

UCHWAŁA NR 108

RADY MINISTRÓW

z dnia 14 sierpnia 2025 r.

**w sprawie przyjęcia sprawozdania z wykonania planu realizacji Programu
Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2029 roku
za rok 2024**

Na podstawie art. 38c ust. 8 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 697 i 731) Rada Ministrów uchwala, co następuje:

§ 1. 1. Przyjmuje się sprawozdanie z wykonania planu realizacji Programu Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2029 roku, zwanego dalej „Programem”, za rok 2024.

2. Sprawozdanie z wykonania planu realizacji Programu za rok 2024 stanowi załącznik do uchwały.

3. Wyraża się zgodę na aktualizację Programu w zakresie wskazanym w sprawozdaniu z wykonania planu realizacji Programu za rok 2024.

4. Aktualizacja Programu nie zwiększa limitu wydatków na realizację Programu z dokapitalizowania PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przez Skarb Państwa ustanowionego na poziomie 11 200,00 mln zł uchwałą nr 196/2022 Rady Ministrów z dnia 3 października 2022 r. zmieniającą uchwałę w sprawie ustanowienia Programu Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2028 roku.

§ 2. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

PREZES RADY MINISTRÓW

DONALD TUSK

/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

Załącznik
do uchwały nr 108
Rady Ministrów
z dnia 14 sierpnia 2025 r.



MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY

**Sprawozdanie z wykonania planu realizacji
Programu Uzupelniania Lokalnej i Regionalnej
Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2029 roku
za rok 2024**

Warszawa, 2025 r.

Spis treści

1.	Wprowadzenie.....	4
2.	Podstawa prawna przygotowania sprawozdania	4
3.	Zakres sprawozdania	5
4.	Postęp w realizacji Programu.....	5
4.1.	Zmiany na liście podstawowej Programu	5
4.2.	Podpisanie umów z wykonawcami dokumentacji projektowej oraz umów z wykonawcami dokumentacji projektowej i robót budowlanych.....	6
4.3.	Rekomendacje wynikające z trwającego przeglądu projektów realizowanych w ramach Programu.....	8
5.	Wykonanie celów Programu	14
6.	Ocena zagrożeń i ryzyk	15
7.	Aktualizacja Programu Kolej +	17
8.	Załączniki	18

Skróty stosowane w dokumencie

Skrót	Rozwinięcie
sprawozdanie	Sprawozdanie z wykonania planu realizacji Programu Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2029 roku za rok 2024
Program Kolej + / Program	Program Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2029 roku
jst	jednostki samorządu terytorialnego, ich związki i stowarzyszenia oraz związki metropolitalne
PKP PLK S.A. / spółka	PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna
CPK	Centralny Port Komunikacyjny sp. z o.o.
DSDiK	Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu
GDDKiA	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
ustawa o transporcie kolejowym	ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 697, z późn. zm.)
WSPP	Wstępne Studium Planistyczno-Prognostyczne

1. Wprowadzenie

Zgodnie z wymaganiami określonymi w ustawie o transporcie kolejowym oraz Programie Kolej +, Minister Infrastruktury składa niniejsze sprawozdanie.

Sprawozdanie obejmuje dane o wykonaniu finansowym i rzeczowym projektów realizowanych (zakwalifikowanych do dofinansowania) w ramach Programu Kolej +.

Program Kolej + został ustanowiony uchwałą nr 151/2019 Rady Ministrów z dnia 3 grudnia 2019 r. w sprawie ustanowienia Programu Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2028 roku (aktualny tytuł uchwały: uchwała nr 151/2019 Rady Ministrów z dnia 3 grudnia 2019 r. w sprawie ustanowienia Programu Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2029 roku).

Program został zaktualizowany do obecnej treści kolejno następującymi aktami prawnymi:

- uchwałą nr 66/2020 Rady Ministrów z dnia 4 czerwca 2020 r. w sprawie przyjęcia sprawozdania z wykonania planu realizacji Programu Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2028 roku za rok 2019,
- uchwałą nr 196/2022 Rady Ministrów z dnia 3 października 2022 r. zmieniającą uchwałę w sprawie ustanowienia Programu Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2028 roku,
- uchwałą nr 150/2023 Rady Ministrów z dnia 16 sierpnia 2023 r. w sprawie przyjęcia sprawozdania z wykonania planu realizacji Programu Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2029 roku za rok 2022,
- uchwałą nr 97 Rady Ministrów z dnia 13 września 2024 r. w sprawie przyjęcia sprawozdania z wykonania planu realizacji Programu Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2029 roku za rok 2023.

2. Podstawa prawna przygotowania sprawozdania

Sprawozdanie zostało przygotowane zgodnie z art. 38c ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym, który stanowi, że w terminie do dnia 31 maja każdego roku minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych oraz w zakresie projektów realizowanych z udziałem środków europejskich z ministrem właściwym do spraw rozwoju regionalnego, składa Radzie Ministrów sprawozdanie z wykonania planu realizacji programu wieloletniego za rok poprzedni. W związku z brakiem zaangażowania środków pochodzących z budżetu Unii Europejskiej w finansowanie Programu Kolej + sprawozdanie nie podlega uprzedniemu uzgodnieniu z ministrem właściwym do spraw rozwoju regionalnego.

Sprawozdanie zostało przygotowane w oparciu o sprawozdanie roczne z realizacji Programu złożone przez PKP PLK S.A. ministrowi właściwemu do spraw transportu w terminie wskazanym w Programie.

3. Zakres sprawozdania

Sprawozdanie dotyczy okresu od dnia 1 stycznia 2024 r. do dnia 31 grudnia 2024 r.

Zgodnie z postanowieniami art. 38c ust. 7 ustawy o transporcie kolejowym oraz Programu Kolej + w sprawozdaniu ujęto informacje dotyczące:

- danych o wykonaniu finansowym i rzeczowym realizowanych projektów,
- oceny stopnia wykonania wskaźników,
- zidentyfikowanych zagrożeń i ryzyk oraz podjętych działań zaradczych,
- aktualizacji wartości źródeł finansowania w poszczególnych latach realizacji Programu.

Stosownie do postanowień art. 38c ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym w sprawozdaniu został wskazany zakres niezbędnej aktualizacji Programu Kolej +, przy założeniu, że łączny limit wydatków na realizację Programu z dokapitalizowania PKP PLK S.A. przez Skarb Państwa nie zostanie zwiększony. Podstawą aktualizacji jest dokonana analiza i ocena poszczególnych projektów realizowanych w ramach Programu.

4. Postęp w realizacji Programu

W okresie sprawozdawczym prowadzone działania dotyczyły m.in. ogłoszenia oraz rozstrzygnięcia postępowań przetargowych. Pozwoliły one na wyłonienie wykonawców dokumentacji projektowej, a także robót budowlanych, a następnie zawarcie stosownych umów. Umożliwiło to przygotowanie koncepcji programowo-przestrzennych dla większości projektów realizowanych w ramach Programu Kolej +.

W związku z ogólnym zakresem WSPP, powszechnym wzrostem cen m.in. wskutek działań wojennych na terenie Ukrainy, a także wprowadzeniem nowego podejścia do realizacji inwestycji na poziomie PKP PLK S.A. oraz Ministerstwa Infrastruktury w I kwartale 2024 r. spółka rozpoczęła przegląd projektów ujętych w Programie.

Łączną wysokość środków finansowych przeznaczonych na realizację Programu Kolej + (środki z dokapitalizowania PKP PLK S.A. przez Skarb Państwa oraz wkład własny jst) przewiduje się na poziomie ok. 13,4 mld zł, w tym rezerwa w wysokości ok. 24 mln zł.

Należy zaznaczyć, że kwota dokapitalizowania w wysokości 11,2 mld zł stanowi maksymalne 85 % wartości wydatków kwalifikowanych poszczególnych projektów, natomiast jst zobowiązuje się do zapewnienia wkładu własnego w wysokości minimum 15 % wartości wydatków kwalifikowanych projektów oraz sfinansowania wydatków niekwalifikowanych.

4.1. Zmiany na liście podstawowej Programu

Ze względu na zadeklarowany przez jst zwiększony wkład własny (powyżej 15 %) wzrosła wartość Programu z 13 342,33 mln zł do kwoty 13 373,01 mln zł. Wzrost wystąpił z uwagi na zawarcie przez PKP PLK S.A. z Miastem Ruda Śląska aneksu nr 1 do umowy z dnia 5 grudnia 2022 r. regulującej zasady współpracy przy opracowaniu dokumentacji projektowej i realizacji robót budowlanych na potrzeby realizacji projektu pn.: „Przygotowanie alternatywnego połączenia aglomeracyjnego Gliwice – Ruda

Kochłowice – Katowice liniami kolejowymi nr 141 na odcinku Gliwice – Ruda Kochłowice, 164 na odcinku Ruda Kochłowice – Hajduki i 651 Hajduki – Gottwald”. W związku z powyższym obecna wartość ww. projektu wynosi 387 513,7 tys. zł.

Ogólne informacje o podziale projektów realizowanych w ramach Programu Kolej + w zależności od formuły realizacji z podziałem na województwa przedstawia tabela 1 (uwzględniono wartości wskazane w poszczególnych umowach z jst).

Tabela 1.

Województwo	Projekty w formule osobno „Projektuj”, osobno „Buduj”		Projekty w formule „Projektuj i Buduj”		Projekty dokumentacyjne (bez robót budowlanych)	
	Liczba projektów	Wartość netto [mln zł]	Liczba projektów	Wartość netto [mln zł]	Liczba projektów	Wartość netto [mln zł]
dolnośląskie	2	538	1	263	-	-
lubelskie	5	3 452	-	-	-	-
lubuskie	1	328	1	66	-	-
łódzkie	2	1 242	-	-	-	-
małopolskie	2	541	-	-	1	152
mazowieckie	1	321	2	624	1	306
opolskie	1	535	-	-	-	-
podlaskie	-	-	1	430	-	-
śląskie	7	1 912	1	388	-	-
świętokrzyskie	-	-	-	-	1	39
wielkopolskie	4	2 057	1	157	-	-
Ogółem	25	10 926	7	1 928	3	497

Zestawienie poszczególnych projektów realizowanych w ramach Programu z podziałem na województwa wraz z ich statusem na koniec 2024 r. zawiera załącznik nr 1 do sprawozdania.

