduszu Spójności, Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007 – 2013 w ramach podpisanej 30 grudnia 2011r. umowy o dofinansowanie Projektu „Rozwój szybkiej kolei miejskiej w Trójmieście”, nr POIS.07.03.00-00-010/10-00.

W związku z powyższym limit środków Funduszu Kolejowego w części A dla PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o. na rok 2013 wynosi **12 000 000,00 zł** i uwzględnia kwotę 5 000 000,00 zł z roku 2012 przesuniętą na rok 2013 w związku z niezrealizowaniem zakresu rzeczowego oraz kwotę 2 000 000,00 zł z powodu nieprzyjęcia przez Radę Ministrów nowelizacji Programu rzeczowo-finansowego w roku 2012.

W Części B dla spółki PKP PLK S.A. limit środków na zadania ujęte w Programie rzeczowo-finansowym wykorzystania środków Funduszu Kolejowego na 2012 r., zgodnie z przyjętą uchwałą nr 236/2011 Rady Ministrów, wynosi 70 000 000,00 zł. PKP PLK S.A. w ramach obowiązującego Programu rzeczowo-finansowego wykorzystania środków Funduszu Kolejowego planuje wykonać do końca 2012 r. wydatki w kwocie 47 052 800,00 zł. Dodatkowo planowano zwiększenie limitu środków dla PKP PLK S.A. o kwotę 115 000 000,00 zł w ramach nowelizacji Programu na rok 2012, która nie została jednakże przyjęta przez Radę Ministrów.

Dodatkowo w 2012 roku Spółka zrealizowała i zafakturowała prace na kwotę 123 630 110,00 zł, które nie mogą zostać w 2012 roku opłacone ze środków Funduszu Kolejowego w związku z nieprzyjęciem przez Radę Ministrów uchwały zmieniającej uchwałę nr 236/2011. Na ww. kwotę składają się:

- zobowiązania powstałe na zadaniach, dla których zgłoszono do nowelizacji Programu na 2012 rok zwiększenie zakresu, w wysokości 6 129 510,00 zł,
- zobowiązania powstałe na zadaniach realizowanych w ramach zwiększenia limitu środków w wysokości 117 500 600,00 zł.

W związku z powyższym kwota 123 630 110,00 zł zostaje przesunięta do realizacji do Programu rzeczowo-finansowego wykorzystania środków Funduszu Kolejowego w roku 2013.

Pozostałe środki w kwocie 14 317 090,00 zł, stanowiące różnicę limitu przyznaných środków w wysokości 185 000 000,00 zł a łączną kwotą zrealizowanych i zafakturowanych robót wynoszącą 170 682 910,00 zł, nie zostaną wydatkowane w 2012 roku z powodu oszczędności oraz niezrealizowania zakresów rzeczowych zadań i zostają przesunięte na rok 2013 r. Niewykonanie środków w wysokości 14 317 090,00 zł w roku 2012 spowodowane jest:

- niezrealizowaniem zakresów rzeczowych zadań z roku 2012, które zostają przesunięte na rok 2013 r. - w kwocie 12 008 740,00 zł,
- oszczędnościami na zadaniach powstałe w wyniku zawarcia korzystniejszych umów z wykonawcami - w kwocie 2 308 350,00 zł.

Niewykonanie zakresów rzeczowych z roku 2012 w kwocie 12 008 740,00 zł wynika z:

- technicznych problemów z wykonaniem części robót związanych z ukształtowaniem terenu;
- niedotrzymania terminu realizacji robót przez wykonawcę.

W związku z powyższym limit środków Funduszu Kolejowego w części B na rok 2013 wynosi **257 947 170,00 zł** i uwzględnia:

- Zadania stanowiące zobowiązania wynikające z nieprzyjęcia nowelizacji Programu na 2012 r. – 123 630 110,00 zł, z czego:

- Kwota 117 500 600,00 zł to zobowiązania z nowych zadań zgłoszonych do nowelizacji Programu na 2012r.,
- Kwota 6 129 510,00,00 zł to zobowiązania dla zadań kontynuowanych w związku ze zwiększonym zakresem zgłoszonym do nowelizacji Programu na 2012 r.
- Zadania, w których z powodu niezrealizowania w 2012 roku zakresów rzeczowych zadań zostają przesunięte na rok 2013 – 12 008 740,00 zł,
- Zadania zaplanowane na rok 2013 – 122 308 320,00 zł.

Na kwotę **136.561.009,92 zł**, przeznaczoną dla samorządów na zadania z zakresu zakupu, modernizacji oraz napraw pojazdów kolejowych przeznaczonych do regionalnych przewozów pasażerskich wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych, składają się następujące pozycje:

- środki niewydatkowane w latach 2009 – 2012 - w kwocie 36.561.009,92 zł,
- środki zaplanowane na 2013 r. – w kwocie 100.000.000,00 zł.

Kwota **500 mln zł** przeznaczona jest na nabycie od PKP S.A., przez Skarb Państwa akcji PKP PLK S.A.

Pozostałą kwotę **60 mln zł** stanowią środki Funduszu przeznaczone na wydatki bieżące PKP PLK S.A. związane z działalnością polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową

Sposób wydatkowania środków Funduszu wynika, zgodnie z art. 9 *ustawy z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym*, z przyjmowanego w formie uchwały Rady Ministrów Programu rzeczowo-finansowego wykorzystania środków Funduszu Kolejowego.

Projekt Programu na 2013 rok został przygotowany w porozumieniu z Bankiem Gospodarstwa Krajowego – zgodnie z art. 9 ust. 1 *ustawy z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym*.

Program ten określa:

- 1) kolejowe projekty inwestycyjne infrastrukturalne przewidziane do dofinansowania w ramach limitu środków Funduszu Kolejowego do wydatkowania w 2013 roku (**część A – tabela nr 1**);
- 2) wykaz zadań w zakresie remontów i utrzymania infrastruktury kolejowej przewidzianych do dofinansowania w ramach limitu środków Funduszu Kolejowego do wydatkowania w 2013 roku (**część B – tabela nr 2**);
- 3) zadania z zakresu zakupu, modernizacji oraz naprawy pojazdów kolejowych przeznaczonych do przewozów pasażerskich wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych współfinansowanych przez samorzady województw w latach 2009-2015 (**część C – tabela nr 3**);
- 4) kwotę na sfinansowanie nabycia od PKP S.A. przez Skarb Państwa reprezentowany przez ministra właściwego do spraw transportu, akcji w kapitale zakładowym PKP PLK S.A oraz kwotę na wydatki bieżące PKP PLK S.A. związane z działalnością polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową (**część D**).

Z uwagi na wysokość środków Funduszu oraz brak innych niż wpływy z opłaty paliwowej źródeł zasilania Funduszu, proponuje się sfinansowanie z tych środków tylko najpilniejszych

zadań na liniach kolejowych w najgorszym stanie technicznym, który zagraża bezpieczeństwu ruchu kolejowego.

W Programie na 2013 rok nie przewiduje się środków na likwidację linii kolejowych. W związku z tym, że bardzo zły stan techniczny infrastruktury kolejowej wymaga zapewnienia środków niezbędnych na przeprowadzenie najpilniejszych inwestycji i remontów, szczególnie na lokalnych liniach kolejowych, nie ma merytorycznego uzasadnienia dla finansowania z Funduszu likwidacji linii kolejowych.

Program, w częściach obejmujących infrastrukturę kolejową, realizowany będzie przez dwa podmioty zarządzające infrastrukturą i udostępniające ją na zasadach określonych w *ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym*, tj. przez: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. W związku z tym, iż PKP SKM w Trójmieście zarządza infrastrukturą kolejową i jednocześnie prowadzi działalność przewozową, otrzyma środki jedynie na zadania inwestycyjne dotyczące infrastruktury. Nie wpłynie to na łączną wysokość kosztów udostępniania infrastruktury zarządzanej przez ten podmiot, a tym samym nie spowoduje tzw. „skrośnego dofinansowania” działalności przewozowej tej Spółki.

Zgodnie z art. 38a *ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym* oraz art. 10 *ustawy z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym* zadania określone w Programie realizowane będą na podstawie umowy zawartej przez ministra właściwego do spraw transportu z zarządcą infrastruktury.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., która jest zarządcą zdecydowanej większości infrastruktury kolejowej, dzięki środkom finansowym z Funduszu Kolejowego, będzie w stanie zrealizować prace inwestycyjne i remontowo – utrzymaniowe w szerszym zakresie. Efektem tego będzie poprawa parametrów techniczno-eksploatacyjnych linii i likwidacja punktowych ograniczeń prędkości, co pozwoli na podwyższenie prędkości przejazdów pociągów i tym samym skrócenie czasu podróży oraz poprawę komfortu jazdy. Ma to szczególne znaczenie na lokalnych liniach kolejowych, na których wykonywana jest zdecydowana większość pasażerskich przewozów regionalnych.

Ponadto, dofinansowanie środkami z Funduszu Kolejowego oraz z budżetu państwa remontów i utrzymania infrastruktury kolejowej pomniejszy wysokość łącznego kosztu udostępniania wszystkich linii kolejowych, a tym samym obniżone zostaną stawki za dostęp do tych linii. Spowoduje to zatem obniżenie kosztów wykonywania przewozów.

Ustawa z dnia 25 czerwca 2009 r. o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 115, poz. 966) zmieniła przepisy w zakresie Funduszu Kolejowego tak, że samorzady województw w latach 2009 – 2015 otrzymają pomoc finansową ze środków Funduszu Kolejowego. Łączna pomoc corocznie dla wszystkich samorządów województw wynosi 100 mln zł, za wyjątkiem roku 2009, kiedy pomoc ta wynosiła 200 mln zł. Środki, te mogą zostać przeznaczone na cele inwestycyjne (zakup i modernizacja), jak i operacyjne (naprawy) dotyczące pojazdów kolejowych wykorzystywanych do przewozów pasażerskich wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych. Środki przeznaczone na ten cel pochodzą z opłaty paliwowej, odpowiednio podzielonej w latach 2009 – 2015 pomiędzy Krajowy Fundusz Drogowy i Fundusz Kolejowy. Środki te corocznie województwa otrzymają w równych częściach, co oznacza iż w roku 2013 dla każdego województwa przypada kwota 6,25 mln zł,

przy czym środki te nie przepadają z upływem roku budżetowego. Jeśli w danym roku samorzady nie wykorzystają ich w całości to w roku następnym dysponują kwotą wynikającą z równego podziału 100 mln zł oraz środkami pozostałymi z roku poprzedniego.

Ustawą z dnia 25 czerwca 2009 r. o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw uchylono przepis, zgodnie z którym zatwierdzony uchwałą Rady Ministrów Program wymagał ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski”. W związku z tym wejście w życie przedmiotowej uchwały określono na dzień jej podjęcia.

W interesie beneficjentów środków Funduszu Kolejowego jak i w interesie ogólnospołecznym jest maksymalne i efektywne wykorzystanie w bieżącym roku środków z Funduszu Kolejowego umożliwiających finansowanie modernizacji, remontów i utrzymania zdegradowanych linii kolejowych, jak również zakupy, modernizację oraz naprawy pojazdów kolejowych.

Program jest zgodny z zasadami udzielania pomocy publicznej przedsiębiorcom, ponieważ wsparcie ze środków publicznych infrastruktury kolejowej nie jest, co do zasady traktowane jako pomoc w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE), pod warunkiem, że dostęp do niej jest otwarty dla każdego potencjalnego użytkownika na niedyskryminujących warunkach.

W związku z tym, iż środki z Funduszu Kolejowego będą również przekazywane bezpośrednio samorządom województw, nie ma uzasadnienia do analizowania Programu w kontekście przepisów dotyczących pomocy publicznej.

Zgodnie z opinią Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska Program ten nie wymaga sporządzania strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, zgodnie z art. 46 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227, z późn. zm.). Wynika to z faktu, iż Program ten zawiera założenia realizacyjne (rzeczowo-finansowe) do przyjętego *Uchwałą Rady Ministrów Nr 277 z dnia 19 grudnia 2008 r.* dokumentu pn. „Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku”, który został poddany strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko.

Projekt uchwały Rady Ministrów wraz z Programem będzie udostępniony na stronach Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.

