



Fundusze Europejskie



Rzeczpospolita  
Polska



cupt

CENTRUM UNIJNYCH  
PROJEKTÓW TRANSPORTOWYCH

Unia Europejska  
Europejskie Fundusze  
Strukturalne i Inwestycyjne



Brozura wydana przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych we współpracy z Ministerstwem Infrastruktury



MINISTERSTWO  
INFRASTRUKTURY

# ZMIENIAMY POLSKĄ KOLEJ





# ZMIENIAMY POLSKĄ KOLEJ



Broszura wydana przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych  
we współpracy z Ministerstwem Infrastruktury

PUBLIKACJA WSPÓŁFINANSOWANA Z FUNDUSZU SPÓJNOŚCI W RAMACH PROGRAMU  
INFRASTRUKTURA I ŚRODOWISKO 2014–2020



# SPIS TREŚCI

Od Ministra Andrzeja Adamczyka	4
Kolej dziś	5
Kolej w perspektywie UE 2014–2020	11
Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku	13
Program modernizacji dworców kolejowych	22
Program wymiany taboru kolejowego	28
Inwestycje jako siła napędowa sektora kolejowego	30
Program utrzymaniowy	31
Rozwój transportu intermodalnego	32
Podsumowanie działań – Sekretarz Stanu Andrzej Bittel	34





Fot. Ministerstwo Infrastruktury

Szanowni Państwo,

przed koleją, która w Polsce ma długie i piękne tradycje, stoi wiele wyzwań związanych z taką jej modernizacją, aby jak najpełniej odpowiadała oczekiwaniom pasażerów i klientów biznesowych.

Polska kolej stoi obecnie w obliczu ogromnych zmian, których celem jest zwiększenie jej konkurencyjności i budowanie silnej pozycji rynkowej. Transport kolejowy jest jedną z ważniejszych dziedzin polskiej gospodarki. Wpływa bezpośrednio na rozwój kraju i jakość życia – ma istotne znaczenie zarówno w przewozach pasażerskich, jak i ładunków. Wzmocnienie roli transportu kolejowego w zintegrowanym systemie transportowym kraju jest zadaniem strategicznym państwa. Realizowane inwestycje mają na celu odpowiednie ukierunkowanie rozwoju oraz przyczyniają się do zwiększenia konkurencyjności kolei jako środka transportu. Sektor transportu w znaczącym stopniu wpisuje się w założenia unijnej polityki inwestowania oraz długoterminowej strategii rozwoju. Budowa nowoczesnej sieci transportowej, zapewniającej dostęp do wszystkich regionów Unii Europejskiej, stanowi podstawowy warunek do zwiększenia konkurencyjności europejskiego systemu transportowego. Głównym celem krajowej polityki, a zarazem priorytetem, jest zwiększenie dostępności transportowej, poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz poprawa efektywności sektora transportowego przez stworzenie zrównoważonego, spójnego, innowacyjnego i przyjaznego użytkownikowi systemu komunikacyjnego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym.

Tytuł publikacji „Zmieniamy polską kolej” dobrze wpisuje się w zadania podjęte przez resort, mające na celu poprawę stanu taboru pasażerskiego i towarowego, kontynuację programu inwestycji dworcowych oraz inwestycji w rozwiązania IT.

Jestem przekonany, że w efekcie podejmowanych starań polska kolej będzie jeszcze chętniej wybierana przez pasażerów, a realizacja inwestycji infrastrukturalnych będzie mieć pozytywny wpływ na rozwój gospodarczy naszego kraju, ale również innych państw członkowskich UE.

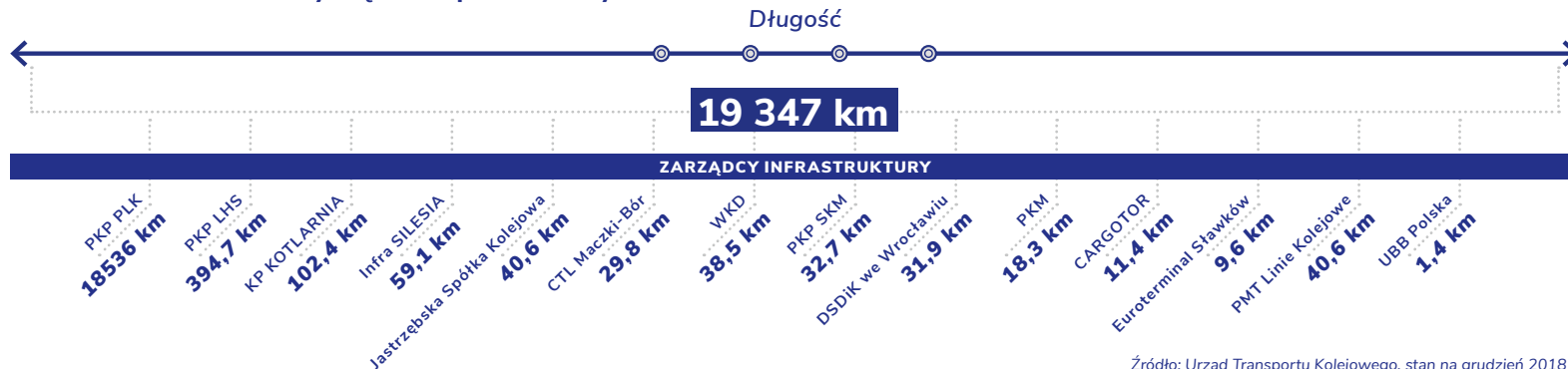
**Andrzej Adamczyk**  
MINISTER INFRASTRUKTURY

# KOLEJ DZIŚ

## Infrastruktura kolejowa w Polsce

Sieć kolejowa w Polsce, ze względu na położenie geograficzne, odgrywa ważną rolę w tranzytowych przewozach osób i towarów w Europie. Równocześnie Polska jest miejscem, gdzie europejska sieć normalnotorowa 1435 mm styka się z siecią szerokotorową 1520 mm.

## Podstawowe dane dotyczące eksploatowanych linii



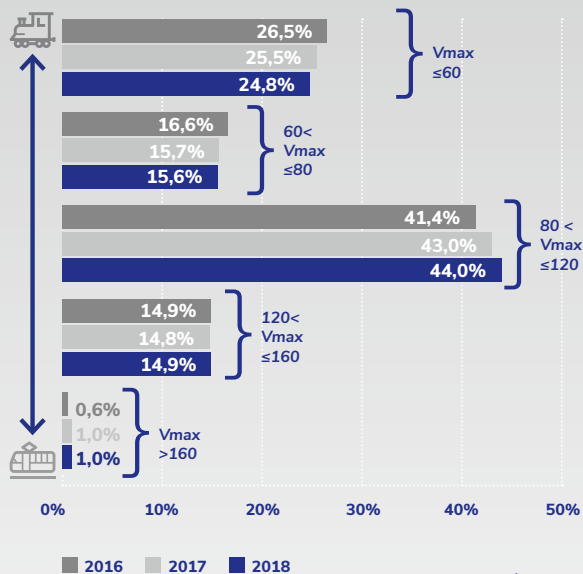
Źródło: Urząd Transportu Kolejowego, stan na grudzień 2018 r.

## Linie kolejowe w Polsce w 2018 r.



Na długość eksploatowanych linii szerokotorowych składają się linie kolejowe trzech zarządców: PKP LHS (394,65 km), PKP PLK (142,1 km) oraz Euroterminalu Sławków (4,14 km).

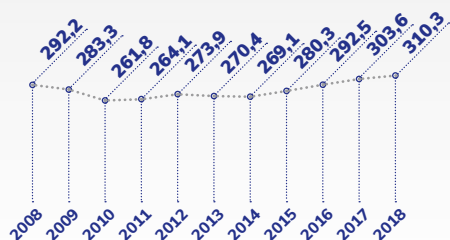
## Struktura torów kolejowych eksploatowanych w Polsce w latach 2016-2018 wg dopuszczalnych prędkości



Źródło: UTK

## Liczba pasażerów w kolejowych przewozach pasażerskich

W LATACH 2008-2018



Źródło: UTK

## PRZEWOZY PASAŻERSKIE

Rodzaje kolejowych przewozów pasażerskich:

- międzyaglomeracyjne (tzw. kwalifikowane),
- międzywojewódzkie,
- regionalne (aglomeracyjne).

Przewozy pasażerskie mogą być realizowane jako przewozy komercyjne (z inicjatywy i na wyłączne ryzyko ekonomiczne przewoźnika) oraz jako przewozy o charakterze użyteczności publicznej (na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych zawartej z ich organizatorem działającym na danym obszarze).

Organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest właściwa jednostka samorządu terytorialnego (gmina, powiat, województwo, związek międzygminny czy związek powiatów) albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze. Do zadań organizatora należy także planowanie rozwoju publicznego transportu zbiorowego oraz zarządzanie nim.

**W 2018 r. odnotowano wzrost na rynku przewozów pasażerskich, zarówno liczby przewiezionych pasażerów, jak i wykonanej pracy przewozowej. Z usług przewoźników skorzystało blisko 310,3 mln pasażerów, tj. o 6,7 mln pasażerów więcej niż w 2017 r. (wzrost o 2,2 proc.) i aż o 17,7 mln pasażerów więcej niż w roku 2016 (wzrost o ponad 6 proc.).**

Dzięki poprawie jakości taboru i nowym połączeniom wyraźnie wzrosło zainteresowanie kolejowymi przewozami pasażerskimi. W 2018 r. wszyscy przewoźnicy wykonali pracę przewozową na poziomie ponad 21 mld pasażerokilometrów i jest to wzrost o 3,57 proc. w stosunku do 2017 r. oraz o blisko 9,73 proc. w stosunku do 2016 r.