4.2. Podpisanie umów z wykonawcami dokumentacji projektowej oraz umów z wykonawcami dokumentacji projektowej i robót budowlanych

W 2024 r. PKP PLK S.A. ogłosiła 4 postępowania przetargowe, w tym:

- 2 postępowania przetargowe na opracowanie dokumentacji projektowej o łącznej wartości ok. 43 mln zł dla projektów:
 - „Prace na liniach kolejowych 69 i 72 na odc. Rejowiec – Zawada – Zamość Szopinek wraz z budową łącznicy omijającej stację Zawada”,

- „Prace na linii nr 363 na odcinku Skwierzyna – Międzychód”,
- 1 postępowanie przetargowe na opracowanie dokumentacji projektowej i wykonanie robót budowlanych o wartości ok. 314 mln zł dla projektu:
 - „Stworzenie ciągu komunikacyjnego Łomża – Białystok poprzez rewitalizację linii kolejowej nr 49 Łomża – Śniadowo oraz odbudowę infrastruktury pasażerskiej na linii kolejowej nr 36 na odcinku Śniadowo – Łapy”,
- 1 postępowanie przetargowe na pełnienie nadzoru inwestorskiego nad robotami budowlanymi o wartości ok. 5 mln zł dla projektu:
 - „Rewitalizacja odcinka Legnica – Złotoryja – Jerzmanice-Zdrój w celu włączenia Złotoryi oraz powiatu złotoryjskiego do sieci regionalnego wojewódzkiego transportu kolejowego”.

W 2024 r. PKP PLK S.A. zawarła 10 umów, w tym:

- 4 umowy na opracowanie dokumentacji projektowej o łącznej wartości ok. 51 mln zł dla projektów:
 - „Utworzenie połączenia kolejowego Lublin – Łęczna/LW Bogdanka”,
 - „Rewitalizacja połączenia Chełm – Włodawa wraz z poprawą dostępności transportu kolejowego w m. Włodawa”,
 - „Budowa połączenia kolejowego Kraków – Myślenice”,
 - „Rewitalizacja linii kolejowej nr 190 na odcinku Skoczów – Bielsko-Biała jako niezbędny element połączenia Śląska Cieszyńskiego z Krakowem (Cieszyn – Skoczów – Bielsko-Biała – Wadowice – Kraków)”,
- 3 umowy na opracowanie dokumentacji projektowej i wykonanie robót budowlanych o łącznej wartości ok. 659 mln zł dla projektów:
 - „Rewitalizacja linii nr 275 na odcinku Bieniów – Lubsko wraz z budową przystanków w m. Budziechów, Jasień i Bieszków”,
 - „Rewitalizacja linii kolejowej na odcinku Ostrów Mazowiecka – Małkinia”,
 - „Przygotowanie alternatywnego połączenia aglomeracyjnego Gliwice – Ruda Kochłowice – Katowice liniami kolejowymi nr 141 na odcinku Gliwice – Ruda Kochłowice, 164 na odcinku Ruda Kochłowice – Hajduki i 651 Hajduki – Gottwald”,
- 2 umowy na pełnienie nadzoru inwestorskiego o łącznej wartości ok. 8,4 mln zł dla projektów:
 - „Rewitalizacja linii kolejowej na odcinku Ostrów Mazowiecka – Małkinia”,
 - „Rewitalizacja linii kolejowej nr 360 na odcinku Gostyń – Kąkolewo”,
- 1 umowę na wykonanie rozpoznania warunków przyrodniczych i opracowanie inwentaryzacji o wartości ok. 0,5 mln zł dla projektu:
 - „Budowa połączenia kolejowego Kraków – Myślenice”.

W latach 2022–2024 PKP PLK S.A. ogłosiła postępowania przetargowe dla 34 z 35 projektów ujętych w Programie. 27 postępowań przetargowych o łącznej wartości ok. 340 mln zł dotyczyło opracowania dokumentacji projektowej, a 7 postępowań przetargowych o łącznej wartości ok. 1 511 mln zł dotyczyło opracowania dokumentacji projektowej i wykonania robót budowlanych. PKP PLK S.A. podpisała 29 umów z wykonawcami, w tym 23 umowy o łącznej wartości ok. 238,9 mln zł na opracowanie dokumentacji projektowej oraz 6 umów o łącznej wartości ok. 1 198 mln zł na opracowanie dokumentacji projektowej i wykonanie robót budowlanych. Dodatkowo zawarto także 2 umowy na pełnienie nadzoru inwestorskiego o łącznej wartości ok. 8,4 mln zł oraz 1 umowę na wykonanie rozpoznania warunków przyrodniczych i opracowanie inwentaryzacji o wartości 0,5 mln zł.

W okresie sprawozdawczym do Ministerstwa Infrastruktury wpłynęło kilka zapytań odnośnie do realizacji inwestycji w ramach Programu Kolej +, na które udzielono odpowiedzi.

4.3. Rekomendacje wynikające z trwającego przeglądu projektów realizowanych w ramach Programu

PKP PLK S.A. za cel trwającego przeglądu projektów realizowanych w ramach Programu postawiła uzyskanie maksymalnie funkcjonalnych parametrów technicznych planowanej do udostępnienia infrastruktury kolejowej. W związku z tym spółka podjęła działania w kierunku ich zdefiniowania oraz omówienia z jst i uzgodnienia wspólnego stanowiska. Efektem przeglądu są następujące propozycje zmian zakresów inwestycji oraz dalszych działań w ramach poszczególnych projektów:

- odstępianie od realizacji inwestycji w historycznym przebiegu linii kolejowych na rzecz budowy nowych odcinków linii kolejowych skracających odległość i czas przejazdu pociągów między miastami wskazanymi przez jst lub sąsiednimi miastami wojewódzkimi albo zwiększających możliwość kształtowania oferty przewozowej w regionie,
- zwiększenie parametrów technicznych projektowanej infrastruktury kolejowej w celu umożliwienia przejazdu pociągów z prędkością do 160 km/h (zastosowanie cięższej nawierzchni i zwiększenie nacisków osi, obowiązkowe wyposażenie przejazdów kolejowo-drogowych w urządzenia samoczynnej sygnalizacji przejazdowej oraz budowa skrzyżowań bezkolizyjnych),
- optymalizacja geometrii linii kolejowych i układów torowych stacji w celu maksymalizacji projektowanej prędkości oraz poprawy funkcjonalności, co może wiązać się ze zwiększeniem zakresu robót na obiektach inżynieryjnych, w branżach: energetycznej i sterowania ruchem kolejowym,
- zwiększenie przepustowości linii kolejowych przez budowę dodatkowych mijanek, projektowanie dodatkowych przejść rozjazdowych oraz bezkolizyjnych włączeń przebudowywanych linii kolejowych w linie magistralne,
- uwzględnienie obsługi ruchu mieszanego przez budowę dodatkowych i dłuższych torów stacyjnych oraz włączenie bocznic kolejowych i ładowni do sieci kolejowej,
- optymalizacja zakresów niektórych inwestycji w celu dostosowania do prognozowanych potrzeb przewozowych lub zamierzeń inwestycyjnych CPK,

- zmiany zakresów projektów realizowanych w ramach Programu w celu korelacji z innymi zamierzeniami inwestycyjnymi PKP PLK S.A., aby w przyszłości było możliwe osiągnięcie dodatkowych efektów, w tym utworzenie nowych ciągów i linii komunikacyjnych,
- odstąpienie od realizacji projektów w przypadkach niewspółmiernego stosunku planowanych do poniesienia kosztów do możliwych do osiągnięcia korzyści.

Projektami generującymi największy wzrost szacunkowej wartości są:

- „Zwiększenie zdolności przepustowej linii kolejowej nr 140 na odc. Katowice Ligota – Orzesze Jaśkowice poprzez budowę drugiego toru i dodatkowych przystanków osobowych”,
- „Budowa nowej linii kolejowej Turek – Konin”,
- „Budowa połączenia kolejowego Kraków – Niepołomice”,
- „Kolej w Kozienicach – likwidacja regionalnego wykluczenia komunikacyjnego”,
- „Rewitalizacja linii kolejowej nr 190 na odcinku Skoczów – Bielsko-Biała jako niezbędny element połączenia Śląska Cieszyńskiego z Krakowem (Cieszyn – Skoczów – Bielsko-Biała – Wadowice – Kraków”.

PKP PLK S.A. wspólnie z jst podejmuje działania ukierunkowane na optymalizację rozwiązań, a także zmianę zakresów inwestycji, w tym ich ograniczenie, które ostatecznie wpłyną na koszty realizacji projektów. W przypadku niektórych projektów wyniki przeglądu mogą wiązać się z koniecznością rezygnacji z ich realizacji, a uwolnione w ten sposób środki zostaną przeznaczone do zastosowania maksymalnie funkcjonalnych rozwiązań w innych projektach z listy podstawowej Programu.

Poniższa tabela przedstawia kierunki działań PKP PLK S.A., które podlegają uzgodnieniu z jst w ramach trwającego przeglądu projektów realizowanych w ramach Programu.

Tabela 2.