Poniżej przedstawiono planowane efekty eksploatacyjne dla poszczególnych pozycji Programu rzeczowo – finansowego wykorzystania środków Funduszu Kolejowego.

Część A

Program rzeczowo - finansowy wykorzystania środków Funduszu Kolejowego w 2013 roku obejmuje kolejowe projekty inwestycyjne realizowane przez:

- **PKP PLK S.A.** na łączną kwotę – **265,3 mln zł**,
- **PKP SKM w Trójmieście sp. z o.o.** na łączną kwotę – **12,0 mln zł**.

Zadania dofinansowane w 2013 roku z Funduszu Kolejowego realizowane przez PKP PLK S.A.:

- Lp. 1 – 4 – zadania zrealizowane w 2012 roku, które były zgłoszone do nowelizacji Programu na 2012 r., wynikające z oszczędności środków na kwotę 41 039 200,00 zł.; w związku z nieprzyjęciem przez Radę Ministrów nowelizacji uchwały nr 236/2011 przesunięte do sfinansowania w 2013 roku;
- Lp. 5 – 8 – zadania na kwotę 28 791 700,00 zł zrealizowane w 2012 roku; z uwagi na zwiększony zakres rzeczowy nie mogą być rozliczone w całości ze środków Funduszu Kolejowego w roku 2012; przesunięte do sfinansowania w 2013 roku;
- Lp. 9 – 14 – zadania realizowane w 2012 roku i kontynuowane w roku 2013 na kwotę 34 419 700,00 zł; w związku ze zwiększonym zakresem rzeczowym nie mogły być rozliczone ze środków Funduszu Kolejowego w roku 2012 na kwotę 12 852 900,00 zł;

Środki przeznaczone w 2013 roku na sfinansowanie prac z roku 2012 dla zadań Lp. 1 – 14 i częściowo dla zadania Lp. 38 zostały przedstawione w Załączniku do Tabeli nr 1.

- Lp. 15 – 23, 25 – zadania realizowane w 2012 roku i kontynuowane w roku 2013 na kwotę 84 617 200,00 zł; w tym kwota 29 594 800,00 zł wynikająca z przesunięcia realizacji zakresu rzeczowego z roku 2012 na rok 2013;
- Lp. 24, 26 – 37 – nowe zadania zaplanowane do realizacji w roku 2013 na kwotę 76 410 800,00 zł;

Lp. nr 1

Linia nr 1 Warszawa Centralna – Katowice, nr 2 Warszawa Centralna – Terespol, nr 3 Warszawa Zachodnia – Kunowice, nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk, nr 8 Warszawa Zachodnia – Kraków Główny Osobowy, nr 9 Warszawa Wschodnia Osobowa – Gdańsk Główny, nr 20 Warszawa Główna Towarowa – Warszawa Rembertów, nr 447 Wschodnia Zachodnia – Grodzisk Mazowiecki, nr 448 Warszawa Zachodnia – Warszawa Rembertów, nr 449 Warszawa Rembertów – Zielonka,

Nazwa zadania: „Wykonanie systemu informacji pasażerskiej na stacjach Warszawa Wschodnia/Warszawa Stadion oraz Warszawa Zachodnia/Warszawa Wola”

Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:

- zapewnienie nowoczesnego i spójnego systemu informacji pasażerskiej na głównych stacjach Warszawskiego Węzła Kolejowego (WWK),
- zapewnienie kompleksowej informacji dla podróżnych (informacja stała i dynamiczna),
- zapewnienie komfortu pełnej informacji na dużych stacjach przesiadkowych,
- ujednoczenie systemu informacji pasażerskiej w obrębie WWK.

Lp. nr 2

Linia nr 16 Łódź Widzew – Kutno i linia nr 33 Kutno – Brodnica,

Nazwa zadania: „Modernizacja linii kolejowej nr 16, 33 Zgierz – Kutno – Płock”

Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:

- poprawa bezpieczeństwa ruchu pociągów,
- odwołanie istniejących ograniczeń prędkości i skrócenie czasu jazdy pociągów o ok. 2 min.,
- zatrzymanie procesu degradacji infrastruktury kolejowej na modernizowanym odcinku, poprawa stanu technicznego infrastruktury kolejowej,

- poprawa standardu i komfortu podróżowania,
- ułatwienie dojazdów do miejsc pracy, szkół i placówek kulturalnych, umożliwiające wyrównanie szans dla mieszkańców poszczególnych regionów,
- poprawa dostępności do Petrochemii w Płocku.

Lp. nr 3

Linia nr 249 Gdańsk Główny - Gdańsk Brzeźno,

Nazwa zadania: „Rewitalizacja i modernizacja połączenia kolejowego do stadionu Arena w Gdańsku”

Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:

- wznowienie ruchu pasażerskiego (zawieszono od 2005 r.),
- odtworzenie parametrów techniczno-eksploatacyjnych i uzyskanie prędkości rozkładowej $V=70 - 80$ km/h,
- usprawnienie połączenia pomiędzy centrum Gdańska a dzielnicą Letnica,
- docelowo po EURO 2012 wykorzystanie linii kolejowej nr 249 w obsłudze imprez masowych odbywających się na stadionie i terenów wystawienniczych nowej siedziby Międzynarodowych Targów Gdańskich.

Realizacja zadania kontynuowana w roku 2012 z uwagi na brak producentów części zamiennych dla przebudowy mechanicznych urządzeń sterowania ruchem kolejowym (skrzynie zależności suwakowe), które posiadałyby wymagane przepisami certyfikaty i dopuszczenia do stosowania. Urządzenia tego typu nie są produkowane od 40 lat. W związku z powyższym ich przebudowa możliwa jest jedynie z wykorzystaniem części odzyskanych z likwidowanych nastawni w ramach modernizacji linii kolejowej E-65. Części tych Wykonawca nie był w stanie pozyskać w pierwotnym, wynikającym z umowy, terminie.

Lp. nr 4

Linia nr 131 Chorzów Batory – Tczew,

Nazwa zadania: „Rewitalizacja infrastruktury kolejowej na linii nr 131, szlak Chociw Łaski – Kozuby”

Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:

- przywrócenie do eksploatacji zamkniętego toru nr 1 na szlaku Chociw Łaski - Kozuby,
- odtworzenie parametrów techniczno-eksploatacyjnych i uzyskanie prędkości konstrukcyjnej $V=120$ km/h,
- zwiększenie przepustowości linii,
- poprawa świadczonych usług transportowych,
- zwiększenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego i drogowego na przejazdach i przejściach poprzez naprawę nawierzchni na przejazdach oraz zmianę sposobu zabezpieczenia przejazdów.

Lp. nr 5

Linia nr 403 Piła Północ – Ulikowo,

Nazwa zadania: „Modernizacja regionalnej linii kolejowej 403 Wałcz - Kalisz Pomorski – Ulikowo”

Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:

- skrócenie czasu jazdy o ok. 25 min,
- podniesienie prędkości dla pociągów pasażerskich do $V=100$ km/h,

- przywrócenie połączenia kolejowego na odcinku Wałcz – Kalisz Pomorski, a tym samym zapewnienie sprawnego połączenia komunikacyjnego pomiędzy Szczecinem a Wałczem,
- poprawa bezpieczeństwa i komfortu podróży poprzez modernizację peronów i wiat na stacjach i przystankach.

Lp. nr 6

Linia nr 179 Tychy - Mysłowice Kosztowy MKSB1,

Nazwa zadania: „Rewitalizacja linii kolejowej nr 179 na odcinku Tychy - Górki Ściernie”

Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:

- likwidacja ograniczeń prędkości oraz podwyższenie maksymalnej prędkości kursowania pociągów pasażerskich z $V=30$ km/h do $V=60$ km/h na remontowanym odcinku,
- usprawnienie wywozu ładunków z bocznic FIAT Auto Poland S.A.,
- poprawa stanu technicznego nawierzchni kolejowej,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Lp. nr 7

Linia nr 8 Warszawa Zachodnia – Kraków Główny Osobowy,

Nazwa zadania: „Modernizacja linii kolejowej nr 8 Radom – Kielce”

Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:

- odwołanie ograniczeń eksploatacyjnych,
- skrócenie czasu jazdy przy przywróceniu prędkości maksymalnej 100 km/h,
- dostosowanie toru do dopuszczalnego nacisku osi wynoszącym 221 kN zgodnie z wymaganiami Id 1 (D-1) – „Warunki techniczne utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych”,
- zmniejszenie zatrudnienia na posterunkach ruchu,
- poprawa konkurencyjności transportu kolejowego wobec innych rodzajów transportu,
- podniesienie poziomu bezpieczeństwa poprzez zabudowę nowych urządzeń sterowania ruchem kolejowym.

Lp. nr 8

Linia nr 357 Sulechów – Luboń,

Nazwa zadania: „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”

Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:

- podniesienie prędkości rozkładowej do $V=100$ km/h dla pociągów pasażerskich i $V=70$ km/h dla pociągów towarowych,
- skrócenie czasu podróży o 17 min dla pociągów pasażerskich,
- projekt wpłynie na poprawę dostępności ludności z regionów peryferyjnych do miejsc nauki i pracy w aglomeracji poznańskiej, jak również przyczyni się do rozwoju aktywności gospodarczej Wolsztyna, Rakoniewic, Wielichowa, Grodziska Wlkp., Granowa, Stęszewa, Komornik. Ponadto, podniesie atrakcyjność turystyczną ww. miejscowości. Znacząco wpłynie na uatrakcyjnienie powiązania regionalnej sieci dróg kolejowych z krajowymi międzynarodowym układem transportowym,
- budowa nowego przystanku osobowego w Kotowie km 77,500

- poprawa bezpieczeństwa ruchu pociągów poprzez instalacje urządzeń monitorujących, nowoczesne systemy sygnalizacji oraz systemy kontroli pociągów (autobusów szynowych),
- likwidacja barier dla osób niepełnosprawnych, która będzie polegać na wykonaniu pochylni dla osób niepełnosprawnych przy wejściach do trzech budynków dworcowych, tj. stacji Rakoniewice w km 53,489, stacji Granowo Nowotomyskie w km 80,698 i stacji Sęszew w km 95,467,
- zmniejszenie negatywnego wpływu na środowisko poprzez przejęcie ruchu pasażerskiego przez transport kolejowy z gałęzi transportu mniej przyjaznych dla środowiska (przede wszystkim transportu drogowego).

Lp. nr 9

Linia nr 581 Świdnik – Świdnik Port Lotniczy,

Nazwa zadania: „Budowa toru dojazdowego od stacji Świdnik do terminalu Portu Lotniczego Lublin S.A. w Świdniku wraz z infrastrukturą towarzyszącą”

Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:

- połączenie stacji Świdnik z Portem Lotniczym Lublin S.A. - budowa toru kolejowego między stacją Świdnik a planowanym do wybudowania w 2012 r. portem lotniczym, ma umożliwić pasażerom dostęp do lotniska przy pomocy transportu kolejowego,
- umożliwienie sprawnego i szybkiego skomunikowania pasażerów w obrębie aglomeracji Lublin i Świdnik z Portem Lotniczym w Świdniku,
- poprawa dostępności transportu kolejowego w obsłudze ludności wraz ze zwiększeniem oferty przewozowej,
- skrócenie czasu przejazdu transportem kolejowym z Lublina o ok. 15 min w stosunku do transportu samochodowego,
- efekty w transporcie towarowym z uwagi na budowę terminala Cargo w obrębie lotniska.

Lp. nr 10

Linia nr 29 Tłuszcz – Ostrołęka,

Nazwa zadania: „Modernizacja linii kolejowej nr 29 Tłuszcz – Ostrołęka”

Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:

- przywrócenie prędkości eksploatacyjnej do $V=100$ km/h dla pociągów pasażerskich i $V=80$ km/h dla pociągów towarowych, na odcinku objętym robotami,
- eliminacja ograniczeń prędkości na odcinku objętym zadaniem,
- poprawa bezpieczeństwa w transporcie kolejowym i drogowym na zmodernizowanych przejazdach,
- poprawa stanu technicznego obiektów inżynierskich.