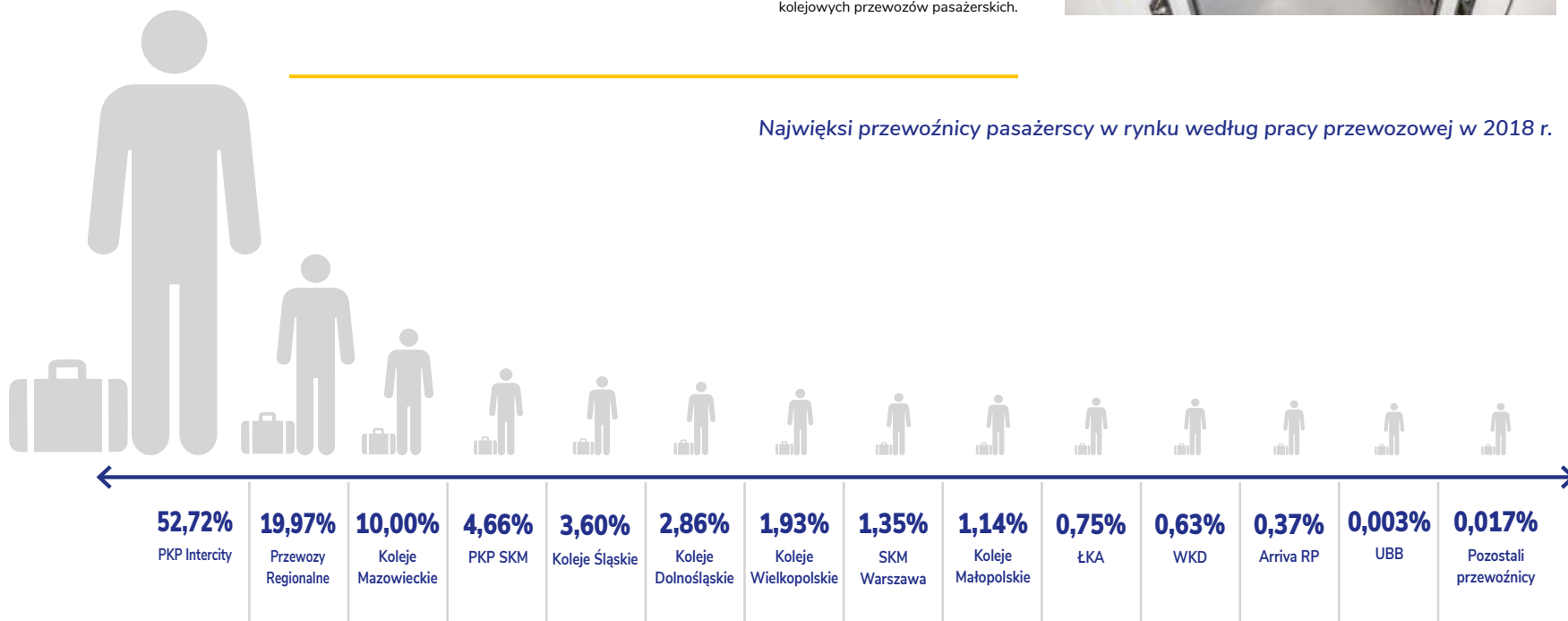
W zakresie pracy eksploatacyjnej przewoźnicy wykonali w 2018 r. pracę na poziomie 165,53 mln pociągokilometrów i jest to wynik lepszy niż w latach ubiegłych odpowiednio o 2,01 proc. w stosunku do roku 2017 i o 3,47 proc. w stosunku do roku 2016.

Rynek przewozów pasażerskich w Polsce zdominowany jest przez 4 z 16 przewoźników potwierdzających wykonywanie przewozów kolejowych. Do liderów przewozów pasażerskich zalicza się: PKP Intercity, Przewozy Regionalne, PKP SKM w Trójmieście oraz Koleje Mazowieckie, które łącznie odpowiadają za przewóz niemal 3/4 wszystkich pasażerów. W 2018 r. łączny udział w rynku tych przewoźników wyniósł 73,89 proc.



Fot. PKP Intercity S.A.

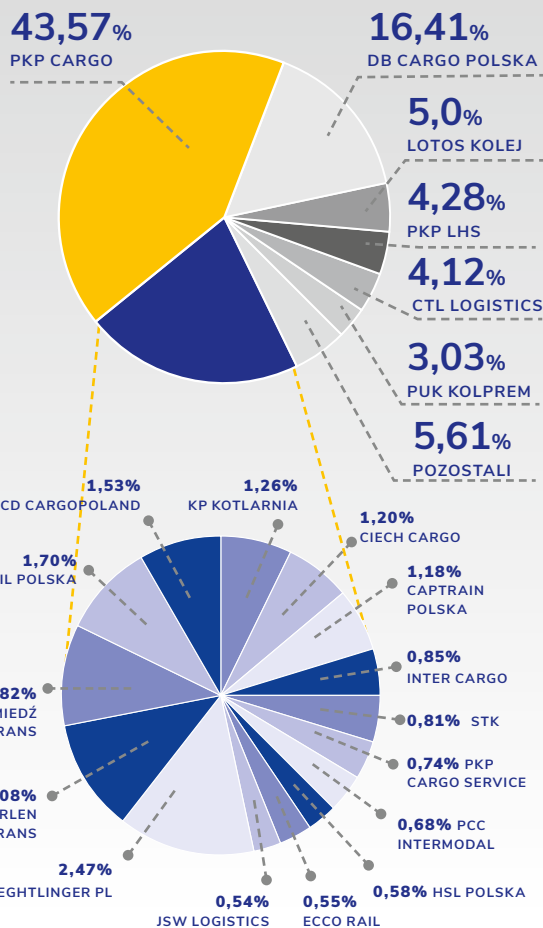
Zakup taboru dla PKP Intercity SA do realizacji kolejowych przewozów pasażerskich.







## UDZIAŁ W RYNKU NAJWIĘKSZYCH PRZEWOŹNIKÓW WG MASY PRZEWIEZIONYCH TOWARÓW NA KONIEC 2018 R.



## PRZEWOZY TOWAROWE

W porównaniu do rynków innych krajów w Europie polski rynek kolejowych przewozów towarowych jest charakterystyczny, funkcjonuje na nim bowiem kilkudziesięciu przewoźników. W 2018 r. było to 71 spółek.

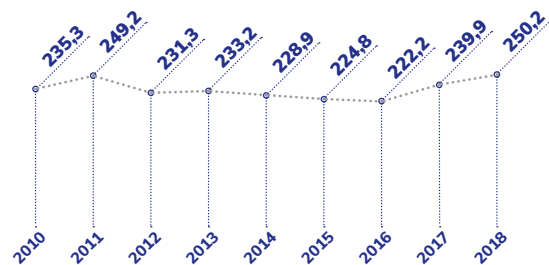
Spśród tych 71 spółek 6 przewoźników odpowiada za ponad 3/4 rynku.

Są to:

- PKP Cargo – 43,57%,
- DB Cargo Polska – 16,41%,
- Lotos Kolej – 5,00%,
- PKP LHS – 4,28%,
- CTL Logistics – 4,12%,
- PUK Kolprem – 3,03%.

Działania, które służą poprawie jakości i zwiększają transportową dostępność kraju w układzie europejskim i lokalnym, mają ogromny wpływ także na wzrost konkurencyjności transportu kolejowego w Polsce.

## Masa ładunków w kolejowych przewozach towarowych w latach 2010–2018 (W MLN TON)



Źródło: UTK

Praca przewozowa w 2018 r. kształtowała się na poziomie 59,6 mld tonokilometrów i było to o blisko 9 proc. więcej niż w roku poprzednim.

Wspólny Bilet to jeden z najistotniejszych projektów wdrażanych przez Ministerstwo Infrastruktury i spółki kolejowe. Został przyjęty przez Rząd w Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju jako zadanie ułatwiające podróże koleją. Celem wdrożenia projektu jest umożliwienie pasażerom odbywania podróży pociągami kilku przewoźników na podstawie jednego biletu, bez konieczności ponoszenia kolejnych opłat za przejazd pociągiem następnego przewoźnika.

**9 grudnia 2018 r. uruchomiono ofertę Wspólny Bilet. Jest to nowoczesna usługa dająca podróżnemu możliwość zakupu jednego biletu na cały przejazd koleją, niezależnie od kanału sprzedaży przewoźnika.**

### Etapy wdrażania programu



Aktualnie pasażerowie mogą kupić bilety na połączenia obsługiwane przez siedmiu przewoźników, z których korzysta około 80 proc. wszystkich pasażerów kolei w Polsce: PKP Intercity, PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście, Przewozy Regionalne (POLREGIO), Koleje Mazowieckie, Łódzka Kolej Aglomeracyjna, Koleje Wielkopolskie i Koleje Małopolskie. Wspólny Bilet dostępny jest w ponad sześciuset okienkach kasowych w całej Polsce, a na podróże pociągami części przewoźników bilety można nabyć także przez Internet, w systemie BILKOM (Intercity, Polregio, PKP SKM, KW, ŁKA), jak również w aplikacjach mobilnych dostępnych zarówno na urządzeniach z systemem Android i systemem iOS.

Wspólny Bilet obejmie swoim zasięgiem także Koleje Dolnośląskie, Koleje Śląskie i Arrivę RP, dzięki czemu będzie mogło z niego skorzystać ponad 90 proc. wszystkich pasażerów polskich kolei.

## Wspólny Bilet to przede wszystkim wygoda i spore oszczędności.

### Korzyści:

- **oszczędność czasu** – bilet na skomplikowaną podróż koleją można kupić w jednym okienku,
- **oszczędność pieniędzy** – korzystając z usług przewoźników w ramach Wspólnego Biletu podróż może być tańsza,
- **wyбір przewoźnika jeszcze nigdy nie był tak łatwy** – dzięki tysiącom możliwych połączeń dalekobieżnych, regionalnych i podmiejskich bez problemu dotrzesz do wielu miejsc w kraju,
- **w prosty sposób można zaplanować podróż** – kasjerzy pomogą zaplanować podróż z przesiadką oraz pomogą w wyborze optymalnej oferty. Dodatkowo wraz ze Wspólnym Biletem otrzymasz plan podróży, w którym znajdziesz informacje m.in. o numerze oraz kategorii pociągów, którymi będziesz realizował przejazd, stacjach przesiadek oraz godzinach przyjazdu i odjazdu pociągu,
- **dotaddkowe udogodnienia** – w ramach Wspólnego Biletu możesz zabrać swojego pupila lub niezbędne w podróży rzeczy, tj. bagaż czy rower, płacąc za nie raz, niezależnie od liczby przesiadek,
- **zakup biletu** – Wspólny Bilet można szybko i wygodnie zakupić na terenie całego kraju, w setkach kas lub online przez stronę internetową [www.bilkom.pl](http://www.bilkom.pl), a także przez aplikację dostępne na urządzeniach z systemami iOS i Android.