Nazwa projektu	Kierunki działań wynikające z trwającego przeglądu projektów realizowanych w ramach Programu
Zwiększenie zakresu projektu	
Rewitalizacja linii kolejowej nr 369 na odcinku Śrem – Czempin	Budowa linii kolejowej Śrem – Ilówiec zamiast przebudowy linii kolejowej nr 369 na odcinku Śrem – Czempin jako początek przyszłego ciągu komunikacyjnego Poznań – Śrem – Gostyń – Wrocław. Zwiększenie projektowanej prędkości maksymalnej na odcinku Śrem – Ilówiec do 160 km/h. Pozostawienie pierwotnych założeń projektu i kolizyjnego włączenia linii kolejowej nr 369 w układ torowy stacji Czempin pogorszyłoby jej możliwości eksploatacyjne i generowałoby wysokie koszty budowy obiektu inżynierskiego na styku z drogą wojewódzką, co w konsekwencji przekroczyłoby szacunkową wartość przeznaczoną na realizację projektu. Zidentyfikowano również protesty społeczne.

Rewitalizacja linii kolejowej nr 368 Międzychód – Szamotuły	Zmiana przebiegu linii kolejowej nr 368 z ominięciem odcinka nasyczonego historycznymi obiektami inżynierskimi o bardzo słabych parametrach technicznych, niskich naciskach osi i niskiej prędkości. Uzgodnienie z konserwatorem zabytków zachowania odcinka linii kolejowej nr 368 jako dziedzictwa kultury technicznej. Powyższe umożliwi skrócenie o ok. 2 km trasy Poznań – Międzychód – Gorzów Wielkopolski. Zwiększenie projektowanej prędkości maksymalnej na odcinku Międzychód – Szamotuły ze 120 do 160 km/h i osiągnięcie w wariantach maksymalnych tej prędkości na 85–90 % trasy. Rozszerzenie zakresu projektu o elektryfikację linii kolejowej nr 368. Zwiększenie przepustowości linii kolejowej nr 368 przez budowę dodatkowej mijanki oraz bezkolizyjnego, kierunkowego włączenia tej linii w linię kolejową nr 351 Poznań Główny – Szczecin Główny. Budowa dłuższych torów stacyjnych oraz włączenie ładowni do sieci kolejowej.
Elektryfikacja linii kolejowej nr 30 Łuków – Lublin	Rozszerzenie zakresu projektu o zaprojektowanie sieci trakcyjnej umożliwiającej docelowe podniesienie prędkości maksymalnej na linii kolejowej nr 30 ze 120 do 160 km/h. Decyzja o realizacji robót budowlanych zostanie podjęta po zakończeniu opracowywania dokumentacji projektowej. W przypadku dostępności innych środków identyfikuje się potrzebę budowy nowego odcinka linii kolejowej o długości ok. 13,5 km Radzyń Podlaski – Misie – (Międzyrzec Podlaski), aby mogło powstać połączenie Lublina i Białej Podlaskiej. W założeniach nowy odcinek wpisywałby się w ciąg Magistrali Wschodniej: Rzeszów – Stalowa Wola – Lublin – Biała Podlaska – (Terespol), łącząc największe miasta regionu na silnej osi komunikacyjnej przygotowanej do obsługi ruchu regionalnego i międzyregionalnego.
Rewitalizacja odcinka Legnica – Złotoryja – Jerzmanice-Zdrój w celu włączenia Złotoryi oraz powiatu złotoryjskiego do sieci regionalnego wojewódzkiego transportu kolejowego	Optymalizacja geometrii linii kolejowych i układów torowych stacji w celu wyeliminowania ograniczeń prędkości do 60–80 km/h między Legnicą a Złotoryją oraz maksymalizacji projektowanej prędkości pociągów pasażerskich do 120 km/h. Budowa peronów w nowych lokalizacjach oraz wydłużenie torów stacyjnych do 600 m w Złotoryi i Pawłowicach. Włączenie bocznic kolejowych do sieci kolejowej, zachowanie możliwości podłączenia infrastruktury liniowej zarządzanej przez DSDiK na stacji Jerzmanice-Zdrój oraz posterunku Krzeniów. Podniesienie kategorii przejazdów kolejowo-drogowych (budowa samoczynnej sygnalizacji przejazdowej), budowa urządzeń sterowania ruchem kolejowym na stacji Pawłowice oraz skablowanie LPN (linia potrzeb nietrakcyjnych). Rozwiązania projektowe umożliwią w przyszłości uruchomienie linii komunikacyjnych w kierunku Lwówka Śląskiego oraz Marciszowa. Połączenie jako działanie wspólne PKP PLK S.A. i DSDiK może zostać udostępnione przewoźnikom kolejowym, jeśli DSDiK zrealizuje odcinek Krzeniów – Wojcieszów. Wykorzystanie infrastruktury kolejowej do prowadzenia ruchu mieszanego przez obsługę obiektów przemysłowych oraz kopalni kruszyw w Wojcieszowie i Świerzawie.
Prace na liniach kolejowych 69 i 72 na odc. Rejowiec – Zawada – Zamość Szopinek wraz z budową łącznicy omijającej stację Zawada	Uzupełnienie dokumentacji projektowej o wariant uwzględniający: dostosowanie układu torowego linii kolejowych nr 69 i 72 do prowadzenia ruchu pociągów pasażerskich z prędkością do 160 km/h z punktowymi ograniczeniami prędkości; wykorzystanie istniejącej łącznicy nr 564 (Kolonja – Siedliska) oraz odtworzenie i elektryfikację linii kolejowej nr 83, która umożliwi prowadzenie ruchu pociągów z kierunku Lublina do stacji Zamość z wjazdem od strony wschodniej przez Zamość Szopinek; budowę dodatkowej łącznicy umożliwiającej jazdę z kierunku Zamościa do stacji Rejowiec, która będzie pełniła funkcję przesiadkową. Decyzja o wyborze wariantu zostanie podjęta po opracowaniu koncepcji programowo-przestrzennej.

Prace na linii nr 363 na odcinku Skwierzyna – Międzychód	Zmiana przebiegu linii kolejowej nr 363 – skrócenie trasy Poznań – Międzychód – Gorzów Wielkopolski przez korektę geometrii linii kolejowej, punktową korektę łuków, ograniczenie liczby przejazdów kolejowo-drogowych, wykonanie koncepcji wiaduktu drogowego DK24 w Wierzbnie w miejscu przejazdu kolejowo-drogowego kategorii A oraz zgłoszenie GDDKiA konieczności modyfikacji końcowego odcinka planowanej obwodnicy na DK24 w miejscowości Przytoczna, aby zlikwidować kolejny przejazd kolejowo-drogowy kategorii B i uzyskać pełną separację ruchu kolejowego i drogowego. Zwiększenie projektowanej prędkości maksymalnej na odcinku Skwierzyna – Międzychód – Gorzów Wielkopolski do 160 km/h z punktowymi ograniczeniami. Rozszerzenie zakresu projektu o elektryfikację odcinków linii kolejowych tworzących ten ciąg komunikacyjny. Zwiększenie przepustowości linii kolejowej nr 363 przez budowę dodatkowych mijanek. Wydłużenie peronów ze 100 do 200 m. Zmiana przyczyni się do utworzenia linii komunikacyjnej Poznań – Gorzów Wielkopolski – Kostrzyn n/Odrą (łącznie) – Szczecin/Berlin. Dodatkowo w Gorzowie Wielkopolskim realizacja tego projektu pozwoli odtworzyć odcinek linii kolejowej nr 415 zlikwidowany w pierwszej dekadzie lat 2000 i połączyć z siecią kolejową rozbudowywaną Strefą Ekonomiczną.
Zmiana zakresu projektu	
Utworzenie połączenia kolejowego Lublin – Łęczna/LW Bogdanka	Zwiększenie projektowanej prędkości maksymalnej na odcinku Świdnik – Łęczna ze 120 do 160 km/h, optymalizacja geometrii linii kolejowej, ograniczenie liczby obiektów inżynierskich oraz zajętości działek. Wprowadzenie linii kolejowej do centrum Łęcznej. Rezygnacja z budowy linii kolejowej na odcinku Łęczna – Bogdanka z uwagi na fakt, że na początkowym etapie kształtowania Programu niektóre kwestie nie były wzięte pod uwagę, np. na mocy regulacji środowiskowych zakłada się stopniowe odchodzenie od wydobycia węgla kamiennego. Uwzględniając aspekt środowiskowy oraz prognozowane przekroczenie budżetu zakresu podstawowego, zasadne jest wypracowanie stosownych rozwiązań i korekt projektu z jednoczesną optymalizacją kosztów.
Budowa linii kolejowej Szastarka – Janów Lubelski – Biłgoraj wraz z poprawą dostępności transportu kolejowego w m. Kraśnik	Zaprojektowanie ok. 21 km odcinka linii kolejowej Janów Lubelski – Biłgoraj przez Hutę Deręgową, na części trasy wykorzystującej korytarz drogi S19 wraz z rewitalizacją i elektryfikacją linii kolejowej nr 66 na odcinku Biłgoraj – Huta Deręgowska (łącznie ok. 34 km), zamiast projektowania i budowy ok. 35 km zelektryfikowanej linii kolejowej Janów Lubelski – Frampol – Biłgoraj. Zmiana jest odpowiedzią na protesty lokalnych społeczności oraz wynikiem ustaleń z władzami samorządowymi Janowa Lubelskiego i Biłgoraju, a także z władzami województw lubelskiego oraz podkarpackiego. Trasowanie i uzupełnienie sieci kolejowej o nowe odcinki linii kolejowej umożliwi utworzenie w przyszłości ciągu komunikacyjnego łączącego Lublin i Rzeszów przez wszystkie miejscowości tzw. Czwórmiasta, tj.: Nisko (nowy p.o. Nisko Północ), Stalową Wolę, Sandomierz i Tarnobrzeg. Powiązanie trzech międzyregionalnych linii komunikacyjnych Lublin – Rzeszów, Kraków – Zamość oraz Przemyśl – Warszawa w Stalowej Woli. Dodatkową korzyścią płynącą z korekty przebiegu linii kolejowej na odcinku Janów Lubelski – Biłgoraj jest możliwość uruchamiania zmian w siatce połączeń kolejowych na styku trzech regionów i wprowadzenie oczekiwanych zmian. Zwiększenie projektowanej prędkości maksymalnej na odcinku Szastarka – Janów Lubelski – Huta Deręgowska do 160 km/h. Rezygnacja z budowy linii kolejowej Kraśnik – Kraśnik Fabryczny z uwagi na liczne protesty społeczne oraz zidentyfikowanie miejsc wrażliwych środowiskowo, mogił ofiar Holokaustu oraz ujęcia wód w obrębie nowo projektowanego przystanku Kraśnik Fabryczny.

