

Kierunki zmian polskiej infrastruktury transportowej ze szczególnym uwzględnieniem transportu kolejowego – część I

Iwona WRÓBEL¹

Streszczenie

Artykuł charakteryzuje rolę infrastruktury transportowej w funkcjonowaniu społeczno-gospodarczym kraju oraz podejmowane przez państwo w najbliższych latach kierunki działań w zakresie jej rozwoju. Na podstawie nowelizowanej Strategii rozwoju transportu do 2030 roku, przytoczono diagnozę stanu infrastruktury transportowej oraz zarysowano cele i przyszłe inicjatywy, które są przewidywane do realizacji w każdej gałęzi transportu.

Część I artykułu przedstawia kierunki zmian infrastruktury kolejowej, będącej w zarządzaniu spółki narodowego zarządcy, jakim jest spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., w odniesieniu do programów strategicznych opracowanych dla kolei w Polsce. Scharakteryzowano dwa programy rządowe do realizacji do 2023 roku: „Krajowy Program Kolejowy” oraz Program „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów”.

Słowa kluczowe: infrastruktura, linie kolejowe, system transportowy, programy rozwoju, inwestycje infrastrukturalne

1. Wstęp

Oprócz środków transportu, infrastruktura transportowa jest kluczowym składnikiem systemu transportowego, bez której nie byłoby możliwe realizowanie istniejących potrzeb przewozowych w zakresie przewozów osób i towarów. Transport jest jednym z podstawowych elementów struktury życia gospodarczego i społecznego, jego stan i jakość zaś umożliwia aktywizowanie gospodarki oraz wpływa na mobilność społeczeństwa. Właściwie rozwinięta infrastruktura transportu może oddziaływać stymulująco na dany obszar, zwiększając jego rolę i konkurencyjność względem otoczenia. Może również podnosić atrakcyjność regionu w aspekcie lokalizacji nowych inwestycji, napływu kapitału lub transferu technologii. W uproszczeniu można stwierdzić, iż sprawnie działający system transportowy jest uwarunkowany istniejącym ilościowym i jakościowym potencjałem infrastruktury. Zmieniające się wymagania, dotyczące funkcjonowania rynków transportowych, skutkujące często istotnymi zmianami w strukturze podziału gałęziowego, kierunków przestrzennych przewozów lub wymagań technologicznych, potrzebują nowej, bardziej wydajnej infrastruktury, co powoduje konieczność ponoszenia nakładów finansowych, zarówno na jej modernizację, jak i na budowę nowych elementów. Diagnoza infrastruktury, zawarta w nowej Strategii Zrównoważonego

Rozwoju Transportu do 2030 roku [14], wskazuje następujące mankamenty:

- duży stopień zużycia wielu elementów infrastruktury liniowej i punktowej;
- brak spójnej sieci kolejowej i liczne, brakujące fragmenty sieci, wynikające z przyczyn historycznych;
- brak lotniska spełniającego warunki do budowy dużego, międzykontynentalnego hubu lotniczego dla Polski i Europy Środkowo-Wschodniej oraz nieusuwalne ograniczenia w rozwoju lotniska im. Fryderyka Chopina w Warszawie;
- brak węzłów intermodalnych, umożliwiających budowę krajowego systemu kolejowych przewozów intermodalnych;
- występowanie wąskich gardeł i brakujących ogniw w sieci;
- niezadowalająca jakość techniczna wielu odcinków linii kolejowych oraz infrastruktury punktowej, wpływająca na prędkość pociągów;
- układy geometryczne torów, rozjazdy, przejazdy w poziomie szyn (w związku z obowiązującymi regulacjami dotyczącymi bezpieczeństwa);
- ruch tranzytowy przebiegający przez obszary zurbanizowane;
- nierównomierność regionalnego rozmieszczenia i dostępności sieci, w tym występujące obszary peryferyjne wymagające lepszego włączenia do sieci transportowej;

¹ Mgr inż.; Instytut Kolejnictwa, Zakład Dróg Kolejowych i Przewozów; e-mail: iwrobel@ikolej.pl.

- brak sieci dostosowanej do dużej prędkości ruchu kolejowego;
- brak spójnej sieci autostrad i dróg ekspresowych;
- słabe wykorzystanie transportu wodnego śródlądowego z powodu niskiej jakości infrastruktury żegluga śródlądowej;
- ograniczona dostępność transportowa polskich portów morskich i brak ich integracji z zapleczem technicznym terminali;
- słaba integracja międzygałęziowa transportu;
- niski poziom innowacyjności sieci i wykorzystania inteligentnych systemów transportowych;
- wciąż nieefektywne i kosztowne rozwiązania dotyczące zapobiegania negatywnym oddziaływaniom na środowisko;
- niski poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego i kolejowego (szczególnie w odniesieniu do bezpieczeństwa niezmotoryzowanych uczestników ruchu);
- niezadowalający poziom standaryzacji informacyjnej na stacjach pasażerskich;
- spiętrzenia inwestycyjne, utrudniające rozwój firm produkcyjnych i usługowych oraz okresowo zwiększające się koszty.

Tradycyjnie, rozbudowa i utrzymywanie infrastruktury transportowej należą do zadań państwa (lub podmiotów jemu podległych), które w ten sposób realizuje potrzeby systemu społeczno-gospodarczego w prowadzonej polityce w wymiarze krajowym i międzynarodowym.

2. Cele strategiczne dotyczące krajowej infrastruktury transportowej

Pomimo działań naprawczych i inwestycyjnych w zakresie polskiej infrastruktury transportowej realizowanych od kilkunastu lat, poziom degradacji i wieloletnich zaniedbań jest na tyle duży, iż system transportowy nadal wymaga poprawy spójności sieci i efektywności przewozów przez zwiększenie parametrów technicznych i przepustowości sieci oraz budowę nowych elementów systemu.