### Przykład:

- trasa przejazdu: Świnoujście – Jastó (tam i z powrotem)
- pasażerowie: 1 osoba dorosła
- pociągi: Świnoujście – Szczecin Dąbie REGIO (POLREGIO), Szczecin Dąbie – Rzeszów Gł. TLK (PKP Intercity), Rzeszów Gł. – Jastó REGIO (POLREGIO)
- oszczędność: 51,60 zł

### Czy to się opłaca?

Podstawą Wspólnego Biletu jest jedna taryfa obowiązująca u wszystkich przewoźników kolejowych, którzy wprowadzili tę ofertę. Taryfa ma charakter degresywny, co oznacza, że sposób naliczenia ceny biletu opiera się na prostej zasadzie: „**im dalej jedziesz, tym mniej płacisz za kolejne kilometry pokonywanej trasy**”. Dzięki temu Wspólny Bilet to propozycja szczególnie atrakcyjna dla pasażerów podróżujących na dłuższych trasach oraz wybierających podróże z przesiadkami, realizowane pociągami różnych przewoźników.

Wspólny Bilet to nowa, dodatkowa oferta, a pasażerowie w dalszym ciągu mogą korzystać np. z promocji oferowanych przez przewoźników w regionach i na konkretnych trasach.

# KOLEJ W PERSPEKTYWIE UE 2014–2020

Zgodnie z podpisaną Umową Partnerstwa między rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Komisją Europejską, w perspektywie finansowej UE na lata 2014–2020 przewidziano na kolej kwotę **10,2 mld euro**. Przeznaczenie tak znacznych środków na inwestycje kolejowe związane jest z priorytetami Komisji Europejskiej, określonymi w Białej Księdze, tj. z przechodzeniem na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach i wzmocnieniem roli kolei w rozwoju zrównoważonego transportu.

**Inwestycje kolejowe realizowane w latach 2014–2023 mogą uzyskać dofinansowanie ze środków europejskich w ramach następujących programów operacyjnych oraz instrumentów UE:**

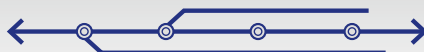
- Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014–2020 (POLiŚ),
- Instrument „Łącząc Europę” (Connecting Europe Facility – CEF),
- Program Operacyjny Polska Wschodnia 2014–2020 (POPW),
- 16 Regionalnych Programów Operacyjnych (RPO).

## Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014–2020 (POLiŚ)

W Programie Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko 2014–2020 przewidziano wsparcie inwestycji w zakresie infrastruktury kolejowej, taboru kolejowego, dworców kolejowych, systemów teleinformatycznych i systemów sterowania ruchem kolejowym. Realizacja tych inwestycji możliwa jest zarówno w działaniu poświęconym ściśle kolei (oś priorytetowa V), jak i innym obszarom (np. inwestycje dotyczące terminali intermodalnych będą realizowane w Osi priorytetowej III. Rozwój sieci drogowej TEN-T i transportu multimodalnego, zaś modernizacja linii kolejowych związanych z poprawą dostępu do portu kolejowego – ze środków dostępnych dla

Planowane efekty: PROGRAM OPERACYJNY INFRASTRUKTURA I ŚRODOWISKO 2014–2020

**935 km**



CAŁKOWITA DŁUGOŚĆ PRZEBUDOWANYCH LUB ZMODERNIZOWANYCH LINII KOLEJOWYCH



Fot. CUPT

## Rekordowe pieniądze dla kolei

Joanna Lech, p.o. dyrektora Centrum Unijnych Projektów Transportowych

W perspektywie finansowej UE 2014–2020 polski sektor kolejowy otrzymał szansę wykorzystania ogromnej puli środków unijnych. Projekty realizowane w tym obszarze transportowym, finansowane są z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, Programu Operacyjnego Polska Wschodnia oraz Instrumentu „Łącząc Europę” (CEF). Już od dwunastu lat CUPT wspiera beneficjentów w procesie przygotowania i realizacji tych inwestycji.

Dzięki unijnemu dofinansowaniu możliwe jest prowadzenie na szeroką skalę inwestycji infrastrukturalnych dotyczących linii kolejowych i dworców, zakup i modernizacja taboru kolejowego oraz inwestycje w zakresie poprawy bezpieczeństwa w transporcie kolejowym. Skala i zakres prowadzonych projektów znacząco przyczyni się do zwiększenia dostępności i konkurencyjności transportu kolejowego, co będzie miało przełożenie zarówno na rozwój gospodarki, jak i życie mieszkańców naszego kraju.



Fot. CUPT

Biała Księga: „Głównymi cechami usług wysokiej jakości są: atrakcyjny rozkład jazdy, komfort, łatwy dostęp, niezawodność usług i integracja z innymi środkami transportu”.

**Planowane efekty:** PROGRAM OPERACYJNY POLSKA WSCHODNIA 2014–2020

**625 km**

CAŁKOWITA DŁUGOŚĆ PRZEBUDOWANYCH LUB ZMODERNIZOWANYCH LINII KOLEJOWYCH

**1h 50 min\***

SKRÓCENIE ŚREDNIEGO CZASU PRZEJAZDU KOLEJĄ MIĘDZY OŚRODKAMI WOJEWÓDZKIMI (ŚREDNIO O 33%)

\* Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)

transportu morskiego). W Osi priorytetowej V. Rozwój transportu kolejowego w Polsce zaplanowano wsparcie projektów dotyczących budowy, modernizacji, rehabilitacji linii kolejowych, dworców kolejowych, zakupu i/lub modernizacji taboru kolejowego. Na te zadania z budżetu UE w ramach Funduszu Spójności przeznaczono kwotę ponad **5 mld euro**, w tym prawie 4,5 mld euro na linie kolejowe, ponad 0,4 mld euro na tabor i 0,15 mld euro na dworce.

### Instrument „Łącząc Europę” (CEF)

Instrument „Łącząc Europę” (ang. Connecting Europe Facility – CEF) zastąpił dotychczasowy program TEN-T. Jest to instrument finansowy centralnie zarządzany przez Komisję Europejską (KE) i przeznaczony do wspierania projektów z sektora transportu, telekomunikacji i energii w ramach sieci transeuropejskiej (TEN-T). Dofinansowanie CEF przyznawane jest w drodze konkursów organizowanych przez KE. Część środków z ogólnej puli CEF na sektor transportu została zarezerwowana na wydatki wyłącznie w państwach członkowskich, które kwalifikują się do korzystania z Funduszu Spójności (tzw. koperty narodowe), i rozdysponowana na podstawie specjalnych konkursów. Pula środków dostępna **dla Polski to 4,14 mld euro**, w tym na kolej ok. 3,4 mld euro.

### Program Operacyjny Polska Wschodnia 2014–2020 (POPW)

Podstawowym założeniem POPW jest skierowanie środków na poprawę stanu sieci linii kolejowej w 5 województwach Polski Wschodniej, tj. w województwach: warmińsko-mazurskim, podlaskim, lubelskim, świętokrzyskim i podkarpackim. Chodzi o inwestycje w infrastrukturę liniową, elektryfikację wybranych linii, unowocześnienie systemów sterowania ruchem kolejowym i systemów informacji pasażerskiej, a także budowę lub przebudowę dworców kolejowych oraz innych obiektów obsługi podróży.

**Projekty realizowane w ramach Osi Priorytetowej III POPW są finansowane z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, a przeznaczone na nie środki to ok. 330 mln euro.**

### Regionalne Programy Operacyjne (RPO)

Na poziomie regionalnym środki na inwestycje kolejowe dostępne są w ramach 16 regionalnych programów operacyjnych zarządzanych przez marszałków województw. Alokacja środków UE na zadania związane z rozwojem kolei jest różna w poszczególnych regionach. Zakłada się, że przy udziale funduszy UE realizowane będą projekty dotyczące rewitalizacji linii kolejowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą, jak również modernizacja lub zakup taboru kolejowego.

# KRAJOWY PROGRAM KOLEJOWY DO 2023 ROKU

**Krajowy Program Kolejowy** do 2023 roku (KPK) został przyjęty uchwałą Rady Ministrów z 15 września 2015 r. (aktualizacja w listopadzie 2016 r.). Dokument ten ustanawia ramy finansowe i warunki realizacji zamierzeń państwa w zakresie inwestycji kolejowych **do 2023 r.** Obejmuje wszystkie inwestycje realizowane z wykorzystaniem środków finansowych, których dysponentem jest minister właściwy do spraw transportu. KPK określa cele i priorytety inwestycyjne oraz poziom i źródła niezbędnego finansowania. Na realizację projektów przewidziano kwotę ponad 70 mld zł. Program obejmuje wszystkie zadania planowane do sfinansowania z POIiŚ 2014–2020, CEF, POPW oraz RPO, a także z budżetu krajowego.

**Wartość projektów w Krajowym Programie Kolejowym (w podziale na kategorie):**

- **121** projektów Funduszu Spójności (60 z perspektywy 2007–2013): **52,46 mld zł,**
- **9** projektów Programu Operacyjnego Polska Wschodnia: **2,13 mld zł,**
- **64** projekty Regionalnych Programów Operacyjnych (11 z perspektywy 2007–2013): **4,73 mld zł,**
- **34** projekty krajowe (z budżetu państwa i Funduszu Kolejowego): **10,15 mld zł.**

**Realizatorem i wykonawcą Programu jest zarządca narodowej sieci linii kolejowych – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.** (PKP PLK S.A.), który jest największym beneficjentem środków UE w sektorze kolejowym. Szacuje się, że PKP PLK S.A. otrzyma unijne dofinansowania w wysokości **41,04 mld zł.**

22 inwestycje PKP PLK S.A. otrzymały łącznie 3,4 mld euro wsparcia w czterech naborach CEF.