Lp. 11

Linia nr 15 Bednary - Łódź Kaliska, nr 16 Łódź Widzew – Kutno, nr 25 Łódź Kaliska – Dębica, nr 540 Łódź Chojny – Łódź Widzew,

Nazwa zadania: „Budowa, przebudowa przystanków kolejowych na trasach Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej – poprawa dostępności komunikacyjnej poprzez utworzenie intermodalnych przystanków z Łódzką Koleją Aglomeracyjną – etap I”

Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:

- poprawa dostępności do centrów miast i centrów rozwoju poprzez budowę i przebudowę 17 przystanków (24 perony) na trasie Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej,
- zwiększenie liczby osób korzystających z transportu kolejowego w obrębie Aglomeracji Łódzkiej,
- poprawa bezpieczeństwa, komfortu i jakości korzystania z kolejowej komunikacji w obrębie Aglomeracji Łódzkiej, dzięki budowie lub przebudowie 17 przystanków kolejowych na trasie ŁKA poprzez dostosowanie ich do obowiązujących standardów,
- poprawa dostępności komunikacji kolejowej dla osób niepełnosprawnych, dzięki budowie i przebudowie 24 peronów wraz z infrastrukturą towarzyszącą, przystosowując je do obsługi osób z ograniczoną możliwością poruszania się,
- poprawa bezpieczeństwa na 9 przejazdach kolejowych w wyniku zabudowy ssp.

Lp. nr 12

Linia nr 358 Zbąszynek – Gubin,

Nazwa zadania: „Modernizacja linii kolejowej nr 358 Zbąszynek – Gubin na odcinku Zbąszynek - Czerwieńsk wraz z budową łącznicy Pomorsko - Przylep omijającej stację Czerwieńsk, etap I”

Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:

- podniesienie prędkości rozkładowej z V=80 km/h do V=100 km/h i związane z tym skrócenie czasu jazdy o ok. 13 min;
- skrócenie czasu podróży o ok. 20 min poprzez uruchomienie łącznicy kolejowej omijającej stację Czerwieńsk;
- ograniczenie emisji hałasu;
- poprawa bezpieczeństwa ruchu pociągów.

Lp. nr 13

Linia nr 106 Rzeszów – Jasło,

Nazwa zadania: „Poprawa dostępności linii kolejowej poprzez przebudowę niektórych elementów infrastruktury na odcinkach linii kolejowej nr 106 Rzeszów - Jasło w ramach RPOWP na lata 2007 – 2013”

Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:

- poprawa bezpieczeństwa ruchu pociągów, odwołanie istniejących ograniczeń prędkości i skrócenie czasu jazdy pociągów o ok. 10,9 min.;
- uzyskanie parametrów technicznych wynikających z korekty istniejącego układu geometrycznego linii oraz przebudowy niektórych elementów infrastruktury, która pozwoli na zwiększenie prędkości pociągów z V=30÷60 km/h do V=100 km/h w ruchu pasażerskim na wybranych odcinkach linii o łącznej długości ok. 41,460 km;
- przebudowa układów torowych na stacjach w związku z budową peronów wyspowych oraz peronów jednokrawędziowych na przystankach osobowych pod kątem poprawy dostępności dla osób niepełnosprawnych;
- ograniczenie liczby posterunków ruchu na stacjach Czudec, Strzyżów, Frysztak (dwuokręgowe na jednookręgowe) wraz z likwidacją zbędnej infrastruktury;
- ułatwienie dojazdów do miejsc pracy, szkół i placówek kulturalnych, co pozwoli na wyrównanie szans dla mieszkańców poszczególnych regionów;
- korzyści środowiskowe związane z przejściem części ruchu przez transport kolejowy z gałęzi transportu mniej przyjaznych dla środowiska.

Lp. nr 14

Linia nr 108 Stróże – Krościenko,

Nazwa zadania: „Poprawa dostępności linii kolejowej poprzez przebudowę niektórych elementów infrastruktury na odcinkach linii kolejowej nr 108 Stróże - Krościenko w ramach RPOWP na lata 2007 – 2013”

Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:

- poprawa bezpieczeństwa ruchu pociągów, odwołanie istniejących ograniczeń prędkości i skrócenie czasu jazdy pociągów o ok. 10 min.,
- uzyskanie pierwotnych parametrów technicznych wynikających z istniejącego układu geometrycznego linii oraz przebudowy niektórych elementów infrastruktury, która pozwoli na zwiększenie prędkości pociągów z $V=20\div 70$ km/h do $V=80$ km/h w ruchu pasażerskim na wybranych odcinkach linii o łącznej długości ok. 16,670 km,
- budowa peronów jednokrawędziowych na przystankach osobowych, dojść do peronów dla obsługi osób niepełnosprawnych,
- ułatwienie dojazdów do miejsc pracy, szkół i placówek kulturalnych, co pozwoli na wyrównanie szans dla mieszkańców poszczególnych regionów,
- korzyści środowiskowe związane z przejęciem części ruchu przez transport kolejowy.

Lp. nr 15

Linia nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk,

Nazwa zadania: „Przebudowa układu komunikacyjnego wraz z modernizacją wiaduktu kolejowego i przejścia podziemnego w obrębie dworca kolejowego Lublin”

Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:

- utrzymanie prędkości rozkładowej $V=100$ km/h dla pociągów pasażerskich i $V=80$ km/h dla pociągów towarowych oraz dopuszczalnego nacisku na oś=221 kN dla pociągów pasażerskich i towarowych,
- zapewnienie wysokiej jakości prowadzenia ruchu pociągów w obrębie węzła Lublin poprzez podwyższenie efektywności wykorzystania linii kolejowej,
- usprawnienie ruchu pasażerów na terenie stacji Lublin w obrębie peronów i przejść podziemnych,
- wypełnienie zaleceń wynikających z Decyzji Wojewódzkiego Inspektoratu Nadzoru Budowlanego w Lublinie nr WINB.WIK4065/XXVIII-4/09 z dnia 4.02.2009 r.” dotyczy czynności nakazowych związanych ze stanem technicznym wiaduktu szczegółowo ujętych w przeprowadzonej ekspertyzie obiektu.

Lp. nr 16

Linia nr 30 Łuków – Lublin Północny,

Nazwa zadania: „Modernizacja linii kolejowej nr 30 Łuków - Lublin Północny na odcinku Lubartów - Lublin Północny”

Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:

- wznowienie ruchu pociągów pasażerskich (zawieszonego w 2000 r.) od stacji Lubartów do stacji Lublin Północny,
- podwyższenie prędkości rozkładowej z $V=60$ km/h do $V=120$ km/h dla pociągów pasażerskich oraz $V=60$ km/h dla pociągów towarowych,
- odciążenie drogi krajowej Nr 19 i przejęcie części podróży korzystających z transportu samochodowego przez transport kolejowy,

- usprawnienie połączenia miasta Lubartów i innych miejscowości położonych w pobliżu linii z miastem Lublin.

Lp. nr 17

Linia nr 402 Koszalin – Goleniów,

Nazwa zadania: „Modernizacja regionalnej linii kolejowej 402 Goleniów – Kołobrzeg wraz z budową łącznicy do portu lotniczego Szczecin/Goleniów”

Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:

- skrócenie czasu jazdy o ok. 25 min.,
- podniesienie prędkości dla autobusów szynowych z $V=100$ km/h do $V=120$ km/h (na odcinku Kołobrzeg - Goleniów),
- budowa łącznicy (zgodnie ze Studium Wykonalności o dł. 4,410 km) do Portu Lotniczego Szczecin – Goleniów przyczyni się do zapewnienia sprawnego połączenia komunikacyjnego ze Szczecinem oraz od strony Kołobrzegu,
- osiągnięcie maksymalnej prędkości $V=100$ km/h na odcinku 3,970 km toru łącznicy (linia 464),
- osiągnięcie maksymalnej prędkości $V=40$ km/h na odcinku 0,640 km toru łącznicy (linia 465),
- poprawa jakości podróży dzięki modernizacji peronów i wiat na stacjach.

Lp. nr 18

Linia nr 309 Kłodzko Nowe - Kudowa Zdrój,

Nazwa zadania: „Modernizacja regionalnej linii kolejowej nr 309 Kłodzko Nowe - Kudowa Zdrój na odcinku Duszniki Zdrój - Kudowa Zdrój”

Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:

- zapewnienie ciągłości ruchu na linii regionalnej stanowiącej bardzo duże znaczenie lokalne,
- uzyskanie na odcinku Duszniki Zdrój - Kudowa Zdrój prędkości pociągów $V=45$ km/h oraz uzyskanie nacisku na oś=196 kN,
- skrócenie czasu jazdy na odcinku Kłodzko Nowe – Kudowa Zdrój o ok. 30 min.,
- przejęcie części ruchu pasażerów z transportu indywidualnego oraz autobusowego na rzecz przewozów kolejowych,
- projekt jest zgodny ze Strategią Rozwoju Województwa Dolnośląskiego mającą na celu m.in. uatrakcyjnienie miejscowości turystycznych poprzez stworzenie dodatkowej możliwości dojazdu do nich, wzrost liczby turystów i kuracjuszy odwiedzających miejscowości znajdujące się na trasie linii.

Lp. nr 19

Linia nr 311 Jelenia Góra - Szklarska Poręba Górna,

Nazwa zadania: „Modernizacja regionalnej linii kolejowej nr 311 Jelenia Góra - Szklarska Poręba Górna”

Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:

- zapewnienie ciągłości ruchu na linii regionalnej stanowiącej bardzo duże znaczenie lokalne,

- likwidacja ograniczeń prędkości tzw. „wąskich gardeł”, odtworzenie pierwotnych parametrów techniczno-eksploatacyjnych, ewentualne uzyskanie prędkości pociągów $V=40$ km/h oraz uzyskanie nacisku na oś=196 kN,
- skrócenie czasu jazdy na odcinku Jelenia Góra – Szklarska Poręba Górna do ok. 10 min.;
- przejęcie części ruchu pasażerów z transportu indywidualnego oraz autobusowego na rzecz przewozów kolejowych,
- projekt jest zgodny ze Strategią Rozwoju Województwa Dolnośląskiego mającą na celu m. in. uatrakcyjnienie miejscowości turystycznych poprzez stworzenie dodatkowej możliwości dojazdu do nich.

Lp. nr 20

Linia nr 201 Nowa Wieś Wielka – Gdynia Port,

Nazwa zadania: „Rewitalizacja i modernizacja tzw. „*Kościerskiego korytarza kolejowego*” - odcinka Kościerzyna - Gdynia linii kolejowej nr 201”

Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:

- likwidacja ograniczeń prędkości oraz podwyższenie maksymalnej prędkości kursowania pociągów pasażerskich z $V=60\div 100$ km/h do $V=100\div 120$ km/h na odcinku Kościerzyna – Gdańsk Osowa i do $V=90\div 100$ km/h na odcinku Gdańsk Osowa – Gdynia Gł.,
- skrócenie czasu jazdy pociągów pasażerskich o ok. 15-20 min.,
- zatrzymanie procesu degradacji infrastruktury kolejowej na tym odcinku, poprawa stanu technicznego infrastruktury kolejowej,
- zwiększenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego i drogowego na przejazdach poprzez naprawę nawierzchni na przejazdach oraz zmianę sposobu zabezpieczenia przejazdów (zabudowę ssp i telewizji przemysłowej TVu),
- podniesienie poziomu obsługi podróżnych oraz estetyki stacji i przystanków osobowych;
- poprawa warunków dojazdu do Aglomeracji Trójmiejskiej, a także z Trójmiasta do obszarów unikatowych pod względem naturalnych zasobów przyrodniczych i atrakcyjnych turystycznie (Szwajcaria Kaszubska, Bory Tucholskie),
- poprawa bezpieczeństwa, standardu i komfortu podróżowania,
- zwiększenie konkurencyjności transportu kolejowego,
- ograniczenie hałasu, poprawa warunków ekologicznych oraz zminimalizowanie oddziaływania modernizowanego odcinka linii kolejowej na środowisko naturalne.