Polska dynamicznie rozwija i doskonali infrastrukturę w każdej gałęzi transportu, przeżywając boom inwestycyjny na niespotykaną dotąd skalę, m.in. dzięki dostępności środków pomocowych dla krajów członkowskich Unii Europejskiej (Fundusz Spójności, Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego, fundusze przewidziane do realizacji projektów TEN-T, a wcześniej – fundusze przedakcesyjne). W najbliższej perspektywie czasowej – do 2030 roku, działania związane z infrastrukturą transportową nakreślone w Strategii [14] wynikają z kierunku interwencji 1: **Budowa zintegrowanej, wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce.**

Celem tego projektu jest osiągnięcie spójności systemu transportowego przez dynamiczną rozbudowę brakujących elementów infrastruktury transportowej, poprawa jej jakości

i standardów technicznych, a także wprowadzanie rozwiązań i elementów integrujących różne elementy sieci (węzły multimodalne, centra przesiadkowe i terminale cargo m.in. przy dworcach kolejowych, wielopoziomowe skrzyżowania wielkich arterii – z uwzględnieniem obszarów pozamiejskich, tunele, systemy sterowania ruchem, przestrzenie parkingowe i postojowe oraz inne elementy punktowe i pomocnicze). Najważniejsze zadania w tym obszarze będą skoncentrowane na rozwijaniu w układzie krajowym i europejskim efektywnych powiązań infrastrukturalnych głównych ośrodków miejskich, tj. 18 ośrodków wojewódzkich i ich aglomeracji (18 miast wojewódzkich, w tym para stolic w województwach kujawsko-pomorskim i lubuskim) oraz zakończeniu w 2030 roku procesu tworzenia wysokiej jakości powiązań transportowych, składających się z połączeń autostradowych i dróg ekspresowych, nowoczesnych linii kolejowych, a także połączeń lotniczych oraz połączeń morskich i wodnych śródlądowych.

Efektom podejmowanych działań w obszarze infrastruktury będzie zbudowanie wielogałęziowej (kolej, drogi, sieci aglomeracyjne, porty lotnicze i morskie, żegluga śródlądowa i morska), zintegrowanej i uzupełniającej się sieci transportowej, umożliwiającej efektywne funkcjonowanie przez uzyskanie efektu sieciowego w ujęciu międzygałęziowym całego systemu transportowego. Zapewni to sprawną obsługę transportową społeczeństwa i gospodarki we wszystkich obszarach kraju oraz przechodzących przez Polskę korytarzy transportu międzynarodowego, a także przyczyni się do obniżenia negatywnego oddziaływania na środowisko oraz poprawi zdrowie i jakość życia.

2.1. Transport kolejowy

Według postanowień Strategii [14], w transporcie kolejowym planowana jest modernizacja, rozbudowa i rewitalizacja sieci linii kolejowych, zlokalizowanych w przeważającej części na transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T oraz zapewnienie połączeń kolejowych do obsługi Centralnego Portu Komunikacyjnego. Zakłada się również prowadzenie inwestycji, dotyczących poprawy stanu linii kolejowych na odcinkach o znaczeniu regionalnym i lokalnym, znajdujących się poza siecią TEN-T, a także rewitalizację nieczynnych lub zlikwidowanych linii kolejowych, obsługujących ośrodki miejskie lub ważniejsze obszary poszczególnych regionów. Celem tych inwestycji będzie skomunikowanie największych miast Polski siecią nowoczesnych i szybkich połączeń kolejowych, jak również zwiększenie dostępności transportowej wszystkich regionów Polski. Inwestycjom liniowym będą towarzyszyć inwestycje punktowe, obejmujące stacje i przystanki kolejowe. Dworce kolejowe będą podlegały przebudowie i rozbudowie. Oznacza to rozszerzenie ich funkcji w taki sposób, aby pełniły rolę węzłów integrujących transport kolejowy z innymi systemami transportowymi (w tym szczególnie z transportem miejskim oraz z lokalnym i regionalnym transportem autobusowym), a jednocześnie stały się wielofunkcyjnymi centrami handlowo-usługowymi.

Ze względu na potrzeby przemysłu i handlu międzynarodowego, inwestycje przeznaczone dla kolejowego transportu towarowego powinny zapewnić odpowiedni standard techniczny ciągów kolejowych (odpowiednie dopuszczalne długości pociągu i nacisku osi oraz skrajnia ładunkowa), w połączeniach do portów morskich oraz obszarów przygranicznych wraz z infrastrukturą punktową (terminale towarowe, ogólnodostępne punkty ładunkowe, bocznice z torami dojazdowymi). W wymienionym zakresie rozwoju infrastruktury kolejowej, kluczowe jest osiągnięcie gęstości i przepustowości sieci odpowiadającej potrzebom rozwojowym kraju i regionów, w tym potrzebom związanym z rozwojem transportu międzynarodowego. W tym aspekcie będzie konieczne przeznaczenie części infrastruktury dla szybkich korytarzy pasażerskich oraz dla korytarzy towarowych. Równocześnie zakłada się prowadzenie prac związanych z modernizacją dużych węzłów kolejowych oraz dotyczących inwestycji multilokalizacyjnych², co wpłynie na przepustowość sieci kolejowej i zwiększenie multimodalności transportu³.

2.2. Transport drogowy

Działania w tej gałęzi transportu obejmą przebudowę istniejącej sieci dróg krajowych (w tym dostosowanie do przenoszenia nacisku 115 kN/oś) i budowę nowoczesnych, szybkich połączeń drogowych, będących częścią transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T, łączących wszystkie ośrodki wojewódzkie oraz zapewniających dostęp do Centralnego Portu Komunikacyjnego. Przyjęty w 2015 r. i znowelizowany w 2017 r. rządowy program rozwoju głównej sieci infrastruktury drogowej [9] zakłada wybudowanie do 2025 r. około 250 km autostrad oraz około 2700 km dróg ekspresowych (a także licznych obwodnic miast na sieci dróg krajowych). Obecna koncepcja rozwoju sieci autostrad i dróg ekspresowych [11] zakłada, że docelowa długość sieci dróg o najwyższym standardzie osiągnie około 7650 km, w tym około 2000 km autostrad i około 5650 km dróg ekspresowych.

Istotnym działaniem na rzecz realizacji nowoczesnej infrastruktury transportu drogowego będzie także budowa obwodnic miejscowości najbardziej obciążonych ruchem samochodów ciężarowych, co przyczyni się do usprawnienia ruchu tranzytowego, zwiększy bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz pozytywnie wpłynie na jakość powietrza w obszarach miejskich. Dodatkowo, we współpracy z jednostkami samorządu terytorialnego, będą podejmowane wspólne zadania na rzecz zwiększania dostępności transportowej

regionów, przez inwestycje budowy dróg regionalnych i lokalnych, a także ich połączeń z siecią dróg krajowych i wojewódzkich. W efekcie rozwój infrastruktury drogowej umożliwi zmniejszenie dysproporcji rozwojowych, a mieszkańcy zyskają lepszy dostęp do usług przewozowych.

2.3. Transport lotniczy

Dynamiczny popyt na usługi przewozowe w tej gałęzi transportu, prawie trzykrotny wzrost w przewozach pasażerskich i dwukrotny w przewozach towarowych [15, 16], powoduje podejmowanie działań zmierzających do dostosowania infrastruktury naziemnej do potrzeb rosnącego rynku lotniczego. Prowadzone lub planowane inwestycje w polskich portach lotniczych mają przede wszystkim zwiększyć ich przepustowość i dostosować ją do zmieniających się wymagań rynkowych w wymiarach: transkontynentalnym, europejskim oraz uzupełniającym dla połączeń krajowych. Wśród priorytetów znajduje się rozbudowa i budowa infrastruktury lotniczej, w tym terminali, dróg startowych, dróg kołowania i płyt postojowych samolotów.