Fot. CUPT

Największym beneficjentem środków Unii Europejskiej w sektorze kolejowym jest PKP Polskie Koleje Liniowe S.A.



## Cele Krajowego Programu Kolejowego

### Wzmocnienie efektywności transportu kolejowego:

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



### Zwiększenie bezpieczeństwa funkcjonowania transportu kolejowego:

- wydłużenie linii kolejowych wyposażonych w ERTMS/ETCS,
- zwiększenie liczby skrzyżowań dwupoziomowych i zmodernizowanych przejazdów kolejowych,
- zmniejszenie liczby wypadków kolejowych na skrzyżowaniach linii kolejowych i dróg w jednym poziomie.



### Poprawa jakości w przewozach pasażerskich i towarowych:

- zapewnienie dostępu do transportu kolejowego osobom o ograniczonej możliwości poruszania się z uwzględnieniem uregulowań wskazanych w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1300/2014 z 18 listopada 2014 r.,
- wzrost liczby miast wojewódzkich połączonych liniami kolejowymi zmodernizowanymi co najmniej do średniej prędkości kursowania pociągów pasażerskich 100 km/h,
- wzrost liczby pasażerów przewiezionych na liniach zarządzanych przez PKP PLK S.A.,
- wzrost masy przewiezionych towarów,
- wzrost prędkości kursowania pociągów towarowych na sieci linii kolejowych zarządzanych przez PKP PLK S.A.,
- wzrost prędkości kursowania pociągów towarowych na terenie aglomeracji śląskiej,
- wzrost udziału kolejowych przewozów intermodalnych w towarowych przewozach kolejowych ogółem.

Wskaźniki realizacji Krajowego Programu Kolejowego do 2023 r.

Wskaźnik	Jednostka miary	Stan na 31.12.2015 r.	Stan na 31.12.2017 r.	Stan na 31.12.2023 r.
 Długość przebudowanych linii kolejowych (w km toru)	km	7,7	1325,5	9000
 Długość linii kolejowych pozwalających na ruch pociągów pasażerskich z prędkością techniczną powyżej 160 km/h	km	90	135	350
 Długość linii kolejowych, na których zabudowano ERTMS/ETCS	km	*)	383,9	2000
 Średnia prędkość kursowania pociągów towarowych na sieci linii PKP PLK S.A.	km/h	*)	30	40
 Liczba ośrodków wojewódzkich połączonych liniami kolejowymi zmodernizowanymi co najmniej do średniej prędkości kursowania pociągów pasażerskich 100 km/h	liczba	8/18	8/18	18/18

\*) wartość wskaźnika nie została wyszczególniona, gdyż projekty były głównie w fazie przygotowawczej

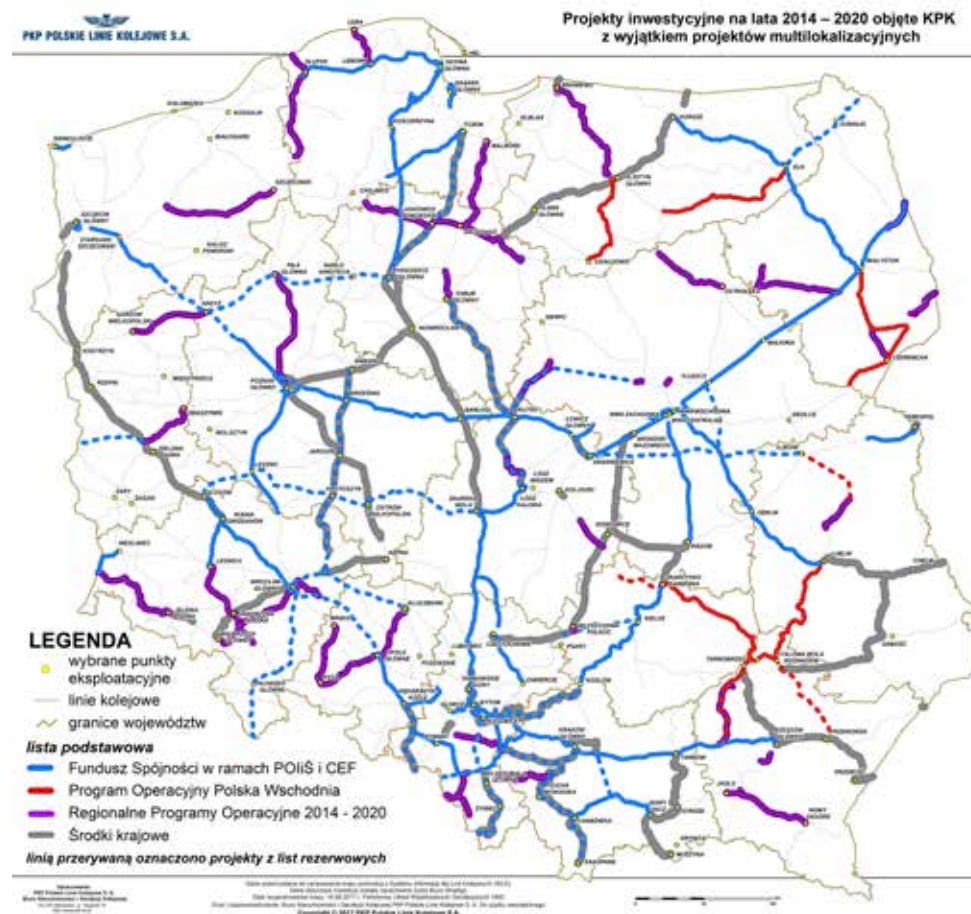
Źródło: PKP PLK S.A.



## Najważniejsze inwestycje Krajowego Programu Kolejowego:

- kontynuacja prac w korytarzach CE 30, E 20/CE 20, E 59/CE 59, E 65/CE 65, E 75, a także w korytarzach stanowiących połączenia międzynarodowe,
- poprawa stanu technicznego linii kolejowych tworzących tzw. korytarze towarowe,
- poprawa stanu technicznego linii ważnych dla ruchu towarowego, m.in. zapewniających ominięcie aglomeracji warszawskiej, poznańskiej i górnośląskiej oraz poprawiających dostęp do portów morskich w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu,
- zabudowa ERTMS/ETCS na 2000 km linii,
- poprawa przepustowości linii kolejowych w obrębie aglomeracji,
- inwestycje w ciągu „Magistrali Wschodniej”,
- zwiększenie bezpieczeństwa infrastruktury, w tym wdrażanie ERTMS.

## Mapa projektów inwestycyjnych objętych Krajowym Programem Kolejowym



Źródło: PKP PLK S.A.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. realizują program inwestycyjny o łącznej wartości prawie

**70 mld zł**

Program ten obejmuje ponad

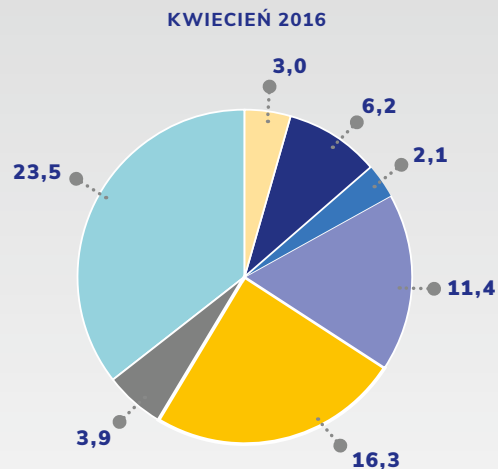
**220** projektów

i modernizację

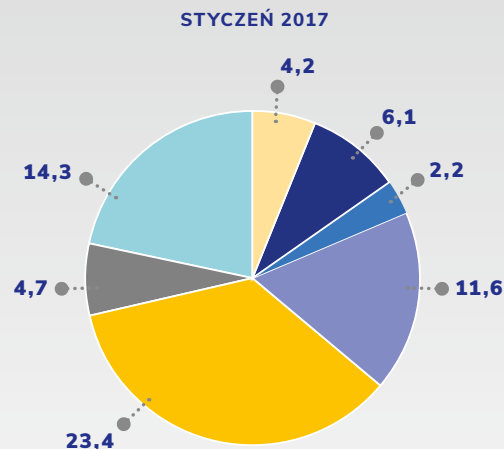
**9000 km** torów.



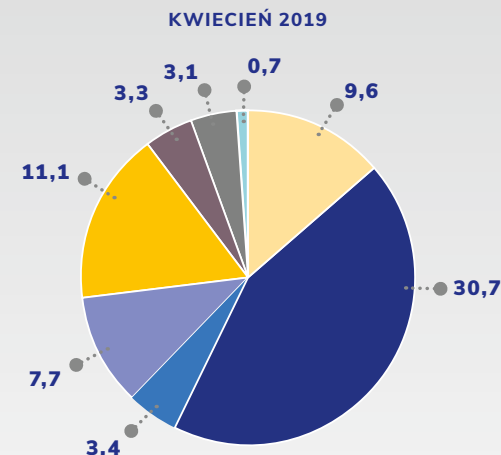
### LISTA PODSTAWOWA KPK W MLD ZŁ



- zakończone: 3,0 mld zł
- w realizacji: 8,3 mld zł
- umowy: 6,2 mld zł
- opłaty, przyłącza: 2,1 mld zł
- projekty UE – w realizacji dok. projektowa: 11,4 mld zł
- przetargi w toku: 16,3 mld zł
- budżet: 3,9 mld zł
- planowane: 23,5 mld zł



- zakończone: 4,2 mld zł
- w realizacji: 8,3 mld zł
- umowy: 6,1 mld zł
- opłaty, przyłącza: 2,2 mld zł
- projekty UE – w realizacji dok. projektowa: 11,6 mld zł
- przetargi w toku: 23,4 mld zł
- budżet: 4,7 mld zł
- planowane: 14,3 mld zł



- zakończone: 9,6 mld zł
- w realizacji: 34,1 mld zł
- umowy: 30,7 mld zł
- opłaty, przyłącza: 3,4 mld zł
- projekty UE – w realizacji dok. projektowa: 7,7 mld zł
- przetargi w toku: 11,1 mld zł
- SW – projekty UE: 3,3 mld zł
- budżet: 3,1 mld zł
- planowane: 0,7 mld zł

Źródło: Opracowanie PLK-IBP na podstawie danych z EPM (stan na 31.03.2019 r.)