Lp. nr 21

Linia nr 213 Reda – Hel,

Nazwa zadania: „Rewitalizacja i modernizacja tzw. „*Helskiego korytarza kolejowego*” linii kolejowej nr 213 Reda – Hel”

Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:

- likwidacja ograniczeń prędkości oraz podwyższenie maksymalnej prędkości kursowania pociągów pasażerskich z $V=60\div 80$ km/h do $V=100$ km/h na odcinku Reda – Puck i Władysławowo – Hel i do $V=90$ km/h na odcinku Puck – Władysławowo,
- skrócenie czasu jazdy pociągów pasażerskich o ok. 17-20 min.,
- zatrzymanie procesu degradacji infrastruktury kolejowej oraz poprawa stanu technicznego infrastruktury kolejowej,
- zwiększenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego i drogowego na przejazdach i przejściach poprzez naprawę nawierzchni na przejazdach oraz zmianę sposobu zabezpieczenia przejazdów (zabudowę ssp i telewizji przemysłowej TVu),

- podniesienie poziomu obsługi podróżnych oraz estetyki stacji i przystanków osobowych;
- poprawa dostępności do rynków pracy i edukacji w Aglomeracji Trójmiejskiej, a także poprawa dostępności do obszarów unikatowych pod względem naturalnych zasobów przyrodniczych i atrakcyjnych turystycznie (Półwysep Helski),
- częściowe przejęcie pasażerów z innych gałęzi transportu i odciążenie obecnie niewydolnych dróg kołowych, w szczególności drogi wojewódzkiej nr 216,
- poprawa bezpieczeństwa, standardu i komfortu podróżowania,
- zwiększenie konkurencyjności transportu kolejowego,
- ograniczenie hałasu, poprawa warunków ekologicznych oraz zminimalizowanie oddziaływania modernizowanej linii kolejowej na środowisko naturalne.

Lp. nr 22

Linia nr 207 Toruń Wschodni – Malbork,

Nazwa zadania: „Rewitalizacja linii kolejowej nr 207 Toruń Wschodni – Malbork na odcinku Toruń Wschodni – Grudziądz - etap I obejmujący odcinek Chełmża – Grudziądz”

Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:

- zwiększenie dostępności usług komunikacji kolejowej oraz poprawa obsługi pasażerów;
- zwiększenie prędkości pociągów z $V=50$ km/h do $V=80÷100$ km/h i likwidacja ograniczeń prędkości,
- skrócenie czasu przejazdu pociągu w ruchu pasażerskim na tej trasie o ok. 20 min.,
- poprawa stanu technicznego infrastruktury,
- projekt rewitalizacji wpłynie na zapewnienie spójności przestrzennej, gospodarczej i społecznej poprzez stworzenie zintegrowanego systemu transportowego w woj. kujawsko – pomorskim oraz spowoduje wzrost jakości kolejowych przewozów pasażerskich i wzrost potoków podróżnych w przedmiotowej relacji,
- poprawa bezpieczeństwa w ruchu kolejowym i drogowym, w tym na przejazdach kolejowych,
- poprawa standardu i komfortu podróżowania,
- poprawa warunków ekologicznych (zmniejszenie hałasu i zanieczyszczenia środowiska) poprzez przejęcie części pasażerów z dróg,
- poprawa dostępności infrastruktury kolejowej dla osób niepełnosprawnych.

Lp. nr 23

Linia nr 219 Olsztyn - Ełk, linia nr 35 Ostrołęka – Szczytno,

Nazwa zadania: „Rewitalizacja i modernizacja linii kolejowych Olsztyn - Szczytno - Szymany (odcinek Olsztyn - Szczytno - linia kolejowa nr 219 i odcinek Szymany - Szczytno - linia kolejowa nr 35) jako kolejowe połączenie modernizowanego lotniska w Szymanach z Olsztynem - etap I”

Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:

- zwiększenie prędkości pociągów na odc. Olsztyn – Szczytno z $V=70$ km/h do $V=100$ km/h i uruchomienie linii ze Szczytna do Szyman, na której pociągi będą mogły osiągać prędkość $V=110$ km/h,
- skrócenie czasu przejazdu pociągu w ruchu pasażerskim na trasie Olsztyn – Szczytno o ok. 10 min.,
- przywrócenie ruchu na linii nr 35 na odcinku Szymany – Szczytno i uzyskanie kolejowego połączenia Olsztyna z lotniskiem w Szymanach,

- uzyskanie czasu przejazdu z Olsztyna do Szyman wynoszącego ok. 45 min (bez zatrzymania pociągu na przystankach leżących na trasie przejazdu, za wyjątkiem postoju technicznego pociągu wynoszącego ok. 5 min na stacji w Szczytnie, wynikającego ze zmiany kierunku jazdy pociągu). Dla pociągów zatrzymujących się na wszystkich przystankach czas ten wydłuży się do ok. 49 min.,
- podniesienie standardu (nowe perony, urządzenia informacji podróżnych), komfortu (zmodernizowana nawierzchnia) i bezpieczeństwa na linii (sygnalizacja na przejazdach),
- przebudowa peronów na stacjach i przystankach pod kątem poprawy dostępności dla osób niepełnosprawnych,
- atrakcyjniejsza oferta przewozowa (krótszy czas jazdy, większa punktualność pociągów),
- poprawa warunków ekologicznych regionu – przejęcie przez kolej części ruchu samochodowego,
- poprawa stanu technicznego infrastruktury przyczyni się do usprawnienia połączeń wewnątrz województwa i poprawi jego dostępność komunikacyjną,
- realizacja przedmiotowej inwestycji istotnie przyspieszy integrację przestrzenną i gospodarczą woj. warmińsko – mazurskiego, umożliwi wyższą dostępność rynku pracy i edukacji dla mieszkańców miejscowości położonych w sąsiedztwie modernizowanych linii kolejowych, pozwoli na zrównoważony rozwój obszarów miejskich i wiejskich, umożliwi wyprowadzenie uciążliwego przemysłu i usług na obszary podmiejskie oraz przyspieszy wzrost atrakcyjnych lokalizacji dla nowych inwestycji, w tym z sektora turystyki wakacyjnej i weekendowej.

Lp. nr 24

Linia nr 274 Wrocław – Zgorzelec,

Nazwa zadania: „Modernizacja linii kolejowej nr 274 Wrocław – Zgorzelec na odcinku Wrocław – Jelenia Góra”

Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:

- zapewnienie ciągłości ruchu na linii regionalnej stanowiącej bardzo duże znaczenie lokalne,
- poprawa jakości połączeń pomiędzy ośrodkami miejskimi w regionie Dolnego Śląska, dla zaspokojenia potrzeb i oczekiwań pasażerów i przewoźników towarowych,
- likwidacja ograniczeń prędkości,
- zwiększenie nacisków na oś do 221 kN oraz podniesienie prędkości jazdy pociągów z $V=30\div 100$ km/h do $V= 60-120$ km/h,
- poprawa bezpieczeństwa podróżnych.

Lp. nr 25

Linia nr 447 Warszawa Zachodnia – Grodzisk Mazowiecki,

Nazwa zadania: „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”

Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:

- zwiększenie konkurencyjności kolei w stosunku do transportu drogowego,
- zwiększenie dostępności kolei dla lokalnej populacji,
- zmniejszenie ekspresji transportu poprzez przeniesienie potoków pasażerów gałęzi transportu drogowego mniej korzystnego dla środowiska naturalnego na transport kolejowy,

- skrócenie łącznego czasu podróży dla niektórych podróżnych dotychczas korzystających z innych środków transportu niż kolej,
- przejście przez kolej części dotychczasowych pasażerów innych środków transportu,
- wygenerowanie nowych potoków pasażerów.

Lp. nr 26

Linia nr 16 Łódź Widzew – Kutno,

Nazwa zadania: „Rewitalizacja linii kolejowej nr 16 na odcinku Łódź Widzew – Zgierz”

Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:

- przywrócenie ruchu pasażerskiego na linii kolejowej,
- przywrócenie prędkości rozkładowej $V=100$ km/h dla pociągów pasażerskich,
- stymulacja lepszych warunków dla rozwoju gospodarczego regionu poprzez poprawę mobilności mieszkańców aglomeracji,
- podwyższenie standardów technicznych linii,
- poprawa atrakcyjności transportu kolejowego i zwiększenie jego konkurencyjności w stosunku do innych gałęzi transportu,
- skrócenie czasu przejazdu o 10 min.,
- poprawa bezpieczeństwa i komfortu jazdy.

Lp. nr 27

Linia nr 402 Koszalin – Goleniów,

Nazwa zadania: „Ułożenie linii światłowodowej oraz modernizacja przejazdów kolejowych na linii kolejowej nr 402 Koszalin – Goleniów na odcinku Kołobrzeg – Goleniów”

Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:

- zapewnienie bezprzerwowej łączności wraz ze wszystkimi zależnościami urządzeń sterowania ruchem kolejowym od Kołobrzegu do Goleniowa, co pozwoli na zapewnienie wysokiego poziomu niezawodności i bezpieczeństwa prowadzenia ruchu pociągów.

Lp. nr 28

Linia nr 201 Nowa Wieś Wielka – Gdynia Port, nr 229 Pruszcz Gdański – Łeba, nr 214 Somonino – Kartuzy,

Nazwa zadania: „Modernizacja urządzeń sterowania ruchem kolejowym i urządzeń teletechnicznych na odcinku Kościerzyna - Gdynia linii nr 201 wraz z opracowaniem Studium Wykonalności, obejmującym również dokończenie modernizacji linii 201 oraz włączenie do systemu kolei regionalnej linii nr 229 i 214”

Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:

- kontynuacja zadania pn.: Rewitalizacja i modernizacja tzw. "Kościerskiego korytarza kolejowego" - odcinka Kościerzyna - Gdynia linii kolejowej nr 201,
- zwiększenie przepustowości linii kolejowej, a tym samym zwiększenie oferty przewozowej (możliwość uruchomienia większej liczby pociągów),
- zwiększenie konkurencyjności transportu kolejowego wobec innych rodzajów transportu;
- usprawnienie połączeń wewnątrz województwa,
- ułatwienie dojazdów do miejsc pracy, szkół i placówek kulturalnych, co pozwoli na wyrównanie szans dla mieszkańców poszczególnych regionów,
- korzyści środowiskowe związane z przejściem części ruchu przez transport kolejowy z gałęzi transportu mniej przyjaznych dla środowiska.

Projekt ściśle związany z projektem POIiŚ pn. „Pomorska Kolej Metropolitarna - Etap I - rewitalizacja „Kolei Kokoszkowskiej” realizowanym przez Spółkę Pomorska Kolej Metropolitarna S.A. w Gdańsku.

Lp. nr 29

Linia nr 201 Nowa Wieś Wielka – Gdynia Port, nr 229 Pruszcz Gdański – Łeba, nr 214 Somonino – Kartuzy,

Nazwa zadania: „Dokumentacja przygotowawcza dla Elektryfikacji linii kolejowych nr 201 na odc. Kościerzyna - Gdynia, linii PKM na odc. Gdańsk Wrzeszcz - Rębiechowo, linii nr 229 na odc. Glinisz - Kartuzy i nr 214 Somonino – Kartuzy”

Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:

- opracowanie Studium Wykonalności, dokumentacji przedprojektowej oraz uzyskanie niezbędnych decyzji.

Po zakończeniu realizacji zadania dotyczącego opracowania dokumentacji przedprojektowej możliwe będzie określenie zakresu rzeczowego zadania planowanego do realizacji w ramach następnej perspektywy finansowej UE 2014 - 2020 oraz planowanych do uzyskania efektów jego realizacji.

Lp. nr 30

Linia nr 219 Olsztyn – Ełk, nr 35 Ostrołęka – Szczytno,

Nazwa zadania: „Rewitalizacja i modernizacja linii kolejowych Olsztyn - Szczytno - Szymany (odcinek Olsztyn - Szczytno - linia kolejowa nr 219 i odcinek Szymany - Szczytno - linia kolejowa nr 35) jako kolejowe połączenie modernizowanego lotniska w Szymanach z Olsztynem - etap II”

Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:

- uzyskanie kolejowego połączenia lotniska w Szymanach z Olsztynem,
- uzyskanie czasu przejazdu z Olsztyna do Portu Lotniczego Mazury w Szymanach wynoszącego ok. 45 min.,
- poprawa warunków ekologicznych regionu – przejście przez kolej części ruchu samochodowego,
- realizacja przedmiotowej inwestycji istotnie przyspieszy integrację przestrzenną i gospodarczą woj. warmińsko – mazurskiego,
- budowa Lokalnego Centrum Sterowania w Szczytnie w celu usprawnienia kierowania ruchem pociągów w relacji Olsztyn – Szczytno – p.o. Lotnisko Mazury.