W najbliższej perspektywie, sztandarowym projektem infrastrukturalnym będzie budowa Portu Lotniczego „Solidarność”, jako części Centralnego Portu Komunikacyjnego [17], który będzie węzłem komunikacyjnym, integrującym transport lotniczy, kolejowy i drogowy oraz spójnym elementem sieci transportowej całego kraju. Inwestycja ma być zlokalizowana w odległości około 40 km od Warszawy w Stanisławowie, gm. Baranów, w powiecie grodziskim. Port lotniczy ma umożliwiać obsługę podróżnych na poziomie 45 mln osób rocznie, a docelowo nawet 100 mln. Komponent lotniskowy [2] będzie obejmować:

- infrastrukturę niezbędną do obsługi ruchu statków powietrznych (drogi startowe, drogi kołowania, płyty postojowe, wieża kontroli ruchu lotniczego oraz płyty do odladania),
- infrastrukturę do obsługi podróżnych, bagażu i cargo (terminale: pasażerski, cargo, *general aviation*⁴, wewnętrzny układ komunikacyjny, parkingi dla samochodów, węzeł przesiadkowy dla transportu publicznego),
- infrastrukturę wspierającą operacje lotnicze i działanie lotniska (infrastruktura lotniskowej straży pożarnej, sprzęt do obsługi naziemnej, infrastruktura paliwowa, media, infrastruktura wspierająca lotnictwo pogotowia ratunkowego),
- elementy infrastruktury uzupełniającej (drogi dojazdowe i komunikacyjne do innych systemów, infrastruktura techniczna, biurowce, hotele, infrastruktura wojskowa).

² Inwestycje multilokalizacyjne: przedsięwzięcia w transporcie mające na celu likwidację wąskich gardeł, poprawę parametrów linii, przepustowości i bezpieczeństwa ruchu, usprawnienie obsługi pasażerów (np. budowa lub modernizacja układu rozjazdów na stacjach, przebudowa przejazdów, peronów i skrzyżowań z innymi rodzajami transportu, wprowadzenie systemu kompleksowej informacji pasażerskiej).

³ Transport multimodalny: gałąź transportu, zajmująca się przewozem osób lub ładunków przynajmniej dwoma różnymi środkami transportu (np. wagon kolejowy, statek morski lub śródlądowy, samolot, samochód ciężarowy, autobus) na podstawie jednego dokumentu przewozowego.

⁴ *General Aviation*: terminal dla pasażerów i załóg statków powietrznych, świadczący kompleksową obsługę samolotów prywatnych, korporacyjnych, rządowych, medycznych i wojskowych, helikopterów, taksówek powietrznych i parolotni – nie obsługuje samolotów rejsowych i czarterowych.

Przyjęty harmonogram zakłada zakończenie podstawowego procesu inwestycyjnego i uruchomienie pierwszych połączeń lotniczych już w 2027 roku.

2.4. Transport wodny

Celem działań opisanych w Strategii [14], będzie dążenie do przywrócenia niezawodnego i efektywnego transportu wodnego śródlądowego przez eliminację wąskich gardeł, w szczególności na Odrzańskiej Drodze Wodnej i Drodze Wodnej Dolnej Wisły (od Warszawy do Gdańska). W następnych latach zakłada się ukierunkowanie inwestycji na działania zmierzające do uzyskania międzynarodowych klas żeglowności na śródlądowych drogach wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym, tj. wymienionych w Porozumieniu AGN [5]. Ratyfikowanie przez Polskę Porozumienia AGN zobowiązuje do dostosowania głównych dróg wodnych do co najmniej IV klasy żeglowności (tzw. Klasa „E”, o głębokości tranzytowej na szlaku min. 2,5 m), co uprawnia do korzystania ze środków TEN-T.

Rozwój infrastruktury portowej i dostępu do portów morskich będzie uwzględniać przede wszystkim stworzenie nowoczesnych, głębokowodnych nabrzeży przeładunkowych, które przyczynią się do zwiększenia potencjału przeładunkowego portów oraz rozbudowy (w tym pogłębienia) torów podejściowych do portów od strony morza, umożliwiających bezpieczne wchodzenie jednostek pływających do portów (m.in. kontenerowców o pojemności ponad 20 000 TEU, gazowców). Sztandarowymi projektami do realizacji, w przypadku infrastruktury portowej, są: Port Centralny w Gdańsku, Port Zewnętrzny w Gdyni oraz Terminal Kontenerowy w Świnoujściu. Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską i modernizacja toru wodnego Świnoujście – Szczecin do głębokości 12,5 m, będą największymi inwestycjami, służącymi poprawie dostępu do portów od strony lądu i morza.

3. Programy rozwoju infrastruktury kolejowej

W Polsce, po okresie transformacji ustrojowej i gospodarczej, proces kształtowania polityki planowania w zakresie infrastruktury kolejowej i jej rozwoju podlegał wielu zmianom. Co więcej, jak wskazano w [7], koncepcje programowe znacznie ewaluowały, niejednokrotnie prezentując nawet sprzeczne podejścia. Trudno nie zgodzić się z diagnozą sytuacji oraz efektów prowadzonej od 1989 roku polityki transportowej, przedstawioną przez autorów, którzy jako przyczyny niepowodzeń w tym zakresie wskazali m.in.: ograniczone możliwości finansowe państwa na realizację strategii i programów, gałęziowe dysproporcje alokacji środków finansowych, w tym priorytet wsparcia transportu drogowego, brak spójnej koncepcji rozwoju i konsekwentnej realizacji projektów, życzeniowa kwalifikacja projektów, nie uwzględniająca w dostatecznym stopniu analiz i uzasadnień, utrudnienia realizacji inwestycji, wynikające z ko-

nieczności koordynacji prac wielu podmiotów powstałych w wyniku restrukturyzacji przedsiębiorstwa PKP, skomplikowanie procedur i ograniczone możliwości realizacyjne po stronie zarządcy infrastruktury kolejowej. Trzeba również zauważyć, że brak strategicznej wizji rozwoju transportu i jego docelowego kształtu w określonej perspektywie czasowej lub częsta ich zmiana, łącznie z błędnymi założeniami, powodują ograniczoną realizację danego programu, co w rezultacie skutkuje brakiem osiągnięcia zakładanych celów. Pozostaje pytanie, czy zostały wyciągnięte wnioski, aby podobnych błędów uniknąć w przyszłości? Trudno udzielić jednoznacznej odpowiedzi, bowiem ostateczna ocena osiągniętych efektów obecnie prowadzonych programów rozwoju w zakresie infrastruktury kolejowej będzie możliwa po zakończeniu tych programów.