## Przykłady realizacji Krajowego Programu Kolejowego

### Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014–2020 (POLiŚ) Budowa infrastruktury systemu ERTMS/GSM-R na liniach kolejowych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zgodnie z NPW ERTMS



BENEFICJENT: PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.



WARTOŚĆ CAŁKOWITA PROJEKTU: OK. 2,82 MLD ZŁ\*

WARTOŚĆ DOFINANSOWANIA UE: 1,3 MLD ZŁ\*



TERMIN REALIZACJI: 2018–2023

Inwestycja jest realizowana ze środków POLiŚ 2014–2020 na terenie całej Polski.

#### Zakres inwestycji:

- opracowanie projektów budowlanych dla około 1,0 tys. lokalizacji obiektów radiokomunikacyjnych oraz projektów wykonawczych dla około 2,0 tys. lokalizacji,
- budowa kabla światłowodowego wraz z przyłączeniem do obiektów radiokomunikacyjnych na ponad 10 tys. km linii kolejowych,
- budowa systemu GSM-R dla ponad 13 tys. km linii kolejowych,
- integracja systemów zarządzania siecią obiektów istniejących z nowo wybudowanym systemem.

#### Planowane efekty:

- likwidacja bariery technicznej w radiołączności kolejowej na granicach Polski,
- krok do wprowadzenia Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS) prowadzący do poprawy bezpieczeństwa pasażerów,
- stworzenie zintegrowanego, interoperacyjnego systemu infrastruktury kolejowej na poziomie połączeń krajowych i międzynarodowych,
- standaryzacja protokołów komunikacyjnych na szlakach międzynarodowych,
- podniesienie poziomu bezpieczeństwa i minimalizacja ryzyka awarii.

1



Fot. PKP PLK S.A.

\*dane zgodne z projektem Szczegółowego Planu Realizacji Krajowego Programu Kolejowego z lipca 2019 r.

## Program Operacyjny Polska Wschodnia 2014–2020 (POPW)

Prace na linii kolejowej nr 52 na odcinku Lewki – Hajnówka



BENEFICJENT: PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.



WARTOŚĆ CAŁKOWITA PROJEKTU: 96,46 MLN ZŁ

WARTOŚĆ DOFINANSOWANIA UE: 66,52 MLN ZŁ



TERMIN REALIZACJI: 2017–2020

Inwestycja jest realizowana ze środków POPW 2014–2020 na linii 52 (odcinek od posterunku odgałęźnego Lewki za Bielskiem Podlaskim do stacji Hajnówka o długości 26,4 km).

Efektom prac będzie przywrócenie po 25 latach ruchu pasażerskiego i towarowego na linii kolejowej nr 52, gdzie max. prędkość dla pociągów towarowych będzie wynosić 60 km/h, a dla pociągów pasażerskich 100 km/h.

Wykonanie prac o charakterze odtworzeniowym dla nieużywanych obiektów obsługi podróżnych oraz dostosowanie elementów infrastruktury do potrzeb osób o ograniczonej możliwości ruchowej pozwoli na zwiększenie komfortu obsługi podróżnych na stacjach i przystankach. Zwiększy się poziom bezpieczeństwa prowadzenia ruchu kolejowego, bezpieczeństwa podróżnych, przewożonych towarów oraz ruchu drogowego na przejazdach kolejowych. Zapewniona zostanie zgodność techniczna systemów kolejowych.



Fot. PKP PLK S.A.

Linia 52 Lewki - Hajnówka (Chytra)

## Instrument „Łącząc Europę” (CEF)

Poprawa bezpieczeństwa na Centralnej Magistrali Kolejowej poprzez likwidację przejazdów w poziomie szyn oraz budowę skrzyżowań dwupoziomowych



BENEFICJENT: PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.



WARTOŚĆ CAŁKOWITA PROJEKTU: 17,46 MLN ZŁ

WARTOŚĆ DOFINANSOWANIA UE: 14,84 MLN ZŁ



TERMIN REALIZACJI: 2014–2016

Projekt objął prace modernizacyjne na linii kolejowej E 65 stanowiącej część korytarza sieci bazowej Bałtyk-Adriatyk. Prace przeprowadzone zostały na przecięciu Centralnej Magistrali Kolejowej (linia nr 4 Grodzisk Mazowiecki – Zawiercie) z drogami zlokalizowanymi w południowej Polsce.

### Zakres inwestycji:

- likwidacja przejazdu kolejowego na km 127, 190 linii E 65 na odcinku Grodzisk Mazowiecki – Katowice na przecięciu linii z drogą rejonową nr 395 Ruda Pilczycka – Czermno oraz budowa wiaduktu drogowego,
- likwidacja przejazdu kolejowego na km 147,584 linii E 65 na odcinku Grodzisk Mazowiecki – Katowice na przecięciu linii z drogą lokalną nr 004420 Zabrodzie – Jamskie oraz budowa wiaduktu drogowego.

### Efekty:

- zwiększenie bezpieczeństwa poprzez wyeliminowanie kolizyjnych skrzyżowań dróg kołowych z drogami kolejowymi oraz zastąpienie ich dwupoziomowymi bezkolizyjnymi skrzyżowaniami,
- wzrost wydajności linii poprzez zlikwidowanie punktowego zmniejszenia jej prędkości, zmniejszenie kosztów eksploatacji.



Fot. PKP PLK S.A.

Przebudowano dwa jednopoziomowe skrzyżowania kolejowo-drogowe na skrzyżowania dwupoziomowe (wiadukty drogowy)

## Instrument „Łącząc Europę” (CEF)

Prace na linii kolejowej E 20 na odcinku Warszawa – Poznań – pozostałe roboty, odcinek Sochaczew – Swarzędz



BENEFICJENT: PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.



WARTOŚĆ CAŁKOWITA PROJEKTU: 2,01 MLD ZŁ  
WARTOŚĆ DOFINANSOWANIA UE: 1,51 MLD ZŁ



TERMIN REALIZACJI: 2015–2020

W projekcie zaplanowano wykonanie prac modernizacyjnych pomiędzy Warszawą a Poznaniem na odcinku Sochaczew – Swarzędz (około 235 km linii E 20/C-E 20). Inwestycja obejmuje linię kolejową nr 3 (E20) na odcinku Sochaczew – Swarzędz od km 60,500 do km 290,000 (229,500 km) oraz linię kolejową nr 11 (C-E 20) na odcinku Placencja – Łowicz Główny od km 17,000 do km 22,000 (5,000 km).

### Zakres inwestycji:

- przebudowa nawierzchni toru na długości ok. 186 km,
- przebudowa stacji i posterunków ruchu,
- zabudowa 3 LCS w Łowiczu, Kutnie i Koninie – nowoczesne systemy sterowania ruchem kolejowym (SRK),
- modernizacja 8 peronów,
- modernizacja 10 i budowa 7 mostów,
- modernizacja 8 i budowa 1 wiaduktu kolejowego,
- modernizacja 3 i budowa 3 przejść podziemnych,
- budowa 2 wiaduktów drogowych w Łowiczu i Koninie.

### Planowane efekty:

- oszczędność czasu w przewozach pasażerskich oraz towarowych,
- eliminacja zakłóceń w ruchu pociągów tj., likwidacja „wąskich gardeł”,
- zwiększenie maksymalnej dobowej przepustowości na linii nr 3,
- zmniejszenie wypadkowości.



Fot. Artur Kołakowski

Prace na szlaku Konin - Koło



Fot. PKP S.A.

Odtworzenie zabytkowego historycznego kompleksu Dworca Wrocław  
Główny z przebudową kolejowej infrastruktury technicznej to projekt  
zrealizowany ze środków POIiS 2007–2013



DWORZEC PREMIUM



DWORZEC WOJEWÓDZKI

# PROGRAM MODERNIZACJI DWORCÓW KOLEJOWYCH

PKP S.A. zarządza 582\* czynnymi dworcami, pozostałymi zaś – samorządy terytorialne, spółki komunalne, TBS, PKP PLK S.A. oraz inne podmioty. Dworce, których gospodarzem jest PKP S.A., są podzielone na różne kategorie, zależnie od funkcji, jakie spełniają w systemie transportowym.

## Kategorie dworców

### PREMIUM:

- dworzec w dużym mieście, obsługujący ruch międzynarodowy, międzywojewódzki i regionalny,
- ważny węzeł komunikacyjny na poziomie krajowym, postrzegany jako wizytówka kraju lub miasta,
- obiekt oferujący podróżnym szereg usług komercyjnych (np. gastronomia, prasa, bankomat, punkt wypożyczenia samochodu, przestrzeń do zabaw dla dzieci),

### WOJEWÓDZKI:

- dworzec w dużym mieście, obsługujący ruch międzynarodowy, międzywojewódzki i regionalny,
- ważny węzeł komunikacyjny na poziomie międzywojewódzkim, postrzegany jako wizytówka miasta lub regionu,
- obiekt oferujący podróżnym podstawowe usługi (np. gastronomia, prasa, bankomat),

\* stan na lipiec 2019

### REGIONALNY:

- dworzec w małym mieście, obsługujący głównie ruch regionalny i lokalny,
- ważny węzeł komunikacyjny na poziomie gminy i województwa,

### AGLOMERACYJNY:

- dworzec obsługujący codzienny ruch lokalny, oddalony od centrum dużego miasta nie więcej niż 50 km,
- ważny węzeł komunikacyjny na poziomie aglomeracji,
- obiekt bez funkcji komercyjnych,

### LOKALNY:

- dworzec o niewielkim potencjale rozwoju ruchu kolejowego, z którego korzystają osoby podróżujące systematycznie do większych miast (do pracy, szkoły),
- minimalny standard usług na peronie stacji,

### TURYSTYCZNY:

- dworzec w małym mieście lub poza miastem, obsługujący ruch międzynarodowy, międzywojewódzki, regionalny i lokalny,
- ważny węzeł komunikacyjny w sezonie turystycznym,
- dworzec, który może stanowić wizytówkę miasta.