Rewitalizacja połączenia Chelm – Włodawa wraz z poprawą dostępności transportu kolejowego w m. Włodawa	Ograniczenie zakresu projektu do remontu linii kolejowej nr 81 Chelm – Włodawa wraz ze zmniejszeniem długości planowanego do budowy przedłużenia odcinka tej linii kolejowej do miasta Włodawa, z ominięciem terenów podmokłych, co zmniejszy wartość robót budowlanych.
Rewitalizacja kolejowego ciągu komunikacyjnego na liniach kolejowych nr 390/236 Czarnków – Rogóźno – Wągrowiec	Wyłączenie z projektu odcinka Wągrowiec – Rogóźno Wielkopolskie – Lubasz, optymalizacja trasowania odcinka Czarnków – Lubasz w oparciu o przygotowane rozwiązania i trasowanie w nowym śladzie odcinka Lubasz – Wronki Zachód wraz z uzyskaniem bezkolizyjnego i kierunkowego połączenia z linią kolejową nr 351 oraz elektryfikacja odcinka Czarnków – Lubasz – Wronki Zachód i jego dostosowanie do prędkości 120–160 km/h z punkowymi ograniczeniami. W przypadku dostępności innych środków w przyszłości nowa linia kolejowa Wronki Zachód – Lubasz – Czarnków zostałaby wydłużona do stacji Trzcianka oddalonej o 15 km, tworząc tym samym „drugi tor” w ramach połączenia stacji Poznań Główny ze stacją Piła Główna, obejmując oddziaływaniem aglomeracyjnym północną część regionu z miastami takimi jak Trzcianka, Czarnków, a nawet Złotów.
Budowa bazowej infrastruktury do uruchomienia Wrocławskiej Kolei Metropolitalnej. Poprawa jakości połączeń z Legnicy do Wrocławia na odcinku Środa Śląska – Wrocław	Wprowadzenie zmian do zakresu przebudowy stacji Wrocław Świebodzki w związku z planowaną modernizacją Wrocławskiego Węzła Kolejowego, w tym kompleksową przebudową węzła Grabiszyn z zastosowaniem bezkolizyjnych połączeń linii kolejowych. W obecnym projekcie przewidziano dodanie łącznicy Wrocław Świebodzki do stacji Wrocław Mikołajów, które zmieni wykorzystanie korytarza linii kolejowej nr 757 dla wyprowadzenia ruchu z Wrocławia Głównego w kierunku stacji Wrocław Gądów/Wrocław Nowy Dwór, oraz rezygnację z bezpośredniego wjazdu na stację Wrocław Świebodzki z kierunku Wałbrzycha (linia kolejowa nr 274). Ze względu na zwiększony zakres przebudowy stacji Środa Śląska projekt generuje bardzo wysokie koszty i bardzo niską efektywność stacji strefowej wymagającej w czasie budowy ograniczenia ruchu pociągów (obecnie dobowo na tym odcinku linii kolejowej jest uruchamianych ok. 180 pociągów). Po zakończeniu prac stacja uzyskałaby układ funkcjonalny ograniczający ruch pociągów. Identyfikuje się, że właściwym rozwiązaniem byłoby wykonanie prac na stacji Malczyce zamiast na stacji Środa Śląska.
Kolej w Kozienicach – likwidacja regionalnego wykluczenia komunikacyjnego	Zastąpienie budowy linii kolejowej Dobieszyn – Świerże Górne modernizacją linii kolejowej nr 76 Bąkowiec – Kozienice z uwagi na przekroczenie zakładanego budżetu w przypadku budowy nowej linii. Poprawa parametrów istniejącej linii kolejowej do parametrów wynikających z jej geometrii (do prędkości 120–160 km/h). Odbudowa odcinka linii kolejowej do centrum miasta Kozienice. Docelowo miasto Kozienice zostanie połączone liniami komunikacyjnymi w kierunku Dębina oraz Radomia, a dalej z Warszawą.
Rewitalizacja linii kolejowej nr 190 na odcinku Skoczów – Bielsko-Biała jako niezbędny element połączenia Śląska Cieszyńskiego z Krakowem (Cieszyn – Skoczów – Bielsko-Biała – Wadowice – Kraków)	Ograniczenie zakresu projektu do remontu, odtworzenia mijanek, odtworzenia sieci trakcyjnej oraz zaprojektowania i wybudowania urządzeń sterowania ruchem kolejowym oraz urządzeń przejazdowych na odcinku Skoczów – Bielsko-Biała.
Odstąpienie od realizacji projektu	
Uzupełnienie sieci kolejowej o połączenie kolejowe Jastrzębia-Zdroju z Katowicami	Odstąpienie od realizacji projektu z uwagi na realizowany przez CPK projekt budowy linii kolejowej nr 170 łączącej Ostrawę i Katowice z łącznicą do Jastrzębia-Zdroju oraz przekroczenie szacunkowej wartości robót budowlanych w stosunku do kwoty z WSPP.

Budowa nowej linii kolejowej Turek – Konin	Odstąpienie od realizacji projektu z uwagi na znaczny wzrost szacowanych kosztów robót budowlanych, liczne protesty społeczne oraz brak oczekiwanego efektu w stosunku do przewidywanych nakładów finansowych związanych z budową nowej linii kolejowej. Nieprzelotowy charakter linii kolejowej uniemożliwia wykonywanie połączeń innych niż regionalne.
Rewitalizacja linii kolejowej Zgorzelec – Bogatynia w celu włączenia Bogatyni do sieci regionalnego wojewódzkiego transportu kolejowego	Odstąpienie od realizacji projektu z uwagi na znaczny wzrost szacowanych kosztów robót budowlanych oraz brak oczekiwanego efektu w stosunku do przewidywanych nakładów finansowych. Nieprzelotowy charakter linii kolejowej uniemożliwia wykonywanie połączeń innych niż regionalne.

Proponowane zmiany do umów z wykonawcami zostaną wprowadzone przez PKP PLK S.A. po podpisaniu porozumień z właściwymi wnioskodawcami projektów (jst). Zmiany będą możliwe w przypadku, gdy właściwy organizator publicznego transportu kolejowego zobowiąże się do utrzymania kluczowych kryteriów kwalifikujących dany projekt do Programu, tj. m.in. zadeklarowanej pierwotnie dobowej liczby kursowania par pociągów. Należy mieć na uwadze, że powyżej opisane działania mogą ewoluować wraz z postępem wdrażania poszczególnych projektów, co będzie spowodowane identyfikacją nowych uwarunkowań. Jednocześnie spółka wskazuje, że przedstawiona w tabeli 2 lista projektów oraz rekomendacji nie jest zamknięta. Wynika to z prowadzonych rozmów i działań podejmowanych wspólnie z jst.

Należy podkreślić, że ze względu na trwający przegląd projektów ujętych w Programie i wynikające z niego modyfikacje zakresów rzeczowych projektów, co za tym idzie ingerencje w procesy inwestycyjne, PKP PLK S.A. identyfikuje ryzyko przekroczenia ram czasowych realizacji Programu. Konieczność podpisania aneksów do umów zawartych z wykonawcami lub ogłoszenia nowych postępowań przetargowych, pozyskania zgód administracyjnych, decyzji środowiskowych będzie wymagać formalnego uregulowania przez zawarcie stosownych porozumień z jst, a następnie zmian w umowach z wykonawcami dokumentacji projektowej. W wielu przypadkach treść porozumień może podlegać długotrwałym uzgodnieniom w strukturach władz samorządowych.

Z uwagi na skalę zmian w niektórych projektach, m.in.:

- „Rewitalizacja linii kolejowej nr 369 na odcinku Śrem – Czempin”,
- „Budowa linii kolejowej Szastarka – Janów Lubelski – Biłgoraj wraz z poprawą dostępności transportu kolejowego w m. Kraśnik”,
- „Rewitalizacja kolejowego ciągu komunikacyjnego na liniach kolejowych nr 390/236 Czarnków – Rogoźno – Wągrowiec”,
- „Budowa bazowej infrastruktury do uruchomienia Wrocławskiej Kolei Metropolitalnej. Poprawa jakości połączeń z Legnicy do Wrocławia na odcinku Środa Śląska – Wrocław”,
- „Kolej w Kozienicach – likwidacja regionalnego wykluczenia komunikacyjnego”

i proponowane prace w nieuwzględnionych dotychczas obszarach linii kolejowych lub w zupełnie nowych przebiegach, część lub całość dodatkowych prac projektowych będzie musiała zostać zlecona w ramach nowych postępowań przetargowych.

W następnej kolejności po zaprojektowaniu nowych rozwiązań technicznych będzie konieczne wyłonienie wykonawców robót budowlanych w kolejnych postępowaniach

przetargowych. Już na obecnym etapie trwającego przeglądu pewne jest, że realizacja prac budowlanych zgodnie z proponowanymi zmianami zakresów projektów nie będzie możliwa do końca 2029 r.