Lp. nr 31

Linia nr 106 Rzeszów – Jasło,

Nazwa zadania: „Rewitalizacja odcinka Przybówka - Jasło oraz przebudowa mostu w km 19,837 linii kolejowej nr 106 Rzeszów - Jasło w ramach RPOWP na lata 2007-2013”

Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:

- poprawa bezpieczeństwa ruchu pociągów, odwołanie istniejących ograniczeń prędkości skrócenie czasu jazdy pociągów o ok. 8 min.,
- uzyskanie pierwotnych parametrów technicznych wynikających z istniejącego układu geometrycznego linii oraz przebudowy niektórych elementów infrastruktury, która pozwoli na zwiększenie prędkości pociągów z $V=30\div 50$ km/h do $V=80\div 100$ km/h w ruchu pasażerskim na wybranych odcinkach linii o łącznej długości ok. 16,920 km,
- budowa peronów jednokrawędziowych na przystankach osobowych, dojść do peronów

- dla obsługi osób niepełnosprawnych,
- ułatwienie dojazdów do miejsc pracy, szkół i placówek kulturalnych, co pozwoli na wyrównanie szans dla mieszkańców poszczególnych regionów,
- korzyści środowiskowe związane z przejęciem części ruchu przez transport kolejowy.

Lp. nr 32

Linia nr 356 Poznań Wschód – Bydgoszcz Główna,

Nazwa zadania: „Modernizacja linii kolejowej nr 356 Poznań Wschód – Bydgoszcz na terenie województwa wielkopolskiego mającej duże znaczenie w obsłudze połączeń małych miejscowości z aglomeracją poznańską na odcinku Poznań Wschód – Gołańcz – Etap I A”

Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:

- ujednoczenie standardu obsługi podróżnych na całym odcinku linii 356 od stacji Poznań Wschód do stacji Wągrowiec,
- ułatwienie dojazdów do miejsc pracy, szkół i placówek kulturalnych, umożliwiające wyrównanie szans dla mieszkańców poszczególnych regionów, zwiększenie potoków pasażerskich,
- zwiększenie bezpieczeństwa w ruchu kolejowym i drogowym poprzez podniesienie kategorii na wybranych przejazdach drogowych (do kat. ”B”) wraz z włączeniem ich do istniejącego systemu urządzeń srk.

Lp. nr 33

Linia nr 357 Sulechów – Luboń,

Nazwa zadania: „Modernizacja linii kolejowej nr 357 Sulechów – Luboń na terenie województwa wielkopolskiego mającej duże znaczenie w obsłudze połączeń małych miejscowości z aglomeracją poznańską na odcinku Wolsztyn – Luboń – Etap II”

Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:

- zwiększenie prędkości pociągów pasażerskich z $V=80$ km/h do $V=100$ km/h,
- zwiększenie przepustowości linii kolejowej,
- poprawa dostępności dla osób niepełnosprawnych,
- zwiększenie komfortu podróży,
- poprawa bezpieczeństwa, zmniejszenie liczby wypadków (systemy sygnalizacji przejazdowych, likwidacja przejazdów kolejowych),
- zmniejszenie negatywnego wpływu na środowisko poprzez przejęcie ruchu pasażerskiego przez transport kolejowy z gałęzi transportu mniej przyjaznych dla środowiska (przede wszystkim transportu drogowego),
- poprawa dostępności regionów peryferyjnych aglomeracji poznańskiej.

Lp. nr 34

Linia nr 61 Kielce – Fosowskie, nr 572 Włoszczowa Północ – Żeliszewice,

Nazwa zadania: „Rewitalizacja linii kolejowej nr 61 i 572 na odcinku Włoszczowa Północ - Częstochowa Stradom”

Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:

- skrócenie czasu jazdy o ok. 33 min. poprzez likwidację ograniczeń stałych i czasowych wprowadzonych z powodu pogarszającego się stanu technicznego infrastruktury kolejowej,
- przywrócenie przepustowości linii kolejowych poprzez likwidację ograniczeń,

- poprawa jakości przewozów i wzrost efektywności wykorzystania linii kolejowej poprzez umożliwienie wprowadzenia wyższej prędkości $V=120$ km/h, skrócenie czasu jazdy i zwiększenie przepustowości linii,
- poprawa stanu technicznego nawierzchni kolejowej,
- zmniejszenie kosztów bieżącego utrzymania infrastruktury,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu kolejowego,
- podwyższenie standardów technicznych linii.

Lp. nr 35

Linia nr 21 Warszawa Wileńska – Zielonka,

Nazwa zadania: „Budowa tunelu drogowego pod torami kolejowymi w ciągu ulic Wojska Polskiego – Orla w Ząbkach”

Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:

- likwidacja przejazdu kolejowo – drogowego wraz z ciągiem komunikacyjnym dla pieszych kategorii A w km 6,606 w ciągu ulic Batorego – Piłsudskiego w Ząbkach,
- likwidacja przejścia dla pieszych kategorii „E” w km 6,857 w Ząbkach,
- poprawa bezpieczeństwa w transporcie kolejowym i drogowym poprzez budowę bezkolizyjnego skrzyżowania,
- budowa tunelu drogowego w ciągu ulic Wojska Polskiego – Orla w Ząbkach pod torami kolejowymi linii nr 21 wraz z dojściem do peronu p.o. Ząbki i infrastrukturą do obsługi osób z ograniczoną możliwością poruszania się,
- zadanie realizowane przez Urząd Miasta Ząbki ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego, środków własnych Miasta Ząbki oraz współfinansowane przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Lp. nr 36

Linia nr 311 Jelenia Góra - Szklarska Poręba Górna,

Nazwa zadania: „Modernizacja regionalnej linii kolejowej nr 311 Jelenia Góra - Szklarska Poręba Górna - modernizacja peronów na stacjach kolejowych Jelenia Góra Zachodnia i Piechowice w ramach projektu Jeleniogórska Kolej Aglomeracyjna - etap I”

Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:

- zapewnienie ciągłości ruchu na linii regionalnej stanowiącej bardzo duże znaczenie lokalne,
- poprawa stanu infrastruktury niezbędnej do obsługi podróżnych na stacjach,
- dostosowanie infrastruktury kolejowej do obsługi podróżnych pod kątem stworzenia możliwości uruchomienia, przez organizatora przewozów, regularnego transportu podmiejskiego,
- projekt jest zgodny ze Strategią Rozwoju Województwa Dolnośląskiego mającą na celu m in. uatrakcyjnienie miejscowości turystycznych poprzez stworzenie dodatkowej możliwości dojazdu do nich.

Lp. nr 37

Linia nr 203 Tczew – Kostrzyn,

Nazwa zadania: „Wymiana szyn OC linia 203 Tczew - Kostrzyn na odcinku Nowiny Wielkie - Kostrzyn tor nr 2”

Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:

- skrócenie czasu jazdy pociągów pasażerskich o 7 min.,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu kolejowego,
- uzyskanie wyższych parametrów technicznych modernizowanego odcinka linii,
- podniesienie jakości pasażerskich i towarowych przewozów kolejowych,
- podniesienie konkurencyjności transportu kolejowego,
- zwiększenie częstotliwości kursowania pociągów pasażerskich,
- podniesienia komfortu podróży,
- likwidacja ograniczeń prędkości pociągów.

W wyżej wymienionych pozycjach występuje rozbieżność z obowiązującym Wieloletnim Programem Inwestycji Kolejowych do roku 2013 z perspektywą do roku 2015, tj:

- zadania ujęte pod lp. 1, 4, 6, 26 – 37 nie są obecnie ujęte w WPIK,
- w zadaniach ujętych pod lp. 3, 5, 11, 12, 22, 23 i 25 nastąpiła zmiana nazwy zadania,
- w zadaniach ujętych pod lp. 2, 5, 7, 8, 10-12, 15, 16, 18-21, 23 i 24 nastąpiła zmiana okresu realizacji zadania,
- w zadaniach ujętych pod lp. 2, 3, 5, 7, 8, 10-12, 15, 16, 18-21, 23 i 24 nastąpiła zmiana wartości kosztorysowej zadania.

Powyższe zmiany zostały wprowadzone do projektu aktualizacji Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych, nad którym prowadzone są obecnie prace w resorcie transportu.

Zadania dofinansowane w 2013 roku z Funduszu Kolejowego realizowane przez PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o.

Zadanie kontynuowane w 2013 roku; w kwocie 12 000 000,00 zł uwzględniono kwotę 5 000 000,00 zł tytułem niezrealizowania zakresu rzeczowego w 2012 roku oraz kwotę 2 000 000,00 zł w związku z nieprzyjęciem przez Radę Ministrów nowelizacji uchwały nr 236/2011.

Lp. nr 38

Linia nr 250 Gdańsk Główny – Rumia

Nazwa zadania: „Rozwój szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście POIiŚ 7.3-12”

Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:

Spółka PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. przedstawiła do realizacji Projekt pn. „Rozwój szybkiej kolei miejskiej w Trójmieście”, jako wielozadaniowe, infrastrukturalno – taborowe przedsięwzięcie, współfinansowane ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013 (Nr Projektu na liście indykatywnej POIS.7.3-12). Projekt dotyczy modernizacji infrastruktury kolejowej linii nr 250 zarządzanej przez Spółkę PKP SKM w Trójmieście Sp. z o. o. oraz modernizacji parku taborowego będącego majątkiem Spółki.

W ramach realizowanego Projektu na tejże linii kolejowej **w części infrastrukturalnej** (polegającej na modernizacji infrastruktury liniowej na odcinku 30,282 km oraz budowie wydłużenia linii kolejowej dwutorowej o ok. 1,550 km) ujęte zostały następujące zadania:

- „Budowa systemu sterowania ruchem”, „Linia Światłowodowa” oraz „EOR i sterowanie oświetleniem”;
- „Modernizacja peronów”;

- „Budowa Gdańska Śródmieście”.

Natomiast w części taborowej, Projekt dotyczy modernizacji posiadanego przez Spółkę parku taborowego - 22 Elektrycznych Zespołów Trakcyjnych serii: EN-57 (21 szt.), EN-71 (1 szt.).

Zgłoszenie do współfinansowania, ze środków Funduszu Kolejowego, zadań realizowanych w ramach powyższego Projektu dotyczy wyłącznie inwestycji dla części infrastrukturalnej przedsięwzięcia, planowanej do realizacji w roku 2013. W ramach planowanej do realizacji części infrastrukturalnej Projektu, ze środków Funduszu Kolejowego w roku 2013 współfinansowane będą następujące zadania w ramach zadania „Rozwój szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście POIiŚ 7.3-12”:

- **„Modernizacja przystanku osobowego SKM Gdańsk Żabianka AWFIS”.**

Modernizacja peronu została przewidziana w zadaniu nr 2 w Projekcie pn.: „Rozwój szybkiej kolei miejskiej w Trójmieście”, realizowanym w ramach POIiŚ na lata 2007-2013. Przystanek został zakwalifikowany do przebudowy ze względu na zły stan nawierzchni peronowej, stan techniczny wiaty peronowej, a także brak przystosowania wejść na peron dla obsługi osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Spółka posiada obecnie kompletną dokumentację projektową oraz decyzję o pozwoleniu na budowę na modernizację przystanku osobowego SKM Gdańsk Żabianka AWFIS. Realizacja inwestycji zgodnie z opracowanym harmonogramem projektu „Rozwój szybkiej kolei miejskiej w Trójmieście” jest zaplanowana na lata 2012-2013.