3.1. Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku

Krajowy Program Kolejowy (KPK) do 2023 roku [19] jest wieloletnim programem rządowym, uwzględniającym inwestycje infrastrukturalne na liniach kolejowych. Nadzór nad realizacją Programu sprawuje minister właściwy do spraw transportu, natomiast wykonanie Programu powierzono spółce PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., czyli narodowemu zarządcy polskiej infrastruktury kolejowej. Dokument uwzględnia krajowe strategie przyjęte przez Radę Ministrów w zakresie rozwoju transportu:

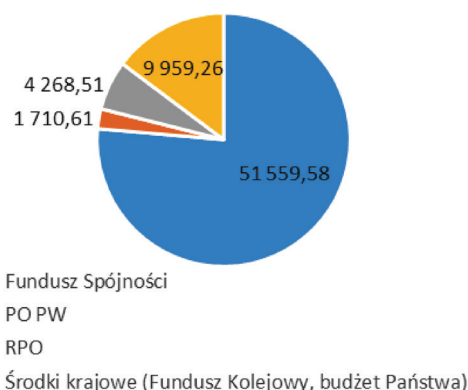
- Długookresową Strategię Rozwoju Kraju – Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności [3];
- Strategię Rozwoju Kraju 2020 [12];
- Koncepcję Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 [6];
- Krajową Strategię Rozwoju Regionalnego 2010–2020: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie [8];
- Strategię Rozwoju Transportu do 2020 z perspektywą do 2030 roku [13]

oraz: politykę Unii Europejskiej, zawartą w Strategii na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu „Europa 2020” [4] i „Białej Księdze”, Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu [1], a także Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 roku w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej uchylające decyzję nr 661/2010/UE [10].

Krajowy Program Kolejowy zastąpił funkcjonujący w poprzedniej perspektywie finansowej kompleksowy program infrastrukturalny pn. „Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych do roku 2013 z perspektywą do roku 2015” [22]. Obowiązuje on do 2023 roku, czyli do czasu, w którym kończy się możliwość dofinansowania projektów z perspektywy finansowej Unii Europejskiej na lata 2014–2020. Przesłankami do stworzenia tego programu były m.in.: konieczność realizacji polityki rządu w odniesieniu do transportu kolejowego oraz

zaleceń zawartych w krajowych oraz unijnych dokumentach strategicznych, wdrożenie inwestycji dotyczących rozwoju kolejowej części Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T), linii o znaczeniu państwowym i innych odcinków istotnych dla całości sieci kolejowej oraz wykorzystanie dostępnych instrumentów finansowych UE takich jak: CEF (ang. *Connecting Europe Facility*), programy operacyjne o zasięgu krajowym, ponadregionalnym i regionalnym.

Krajowy Program Kolejowy określa więc cele i priorytety inwestycyjne (tabl. 1), wskazuje wysokość planowanych wydatków z poszczególnych źródeł (rys. 1) oraz listy łącznie 269 zadań (podstawowych i rezerwowych) do realizacji w latach 2014–2023 (rys. 2).



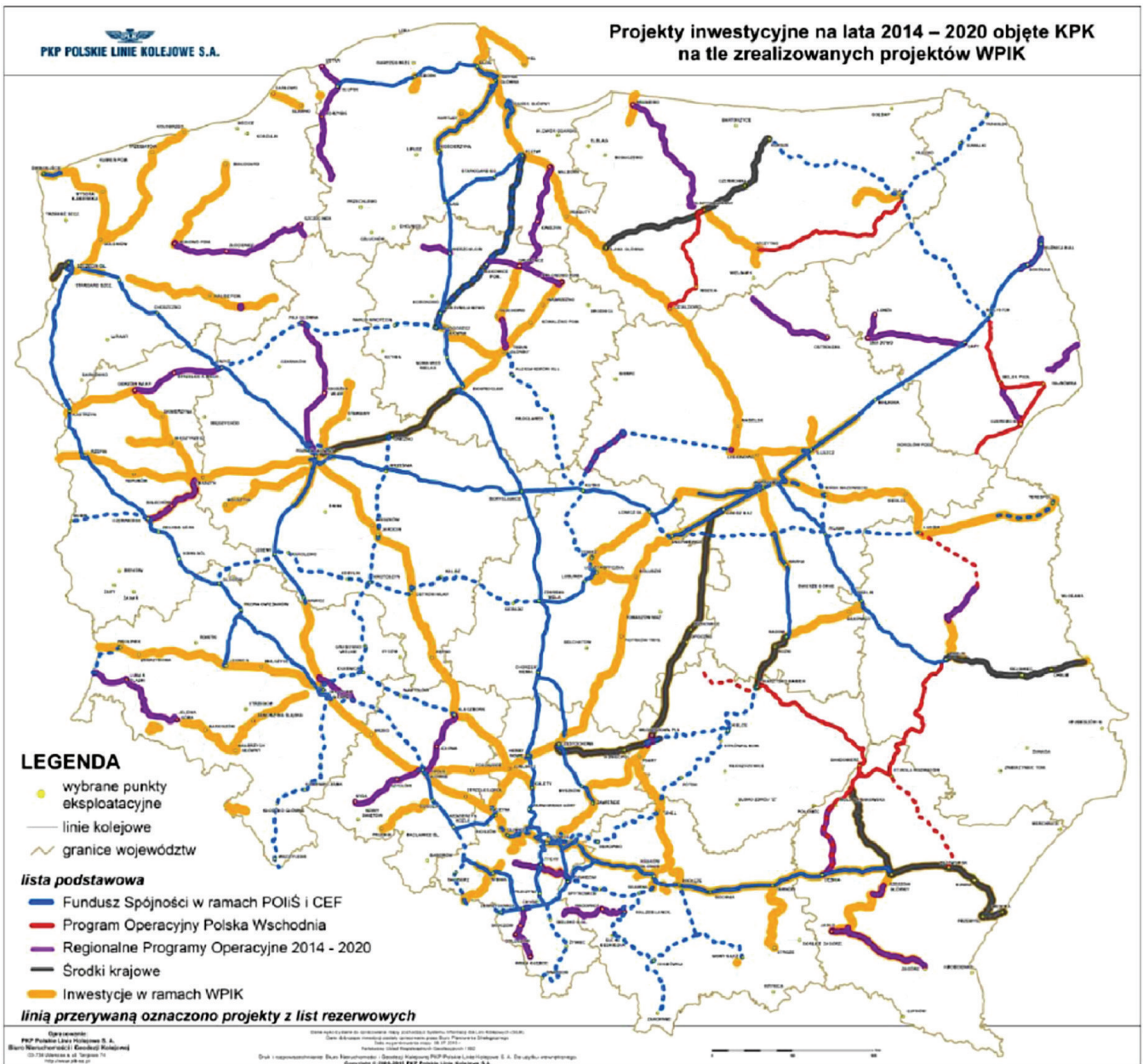
Rys. 1. Planowane wydatki [mln zł] według źródeł finansowania KPK: opracowanie własne na podstawie [19]