DWORZEC REGIONALNY



DWORZEC AGLOMERACYJNY



DWORZEC LOKALNY



DWORZEC TURYSTYCZNY





Fot. PKP S.A.

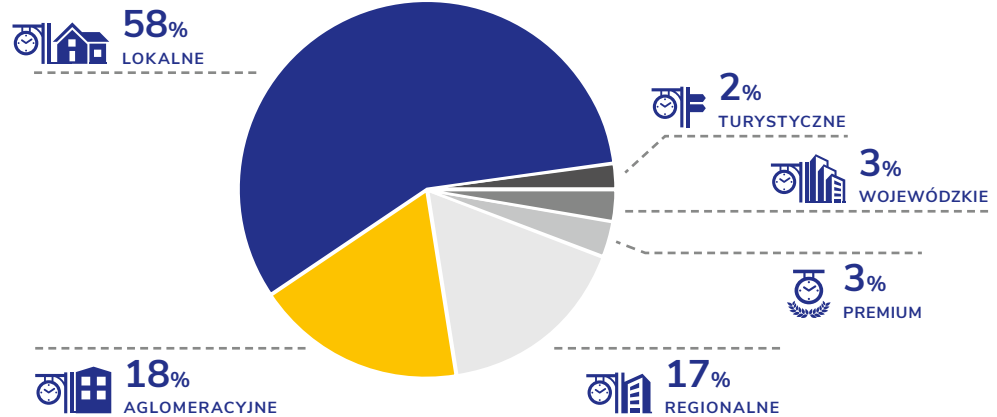
Ze środków POIiŚ 2007–2013 wybudowano zintegrowane centrum komunikacyjne w Bydgoszczy



Fot. PKP S.A.

Przebudowa kompleksu dworcowego Gliwice zrealizowano z funduszy POIiŚ 2007–2013.

### Kategorie dworców PKP S.A.



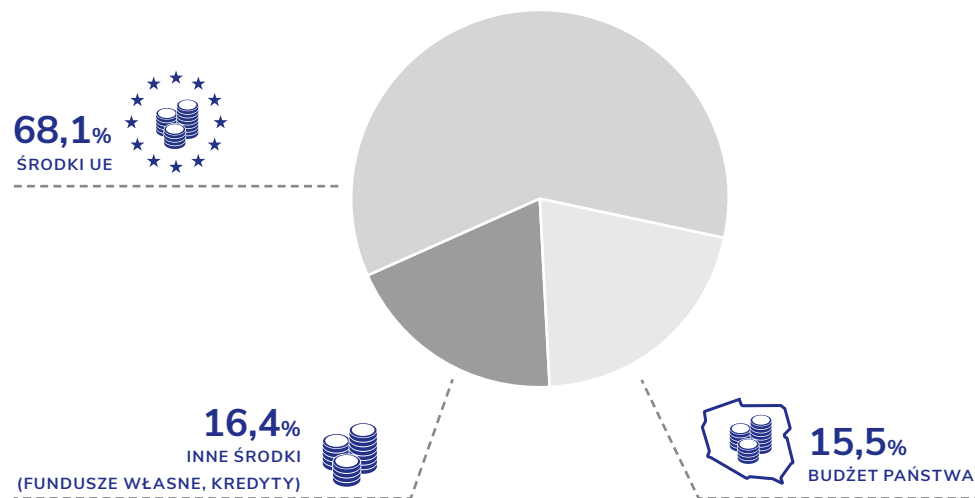
**W „Programie Inwestycji Dworcowych na lata 2016-2023” ujęto łącznie 188 inwestycji na dworcach zaplanowanych do realizacji do 2023 r.**

Nowe dworce spełniać będą najwyższe standardy w zakresie bezpieczeństwa i funkcjonalności, także dzięki wdrożeniu rozwiązań dostosowujących je do potrzeb osób o ograniczonej mobilności.

#### Źródła finansowania dworców:

- środki Unii Europejskiej z Programu Operacyjnego Polska Wschodnia i Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko,
- budżet państwa,
- środki własne PKP S.A., w tym kredytowe.

## Struktura finansowania Programu Inwestycji Dworcowych



Prowadzenie działań inwestycyjnych na dworcach kolejowych uwarunkowane jest dostępnością źródeł finansowania. W aktualnym Wykazie Projektów Zidentyfikowanych POIiS 2014–2020 ujęto i podpisano umowy o dofinansowanie **12 projektów PKP S.A.** (objmujących łącznie 144 dworce), których łączna wartość wynosi **1,06 mld zł.**

W POPW przewidziano budowę/przebudowę **10 dworców**, których łączna szacunkowa wartość wynosi ok. **190 mln zł.**



Fot. PKP S.A.

Budowa dworca kolejowego Kraków Główny zintegrowanego z miejskim transportem publicznym to projekt realizowany z PO IiS 2007–2013



Fot. PKP S.A.

Budowa dworca kolejowego Kraków Główny zintegrowanego z miejskim transportem publicznym to projekt realizowany z POIiS 2007–2013



Fot. PKP S.A.

Ze środków POIiS 2007–2013 przebudowano budynek dworca kolejowego Szczecin Główny wraz z infrastrukturą torową – peronową

## Przykłady inwestycji

### Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014–2020 (POLiŚ)

Modernizacja wybranych dworców przy linii kolejowej nr 9 na odcinku Warszawa Wschodnia – Gdynia Główna Osobowa



BENEFICJENT: PKP S.A.



WARTOŚĆ CAŁKOWITA PROJEKTU: 177,7 MLN ZŁ

WARTOŚĆ DOFINANSOWANIA UE: 120 MLN ZŁ



TERMIN REALIZACJI: 2019–2021

Projekt prowadzony bez ingerencji w układ stacyjny obejmuje budowę nowego dworca w Pomiechówku oraz modernizację 9 dworców kolejowych: Gdańsk Główny, Gdańsk Oliwa, Gdańsk Wrzeszcz, Prabuty, Pruszcz Gdański, Pszczółki, Susz, Szymankowo, Tczew.

#### Planowane efekty:

- poprawa bezpieczeństwa obiektów i podróżnych,
- zmniejszenie negatywnego oddziaływania na środowisko poprzez zastosowanie nowoczesnych technologii,
- zwiększenie atrakcyjności przestrzeni publicznej wokół dworców,
- eliminacja barier architektonicznych, budowa/modernizacja poczekalni, wygospodarowanie pomieszczeń dla opiekuna z dzieckiem,
- zmniejszenie poziomu awaryjności obiektów, ich wyposażenia i urządzeń,
- rozwój regionalnych przewozów pasażerskich dzięki zwiększeniu dostępności do dworców.



Fot. PKP S.A.

Wizualizacja zmodernizowanego dworca Gdańsk Główny

## Program Operacyjny Polska Wschodnia 2014–2020 (POPW)

Przebudowa dworca Zachodniego w Olsztynie w ramach projektu PKP PLK S.A.

„Prace na linii kolejowej nr 216 na odcinku Działdowo – Olsztyn”



BENEFICJENT: PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE



WARTOŚĆ CAŁKOWITA PROJEKTU: 526,72 MLN ZŁ

WARTOŚĆ DOFINANSOWANIA UE: 362,37 MLN ZŁ



TERMIN REALIZACJI: 2014-2017

Budynek dworca Olsztyn Zachodni został dopasowany, na bazie istniejącej konstrukcji, do nowego sposobu użytkowania zgodnego z zapotrzebowaniem pasażerów. Jednocześnie dostępność i poprawę połączenia z innymi środkami transportu zapewnia wykonana zadaszona wiatra rowerowa i 12 miejsc parkingowych.

W ramach prac inwestycyjnych przewidziano udogodnienia zapewniające obsługę osób z niepełnosprawnościami przez eliminację barier architektonicznych, specjalne elementy nawierzchniowe, systemy podawania komunikatów i sygnalizacji, przystosowane toalety.



Fot. PKP PLK SA

Budynek dworca Olsztyn Zachodni po modernizacji.



Fot. PKP Intercity S.A.

Projekt zakupu elektrycznych zespołów trakcyjnych dla PKP Intercity SA, etap II zrealizowano ze środków PO IiŚ 2007-2013

## Strategia taborowa PKP IC – planowane projekty

**7 mld zł**

inwestycje  
w komfort pasażerów

**80%**

połączeń uruchamianych przez PKP IC  
będzie realizowanych przez nowy  
lub zmodernizowany tabor

**77%**

ociągów będzie wyposażonych  
w bezprzewodowy internet



**Wagony**  
zakup **161** nowych  
modernizacja **976**



**EzT**  
zakup **19** nowych  
modernizacja **14**



**Lokomotywy**  
zakup **118** nowych  
modernizacja **200**

# PROGRAM WYMIANY TABORU KOLEJOWEGO

Proces wzmocnienia roli kolei w systemie transportowym kraju dotyczy nie tylko **inwestycji w infrastrukturę kolejową**, ale także zakupów i modernizacji taboru. Realizowany przez przewoźników i organizatorów przewozów program wymiany taboru kolejowego powoduje, że stan taboru systematycznie się poprawia.

W perspektywie UE 2014–2020 ze środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na modernizację/zakup taboru przeznaczono do połączeń międzyregionalnych oraz aglomeracyjnych przewidziano **1,9 mld zł**. Uzpełnieniem inwestycji w tym zakresie są przedsięwzięcia realizowane w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych poszczególnych województw. Są to inwestycje o charakterze regionalnym.

Ze środków PO IiŚ planowane jest pozyskanie ponad **500 nowych/zmodernizowanych jednostek taboru**. W ramach **działań 5.1 (Rozwój kolejowej sieci TEN-T) i 5.2 (Rozwój transportu kolejowego poza TEN-T)** wybrano do dofinansowania w trybie konkursowym 12 projektów.