W ramach zadania planują się wykonać m.in.:

- modernizację układu torowego wraz z modernizacją nawierzchni kolejowej,
- modernizację peronu (elementy konstrukcji, wymiana nawierzchni),
- budowę nowej wiaty wraz z oświetleniem,
- przebudowę schodów z przejścia podziemnego na perony,
- budowę instalacji teletechnicznych,
- przebudowę instalacji elektrycznych,
- przebudowę instalacji sanitarnych (wodno-kanalizacyjnych wraz z przepompownią ścieków oraz kanalizacją deszczową), podłączenie do miejskich sieci,
- modernizację przejścia podziemnego oraz przebudowę wejść do przejścia podziemnego od strony ul. Subisława i ul. Bitwy Oliwskiej wraz z zadaszeniem,
- zastosowanie rozwiązań komunikacyjnych, umożliwiających osobom niepełnosprawnym dostęp na peron (budowa dwóch dźwigów osobowych z poziomu terenu do poziomu przejścia podziemnego oraz dźwigu osobowego z przejścia podziemnego na peron),
- wyposażenie peronu w urządzenia: elektronicznej informacji audiowizualnej dla podróżnych, monitoring podłączony do centrum monitoringu SOK-SKM w nastawni GG-SKM na stacji Gdynia Główna,
- montaż małej architektury (ławek, tablic informacyjnych, kolumn Info/SOS, koszy na śmieci).

- **„Modernizacja peronu SKM na stacji Gdańsk Wrzeszcz” – dokumentacja projektowa i realizacja zadania**

Modernizacja peronu została przewidziana w zadaniu nr 2 w Projekcie „Rozwój szybkiej kolei miejskiej w Trójmieście” współfinansowanym ze środków Funduszu Spójności w ramach POIiŚ na lata 2007-2013. Peron na stacji Gdańsk Wrzeszcz został zakwalifikowany

do przebudowy m.in. ze względu na zły stan nawierzchni peronowej, infrastruktury torowej oraz brak przystosowania wejść na peron do obsługi osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Spółka posiada obecnie kompletną dokumentację projektową oraz decyzję o pozwoleniu na budowę na modernizację peronu SKM na Stacji Gdańsk Wrzeszcz. Realizacja inwestycji zgodnie z opracowanym harmonogramem projektu „Rozwój szybkiej kolei miejskiej w Trójmieście” jest zaplanowana na lata 2012-2013.

W ramach zadania planują się wykonać m.in.:

- wymianę krawędzi peronu: wbudowanie ścianek peronowych typu L, ułożenie płyt peronowych,
- wymianę nawierzchni peronowej, przystosowanie jej dla osób niedowidzących i niewidzących,
- demontaż istniejącej wiaty wraz z rozebraniem fundamentów,
- wykonanie nowych fundamentów wiaty,
- dostawę i montaż nowej wiaty wraz z pokryciem,
- przebudowę ścian, stropów tuneli w km 4 +078 oraz 4 +178,
- przebudowę schodów wejściowych na peron,
- wykonanie szybów windy wraz z dostawą, montażem i uruchomieniem wind dla niepełnosprawnych – 2 szt. łączących przejścia z peronem,
- wykonanie odwodnienia szybu windy i dachu wiaty,
- wykonanie nowego przyłącza wody i kanalizacji deszczowej,
- montaż balustrad na poziomie peronu i pochwyty schodowych,
- wykonanie okładzin ścian tuneli komunikacyjnych,
- wyposażenie peronu w urządzenia elektronicznej informacji audiowizualnej dla podróżnych, tablice LCD, zegary, kasowniki biletowe, słupki alarmowo informacyjne, tablice i gabloty informacyjne, monitoring,
- dostawę i montaż tablic informacyjnych z nazwą stacji, piktogramów i innych znaków graficznych informacji pasażerskiej, tablic informacyjnych dla niewidomych, w tym informacji na poręczach schodów,
- przygotowanie instalacji elektrycznej i teletechnicznej pod montaż automatów biletowych,
- wykonanie nowych tras kablowych dla teletechniki i energetyki,
- wykonanie instalacji elektrycznej w tym dostawa i montaż opraw oświetleniowych,
- montaż szafy kablowej teletechnicznej SKM,
- modernizację układu torowego,
- korektę sieci trakcyjnej,
- montaż małej architektury (ławek, tablic informacyjnych, kolumn Info/SOS, koszy na śmieci).

• **„Budowa Dyspozytorskiego Centrum Sterowania Ruchem (DCS) – Etap VII - stacja Gdynia Chylonia”**

Przebudowa systemu sterowania ruchem kolejowym na stacji Gdynia Chylonia została przewidziana w zadaniu nr 1 w Projekcie pn.: „Rozwój szybkiej kolei miejskiej w Trójmieście”, realizowanym w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013.

Realizacja powyższej inwestycji pozwoli na zastąpienie przestarzałych urządzeń sterowania ruchem kolejowym, nowoczesnymi, umożliwiającymi sterowanie i kierowanie ruchem pociągów, ogrzewaniem rozjazdów, oświetleniem peronów i informacją audio – wizualną dla podróżnych na linii kolejowej nr 250 Gdańsk Główny – Rumia przez dyżurnego – dyspozytora SKM z nastawni „GG-SKM” (Dyspozytorskie Centrum Sterowania Ruchem –

DCSR) wybudowanej w ramach Etapu I zadania. Realizacja inwestycji znacząco przyczyni się do podniesienia poziomu bezpieczeństwa ruchu kolejowego, ograniczenia bieżących kosztów prowadzenia ruchu pociągów oraz eksploatacji i utrzymania infrastruktury.

Powyższe zadanie jest ostatnim etapem realizowanego obecnie projektu „Rozwój szybkiej kolei miejskiej w Trójmieście”. – zadanie 1, przebudowa stacyjnych urządzeń sterowania ruchem kolejowym.

Polegać ono będzie na zabudowaniu komputerowego, zintegrowanego, systemu zdalnego sterowania i kierowania ruchem pociągów na całej stacji i przyległych szlakach linii nr 250 pozwalając osiągnąć następujące rezultaty:

- uzyskanie nowoczesnej, niezawodnej i dyspozycyjnej infrastruktury sterowania i kierowania ruchem kolejowym o niskich kosztach eksploatacji,
- możliwość dalszego, łatwego rozszerzenia funkcjonalnego, modernizacji lub rozbudowy infrastruktury,
- zdalne sterowanie za pomocą jednego systemu (WT UZ ZSiKD) ogrzewaniem rozjazdów, oświetleniem peronów i informacją audio – wizualną dla podróżnych,

Realizacja przedsięwzięcia zakończy długoletni proces inwestycyjny mający na celu przejęcie sterowania ruchem pociągów na linii kolejowej nr 250 z Gdańsk Głównego do Rumi Janowo, wraz z możliwością sterowania ruchem kolejowym na stacji Gdynia Cisowa Postojowa.

• „Przedłużenie linii nr 250 i budowa przystanku osobowego SKM Gdańsk Śródmieście wraz z torami odstawczymi” – dokumentacja projektowa oraz realizacja zadania

Realizacja przewidziana została w zadaniu nr 3 w Projekcie pn.: „Rozwój szybkiej kolei miejskiej w Trójmieście”, realizowanym w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013.

Inwestycja zakłada wykonanie dokumentacji projektowej oraz realizację zadania pn.: „Przedłużenie linii nr 250 i budowa przystanku osobowego SKM Gdańsk Śródmieście wraz z torami odstawczymi”, polegającego na:

- przebudowie i kompleksowej modernizacji peronu nr 3 na stacji Gdańsk Główny,
- przebudowie toru stacyjnego nr 5 na stacji Gdańsk Główny (przedłużony jako tor nr 501) oraz nr 3 (przedłużony jako tor nr 502), wraz z elementami sieci trakcyjnej i infrastruktury towarzyszącej od stacji Gdańsk Główny do przystanku osobowego Gdańsk Śródmieście,
- przebudowie układu torowego na stacji Gdańsk Główny od strony południowej wraz z elementami sieci trakcyjnej i infrastruktury towarzyszącej,
- przebudowie i modernizacji obiektów inżynierskich w części znajdującej się pod nowymi torami nr 501 i nr 502,
- przedłużeniu torów stacyjnych nr 5 (nowy 501) i nr 3 (nowy 502) od stacji Gdańsk Główny do przystanku osobowego Gdańsk Śródmieście – ułożeniu na odcinku ok. 1,55 km nawierzchni kolejowej wraz z elementami sieci trakcyjnej i infrastruktury towarzyszącej,
- budowie nowego przystanku SKM Gdańsk Śródmieście w rejonie wiaduktu drogowego w ciągu Al. Armii Krajowej: wykonanie konstrukcji, budowa schodów łączących perony z węzłem integracyjnym znajdującym się na wiadukcie w ciągu al. Armii Krajowej, wykonanie układu komunikacyjnego – w ramach realizacji Technicznej Specyfikacji Interoperacyjności „Dostęp dla osób z ograniczoną możliwością poruszania się”, budowa wiaty na peronie, montaż systemu monitoringu i podłączenie go do centrum monitoringu SOK SKM, montaż nowoczesnych urządzeń informacyjno – ogłoszeniowych oraz elementów małej architektury,

- budowie torów zwrotnych w rejonie przystanku osobowego SKM Gdańsk Śródmieście, które umożliwią postój i obsługę techniczną wykorzystywanego obecnie taboru oraz zmianę czoła pociągu,
- budowie na całej długości inwestycji systemu sterowania ruchem kolejowym zintegrowanego z Dyspozytorskim Centrum Sterowania ruchem Kolejowym w Gdyni Głównej.

Część B

Program Funduszu Kolejowego w części B - Limit środków Funduszu Kolejowego do wydatkowania na zadania w zakresie remontów i utrzymania w 2013 r. opiewa na kwotę 257 947 170,00 zł, na którą składają się następujące pozycje:

- Lp. 1 - 4 i 6 -12 – zadania zrealizowane w 2012 roku, które były zgłoszone do nowelizacji Programu na 2012 r., wynikające ze zwiększenia limitu środków oraz z oszczędności na łączną kwotę 51 191 350,00 zł.; w związku z nieprzyjęciem przez Radę Ministrów nowelizacji uchwały nr 236/2011 przesunięte do sfinansowania w 2013 roku;
- Lp. 5 i 6 – zadania na kwotę 69 606 600,00 zł realizowane w 2012 roku, które były zgłoszone do nowelizacji Programu na 2012 r., wynikające ze zwiększenia limitu środków, natomiast w związku z nieprzyjęciem przez Radę Ministrów nowelizacji uchwały nr 236/2011 zostały przesunięte do sfinansowania w 2013 roku, w tym:
 - kwota 66 309 250,00 zł to zobowiązania wynikające z nieprzyjęcia przez Radę Ministrów nowelizacji uchwały nr 236/2011 i przesunięte do sfinansowania w 2013 roku,
 - kwota 3 297 350,00 zł to niezrealizowany zakres rzeczowy zadań w 2012 roku, który zostaje przesunięty na rok 2013
- Lp. 13 – 18 – zadania na kwotę 12 609 510,00 zł zrealizowane w 2012 roku; z uwagi na zwiększony zakres rzeczowy nie mogą być rozliczone w całości ze środków Funduszu Kolejowego w roku 2012; przesunięte do sfinansowania w 2013 roku;

Środki przeznaczone w 2013 roku na sfinansowanie prac z roku 2012 dla zadań Lp. 1 – 18 zostały przedstawione w Załączniku do Tabeli nr 2.

- Lp. 19 – 37 – nowe zadania zaplanowane do realizacji w roku 2013 na kwotę 131 019 710,00 zł.