Tablica 1

Cele i priorytety inwestycyjne odnoszące się do KPK

| Cel główny | Wzmocnienie roli transportu kolejowego w zintegrowanym systemie transportowym kraju przez stworzenie spójnej i nowoczesnej sieci linii kolejowych | | |
|--|---|--|--|
| Cele szczegółowe | 1: wzmocnienie efektywności transportu kolejowego | 2: zwiększenie bezpieczeństwa funkcjonowania transportu kolejowego | 3: poprawa jakości w przewozach pasażerskich i towarowych |
| Priorytety inwestycyjne w ramach poszczególnych celów priorytetowych | <ul style="list-style-type: none"> poprawa stanu technicznego bazowej i kompleksowej sieci TEN-T44, w tym kontynuacja prac w korytarzach C-E 30, E 20/C-E 20, E 59/C-E 59, E 65/C-E 65, E 75, a także w korytarzach stanowiących połączenia międzynarodowe, poprawa przepustowości linii w obrębie aglomeracji, dojazdów do nich oraz na odcinkach, na których zidentyfikowano niewystarczającą zdolność przepustową, uzyskanie atrakcyjnego czasu przejazdu pociągów względem ruchu drogowego, realizacja projektów istotnych dla poszczególnych regionalnych systemów transportowych, inwestycje w ciągu „Magistrali Wschodniej”: Rzeszów / Kielce – Lublin – Białystok – Olsztyn. | <ul style="list-style-type: none"> wdrażanie ERTMS/ETCS i ERTMS/GSM-R, poprawa jakości oferty i bezpieczeństwa infrastruktury udostępnianej przez PLK S.A. przewoźni-kom | <ul style="list-style-type: none"> poprawa stanu technicznego linii kolejowych tworzących tzw. korytarze towarowe na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady nr 913/2010 z dnia 20 października 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy, poprawa stanu infrastruktury obsługującej kolejowe przejścia graniczne na styku linii normalno- i szerokotorowych (1435 i 1520 mm) oraz położonych w tych obszarach odcinków linii szerokotorowych, poprawa połączeń Warszawy z rejonami ważnymi dla obszarów o najniższej dostępności transportowej, poprawa połączeń między miastami wojewódzkimi, a także między innymi ważnymi ośrodkami gospodarczymi, zapewnienie sprawnych połączeń kolejowych z portami morskimi w celu integracji różnych gałęzi transportu, poprawa stanu technicznego linii szczególnie ważnych dla ruchu towarowego, w tym: <ul style="list-style-type: none"> zapewniających ominięcie aglomeracji warszawskiej, poznańskiej i górnośląskiej (Katowic), poprawiających dostęp do portów morskich w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu, stanowiących wyprowadzenia z innych punktów generujących największe potoki przewozowe. |

Opracowanie własne na podstawie [19].



Rys. 2. Inwestycje infrastrukturalne zawarte w Programie (z wyłączeniem projektów multilokalizacyjnych) na tle zrealizowanych projektów WPIK [PKP PLK S.A.]

W Programie określono spodziewane efekty i rezultaty w odniesieniu do celu głównego oraz celów szczegółowych. Dodatkowo, wymieniono wskaźniki mierzące stopień ich osiągnięcia (tabl. 2). Analiza wartości osiąganych przez poszczególne wskaźniki będzie przedstawiona w rocznych sprawozdaniach z realizacji Programu. Ocena osiągnięć dokonana przez realizatora Programu będzie jedną z przesłanek do podjęcia przez ministra właściwego ds. transportu ewentualnej decyzji dotyczącej zmian KPK.

Na podstawie Sprawozdania za rok 2018 [18] z wykonania planu realizacji Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku, wykonanie projektów inwestycyjnych zawar-

tych w Programie wraz z oceną stopnia ich realizacji było następujące:

- wykonanie finansowe wyniosło 7231 661,9 tys., wobec zaplanowanych wydatków w wysokości 8 104 140,7 tys. zł, co stanowi 89%. W odniesieniu do planu pierwotnego (SPR 2015 – 9 553 670,9 tys. zł) wykonanie osiągnęło poziom 76%. Ogółem od początku realizacji KPK do dnia 31 grudnia 2018 r. te wydatki wyniosły 17,8 mld zł, tj. 6% wartości całego Programu;
- wykonanie rzeczowe polegało na zakończeniu 12 projektów, w tym 6 projektów z grupy POIiS i 6 projektów z grupy Budżet. Łączna wartość projektów zakończono-

Tablica 2

Wskaźniki realizacji Krajowego Programu Kolejowego

| Cele KPK | Wskaźnik | Jednostka miary | Stan na 31.12.2014 r. | Stan na 31.12.2017 r. | | Stan na 31.12.2018 r. | Stan na 31.12.2023 r. |
|--------------------------|--|-----------------|-----------------------|-----------------------|-------------|-----------------------|-----------------------|
| | | | | zakładany | osiągnięty* | osiągnięty* | |
| Cel główny | Długość przebudowanych linii kolejowych (w km toru) w ramach programu | km | – | 500 | 1 325,5 | 2 497,9 | 8500 |
| Cel szczegółowy 1 | Długość linii kolejowych pozwalających na ruch pociągów pasażerskich z prędkością techniczną powyżej 160 km/h | km | 90 | 250 | 135 | 135 | 350 |
| Cel szczegółowy 2 | Długość linii kolejowych, na których zabudowano ERTMS/ETCS | km | 224 | 900 | 383,9 | 524,1 | 2000 |
| Cel szczegółowy 3 | Średnia prędkość kursowania pociągów towarowych na sieci linii PLK S.A. | km/h | 27,0 | 30,0 | 30 | 28,08 | 40,0 |
| | Liczba ośrodków wojewódzkich połączonych liniami kolejowymi zmodernizowanymi co najmniej do średniej prędkości kursowania pociągów pasażerskich 100 km/h | liczba | 8/18 | 8/18 | 8/18 | 8/18 | 18/18 |