W związku z powyższym oraz ze względu na wydłużające się procedury przetargowe wynikające z odwołań do Krajowej Izby Odwoławczej dotyczące projektów „Rewitalizacja linii kolejowych nr 177, 294. Racibórz – Raclawice Śląskie” oraz „Prace na linii nr 363 na odcinku Skwierzyna – Międzychód” zidentyfikowano konieczność zmiany Programu, tj. określenie jego realizacji z perspektywą do roku 2032, z uwagi na ryzyko nieukończenia niektórych zadań będących w trakcie realizacji, w okresie obowiązywania Programu. Powyższe zostanie przeprowadzone przez przyjęcie odrębnej uchwały zmieniającej uchwałę nr 151/2019 Rady Ministrów z dnia 3 grudnia 2019 r. w sprawie ustanowienia Programu Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2029 roku.

Przedłużenie realizacji Programu pozwoli na lepsze dostosowanie działań do zmieniających się potrzeb transportowych oraz umożliwi skuteczniejsze wdrożenie projektów komplementarnych i powiązanych z korytarzami transportowymi o kluczowym znaczeniu dla polskiej gospodarki.

Ponadto środki uwolnione w wyniku optymalizacji lub odstąpienia od realizacji projektów zostaną przeznaczone na sfinansowanie zwiększonych kosztów realizacji innych projektów realizowanych w ramach Programu (z listy podstawowej Programu), tym samym nie będą przeznaczane na realizację projektów znajdujących się na liście rezerwowej Programu. W związku z czym lista rezerwowa Programu zostaje usunięta.

5. Wykonanie celów Programu

Do końca 2024 r. w ramach Programu Kolej + zostały poniesione wydatki o łącznej wartości 55 353,79 tys. zł netto na realizację 27 projektów, z czego PKP PLK S.A. poniosła wydatki o łącznej wartości 46 042,78 tys. zł netto, natomiast jst poniosły wydatki kwalifikowane o łącznej wartości 9 311,01 tys. zł netto.

Tabela 3 przedstawia wykonanie wskaźników określonych w Programie Kolej + według założeń na dzień 31.12.2024 r.

Tabela 3.

Nazwa wskaźnika	Plan	Wykonanie
Liczba jst, które uzyskały wsparcie w ramach Programu (które podpisały z PKP PLK S.A. umowę o dofinansowanie)	min. 3	20*
Liczba jst, które uzyskały dostęp do transportu kolejowego	min. 1	0
Liczba uzyskanych decyzji lokalizacyjnych lub opracowanych dokumentacji przedprojektowych	min. 2	34
Liczba projektów, jakie uzyskały wsparcie w ramach Programu (projekty, w których PKP PLK S.A. zawarła umowy z jst)	min. 4	35

* wskazana wartość wykonania wskaźnika wynika z tego, że jedna jst podpisała umowę na więcej niż jeden projekt. Podział na województwa oraz szczegółowe informacje o statusie poszczególnych projektów na koniec 2024 r. zawiera załącznik nr 1 do sprawozdania.

6. Ocena zagrożeń i ryzyk

W trakcie prowadzonych działań związanych z realizacją projektów ujętych w Programie Kolej + zostały zidentyfikowane poniższe ryzyka mogące wpływać na realizację Programu:

1. Ryzyko wzrostu cen rynkowych skutkujące zwiększeniem wartości projektów. Ryzyko wynika z szacowania kosztów inwestycji na bazie cen obowiązujących w czasie opracowania WSPP (2021 r.), na kilka lat przed planowanym rozpoczęciem prowadzenia prac budowlanych. Zasady Programu (zarówno na poziomie dokumentów rządowych, jak i wytycznych naboru) nie przewidywały rezerwy finansowej, tylko realizację projektów do wyczerpania dostępnej alokacji. W latach 2022–2024, m.in. na skutek działań wojennych na terenie Ukrainy, nastąpił inflacyjny wzrost kosztów, który przekroczył poziom 32 % (dane GUS), co przewyższyło wartość rezerwy przewidzianej w umowach zawieranych między jst a PKP PLK S.A., zakładaną na dzień ich podpisania.

Sposób mitygacji ryzyka:

- uwzględnienie w każdej umowie zawieranej przez PKP PLK S.A. z wykonawcami projektów Programu klauzuli waloryzacyjnej zwiększającej o 10 % wartość każdej umowy,
 - możliwość pokrycia wzrostu kosztów projektu z wykorzystaniem uwzględnionych w umowie zawartej między jst a PKP PLK S.A. środków zabezpieczonych na pokrycie nieprzewidzianych wydatków, po podpisaniu stosownego aneksu,
 - zwiększenie wkładu własnego jst,
 - możliwość pokrycia wzrostu kosztów projektu z oszczędności, które mogą powstać w trakcie realizacji innych projektów Programu,
 - możliwość ograniczenia zakresu projektu przy zachowaniu jego celu, na etapie opracowywania dokumentacji projektowej, w przypadku projektów realizowanych w formule oddzielnie „Projektuj” i oddzielnie „Buduj”,
 - możliwość ograniczenia zakresu projektu przy zachowaniu jego celu, przed rozpoczęciem robót budowlanych, w przypadku projektów realizowanych w formule „Projektuj i Buduj”.
2. Ryzyko zwiększenia zakresów i kosztów projektów wynikające ze szczegółowych analiz WSPP w trakcie opracowywania dokumentacji projektowej. Ryzyko wynika z rozdysponowania środków Programu na podstawie szacunków kosztów na wstępnym etapie przygotowania inwestycji, powstałych w relatywnie krótkim czasie (przygotowanie WSPP trwało przeciętnie kilka miesięcy) przy dużym poziomie ogólności opracowania. Przy braku przyjętej rezerwy w Programie wzrost kosztów na kolejnych etapach inwestycji może spowodować trudności w realizacji projektów, zarówno dla spółki, jak i jst, z uwagi na konieczność pozyskania dodatkowych środków, ograniczenia zakresów lub rezygnacji z realizacji projektów.

Sposób mitygacji ryzyka:

- podpisanie aneksu, który umożliwi pokrycie przez PKP PLK S.A. i jst wzrostu kosztów projektu ze środków rezerwy projektu, w proporcjach określonych w umowie zawartej między jst a PKP PLK S.A., przy czym wkład jst nie może być mniejszy niż 15 % wartości projektu,
- możliwość pokrycia wzrostu kosztów projektu z oszczędności, które mogą powstać

w trakcie realizacji innych projektów Programu,

- możliwość ograniczenia za zgodą jst zakresu projektu przy zachowaniu jego celu, w konsekwencji ograniczenia zakresu w zawartych umowach między jst a PKP PLK S.A.

3. Ryzyko opóźnienia realizacji Programu m.in. w związku z:

- wydłużeniem procedur administracyjnych,
- wydłużeniem czasu trwania postępowań przetargowych, a tym samym wyboru wykonawcy,
- protestami społecznymi oraz uzgodnieniami z interesariuszami,
- koniecznością wprowadzenia zmian zakresów projektów.

Powyższe zdarzenia w trakcie realizacji projektów prowadzą do wydłużenia prac projektowych i realizacyjnych. Niejednokrotnie wymagają ponownego przygotowania koncepcji programowo-przestrzennej, wykonania analiz dla dodatkowych wariantów inwestycyjnych i zawarcia niezbędnych aneksów do stosownych umów lub porozumień. W niektórych przypadkach będzie konieczne rozwiązanie realizowanych umów z wykonawcami dokumentacji projektowej i ogłoszenie nowych postępowań przetargowych, co dodatkowo wpłynie na wzrost kosztów inwestycji oraz czas niezbędny na ich realizację, stwarzając ryzyko postępowań w Krajowej Izbie Odwoławczej oraz konieczność dokonania ustaleń między PKP PLK S.A. a jst, w szczególności odnośnie do zapewnienia finansowania projektu w przypadku wzrostu wartości zamówienia ponad wartość określoną w zawartej umowie między jst a PKP PLK S.A.

Sposób mitygacji ryzyka:

- bieżąca współpraca PKP PLK S.A. z jst w celu wypracowania wspólnych rozwiązań i dokonania stosownych uzgodnień odnośnie do możliwości finansowania zamówienia i realizacji projektu w przypadku wzrostu jego kosztów, jak również ogłaszanie postępowań przetargowych na wykonanie robót budowlanych bezpośrednio po uzyskaniu decyzji lokalizacyjnych, co umożliwi równoległe przeprowadzenie przetargu na roboty budowlane z procedurą pozyskiwania pozwolenia na budowę. Kluczowe jest wydłużenie okresu realizacji Programu oraz zapewnienie kwalifikowalności kosztów powstałych po 2029 r.

4. Ryzyko braku akceptacji jst dla wprowadzenia proponowanych przez PKP PLK S.A. zmian projektowych w ramach przeglądu projektów realizowanych w ramach Programu.

Sposób mitygacji ryzyka:

- bieżąca współpraca PKP PLK S.A. z jst (m.in. cykliczne spotkania) w celu wypracowania wspólnych rozwiązań i sformalizowania uzgodnień odnośnie do zmian zakresów inwestycji oraz możliwości pokrycia ich zwiększonych kosztów.

5. Ryzyko braku uzgodnień między PKP PLK S.A. a jst dla szczegółowych rozwiązań technicznych w projektach, zwłaszcza drogowych, skutkujących koniecznością rozszerzenia zakresów i zwiększenia wartości inwestycji. Ryzyko wynika z krótkiego czasu na opracowanie i konsultacje treści WSPP oraz ograniczonego budżetu Programu.

Sposób mitygacji ryzyka:

- bieżąca współpraca PKP PLK S.A. z jst, GDDKiA i CPK (m.in. cykliczne spotkania) w celu wypracowania wspólnych rozwiązań i sformalizowania uzgodnień odnośnie do

zmian zakresów inwestycji oraz możliwości pokrycia ich zwiększonych kosztów.