Lp. nr 1

Linia nr 131 Chorzów Batory - Tczew,

Nazwa zadania: „Tor nr 2 - naprawa ostateczna pękniętych szyn, wymiana pojedynczych szyn i podkładów, uzupełnienie brakujących akcesorii (pierścienie, wkręty itp.), oczyszczanie podsypki, podbicie toru - różne lokalizacje oraz roboty towarzyszące”

Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:

- podniesienie prędkości rozkładowej z V=60 km/h do V=100 km/h na odcinku Chełmce - Karczyn - Inowrocław Rąbinek,
- skrócenie czasu jazdy pociągów o 3,5 min;

Lp. nr 2

Linia nr 93 Trzebinia - Zebrzydowice,

Nazwa zadania: „Wymiana 8 i likwidacja 4 rozjazdów w stacji Chybie; naprawa główna przejazdu w km 60,447; naprawa przepustu w km 61,472 oraz roboty towarzyszące”

Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:

- przywrócenie prędkości rozkładowej z $V=40$ km/h do $V=120$ km/h,
- skrócenie czasu przejazdu pociągu o ok. 5,5 min,
- zapobieżenie wprowadzeniu nowych ograniczeń na remontowanym odcinku;

Lp. nr 3

Linia nr 351 Poznań Główny – Szczecin Główny,

Nazwa zadania: „Remont torów nr 1 i 2 od km 2,100 do km 16,600 odcinkami poprzez ciągłą wymianę podkładów, mechaniczne oczyszczenie podsypki tłuczniowej, podbicie torów, rozjazdów oraz wykonanie robót towarzyszących na przejazdach”

Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:

- podwyższenie prędkości rozkładowej z $V=70$ km/h na $V=100/120$ km/h,
- skrócenie czasu przejazdu o ok. 3,4 min po torze nr 1 i 3,3 min po torze nr 2;

Lp. nr 4

Linia nr 354 Poznań Główny POD – Piła Główna,

Nazwa zadania: „Remont toru nr 1 od km 8,890 do km 15,300 poprzez wymianę podkładów, pojedynczą wymianę szyn, mechaniczne oczyszczenie podsypki tłuczniowej, podbicie torów, rozjazdów oraz wykonanie robót towarzyszących na przejazdach”

Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:

- przywrócenie prędkości rozkładowej z $V=30/40$ km/h do $V=70$ km/h,
- skrócenie czasu jazdy pociągów o 4,5 min;

Lp. nr 5

Linia nr 61 Kielce – Fosowskie,

Nazwa zadania: „Rewitalizacja toru nr 1 linii kolejowej nr 61 oraz toru nr 3 w stacji Turów”

Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:

- przywrócenie prędkości rozkładowej z $V=50$ km/h do $V=120$ km/h,
- odwołanie ograniczeń z $V=20/30$ km/h na $V=120$ km/h,
- skrócenie czasu przejazdu o ok. 20 min.

Lp. nr 6

Linia nr 7 Warszawa – Dorohusk,

Nazwa zadania: „Naprawa nawierzchni w torze nr 1 i 2 km 56,800 - 172,000, prace na stacji Łaskarzew i Ruda Talubska oraz roboty towarzyszące”

Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:

- odwołanie ograniczenia prędkości $V=100$ km/h w torze nr 1 i 2 w km 73,500 – 74,430 w stacji Łaskarzew,
- utrzymanie prędkości rozkładowych $V=120/140$ km/h,
- skrócenie czasu jazdy o 2 min,
- zapobieżenie wprowadzeniu ograniczeń prędkości.

Lp. nr 7

Linia nr 137 Katowice – Legnica,

Nazwa zadania: „Naprawa toru nr 1 i 2 od rozjazdu nr 16 w stacji Taciszów w km 42,926 - 61,386 poprzez oczyszczenie podsypki, podbicie toru, zabudowę geowłókniny, ścięcie ław torowiska oraz roboty towarzyszące - różne lokalizacje”

Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:

- odwołanie 14 ograniczeń prędkości $V=30-60$ km/h na łącznej długości 1,47 kmt, które powodują wydłużenie czasu jazdy o 10,5 minuty,
- podniesienie prędkości rozkładowej z $V=100$ km/h do $V=120$ km/h.

Lp. nr 8

Linia nr 353 Poznań Wschód – Skandawa,

Nazwa zadania: „Remont torów 1 i 2 wraz z wymianą rozjazdów na st. Pierzyska, wymianą odciągów i konstrukcji wsporczych sieci trakcyjnej, napędów zwrotnicowych oraz robotami towarzyszącymi w torze nr 1 i 2 w km 0,400 - 43,735 w celu poprawy stanu infrastruktury oraz przystosowania linii odcinkami do prędkości $V=150$ km/h”

Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:

- podwyższenie prędkości rozkładowych do $V=150$ km/h w torze nr 1 w km 8,800 – 20,700 i 31,200 – 43,735 oraz w torze nr 2 w km 11,950 – 21,100 i 31,300 – 43,735,
- skrócenie czasu jazdy po torze nr 1 o ok. 5 min i po torze nr 2 o ok. 4,5 min.

Lp. nr 9

Linia nr 131 Chorzów Batory – Tczew,

Nazwa zadania: „Wykonanie dokumentacji technicznej urządzeń srk oraz przebudowa urządzeń automatyki w celu podwyższenia prędkości do $V=140/160$ km/h wraz z robotami towarzyszącymi”

Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:

- podwyższenie prędkości do $V=140/160$ km/h.

Lp. nr 10

Linia nr 131 Chorzów Batory – Tczew,

Nazwa zadania: „Kompleksowa naprawa bieżąca toru nr 1 wraz z robotami towarzyszącymi i podbiciem rozjazdu nr 85 w st. Laskowice Pom. oraz rozjazdu nr 27 w st. Twarda Góra; roboty energetyczne wraz z dokumentacją”

Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:

- podwyższenie prędkości do $V=150$ km/h na szlaku Laskowice – Warlubie oraz do $V=140$ km/h na szlaku Warlubie i Twarda Góra.

Lp. nr 11

Linia nr 538 Pękowice – Bęzelin,

Nazwa zadania: „Remont nawierzchni kolejowej w torze nr 1 i 2 w km od 0,000 do 1,389 wraz z naprawą podtorza i odwodnienia, wymianą 2 szt. rozjazdów oraz robotami towarzyszącymi”

Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:

- poprawa bezpieczeństwa ruchu kolejowego i drogowego,
- poprawa stanu nawierzchni w torze wraz z naprawą podtorza i odwodnienie,

- zapobieżenie obniżeniu prędkości jazdy pociągów i wpłynie na dostosowanie jej do wymogów ochrony środowiska;

Lp. nr 12

Linia nr 146 Wyczerpy – Chorzew Siemkowice,

Nazwa zadania: „Naprawa toru nr 1 w km 4,000 - 43,845 poprzez wymianę podkładów, uzupełnienie tłucznia, podbicie toru oraz roboty towarzyszące - różne lokalizacje”

Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:

- zwiększenie prędkości pociągów pasażerskich z $V=40$ km/h do $V=60$ km/h,
- zwiększenie przepustowości linii kolejowej,
- skrócenie czasu jazdy o 20 minut.

Lp. nr 13

Linia nr 6 Zielonka – Kuźnica Białostocka,

Nazwa zadania: „Remont torów nr 1 i 2 w km 154,800 – 173,900 oraz toru nr 1 w km 177,800 – 192,900 poprzez wymianę szyn i podkładów wraz z robotami towarzyszącymi - różne lokalizacje”

Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:

- zapobieżenie wprowadzeniu ograniczeń prędkości,
- zapobieżenie zmniejszeniu dopuszczalnych nacisków na oś,
- zapewnienie przepustowości linii przy zwiększonych przewozach,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu.

Lp. nr 14

Linia nr 8 Warszawa Zachodnia - Kraków Główny Osobowy,

Nazwa zadania: „Wymiana szyn "OC" w torze nr 1 w km 209,055 - 249,110 - różne lokalizacje wraz z robotami towarzyszącymi”

Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:

- likwidacja zagrożenia wynikającego z szybkiego tempa rozwijania się wad w szynach „OC”,
- likwidacja zagrożenia wprowadzania ograniczeń prędkości,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu.

Lp. nr 15

Linia nr 202 Gdańsk Główny - Stargard Szczeciński,

Nazwa zadania: „Kompleksowa wymiana nawierzchni toru nr 2 w km 30,142 - 31,378 i 31,480 - 32,356 wraz z robotami towarzyszącymi”

Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:

- utrzymanie prędkości rozkładowej $V=120$ km/h,
- poprawa stanu nawierzchni linii,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu.

Lp. nr 16

Linia nr 274 Wrocław – Zgorzelec,

Nazwa zadania: „Wymiana nawierzchni toru nr 1 w km 9,823 – 9,965; 10,760 – 10,920 i toru nr 2 w km 9,925 – 10,230; 10,584 – 10,710 w stacji Smolec oraz toru nr 1 w km 20,317 – 21,303 w stacji Kąty Wrocławskie wraz z robotami towarzyszącymi; wymiana rozjazdów nr 2 i 4 w stacji Smolec oraz rozjazdów nr 5, 19, 20 w stacji Kąty Wrocławskie; dokumentacja techniczna”

Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:

- odwołanie 4 ograniczeń prędkości do $V=50$ km/h i 1 do $V=70$ km/h,
- wprowadzenie prędkości rozkładowej $V=100$ km/h,
- zwiększenie przepustowości linii,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu.

Lp. nr 17

Linia nr 352 Swarzędz - Poznań Starołęka,

Nazwa zadania: „Remont rozjazdów na stacji rozrządowej Poznań Franowo poprzez wymianę części rozjazdowych, podrojazdnic oraz roboty towarzyszące”

Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:

- przywrócenie sprawności eksploatacyjnej górki rozrządowej,
- utrzymanie w pełnej sprawności pracy na ciągu grupy przyjazdowo – kierunkowo – odjazdowej stacji rozrządowej Poznań Franowo,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu.

Lp. nr 18

Linia nr 349 Święta Katarzyna – Wrocław Kuźniki, nr 756 Wrocław Stadion – Wrocław Popowice,

Nazwa zadania: „Remont wiaduktu kolejowego we Wrocławiu nad ul. Kruczą/Inżynierską – linia nr 349 w km 13,364 oraz linia nr 756 w km 0,584”

Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:

- podwyższenie dopuszczalnych nacisków do 221 kN/oś,
- podwyższenie prędkości do $V=60$ km/h,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu.

Lp. nr 19

Linia nr 94 Kraków Płaszów – Oświęcim,

Nazwa zadania: „Wymiana nawierzchni toru nr 2 w km 20,024 - 26,900 oraz toru nr 1 w km 19,980 - 26,900 wraz z robotami towarzyszącymi; naprawa przepustów w km 20,429, 23,507 i 25,177”

Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:

- przywrócenie prędkości rozkładowej $V=80$ km/h,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu.

Lp. nr 20

Linia nr 18 Kutno – Piła,

Nazwa zadania: „Wybudowa szyn "OC" w torze nr 2 w km 54,376 - 55,480; 55,603 - 59,544 i zabudowa szyn surowych oraz roboty towarzyszące”

Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:

- odwołanie ograniczeń prędkości $V=80$ km/h i $V=90$ km/h;
- przywrócenie prędkości rozkładowej $V=120$ km/h;
- skrócenie czasu przejazdu o 1 min.;
- poprawa bezpieczeństwa ruchu.

Lp. nr 21

Linia nr 94 Kraków Płaszów – Oświęcim,

Nazwa zadania: „Naprawa obiektu inżynierskiego w km 62,184 - wymiana konstrukcji nośnych wraz z adaptacją i wzmocnieniem podpór oraz roboty towarzyszące”

Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:

- odwołanie ograniczenia prędkości $V=30$ km/h;
- przywrócenie prędkości konstruktywnej $V=80$ km/h;
- poprawa bezpieczeństwa ruchu.

Lp. nr 22

Linia nr 94 Kraków Płaszów – Oświęcim,

Nazwa zadania: „Wymiana nawierzchni w torze nr 1 i 2 w km 29,800 - 36,413, wietrzenie rozjazdów, wymiana części rozjazdowych i podrozjazdnic na st. Brzeźnica, naprawa przepustu w km 33,134 oraz roboty towarzyszące”

Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:

- przywrócenie prędkości konstruktywnej $V=60÷80$ km/h;
- poprawa bezpieczeństwa ruchu.

Lp. nr 23

Linia nr 26 Łuków – Radom,

Nazwa zadania: „Wymiana szyn w torze nr 1 km 65,700 - 95,000 wraz z podbiciem toru i robotami towarzyszącymi”

Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:

- zapobieżenie wprowadzania ograniczeń prędkości;
- obniżenie kosztów eksploatacyjnych;
- poprawa bezpieczeństwa ruchu.

Lp. nr 24

Linia nr 137 Katowice – Legnica,

Nazwa zadania: „Wymiana nawierzchni w torze nr 1 w km 64,838 – 69,600 wraz z wymianą rozjazdów nr 24 i ST 2 na st. Kędzierzyn Koźle Port oraz rozjazdów nr 27, 28 i 29 na st. Kędzierzyn Koźle Zachód, wstawek między rozjazdami, remont obiektu inżynierskiego w km 68,906 oraz roboty towarzyszące”

Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:

- odwołanie miejscowych ograniczeń prędkości z $V=20$ km/h do $V=100$ km/h;
- skrócenie linii jednotorowej na odcinku Kędzierzyn Koźle Zachód – Twardawa z 10,700 km do 0,500 km;
- udrożnienie zamkniętego od 1997 r. toru nr 1 odcinka Kędzierzyn Koźle Zachód – Twardawa;

- poprawa bezpieczeństwa ruchu.