Źródło: [19]; Osiągnięte wskaźniki* według [18].

nych w 2018 r. wyniosła 1 431 352,2 tys. PLN. Ogółem, od początku realizacji Programu (od 2015 r.) w zakresie rzeczowym zakończono 109 projektów o łącznej wartości 5 589 553,6 tys. PLN. Część projektów zakończonych rzeczowo nie została jeszcze finansowo rozliczona;

- osiągnięcie celów (por. tabl. 2) było następujące:
 - długość przebudowanych linii kolejowych (w km toru) w ramach programu w 2017 roku ponad 2,5-krotnie przekroczyła rekomendowaną wartość wskaźnika, natomiast wielkość za 2018 rok stanowi niespełna 30% wartości docelowej,
 - długość linii kolejowych umożliwiających ruch pociągów pasażerskich z prędkością techniczną powyżej 160 km/h wyniosła 54% i w stosunku do 2017 roku nie uległa zmianie,
 - długość linii kolejowych, na których zabudowano ERTMS/ETCS stanowiła 58% wielkości zakładanej na 2017 rok, natomiast w stosunku do wartości docelowej, obejmuje zaledwie 26%,
 - średnia prędkość kursowania pociągów towarowych na sieci linii PLK S.A. w 2017 roku osiągnęła poziom zakładany, natomiast w 2018 roku wskaźnik ten był niższy,
 - liczba ośrodków wojewódzkich połączonych liniami kolejowymi zmodernizowanymi co najmniej do średniej prędkości kursowania pociągów pasażerskich 100 km/h nie uległa zmianie od roku 2015, a więc cel nie został osiągnięty.

3.2. Program utrzymaniowy

Podstawowym celem Programu „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku” [20], jest wzmocnienie roli transportu kolejowego w zintegrowanym systemie transportowym kraju przez zahamowanie, a następnie odwrócenie tendencji spadkowej udziału transportu kolejowego w przewozach oraz zapewnienie niezbędnych środków na prace utrzymaniowo-remontowe na istniejącej sieci kolejowej.

Program jest przeznaczony dla zarządców infrastruktury kolejowej, którzy udostępniają swoją infrastrukturę do przewozów i pobierają opłaty za korzystanie z tej infrastruktury. Źródłem finansowania są środki budżetu państwa oraz Funduszu Kolejowego. Łączny limit środków publicznych na realizację Programu w okresie od dnia 1 stycznia 2019 roku do dnia 31 grudnia 2023 roku wynosi 23 809 300 tys. zł, w tym z budżetu państwa 21 037 600,0 tys. zł.

Dofinansowanie kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową będzie się odbywało na podstawie wieloletnich umów, zawieranych przez ministra właściwego do spraw transportu z zarządcami infrastruktury. W umowach tych zostaną szczegółowo określone obowiązki stron oraz efekty, które mają być osiągnięte, a także wskaźniki poziomu wykonania Programu. Cele szczegółowe i priorytety Programu utrzymaniowego, są następujące:

- I. Poprawa oferty kierowanej do przewoźników:
- poprawa przepustowości linii kolejowych, w tym eliminowanie wąskich gardeł,
 - poprawa planowania działalności Zarządcy ukierunkowanej na jakość produktu,
 - wykorzystanie potencjału poszczególnych lokalizacji dla transportu kolejowego – z uwzględnieniem kreowania ruchu i potoków zarówno pasażerów, jak i towarów,
 - poprawa planowania działalności w sposób umożliwiający, ułatwiający i stymulujący lokalizowanie terminali *last mile*⁵,
 - poprawa organizacji ruchu kolejowego, w tym skomunikowań pociągów oraz innych środków transportu, w tym poprawa funkcjonalności infrastruktury pasażerskiej i ładunkowej,
 - koncentracja działalności utrzymaniowej i remontów na odcinkach o szczególnym znaczeniu gospodarczym, obejmującym przede wszystkim obszary wydobywania surowców mineralnych, o dużym stopniu industrializacji, zwłaszcza Górnego i Dolnego Śląska,
 - znaczne zwiększenie zaangażowania w optymalizację warunków eksploatacyjnych dla połączeń z portami morskimi (w szczególności w Gdańsku, Gdyni i z zespołem portów morskich Szczecin – Świnoujście) zarówno w kontekście eksportu własnej produkcji przemysłowej, jak i znacznej poprawy ich atrakcyjności dla nadawców zagranicznych (głównie z Republiki Czeskiej i Słowacji),
 - odtworzenie potencjału infrastruktury przeładunkowej, zarówno na styku toru szerokiego i normalnego pod względem przewidywanego dynamicznego wzrostu przewozów w relacjach między Chinami a Europą, jak i poszczególnych punktów ładunkowych na sieci PKP PLK S.A. dla przewozów niemasowych,
 - poprawa stanu infrastruktury kolejowej służącej przewozom intermodalnym, w tym infrastruktury bezpośrednio obsługującej porty morskie,
 - zahamowanie degradacji oraz stopniowa odbudowa potencjału linii o znaczeniu regionalnym w celu zapewnienia warunków do poprawy dostępności terenów o mniejszej gęstości zaludnienia,
 - stałe monitorowanie oczekiwań przewoźników dotyczących poszczególnych elementów infrastruktury oraz odcinków linii,
 - poprawa prędkości przejazdu pociągów, w tym eliminowanie szczególnie uciążliwych ograniczeń prędkości poniżej 20 km/h,
 - poprawa stanu technicznego infrastruktury pasażerskiej, w szczególności peronów i ciągów komunikacyjnych,
 - ograniczenie czasu postojów pociągów spowodowanych usterekami infrastruktury leżącymi po stronie zarządcy infrastruktury kolejowej,
- skrócenie czasu likwidacji usterek technicznych infrastruktury,
 - ścisła koordynacja prac inwestycyjnych i utrzymaniowych.
- II. Zapewnienie stabilnego finansowania działalności związanej z zarządzaniem infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów:
- umożliwienie zawarcia wieloletnich umów między zarządcami infrastruktury kolejowej i ministrem właściwym do spraw transportu, obejmujących finansowanie zarządzania infrastrukturą kolejową.
- III. Zapewnienie trwałych i przewidywalnych parametrów technicznych infrastruktury:
- zapewnienie trwałości parametrów użytkowych linii kolejowych w standardzie wynikającym ze zrealizowanych inwestycji na tych liniach,
 - zapewnienie jednolitych parametrów na całej długości linii lub ciągów,
 - systematyczna eliminacja ograniczeń eksploatacyjnych,
 - stałe diagnozowanie i kontrola stanu technicznego infrastruktury,
 - wzrost udziału linii kolejowych spełniających standardy techniczne, według kryteriów określonych przez Urząd Transportu Kolejowego w raporcie „Ocena funkcjonowania rynku transportu kolejowego i stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego w 2015 roku”,
 - planowanie inwestycji i prac remontowo-utrzymaniowych w sposób minimalnie ingerujący w bieżący ruch pociągów,
 - przygotowywanie tras objazdowych w standardzie, który nie powoduje dodatkowych zakłóceń punktualności,
 - zapewnienie odpowiedniego standardu utrzymania (w przypadku PKP PLK S.A. na poziomie wynikającym z przyjętej kategoryzacji linii kolejowych).
- IV. Poprawa bezpieczeństwa transportu kolejowego:
- zmniejszenie liczby wypadków z winy zarządcy infrastruktury,
 - identyfikacja przyczyn wypadków w celu wytworzenia istotnych informacji zarządczych w zakresie bezpieczeństwa,
 - należyte utrzymanie torów stacyjnych i międzytorzy w celu zapewnienia bezpieczeństwa pracownikom przewoźników.
- V. Zapewnienie efektywności kosztowej zarządców infrastruktury kolejowej:
- efektywne zarządzanie kosztami,