6. Ryzyko wystąpienia lub intensyfikacji protestów społecznych wynikających z realizacji inwestycji, związanych m.in. z pozyskaniem gruntów, podziałem działek rolnych, przecięciem ciągów komunikacyjnych czy przekształceniem krajobrazu.

Sposób mitygacji ryzyka:

- ścisła współpraca PKP PLK S.A. z jst, m.in. przez bieżące przekazywanie informacji o inwestycji zainteresowanym mieszkańcom, udział w spotkaniach z przedstawicielami mieszkańców, organizacja konsultacji społecznych, w miarę możliwości uwzględnianie zgłaszanych uwag.

7. Ryzyko kolizji zakresów projektów realizowanych w ramach Programu z projektami realizowanymi przez inne podmioty m.in. CPK, GDDKiA.

Sposób mitygacji ryzyka:

- ścisła współpraca PKP PLK S.A. z zainteresowanymi podmiotami, bieżące przekazywanie informacji zainteresowanym podmiotom, udział w spotkaniach koordynujących, w miarę możliwości uwzględnianie zgłaszanych uwag.

7. Aktualizacja Programu Kolej +

Poniżej przedstawiono zmiany wprowadzane do Programu Kolej +:

1. W ppkt 4.3 „Budżet Programu, zasady i okres dofinansowania”:

- 1) zdanie: „Obecnie łączna wysokość środków finansowych przeznaczonych na realizację Programu wynosi 13 342,33 mln zł. Poziom dofinansowania ze środków pochodzących z dokapitalizowania PKP PLK S.A. wynosi max. 85 % (11 200,00 mln zł) kosztów kwalifikujących się do wsparcia, łączny wkład własny jst – min. 15 % (2 142,33 mln zł) kosztów kwalifikujących się do wsparcia.”

otrzymuje brzmienie:

„Obecnie łączna wysokość środków finansowych przeznaczonych na realizację Programu wynosi 13 373,01 mln zł. Poziom dofinansowania ze środków pochodzących z dokapitalizowania PKP PLK S.A. wynosi max. 85 % (11 200,00 mln zł) kosztów kwalifikujących się do wsparcia, łączny wkład własny jst – min. 15 % (2 173,01 mln zł) kosztów kwalifikujących się do wsparcia.”;

- 2) aktualizacji podlega zestawienie źródeł finansowania Programu – zmienia się montaż finansowy, ze względu na zwiększenie środków własnych jst. Tabela otrzymuje brzmienie:

Źródła finansowania	Program Kolej + [w tys. zł]								
	2019 – 2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Razem
Dofinansowanie (dokapitalizowanie PKP PLK S.A. na Program Kolej +)	0,00	1 698,08	44 344,70	217 156,25	484 468,96	1 755 368,89	4 049 753,86	4 647 209,26	11 200 000,00
Środki jst	0,00	307,92	9 003,09	52 364,44	97 530,68	349 313,47	778 088,92	886 398,25	2 173 006,77
Razem	0,00	2 006,00	53 347,79	269 520,69	581 999,64	2 104 682,36	4 827 842,78	5 533 607,51	13 373 006,77

Uzyskane przez PKP PLK S.A. pożytki z obligacji Skarbu Państwa w formie odsetek zostaną docelowo spożytkowane, zgodnie z art. 33z ust. 3 ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. z 2024 r. poz. 561), wyłącznie na finansowanie inwestycji realizowanych przez PKP PLK S.A., w ramach programów wieloletnich.

2. Aktualizacji podlega tabela przedstawiająca status projektów zakwalifikowanych do dofinansowania w ramach Programu Kolej +, zgodnie z załącznikiem nr 1 do sprawozdania.
3. Aktualizacji podlega mapa projektów zakwalifikowanych do dofinansowania w ramach Programu Kolej +, zgodnie z załącznikiem nr 2 do sprawozdania.
4. Aktualizacji podlega wykaz projektów Programu Kolej +, zgodnie z załącznikiem nr 3 do sprawozdania, w tym:
 - 1) w lp. 26, ze względu na potrzebę ujednolicenia nazwy projektu oraz brak ujęcia elektryfikacji linii kolejowych w zakresie wybranego przez Województwo Podlaskie wariantu inwestycji, nazwa projektu *„Stworzenie ciągu komunikacyjnego Łomża – Białystok poprzez rewitalizację wraz z elektryfikacją linii kolejowej nr 49 Łomża – Śniadowo oraz elektryfikacja i odbudowa infrastruktury pasażerskiej na linii kolejowej nr 36 na odcinku Śniadowo – Łapy”*,
otrzymuje brzmienie:
„Stworzenie ciągu komunikacyjnego Łomża – Białystok poprzez rewitalizację linii kolejowej nr 49 Łomża – Śniadowo oraz odbudowę infrastruktury pasażerskiej na linii kolejowej nr 36 na odcinku Śniadowo – Łapy”;
 - 2) uchyla się listę rezerwową Programu. Środki uwolnione w wyniku optymalizacji lub odstąpienia od realizacji projektów zostaną przeznaczone na sfinansowanie zwiększonych kosztów realizacji innych projektów realizowanych w ramach Programu (z listy podstawowej Programu), tym samym nie będą przeznaczane na realizację projektów znajdujących się na liście rezerwowej Programu.

8. Załączniki

1. Status projektów zakwalifikowanych do dofinansowania w ramach Programu Kolej +.
2. Mapa projektów zakwalifikowanych do dofinansowania w ramach Programu Kolej +.
3. Wykaz projektów Programu Kolej +.

Załączniki
do sprawozdania z wykonania planu
realizacji Programu Uzupełniania Lokalnej
i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej –
Kolej + do 2029 roku za rok 2024

Załącznik nr 1. Status projektów zakwalifikowanych do dofinansowania w ramach Programu Kolej +

Lp.	Wnioskodawca	Nazwa projektu	Wartość* [tys. zł]	Status projektu
1	Województwo Dolnośląskie	Budowa bazowej infrastruktury do uruchomienia Wrocławskiej Kolei Metropolitalnej. Poprawa jakości połączeń z Legnicy do Wrocławia na odcinku Środa Śląska – Wrocław	215 680	Zawarto umowę z Wykonawcą dokumentacji projektowej
2	Województwo Dolnośląskie	Rewitalizacja odcinka Legnica – Złotoryja – Jerzmanice-Zdrój w celu włączenia Złotoryi oraz powiatu złotoryjskiego do sieci regionalnego wojewódzkiego transportu kolejowego	262 691	Zawarto umowę z Wykonawcą dokumentacji projektowej i robót budowlanych
3	Województwo Dolnośląskie	Rewitalizacja linii kolejowej Zgorzelec – Bogatynia w celu włączenia Bogatyni do sieci regionalnego wojewódzkiego transportu kolejowego	321 828	Zawarto umowę z Wykonawcą dokumentacji projektowej
4	Województwo Lubelskie	Utworzenie połączenia kolejowego Lublin – Łęczna/LW Bogdanka	736 498	Zawarto umowę z Wykonawcą dokumentacji projektowej
5	Województwo Lubelskie	Budowa linii kolejowej Szastarka – Janów Lubelski – Biłgoraj wraz z poprawą dostępności transportu kolejowego w m. Kraśnik	905 628	Zawarto umowę z Wykonawcą dokumentacji projektowej

6	Województwo Lubelskie	Rewitalizacja połączenia Chełm – Włodawa wraz z poprawą dostępności transportu kolejowego w m. Włodawa	505 759	Zawarto umowę z Wykonawcą dokumentacji projektowej
7	Województwo Lubelskie	Elektryfikacja linii kolejowej nr 30 Łuków – Lublin	377 700	Zawarto umowę z Wykonawcą dokumentacji projektowej
8	Województwo Lubelskie	Prace na liniach kolejowych 69 i 72 na odc. Rejowiec – Zawada – Zamość Szopinek wraz z budową łącznicy omijającej stację Zawada	926 446	Trwa postępowanie przetargowe na opracowanie dokumentacji projektowej
9	Województwo Lubuskie	Rewitalizacja linii nr 275 na odcinku Bieniów – Lubsko wraz z budową przystanków w m. Budziechów, Jasień i Bieszków	65 902	Zawarto umowę z Wykonawcą dokumentacji projektowej i robót budowlanych
10	Województwo Lubuskie	Prace na linii nr 363 na odcinku Skwierzyna – Międzychód	328 357	Trwa postępowanie przetargowe na opracowanie dokumentacji projektowej
11	Województwo Łódzkie	Budowa linii łączącej linię kolejową nr 131 (Chorzew Siemkowice) z linią kolejową nr 181 (Wieluń)	580 367	Zawarto umowę z Wykonawcą dokumentacji projektowej
12	Województwo Łódzkie	Modernizacja i elektryfikacja linii kolejowej nr 24 na odcinku Piotrków Trybunalski – Bełchatów z wydłużeniem do Bogumiłowa	661 685	Zawarto umowę z Wykonawcą dokumentacji projektowej
13	Województwo Małopolskie	Budowa połączenia kolejowego Kraków – Olkusz	217 178	Zawarto umowę z Wykonawcą dokumentacji projektowej
14	Województwo Małopolskie	Budowa połączenia kolejowego Kraków – Niepołomice	323 547	Zawarto umowę z Wykonawcą dokumentacji projektowej