Lp. nr 25

Linia nr 281 Oleśnica – Chojnice,

Nazwa zadania: „Naprawa wiaduktu sklepionego ceglanego w km 67,777”

Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:

- odwołanie ograniczenia prędkości $V=40$ km/h;
- zwiększenie prędkości do $V=100$ km/h;
- skrócenie czasu przejazdu o ok. 1,2 min.;
- poprawa przepustowości linii;
- poprawa bezpieczeństwa ruchu.

Lp. nr 26

Linia nr 351 Poznań Główny - Szczecin Główny,

Nazwa zadania: „Remont toru nr 1 i 2 w km 18,070 - 42,087 poprzez wymianę podkładów, oczyszczenie, uzupełnienie i wymiana podsypki, ułożenie geowłókniny, ścięcie ław torowiska, wykonanie zgrzeń, podbicie torów, odtworzenie rowów bocznych oraz roboty towarzyszące - różne lokalizacje”

Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:

- podniesienie prędkości rozkładowej do $V=120$ km/h;
- skrócenie czasu jazdy pociągów o ok. 10 min.;
- zapobieżenie wprowadzenia ograniczenia prędkości;
- poprawa bezpieczeństwa ruchu.

Lp. nr 27

Linia nr 355 Ostrów Wlkp. - Grabowno Wielkie,

Nazwa zadania: „Naprawa mostu stalowego w km 11,490”

Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:

- zapobieżenie wprowadzenia ograniczenia prędkości;
- poprawa parametrów techniczno-eksploatacyjnych linii;
- poprawa bezpieczeństwa ruchu.

Lp. nr 28

Linia nr 355 Ostrów Wlkp. - Grabowno Wielkie,

Nazwa zadania: „Naprawa mostu stalowego w km 15,063”

Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:

- zapobieżenie wprowadzenia ograniczenia prędkości;
- poprawa parametrów techniczno-eksploatacyjnych linii;
- poprawa bezpieczeństwa ruchu.

Lp. nr 29

Linia nr 99 Chabówka – Zakopane,

Nazwa zadania: „Remont toru nr 1 w km -0,334 - 22,500 poprzez wymianę podkładów, naprawę przejazdów, podbicie toru z oczyszczeniem podsypki tłuczniowej, ścięcie ław torowiska, odtworzenie rowów oraz roboty towarzyszące - różne lokalizacje”

Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:

- zapobieżenie wprowadzenia ograniczenia prędkości;
- poprawa parametrów techniczno-eksploatacyjnych linii;
- poprawa bezpieczeństwa ruchu.

Lp. nr 30

Linia nr 132 Bytom - Wrocław Główny,

Nazwa zadania: „Remont toru nr 1 i 2 w km 95,195 - 97,290 poprzez wymianę podkładów, wymianę rozjazdu, naprawę główną przejazdu, naprawę podtorza oraz roboty towarzyszące - różne lokalizacje”

Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:

- odwołanie ograniczeń prędkości $V=10\div 50$ km/h;
- utrzymanie istniejącej prędkości rozkładowej $V=70\div 80$ km/h;
- poprawa bezpieczeństwa ruchu.

Lp. nr 31

Linia nr 453 Terespol - Granica Państwa,

Nazwa zadania: „Wymiana nawierzchni w torze 3n wraz z wymianą skrzyżowania torów 1s/3n, splotu torów i nawierzchni drogowej w przejeździe w km 210,600”

Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:

- podniesienie prędkości rozkładowej do $V=100$ km/h;
- zapobieżenie wprowadzenia ograniczenia prędkości do $V=20$ km/h;
- poprawa bezpieczeństwa ruchu.

Lp. nr 32

Linia nr 94 Kraków Płaszów – Oświęcim,

Nazwa zadania: „Wymiana nawierzchni w torze nr 1 i 2 w km 44,585 - 53,567, naprawa obiektu inżynierskiego w km 47,883 oraz roboty towarzyszące - różne lokalizacje”

Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:

- przywrócenie prędkości konstruktywnej $V=60\div 80$ km/h;
- poprawa bezpieczeństwa ruchu.

Lp. nr 33

Linia nr 3 Warszawa Zachodnia – Kunowice,

Nazwa zadania: „Optymalizacja przechyłek łuków i podniesienie prędkości drogowej na odcinku Sochaczew - Bednary - Łowicz Główny po torach nr 1 i 2 przez uzupełnienie tłucznia, podbiciu ciągłym torów zespołem maszyn DPUS, rozjazdów maszyną UNIMAT, naprawą przejazdu w km 70,428 wraz ze zmianą jego kategorii i zabudową SSP oraz robotami towarzyszącymi”

Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:

- podniesienie prędkości rozkładowej z $V=120$ km/h do $V=140\div 160$ km/h;
- skrócenie czasu jazdy o ok. 5 min.;
- poprawa bezpieczeństwa ruchu.

Lp. nr 34

Linia nr 2 Warszawa – Terespol, nr 448 Warszawa Zachodnia - Warszawa Rembertów,
Nazwa zadania: „Optymalizacja przechyłek łuków i podniesienie prędkości drogowej na odcinku Warszawa Wschodnia Osobowa - Warszawa Rembertów po torach nr 1M, 2M linii nr 2 oraz torach Nr 3M i 4M linii nr 448 przez uzupełnienie tłucznia, podbiciu ciągłym torów zespołem maszyn DPUS, rozjazdów maszyną UNIMAT oraz roboty towarzyszące”

Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:

- podniesienie prędkości rozkładowej z $V=60\div 80$ km/h do $V=100\div 120$ km/h;
- skrócenie czasu jazdy o ok. 8 min.;
- poprawa bezpieczeństwa ruchu.

Lp. nr 35

Linia nr 18 Kutno – Piła, linia nr 131 Chorzów Batory – Tczew,
Nazwa zadania: „Wymiana rozjazdu nr 3 w torze nr 2 w st. Terespol Pomorski na linii nr 131; wymiana pojedynczych podkładów, mechaniczne oczyszczenie i uzupełnienie podsypki, regulacja toru i rozjazdów w planie i profilu oraz roboty towarzyszące - różne lokalizacje w torze nr 1 linii nr 18”

Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:

- odwołanie 3 ograniczeń prędkości do $V=60$ km/h i 1 ograniczenia $V=80$ km/h;
- przywrócenie prędkości rozkładowej $V=120$ km/h;
- skrócenie czasu jazdy o ok. 2,7 min.;
- poprawa bezpieczeństwa ruchu.

Lp. nr 36

Linia nr 273 Wrocław Główny - Szczecin Główny,
Nazwa zadania: „Wymiana toru nr 2 w km 51,600 - 51,900 oraz naprawa bieżąca toru nr 2 w km 9,000 - 53,667 poprzez wymianę podkładów, szyn, oczyszczenie i uzupełnienie podsypki, wymianę uszkodzonych i uzupełnieniem brakujących złączek torowych, regulacja toru w planie i profilu, oczyszczenie rowów bocznych oraz roboty towarzyszące - różne lokalizacje”

Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:

- odwołanie ograniczenia prędkości $V=70$ km/h;
- przywrócenie prędkości rozkładowej $V=100$ km/h;
- poprawa bezpieczeństwa ruchu.

Lp. nr 37

Linia nr 279 Lubiąż – Węgliniec,
Nazwa zadania: „Naprawa bieżąca linii nr 279 w km -1,061 - 20,300 poprzez wymianę szyn, podkładów, naprawę przejazdów, naprawę obiektów inżynierskich wraz z częściową modyfikacją toru klasycznego na bezstykowy - różne lokalizacje; roboty towarzyszące”

Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:

- odwołanie ograniczenia prędkości $V=20$ km/h;
- wprowadzenie prędkości jazdy pociągów $V=60$ km/h;
- skrócenie czasu jazdy o ok. 5 min.;
- poprawa bezpieczeństwa ruchu.

Część C

Zadania związane z zakupem, modernizacją oraz naprawą pojazdów kolejowych przeznaczonych do przewozów pasażerskich wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych, o której mowa w art. 4 pkt 19 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.).

Część C zawiera zestawienie środków, jakimi dysponują województwa w 2013 roku zawierające:

- podział w równych częściach pomiędzy samorzady województw przyznanej na 2013 rok kwoty 100 mln zł,
- oraz zwiększenie o kwoty przyznane i niewykorzystane w roku 2012, w przypadku województw, które nie wydatkowały całości przyznanego w 2012 roku limitu.

Część D

Część D zawiera zestawienie środków na sfinansowanie nabycia od PKP S.A. przez Skarb Państwa reprezentowany przez ministra właściwego do spraw transportu, akcji PKP PLK S.A., zgodnie z art. 1 *Ustawy z dnia 20 maja 2010 r. o zmianie ustawy o Funduszu Kolejowym oraz ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”*.

Ponadto limit środków Funduszu Kolejowego na rok 2013 w wysokości 60 000 000,00 zł zostanie przeznaczony na pokrycie kosztów funkcjonowania Straży Ochrony Kolei w zakresie wynagrodzeń, ponieważ decyzją Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w roku 2013 do bazy kosztowej stawek dostępu do infrastruktury kolejowej zostało włączone jedynie 10% kosztów SOK. Środki z Funduszu Kolejowego zostały uwzględnione w kwocie kosztów włączonych do bazy kosztowej stawek dostępu do infrastruktury kolejowej.

Ocena Skutków Regulacji

1. Podmioty, na które oddziałuje projekt uchwały

Projekt oddziałuje na:

- PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.
 - zarządców powszechnie dostępnej infrastruktury kolejowej,
- Bank Gospodarstwa Krajowego.

2. Konsultacje społeczne

Projekt uchwały Programu na 2013 r. został przygotowany na wniosek i w porozumieniu z PKP PLK S.A. i PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o. oraz w porozumieniu z Bankiem Gospodarstwa Krajowego. Zakres Programu rzeczowo-finansowego został zaakceptowany przez te podmioty.

3. Wpływ regulacji na:

a) sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządowych

Wejście w życie uchwały nie będzie miało wpływu na budżet państwa, a budżety województw będą zwiększone o kwoty zaplanowane na zadania związane z zakupem, modernizacją oraz naprawą pojazdów kolejowych przeznaczonych do przewozów pasażerskich.

b) rynek pracy

Wejście w życie uchwały nie wpłynie bezpośrednio na rynek pracy. Niemniej jednak środki z Funduszu Kolejowego na dofinansowanie infrastruktury wpłyną na wykonywanie w szerszym zakresie inwestycji, co znajdzie odzwierciedlenie w zwiększonych zamówieniach dla branż współpracujących z transportem kolejowym.

c) konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Program zapewnia dofinansowanie inwestycji, remontów i utrzymania infrastruktury kolejowej, co poprawi jej stan techniczny i tym samym zwiększy konkurencyjność transportu kolejowego wobec innych gałęzi transportu, zwiększy jego udział w rynku przewozów pasażerskich i towarowych. Pełna realizacja zadań określonych w Programie spowoduje przywrócenie parametrów techniczno- eksploatacyjnych na liniach i odcinkach linii kolejowych objętych tym Programem oraz skrócenie czasu podróży, likwidację punktowych ograniczeń prędkości, wzrost bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Stworzenie zachęty do korzystania z transportu kolejowego ma szczególne znaczenie m.in. z uwagi na ochronę środowiska, wysokie bezpieczeństwo, niskie koszty zewnętrzne tej gałęzi transportu.

d) sytuację i rozwój regionalny

Program nie będzie miał bezpośredniego wpływu na rozwój gospodarczy regionów. Natomiast pośrednio poprawa stanu technicznego linii kolejowych powinna być zachętą dla przedsiębiorców do wykorzystywania kolei jako środka transportu oraz do prowadzenia działalności gospodarczej na obszarach położonych w bezpośrednim sąsiedztwie linii kolejowych.