PKP Intercity w grudniu 2017 roku zaktualizowało strategię taborową na lata 2016-2020 z perspektywą do 2023 roku. W poprawę komfortu podróży pasażerów przewoźnik zainwestuje **7 mld zł**. To największy program inwestycyjny w historii spółki. W ramach tej strategii spółka zmodernizuje ponad 1000 wagonów i kupi 161 nowych. Zostanie zakupionych 19 nowych elektrycznych zespołów trakcyjnych, a 14 zostanie zmodernizowanych. Ponadto PKP Intercity kupi 118 lokomotyw elektrycznych oraz spalinowych, a także zmodernizuje ponad 200 lokomotyw elektrycznych i spalinowych. Część lokomotyw, wagonów i EzT-ów (Elektrycznych Zespołów Trakcyjnych) będzie przystosowana do prędkości 200 km/h lub wyższej.

## Efekty projektów dotyczących zakupu/modernizacji taboru kolejowego:

- uzupełnienie szerokiego zakresu prac modernizacyjnych infrastruktury kolejowej,
- uatrakcyjnienie transportu kolejowego poprzez zwiększenie komfortu i bezpieczeństwa,
- polepszenie oferty przewozowej,
- zwiększenie dostępności transportu kolejowego,
- stworzenie niskoemisyjnej alternatywy dla transportu drogowego.

## Przykład realizacji programu wymiany taboru

Kolej na dobre połączenia – unowocześnienie wagonów i lokomotyw dla PKP Intercity S.A.



BENEFICJENT: PKP INTERCITY S.A.



WARTOŚĆ CAŁKOWITA PROJEKTU: 990,4 MLN ZŁ

WARTOŚĆ DOFINANSOWANIA UE: 402,5 MLN ZŁ



TERMIN REALIZACJI: 2015–2023

Pasażerowie skorzystają ze 183 zmodernizowanych wagonów. Zmodernizowanych zostanie 20 lokomotyw elektrycznych i 6 lokomotyw spalinowych do prowadzenia prac manewrowych. Prace manewrowe zostaną usprawnione także dzięki zakupowi pojazdów szynowo-drogowych i modernizacji 5 stacji postojowych/bocznic kolejowych.

### Planowane efekty:

- skrócenie czasu przejazdu (poprawa parametrów taboru),
- poprawa bezpieczeństwa w ruchu kolejowym (przystosowanie modernizowanych lokomotyw do wykorzystania systemu ERTMS/GSM-R),
- poprawa komfortu podróży,
- wzrost dostępności taboru dla osób z ograniczoną możliwością poruszania się,
- ograniczenie emisji szkodliwych substancji do środowiska,
- przystosowanie wagonów do przewozu rowerów,
- poprawa poziomu utrzymania taboru.



Fot. PKP PLK SA

Modernizacja wagonów typu B przedziałowych

# INWESTYCJE JAKO SIŁA NAPĘDOWA SEKTORA KOLEJOWEGO

Wpływ realizacji inwestycji na powrót pasażerów na kolej prezentuje m.in. trend zmian parametrów oferty przewozowej PKP Intercity S.A. na popyt na przewozy w relacji:

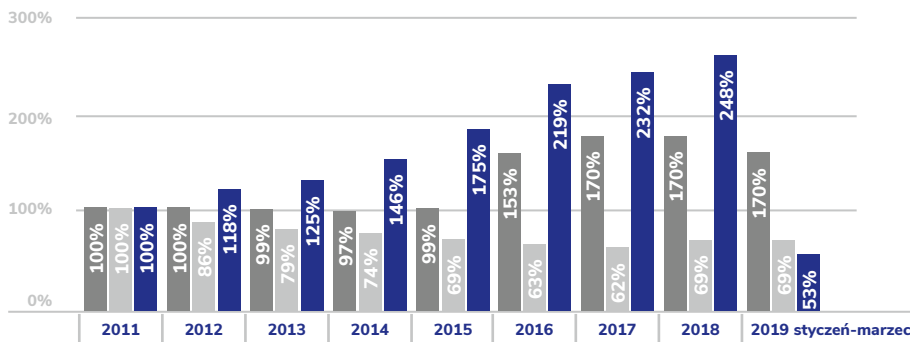
## Poznań – Trójmiasto:

W stosunku do 2011 r. w 2018 r. średni czas podróży uległ skróceniu o ponad 30 proc., zaś liczba pasażerów wzrosła o blisko 150 proc.

## Warszawa – Olsztyn:

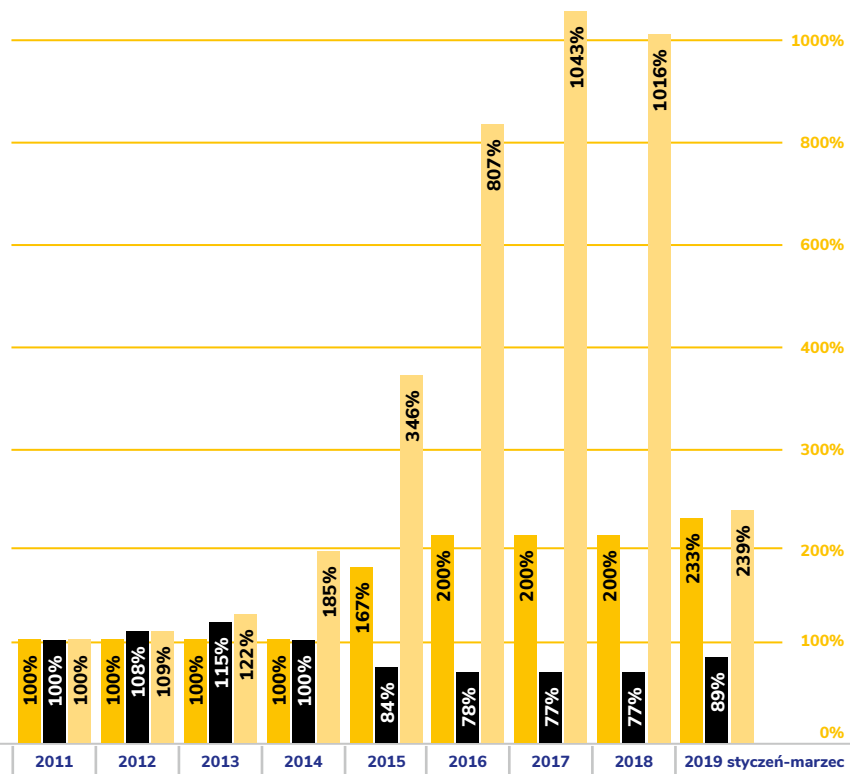
W stosunku do 2011 r. w 2018 r. średni czas podróży skrócił się o prawie 30 proc., zaś liczba pasażerów wzrosła ponad 9-krotnie.

## Poznań – Trójmiasto



Źródło: PKP Intercity S.A.

## Warszawa – Olsztyn



Źródło: PKP Intercity S.A.

# PROGRAM UTRZYMANIOWY

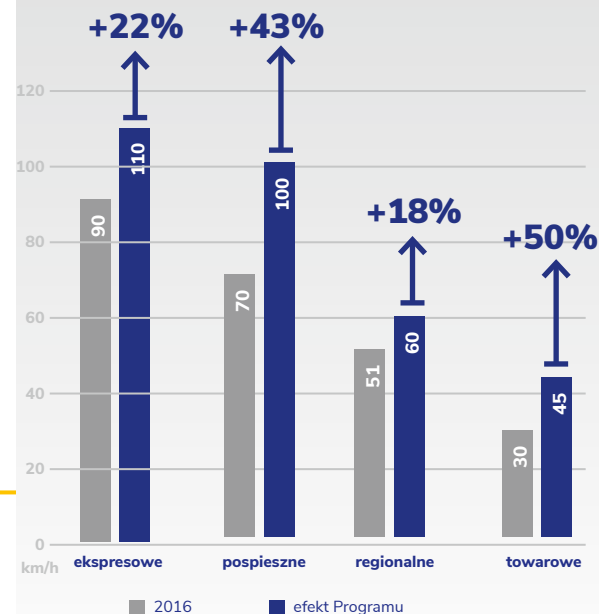
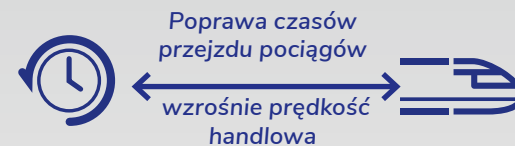
Pierwszy program wieloletni remontów i utrzymania linii kolejowych został przyjęty przez Radę Ministrów 16 stycznia 2018 r. Głównym celem programu jest wzmocnienie roli transportu kolejowego w zintegrowanym systemie transportowym kraju.

Wartość programu na lata 2019–2023 wynosi 23,8 mld zł. Obejmuje on wszystkie linie zarządzane przez PKP PLK S.A. w Polsce.

## Korzyści wynikające z programu:

- **poprawa skuteczności i efektywności funkcjonowania zarządcy linii kolejowych** (głównie PKP PLK SA), w tym celu wprowadzono nowe, proefektywnościowe wskaźniki realizacji celów Programu, np. średnia prędkość kursowania pociągów (tzw. prędkość handlowa),
- **likwidacja zaległości utrzymaniowych**. Dzięki Programowi możliwe będzie uniknięcie zagrożenia wyłączenia z eksploatacji linii niższego rzędu, umożliwiających dojazdy do pracy, szkoły, ośrodków zdrowia itd. mieszkańcom małych miejscowości. W poszczególnych latach obowiązywania programu przewidziano środki (łącznie ok. 1,3 mld zł) umożliwiające systematyczną likwidację zaległości utrzymaniowych,
- **zdecydowana poprawa czasów przejazdu pociągów (wzrośnie prędkość handlowa):**
  - pociągów ekspresowych wzrośnie z 90 km/h do 110 km/h (o 22%),
  - pociągów pospiesznych wzrośnie z 70 km/h do 100 km/h (o 43%),
  - pociągów regionalnych wzrośnie z 51 km/h do 60 km/h (o 18%),
  - pociągów towarowych wzrośnie z 30 km/h do 45 km/h (o 50%),
- **poprawa punktualności kwalifikowanej pociągów** (pasażerskie z 94% do 97,5%, towarowe z 81% do 86%).