15	Województwo Małopolskie	Budowa połączenia kolejowego Kraków – Myślenice	152 330	Zawarto umowę z Wykonawcą dokumentacji projektowej
16	Miasto i Gmina Serock	Budowa linii kolejowej Zegrze – Przasnysz jako realizacja szlaku „Kolei Północnego Mazowsza”	306 023	Trwa postępowanie przetargowe na opracowanie dokumentacji projektowej
17	Województwo Mazowieckie	Rewitalizacja linii kolejowej na odcinku Ostrów Mazowiecka – Małkinia	297 103	Zawarto umowę z Wykonawcą dokumentacji projektowej i robót budowlanych
18	Województwo Mazowieckie	Rewitalizacja linii kolejowej na odcinku Sokołów Podlaski – Siedlce	326 850	Zawarto umowę z Wykonawcą dokumentacji projektowej i robót budowlanych
19	Gmina Kozienice	Kolej w Kozienicach – likwidacja regionalnego wykluczenia komunikacyjnego	321 141	Zawarto umowę z Wykonawcą dokumentacji projektowej
20	Województwo Opolskie	Rewitalizacja linii kolejowych nr 177, 294. Racibórz – Raclawice Śląskie	535 132	Trwa postępowanie przetargowe na opracowanie dokumentacji projektowej
21	Województwo Podlaskie	Stworzenie ciągu komunikacyjnego Łomża – Białystok poprzez rewitalizację linii kolejowej nr 49 Łomża – Śniadowo oraz odbudowę infrastruktury pasażerskiej na linii kolejowej nr 36 na odcinku Śniadowo – Łapy	430 000	Trwa postępowanie przetargowe na opracowanie dokumentacji projektowej i wykonanie robót budowlanych
22	Województwo Śląskie	Uzupełnienie sieci kolejowej o połączenie kolejowe Jastrzębia-Zdroju z Katowicami	475 077	Zawarto umowę z Wykonawcą dokumentacji projektowej

23	Miasto Bytom	Prace na liniach kolejowych nr 189 i 132 oraz budowa nowych łącznic Kuźnica – Bytom Bobrek Wsch. w celu stworzenia nowego połączenia Ruda Chebzie/Zabrze – Bytom, w tym budowa nowych p.o. Ruda Orzegów i Bytom ul. Zabrzańska	273 561	Zawarto umowę z Wykonawcą dokumentacji projektowej
24	Miasto Ruda Śląska	Przygotowanie alternatywnego połączenia aglomeracyjnego Gliwice – Ruda Kochłowice – Katowice liniami kolejowymi nr 141 na odcinku Gliwice – Ruda Kochłowice, 164 na odcinku Ruda Kochłowice – Hajduki i 651 Hajduki – Gottwald	387 514	Zawarto umowę z Wykonawcą dokumentacji projektowej i robót budowlanych
25	Miasto Katowice	Przygotowanie alternatywnego połączenia aglomeracyjnego Tychy – Katowice Murcki – Katowice Ligota linią kolejową nr 142	142 646	Zawarto umowę z Wykonawcą dokumentacji projektowej
26	Miasto Pyskowice	Odbudowa rozebranej linii kolejowej nr 198 Pyskowice – Pyskowice Miasto dla przywrócenia połączenia na trasie: Katowice – Gliwice – Pyskowice Miasto	94 132	Zawarto umowę z Wykonawcą dokumentacji projektowej
27	Miasto Mikołów	Zwiększenie zdolności przepustowej linii kolejowej nr 140 na odc. Katowice Ligota – Orzesze Jaśkowice poprzez budowę drugiego toru i dodatkowych przystanków osobowych	460 510	Zawarto umowę z Wykonawcą dokumentacji projektowej
28	Miasto Dąbrowa Górnicza	Rewitalizacja linii kolejowej nr 162 na odcinku Dąbrowa Górnicza Strzemieszyce – Dąbrowa Górnicza Huta Katowice (p.odg.) oraz jej odbudowa na dalszym odcinku do stacji Dąbrowa Górnicza, wraz z odbudową przystanku osobowego D.G. Tworzeń i rozbudową przystanku osobowego D.G. Gołonóg	115 738	Zawarto umowę z Wykonawcą dokumentacji projektowej
29	Miasto Bielsko-Biała	Rewitalizacja linii kolejowej nr 190 na odcinku Skoczów – Bielsko-Biała jako niezbędny element połączenia Śląska Cieszyńskiego z Krakowem (Cieszyn – Skoczów – Bielsko-Biała – Wadowice – Kraków)	349 910	Zawarto umowę z Wykonawcą dokumentacji projektowej

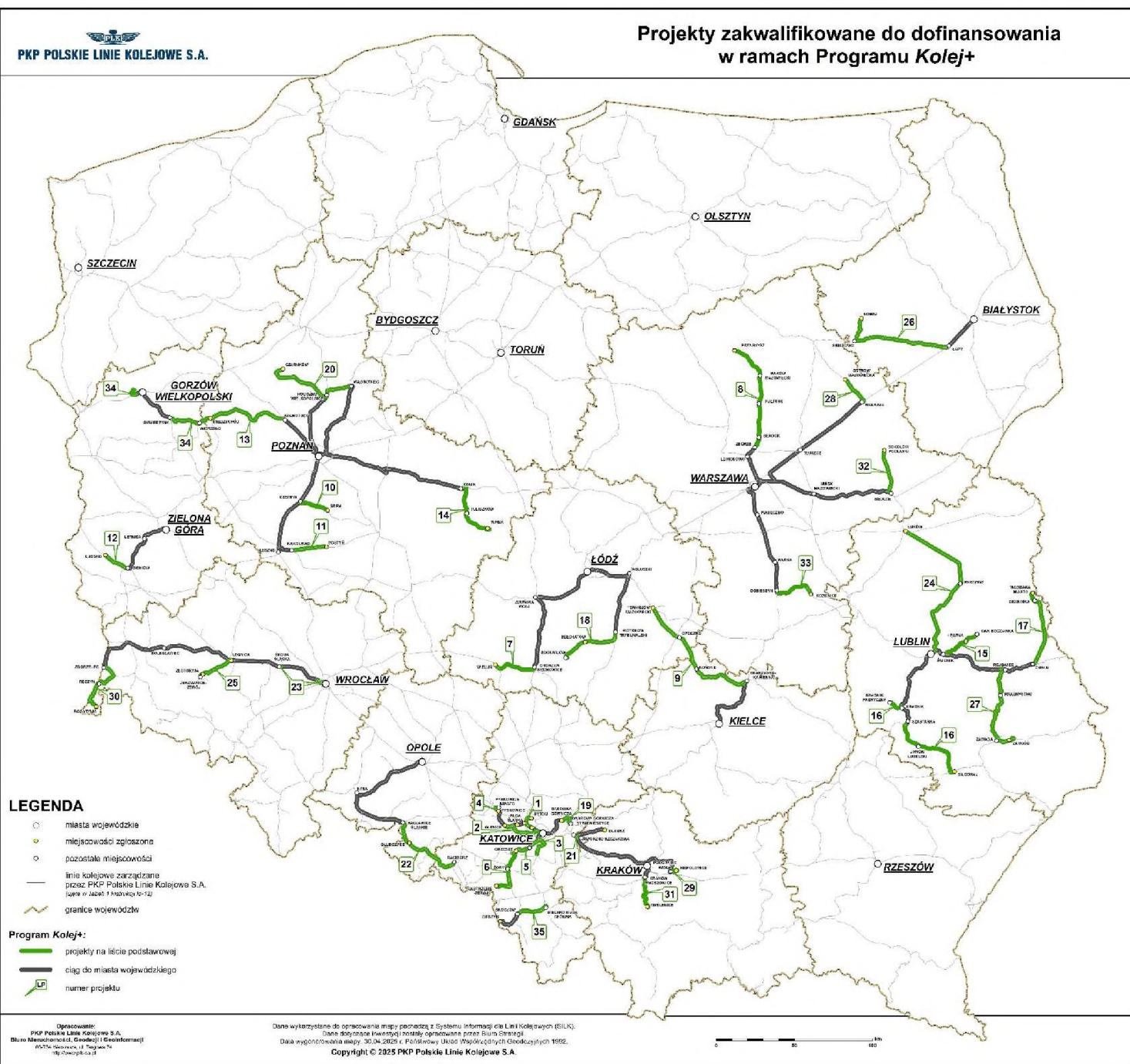
30	Województwo Świętokrzyskie	Modernizacja i elektryfikacja linii kolejowej nr 25 na odcinku Tomaszów Mazowiecki – Skarżysko Kamienna	38 883	Trwa przygotowanie do postępowania przetargowego na opracowanie dokumentacji projektowej
31	Województwo Wielkopolskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 369 na odcinku Śrem – Czempin	354 660	Zawarto umowę z Wykonawcą dokumentacji projektowej
32	Województwo Wielkopolskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 360 na odcinku Gostyń – Kąkolewo	156 719	Zawarto umowę z Wykonawcą dokumentacji projektowej i robót budowlanych
33	Województwo Wielkopolskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 368 Międzychód – Szamotuły	438 301	Zawarto umowę z Wykonawcą dokumentacji projektowej
34	Województwo Wielkopolskie	Budowa nowej linii kolejowej Turek – Konin	660 982	Zawarto umowę z Wykonawcą dokumentacji projektowej
35	Województwo Wielkopolskie	Rewitalizacja kolejowego ciągu komunikacyjnego na liniach kolejowych nr 390/236 Czarnków – Rogoźno – Wągrowiec	602 575	Zawarto umowę z Wykonawcą dokumentacji projektowej
Rezerwa			23 953	
SUMA			13 373 006*	