⁵ *Terminal Last Mile* (ostatnia mila): transport na ostatnim etapie doręczenia przesyłki, najmocniej wpływający na czas dostawy i satysfakcji klienta.

- opiniowanie zamawianych projektów inwestycyjnych pod względem przyszłych kosztów utrzymania i udostępniania,
- niedopuszczanie do obniżania, przyjętych na okres rozkładu jazdy, prędkości technicznych i wprowadzania ograniczeń stałych ponad ustalone wielkości, co skutkuje obniżeniem cennikowych kategorii odcińków linii kolejowych,
- organizacja działalności, ukierunkowana na obszary generujące największe koszty, w celu ich obniżenia oraz zwiększenia efektu przychodowego,
- zwiększenie udziału kosztów działalności utrzymaniowo-naprawczej w całkowitych kosztach działalności gospodarczej,
- zabezpieczenie środków na sfinansowanie deficytu spowodowanego obniżeniem opłat za dostęp do infrastruktury.

Do wymienionych celów wyszczególniono wskaźniki monitorowania i przewidywany ich poziom w okresie realizacji

Programu (tabl. 3). Efektem wsparcia finansowego, udzielonego zarządcom w umowach wieloletnich, ma być odpowiednia jakość infrastruktury kolejowej, dzięki utrzymaniu parametrów technicznych zmodernizowanych linii kolejowych i systematycznej poprawie jakości na pozostałych liniach oraz likwidacji zaległości remontowych na sieci kolejowej.

W dniu 21 grudnia 2018 roku podpisano umowę ze spółką PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. [21] na realizację programu wieloletniego „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku”. Umowa określa zasady dofinansowania działalności zarządcy, które nie mogą być sfinansowane z opłat za udostępnianie i korzystanie z infrastruktury kolejowej. W umowie zawarte są zobowiązania stron, zasady przekazywania i rozliczania dotacji, monitoring realizacji umowy, mechanizmy motywujące zarządcę w postaci zachęt i kar oraz 25 załączników, będących jej integralnymi częściami.

Ponieważ częściowa ocena realizacji Programu, obejmująca okres pierwszego roku funkcjonowania umowy, będzie

Tablica 3

Wskaźniki realizacji Programu utrzymaniowego [20]

| Wskaźnik | Wielkość w latach | | | | | Efekt Programu |
|---|-------------------|-------|------|------|------|----------------|
| | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | |
| Udział długości eksploatowanych linii kolejowych spełniających standardy do ogólnej długości eksploatowanych linii kolejowych [%] | 83,5 | 84,2 | 85,0 | 86,0 | 87,0 | 88,0 |
| Średnia prędkość kursowania pociągów ekspresowych na sieci linii PKP PLK S.A. [km/h] | – | – | 90 | – | 110 | 110 |
| Średnia prędkość kursowania pociągów pospiesznych na sieci linii PKP PLK S.A. [km/h] | – | – | 80 | – | 95 | 100 |
| Średnia prędkość kursowania pociągów regionalnych na sieci linii PKP PLK S.A. [km/h] | – | – | 53 | – | 59 | 60 |
| Średnia prędkość kursowania pociągów towarowych na sieci linii PKP PLK S.A. [km/h] | – | – | 34 | – | 43 | 45 |
| Punktualność kwalifikowana pociągów pasażerskich [%] | 94,5 | 94,75 | 95,0 | 95,5 | 96,5 | 97,5 |
| Punktualność kwalifikowana pociągów towarowych [%] | 81,4 | 81,6 | 81,8 | 82,0 | 84,0 | 86,0 |
| Efektywność zatrudnienia w spółce PKP PLK S.A. [liczba zatrudnionych /1 km linii] | 1,85 | 1,84 | 1,82 | 1,79 | 1,77 | 1,75 |
| Efektywność zatrudnienia (nakład pracy) na realizację pracy eksploatacyjnej [liczba zatrudnionych /1 mln pockm] | 162 | 159 | 154 | 148 | 140 | 133 |
| Koszty działalności związanej z zarządzaniem infrastrukturą kolejową ponoszone na wykonanie pracy eksploatacyjnej na liniach spółki PKP PLK S.A. [zł/1 pockm] | 28,0 | 30,0 | 31,2 | 32,0 | 32,1 | 31,0 |
| Koszty działalności związanej z zarządzaniem infrastrukturą kolejową ponoszone na linie będące w zarządzie PKP PLK S.A. [tys. zł/1 km] | 321 | 347 | 367 | 386 | 404 | 408 |
| Udział kosztów działalności utrzymaniowo-naprawczej w całkowitych kosztach działalności gospodarczej PKP PLK S.A. [%] | 46,6 | 50,1 | 50,3 | 51,3 | 52,2 | 51,9 |
| Liczba wypadków kolejowych (wypadki, poważne wypadki) zaistniałych na sieci w zarządzie PKP PLK S.A. z winy tego zarządcy [szt./1 mln pockm] | 0,28 | 0,27 | 0,26 | 0,25 | 0,24 | 0,23 |

możliwa wiosną 2020 roku, gdyż zgodnie z uchwałą [20] „w terminie do dnia 31 marca każdego roku minister właściwy do spraw transportu składa Radzie Ministrów sprawozdanie z realizacji Programu za rok poprzedni”, nie można obecnie określić pierwszych efektów wdrożenia Programu.