Dzięki programowi utrzymaniowemu efekty prac inwestycyjnych będą zachowane przez kilkadziesiąt lat.







Fot. CUPT

## Więcej środków na transport intermodalny

Joanna Lech, p.o. dyrektora Centrum Unijnych Projektów Transportowych

„Unijne wsparcie przyspieszy rozwój transportu intermodalnego w Polsce. 1,13 miliarda złotych – to pula środków, które są przeznaczone na dofinansowanie najlepszych projektów. Potencjał rynku intermodalnego jest obecnie bardzo duży. Jego rozwojowi sprzyjają fundusze unijne oraz znakomite położenie Polski na przecięciu dwóch spośród dziewięciu korytarzy z sieci TEN-T (korytarz Bałtyk – Adriatyk oraz Morze Północne – Bałtyk”.



Fot. DCT Gdańsk S.A.

Ze środków POIiŚ 2007–2013 sfinansowany został projekt pn. Budowa Terminalu Etap II: Rozbudowa bocznicy, zakup sprzętu – DCT Gdańsk Bramą do Europy Środkowej

# ROZWÓJ TRANSPORTU INTERMODALNEGO

Dane zebrane przez Urząd Transportu Kolejowego wskazują na systematyczny rozwój rynku przewozów intermodalnych w Polsce. W roku 2018 osiągnęły one rekordowy poziom ponad 17 mln ton. Oznacza to, że masa ładunków w transporcie intermodalnym w 2018 r. wzrosła o ponad 15% w porównaniu z rokiem poprzednim – a transport intermodalny kolejną od roku 2010 pod względem masy przewiezionych towarów wzrósł prawie czterokrotnie.

Zgodnie z raportem UTK, w 2018 r. przewoźnicy kolejowi przetransportowali także rekordową liczbę jednostek ładunkowych. Po raz pierwszy w historii przekroczona została liczba 1,2 mln jednostek. W porównaniu z rokiem 2017 ilość przetransportowanych jednostek ładunkowych wzrosła o ok. 16,4%.

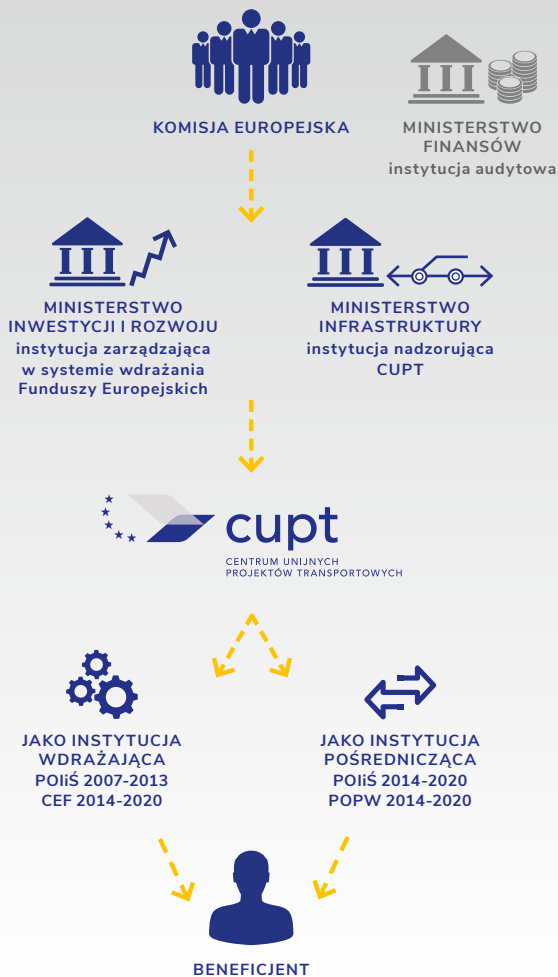
Dane te potwierdzają, że Polska – jako kraj tranzytowy łączący Wschód z Zachodem – ma stale rosnący potencjał rozwoju wolumenu przewozów intermodalnych.

W ramach Działania 3.2 Rozwój transportu morskiego, śródlądowych dróg wodnych i połączeń multimodalnych POIiŚ 2014–2020 finansowane są projekty z zakresu transportu intermodalnego. Ich zakres obejmuje m.in. budowę lub przebudowę infrastruktury terminali intermodalnych, zakup lub modernizację urządzeń niezbędnych do ich obsługi a także zakup specjalistycznego taboru kolejowego.

Projekty te zostały wytypowane do finansowania w drodze konkursu przeprowadzonego przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych w 2018 roku. Podjęto decyzję o przyznaniu ponad 1,22 miliarda złotych unijnego dofinansowania dla 33 spośród 52 zgłoszonych projektów. Dla 29 projektów zawarto już umowy o dofinansowanie na łączną kwotę dofinansowania UE przekraczającą 1,13 miliarda złotych.

Wsparcie finansowe UE (dofinansowanie do 50% wydatków kwalifikowanych) uzyskały m.in. projekty zakładające przebudowę lub budowę terminala intermodalnego (6 inwestycji). Wśród inwestycji planowanych w ramach projektów wybranych do dofinansowania jest także zakup łącznie 48 lokomotyw, 4 215 intermodalnych jednostek ładunkowych (naczepy, wagony, platformy), 17 reachstackerów, 13 suwnic oraz 22 jednostek innego sprzętu przeładunkowego.

## CUPT w systemie dystrybucji środków unijnych na inwestycje transportowe



## ROLA CUPT od przygotowania wniosku po realizację



ZMIENIAMY POLSKĄ KOLEJ



Fot. Ministerstwo Infrastruktury

## PODSUMOWANIE DZIAŁAŃ MINISTERSTWA INFRASTRUKTURY

Szanowni Państwo,

rolą sektora kolejowego w systemie transportowym kraju jest zapewnienie sprawnej infrastruktury obsługującej sieć niezawodnych połączeń w ruchu pasażerskim i towarowym.

Działania resortu infrastruktury obejmują kompleksową rewitalizację transportu kolejowego w Polsce. Polityka kolejowa określona w dokumentach strategicznych, ukierunkowana została na osiągnięcie stabilnej pozycji na rynku transportowym. Cel ten stanie się możliwy do osiągnięcia przez realizację wszechstronnych programów unowocześniania infrastruktury i taboru oraz wdrożenie technologii informatycznych, przyczyniając się do poprawy spójności terytorialnej kraju oraz integracji międzygałęziowej usług transportowych. Przykładem jest Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku, w ramach którego PKP PLK SA realizuje inwestycje na całej sieci kolejowej w Polsce. Wartość programu wynosi około 70 mld zł i są to największe w historii polskiej kolei wydatki modernizacyjne. Uzupełnieniem Krajowego Programu Kolejowego jest tzw. Program utrzymaniowy. To pierwszy wieloletni program odnoszący się do utrzymania infrastruktury kolejowej, który ma na celu m.in. poprawę skuteczności i efektywności funkcjonowania zarządcy linii kolejowych, dzięki wprowadzeniu szeregu nowych wskaźników, jak np. średniej prędkości kursowania pociągów, skrócenia czasów przejazdu pociągów oraz zahamowania procesu degradacji regionalnych linii kolejowych. Realizowany Program Inwestycji Dworcowych na lata 2016–2023 zakłada modernizację dworców kolejowych. Priorytetem objęte zostały obiekty obsługujące duże potoki pasażerskie.

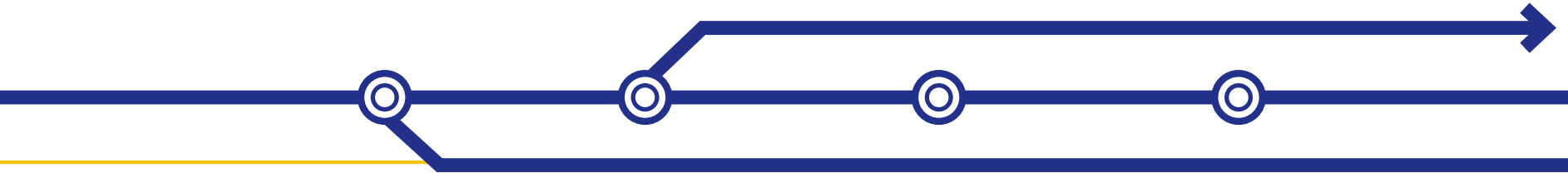
W tym kontekście szczególnego znaczenia nabierają też realizowane na sieci kolejowej inwestycje związane z podnoszeniem prędkości pociągów i dopuszczalnego nacisku, a także elektryfikacja wybranych odcinków linii kolejowych.

Rozwojowi infrastruktury kolejowej towarzyszy unowocześnianie taboru kolejowego, co przełoży się na zwiększenie udziału transportu kolejowego w przewozach pasażerskich i towarowych.

W odpowiedzi na potrzeby pasażerów, aby zwiększyć komfort podróży i zapewnić przewagę konkurencyjną kolei, wprowadziliśmy Wspólny Bilet. Atrakcyjna oferta przewozowa i obniżenie kosztów przejazdu powinny przyczynić się do wzrostu liczby pasażerów. Wdrożenie Wspólnego Biletu obniża koszt podróży oraz ułatwia zakup biletu. Wszystkie te działania oraz inicjatywy podejmowane przez Ministerstwo Infrastruktury zmierzają do tego, aby koleje w Polsce stały się wizytówką polskiej gospodarki.

Andrzej Bittel  
SEKRETARZ STANU  
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY





Broszura wydana przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych  
we współpracy z Ministerstwem Infrastruktury

**Centrum Unijnych Projektów Transportowych**

PLAC EUROPEJSKI 2, 00-844 WARSZAWA

TEL. 22 262 05 00, FAX 22 262 05 01

CUPT@CUPT.GOV.PL

WWW.CUPT.GOV.PL

**Ministerstwo Infrastruktury**

UL. CHAŁUBIŃSKIEGO 4/6

00-928 WARSZAWA

KANCELARIA@MI.GOV.PL

WWW.MI.GOV.PL