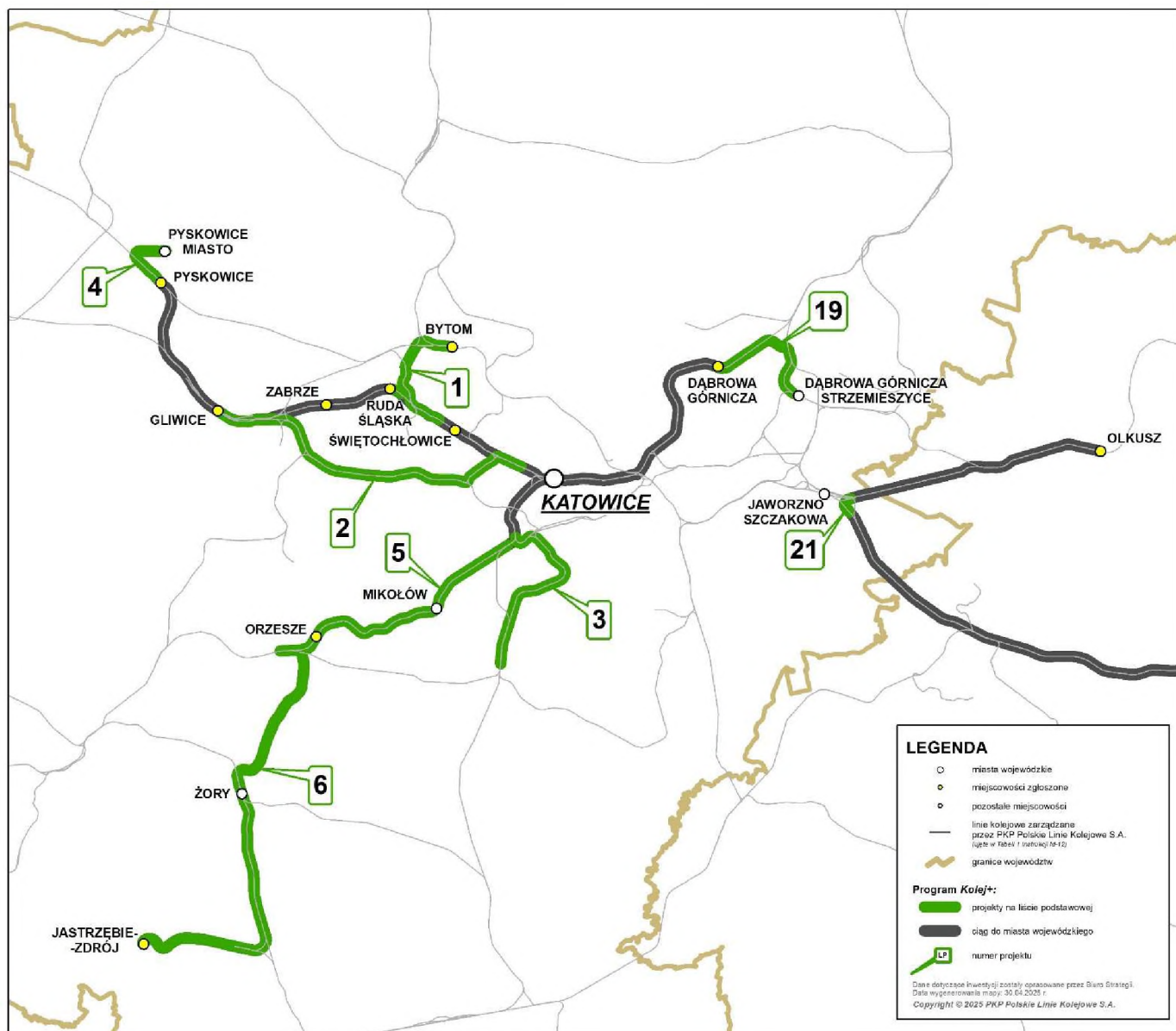
* Wartość projektów jest szacunkowa.

Załącznik nr 2. Mapa projektów zakwalifikowanych do dofinansowania w ramach Programu Kolej +

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Projekty zakwalifikowane do dofinansowania
w ramach Programu Kolej+





Załącznik nr 3. Wykaz projektów Programu Kolej +

Lista podstawowa Programu			
Lp.	Nr projektu na mapie (zgodny z listą rankingową)	Województwo	Nazwa projektu
1	1	śląskie	Prace na liniach kolejowych nr 189 i 132 oraz budowa nowych łącznic Kuźnica – Bytom Bobrek Wsch. w celu stworzenia nowego połączenia Ruda Chebzie/Zabrze – Bytom, w tym budowa nowych p.o. Ruda Orzegów i Bytom ul. Zabrzańska
2	2	śląskie	Przygotowanie alternatywnego połączenia aglomeracyjnego Gliwice – Ruda Kochłowice – Katowice liniami kolejowymi nr 141 na odcinku Gliwice – Ruda Kochłowice, 164 na odcinku Ruda Kochłowice – Hajduki i 651 Hajduki – Gottwald
3	3	śląskie	Przygotowanie alternatywnego połączenia aglomeracyjnego Tychy – Katowice Murcki – Katowice Ligota linią kolejową nr 142
4	4	śląskie	Odbudowa rozebranej linii kolejowej nr 198 Pyskowice – Pyskowice Miasto dla przywrócenia połączenia na trasie: Katowice – Gliwice – Pyskowice Miasto
5	5	śląskie	Zwiększenie zdolności przepustowej linii kolejowej nr 140 na odc. Katowice Ligota – Orzesze Jaśkowice poprzez budowę drugiego toru i dodatkowych przystanków osobowych
6	6	śląskie	Uzupełnienie sieci kolejowej o połączenie kolejowe Jastrzębia-Zdroju z Katowicami
7	7	łódzkie	Budowa linii łączącej linię kolejową nr 131 (Chorzew Siemkowice) z linią kolejową nr 181 (Wieluń)
8	8	mazowieckie	Budowa linii kolejowej Zegrze – Przasnysz jako realizacja szlaku „Kolei Północnego Mazowsza”
9	9	świętokrzyskie	Modernizacja i elektryfikacja linii kolejowej nr 25 na odcinku Tomaszów Mazowiecki – Skarżysko Kamienna
10	10	wielkopolskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 369 na odcinku Śrem – Czempin
11	11	wielkopolskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 360 na odcinku Gostyń – Kąkolewo
12	12	lubuskie	Rewitalizacja linii nr 275 na odcinku Bieniów – Lubsko wraz z budową przystanków w m. Budziechów, Jasień i Bieszków
13	13	wielkopolskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 368 Międzychód – Szamotuły
14	14	wielkopolskie	Budowa nowej linii kolejowej Turek – Konin
15	15	lubelskie	Utworzenie połączenia kolejowego Lublin – Łęczna/LW Bogdanka
16	16	lubelskie	Budowa linii kolejowej Szastarka – Janów Lubelski – Biłgoraj wraz z poprawą dostępności transportu kolejowego w m. Kraśnik

Lista podstawowa Programu

Lp.	Nr projektu na mapie (zgodny z listą rankingową)	Województwo	Nazwa projektu
17	17	lubelskie	Rewitalizacja połączenia Chełm – Włodawa wraz z poprawą dostępności transportu kolejowego w m. Włodawa
18	18	łódzkie	Modernizacja i elektryfikacja linii kolejowej nr 24 na odcinku Piotrków Trybunalski – Bełchatów z wydłużeniem do Bogumiłowa
19	19	śląskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 162 na odcinku Dąbrowa Górna. Strzemieszyce – Dąbrowa Górna. Huta Katowice (p.odg.) oraz jej odbudowa na dalszym odcinku do stacji Dąbrowa Górnicza, wraz z odbudową przystanku osobowego D.G. Tworzeń i rozbudową przystanku osobowego D.G. Gołonóg
20	20	wielkopolskie	Rewitalizacja kolejowego ciągu komunikacyjnego na liniach kolejowych nr 390/236 Czarnków – Rogoźno – Wągrowiec
21	21	małopolskie	Budowa połączenia kolejowego Kraków – Olkusz
22	22	opolskie	Rewitalizacja linii kolejowych nr 177, 294. Racibórz – Racławice Śląskie
23	23	dolnośląskie	Budowa bazowej infrastruktury do uruchomienia Wrocławskiej Kolei Metropolitalnej. Poprawa jakości połączeń z Legnicy do Wrocławia na odcinku Środa Śląska – Wrocław
24	24	lubelskie	Elektryfikacja linii kolejowej nr 30 Łuków – Lublin
25	25	dolnośląskie	Rewitalizacja odcinka Legnica – Złotoryja – Jerzmanice-Zdrój w celu włączenia Złotoryi oraz powiatu złotoryjskiego do sieci regionalnego wojewódzkiego transportu kolejowego
26	26	podlaskie	Stworzenie ciągu komunikacyjnego Łomża – Białystok poprzez rewitalizację linii kolejowej nr 49 Łomża – Śniadowo oraz odbudowę infrastruktury pasażerskiej na linii kolejowej nr 36 na odcinku Śniadowo – Łapy
27	27	lubelskie	Prace na liniach kolejowych 69 i 72 na odc. Rejowiec – Zawada – Zamość Szopinek wraz z budową łącznicy omijającej stację Zawada
28	28	mazowieckie	Rewitalizacja linii kolejowej na odcinku Ostrów Mazowiecka – Małkinia
29	29	małopolskie	Budowa połączenia kolejowego Kraków – Niepołomice
30	30	dolnośląskie	Rewitalizacja linii kolejowej Zgorzelec – Bogatynia w celu włączenia Bogatyni do sieci regionalnego wojewódzkiego transportu kolejowego
31	31	małopolskie	Budowa połączenia kolejowego Kraków – Myślenice
32	32	mazowieckie	Rewitalizacja linii kolejowej na odcinku Sokołów Podlaski – Siedlce

Lista podstawowa Programu

Lp.	Nr projektu na mapie (zgodny z listą rankingową)	Województwo	Nazwa projektu
33	33	mazowieckie	Kolej w Kozienicach – likwidacja regionalnego wykluczenia komunikacyjnego
34	36	lubuskie	Prace na linii nr 363 na odcinku Skwierzyna – Międzychód
35	37	śląskie	Rewitalizacja linii kolejowej nr 190 na odcinku Skoczów – Bielsko-Biała jako niezbędny element połączenia Śląska Cieszyńskiego z Krakowem (Cieszyn – Skoczów – Bielsko-Biała – Wadowice – Kraków)