4. Podsumowanie

Kształtowanie infrastruktury transportowej państwa jest złożonym procesem, w którym nakreślonej wizji całego systemu transportowego winny odpowiadać zaplanowane kierunki działań inwestycyjnych, poparte odgórnymi decyzjami, uwzględniającymi realizację konkretnych zadań. Z tego względu rozwój infrastruktury w każdej gałęzi transportu powinien być inicjowany, koordynowany i przeprowadzany przez odpowiednie organy władzy publicznej na szczeblu centralnym, przez np. programy wieloletnie. Istotne jest, aby:

- cele i priorytety w nich zawarte odpowiadały krajowym i unijnym koncepcjom strategicznym,
- określały ramy prawne i finansowe udzielanej pomocy publicznej,
- wskazywały sposoby oceny efektywności wydatkowania środków publicznych na podejmowane zadania i działania,
- w mierzalny sposób precyzowały rezultaty, na potrzeby monitorowania i ewaluacji, za pomocą określonych wartości wskaźników.

Do 2023 roku spółka PKP PLK S.A. jest beneficjentem dwóch programów: „Krajowego Programu Kolejowego” oraz tzw. rządowego programu utrzymaniowego, dotyczących istniejącej infrastruktury kolejowej.

Krajowy Program Kolejowy obejmuje projekty, mające na celu poprawę jakości infrastruktury kolejowej, głównie przez prace modernizacyjne i rewitalizacyjne linii i odcinków kolejowych. Mają one skutkować przede wszystkim polepszeniem parametrów technicznych i w efekcie ulepszeniem jakości realizacji procesów przewozowych.

Dzięki programowi utrzymaniowemu, spółka uzyskała możliwość finansowania także prac utrzymaniowych i remontowych infrastruktury kolejowej, w celu nadrobienia wieloletnich zaległości w zakresie podtrzymania lub odtworzenia właściwości linii i odcinków oraz przywrócenia im pierwotnych parametrów techniczno-eksploatacyjnych. Zasadniczo są to działania konserwacyjne, które mają na celu zachowanie i zabezpieczenie należytego stanu technicznego, czyli stanu pierwotnego, zapobieganie zniszczeniu oraz umożliwienie korzystania z danego środka trwałego zgodnie z jego przeznaczeniem, nie powodując zmiany jego zastosowania lub funkcji.

Można wnioskować, iż oba programy są względem siebie komplementarne. Skuteczne ich wdrożenie na sieci kolejowej powinno przynieść efekt w postaci zapewnienia wymaganej i oczekiwanej jakości infrastruktury kolejowej

oraz uzyskania poprawy standardów przewozowych w połączeniach pasażerskich i towarowych, wykonywanych transportem szynowym.

Bibliografia

1. Biała Księga. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu, WWW <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX%3A52011DC0144> [dostęp dnia 25.11.2019].
2. Centralny Port Komunikacyjny. Część lotniskowa; Kongres Gospodarczy, Katowice – 13 kwietnia 2019, WWW <https://cpk.pl/pl/inwestycja/lotnisko> [dostęp dnia 4.09.2019].
3. Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju – Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności, WWW http://kigeit.org.pl/FTP/PRCIP/Literatura/002_Strategia_DSRK_PL2030_RM.pdf [dostęp dnia 25.11.2019].
4. Europa 2020: Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu, WWW https://ec.europa.eu/eu2020/pdf/1_PL_ACT_part1_v1.pdf [dostęp dnia 25.11.2019].
5. Europejskie porozumienie w sprawie głównych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym (AGN), sporządzone w Genewie dnia 19 stycznia 1996 r. (Dz.U. z 2017 r., poz. 1137).
6. Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, WWW http://www.wzs.wzp.pl/sites/default/files/files/19683/89272000_1412985316_Koncepcja_Przestrzennego_Zagospodarowania_Kraju_2030.pdf [dostęp dnia 25.11.2019].
7. Kozubek P.R., Wojdygowski Z.: *Programy i strategie rozwoju infrastruktury kolejowej w Polsce po 1989 r.*, TTS Technika Transportu Szynowego, 2014, nr 5–6.
8. Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010–2020: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie, WWW <http://eregion.wzp.pl/strategie/krajowa-strategia-rozwoju-regionalnego-2010-2020-regiony-miasta-obszary-wiejskie> [dostęp dnia 25.11.2019].
9. Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014–2023 (z perspektywą do roku 2023), Załącznik do uchwały nr 156/2015 Rady Ministrów z dnia 8 września 2015 r.
10. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylającego decyzję nr 661/2010/UE, WWW <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX%3A32013R1315> [dostęp dnia 25.11.2019].
11. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 5 kwietnia 2018 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz.U. z 2018 r. poz. 741).
12. Strategia Rozwoju Kraju 2020, WWW <https://rpo2007-2013.slaskie.pl/zalaczniki/2014/01/17/1389965536.pdf> [dostęp dnia 25.11.2019].

13. Strategia Rozwoju Transportu do 2020 z perspektywą do 2030 roku, WWW <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/strategia-rozwoju-transportu-do-2020-roku-z-perspektywa-do-2030-roku> [dostęp dnia 25.11.2019].
14. Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku, Projekt z dnia 19 czerwca 2019 r., WWW <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/projekt-strategii-zrownowazonego-rozwoju-transportu-do-2030-roku2> [dostęp dnia 4.09.2019].
15. Transport – wyniki działalności w roku 2003, GUS, 2004.
16. Transport – wyniki działalności w 2017 r., GUS Urząd Statystyczny w Szczecinie, 2018.
17. Uchwała nr 173/2017 Rady Ministrów z dnia 7 listopada 2017 r.: w sprawie przyjęcia koncepcji przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej (RM-111-163-17).
18. Uchwała nr 53/2019 Rady Ministrów z dnia 14 czerwca 2019 r. w sprawie przyjęcia sprawozdania z wykonania planu realizacji „Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku” za rok 2018.
19. Uchwała Nr162/2015 Rady Ministrów z dnia 15 września 2015 r. w sprawie ustanowienia Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku (RM-111-165-15).
20. Uchwała nr 7/2018 Rady Ministrów z dnia 16 stycznia 2018 r. w sprawie ustanowienia programu wieloletniego „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023” (RM-111-5-18).
21. Umowa z dnia 21 grudnia 2018 r. na realizację programu wieloletniego „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku”, WWW <https://www.plk-sa.pl/dla-klientow-i-kontrahentow/akty-prawne-i-przepisy/umowa-na-realizacje-programu-wieloletniego/> [dostęp dnia 22.11.2019].
22. Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych do roku 2013 z perspektywą do roku 2015, WWW [mib.bip.gov.pl › fobjects › download › wpik_196_13-pdf](http://mib.bip.gov.pl/fobjects/download/wpik_196_13-pdf) [dostęp dnia 22.11.2019].