



MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY I ROZWOJU

**DOKUMENT IMPLEMENTACYJNY
DO STRATEGII ROZWOJU TRANSPORTU DO 2020 R.
(z perspektywą do 2030 r.)**

Warszawa, październik 2014 r.

Spis treści

Wykaz skrótów	3
1. Wstęp	4
1.1. Cel dokumentu	4
1.2. Ujęcie strategiczne	5
2. Strategiczne rezultaty wdrażania Dokumentu Implementacyjnego	6
2.1. Logika interwencji	6
2.2. Zwiększenie konkurencyjności transportu kolejowego w Polsce w stosunku do transportu drogowego	8
2.3. Cele operacyjne wyznaczone do osiągnięcia dla poszczególnych gałęzi transportu	10
2.3.1. Transport kolejowy.....	10
2.3.2. Transport drogowy.....	15
2.3.3. Oszczędność czasu w ujęciu międzygałęziowym	22
2.3.4. Transport morski.....	23
2.3.5. Transport wodny śródlądowy.....	25
2.3.6. Transport lotniczy	28
2.3.7. Transport intermodalny.....	29
3. Skutki realizacji projektów (produkty)	29
3.1. Skutki realizacji projektów kolejowych (produkty)	29
3.2. Skutki realizacji projektów drogowych (produkty).....	30
3.3. Skutki realizacji projektów morskich i wodnych śródlądowych (produkty)	30
4. Warunkowość ex ante w sektorze transportu	31
4.1. Założenia	31
5. Kryteria wyboru projektów	31
5.1. Założenia	31
5.2. Kryteria wyboru projektów kolejowych	32
5.2.1. Kryteria wyboru projektów kolejowych o znaczeniu krajowym	33
5.2.2. Kryteria wyboru projektów kolejowych o znaczeniu makroregionalnym	36
5.3. Kryteria wyboru projektów drogowych.....	39
5.4. Kryteria wyboru projektów morskich.....	43
5.5. Kryteria wyboru projektów żeglugi śródlądowej	46
6. Kierunki interwencji środków UE w latach 2014 – 2020	48
6.1. Założenia	48
6.2. Opis głównych kierunków interwencji środków UE w latach 2014-2020.....	48
6.3. Opis głównych kierunków interwencji oraz podział środków instrumentu „Łącząc Europę” (CEF)	53
7. Opis środków w celu zapewnienia zdolności instytucjonalnej do przygotowania i realizacji projektów	56
7.1. Project pipeline	56
7.2. Potencjał administracyjny dla wdrożenia projektów objętych DI	56
7.2.1. Zmiany prawa w zakresie realizacji inwestycji w ramach zamówień publicznych.....	56
7.2.2. System instytucjonalny w sektorze drogowym	57
7.2.3. System instytucjonalny w sektorze kolejowym	62
7.2.4. System instytucjonalny w sektorze morskim	73
7.2.5. System instytucjonalny w sektorze śródlądowym	78
7.3. Priorytetyzacja projektów wg kryteriów	81
7.3.1. Lista projektów kolejowych	81
7.3.2. Lista projektów drogowych	88
7.3.3. Lista projektów morskich	91
7.3.4. Lista projektów wodnych śródlądowych	94
7.4. Project pipeline	96
7.4.1. Project pipeline dla projektów kolejowych	96
7.4.2. Project pipeline projektów kolejowych o znaczeniu makroregionalnym	101
7.4.3. Project pipeline dla projektów drogowych	102
7.4.4. Project pipeline dla projektów morskich	109
7.4.5. Project pipeline dla projektów wodnych śródlądowych	115

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

8. Zarządzanie Dokumentem Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)	118
8.1. Proces uzgodnienia DI	118
8.2. Proces wdrażania DI	121
9. Mapy	122
9.1. Orientacyjna mapa projektów kolejowych planowanych do realizacji w latach 2014-2020 przy wsparciu środków UE	122
9.2. Orientacyjna mapa projektów drogowych planowanych do realizacji w latach 2014-2020 przy wsparciu środków UE	123
9.3. Orientacyjna mapa lokalizacji platform multimodalnych.....	124
10. Spis rysunków	124
11. Bibliografia	125

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

Wykaz skrótów

BRD	Bezpieczeństwo ruchu drogowego
CEF	Connecting Europe Facility (Instrument „Łącząc Europeę”)
CRI	Centrum Realizacji Inwestycji
CUPT	Centrum Unijnych Projektów Transportowych
DI	Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)
DSRK	Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju, Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności
EFRR	Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego
ERTMS	European Rail Traffic Management System (Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym)
FIDIC	Międzynarodowa Federacja Inżynierów Konsultantów (warunki kontraktowe FIDIC)
FS	Fundusz Spójności
GAC	General Affairs Committee (Rada ds. ogólnych UE)
GDDKiA	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
GITD	Główny Inspektor Transportu Drogowego
GPR	Generalny Pomiar Ruchu
ITS	Intelligent Transport Systems (Inteligentne Systemy Transportowe)
IP	Instytucja Pośrednicząca
IW	Instytucja Wdrażająca
IZ	Instytucja Zarządzająca
JASPERS	Joint Assistance to Support Projects In European Regions (Wspólna Pomoc we Wspieraniu Projektów dla Europejskich Regionów)
KE	Komisja Europejska
KGP	Komenda Główna Policji
KPR	Krajowy Program Reform
KRBRD	Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
KZGW	Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej
LPI	Lista Projektów Indywidualnych w ramach POIiŚ
MF	Ministerstwo Finansów
MiIR	Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju
MRR	Ministerstwo Rozwoju Regionalnego (obecnie MiIR)
MSPiR SAR	Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa
MTBiGM	Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (obecnie MiIR)
NPBRD	Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020
PBDK	Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2011 – 2015
PHARE	Poland and Hungary: Assistance for Restructuring their Economies
PKP PLK S.A.	PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna
PnB	Pozwolenie na budowę
POIiŚ 2007-2013	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013
POIiŚ 2014-2020	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020
PO PW 2014-2020	Program Operacyjny Polska Wschodnia na lata 2014-2020
PSP	Państwowa Straż Pożarna
Q	Kwartal
RM	Rada Ministrów
SOOŚ	Strategiczna Ocena Oddziaływania na Środowisko
RPO 2007-2013	Regionalne Programy Operacyjne na lata 2007-2013
RPO 2014-2020	Regionalne Programy Operacyjne na lata 2014-2020
RZGW	Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej
SPOT	Sektorowy Program Operacyjny Transport na lata 2004 – 2006
SRK	Strategia Rozwoju Kraju 2020
SRT	Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)
SW	Studium Wykonalności
TEN-T	Trans-European Transport Network (Transeuropejska Sieć Transportowa)
WPIK	Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych do roku 2015
ZMP	Zarząd Morskiego Portu
ZMPSiS S.A.	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście Spółka Akcyjna
ZRID	Zezwolenie na realizację inwestycji drogowej

1. Wstęp

1.1. Cel dokumentu

Na przestrzeni ostatnich lat, Polska dokonała znacznego postępu w zakresie rozwoju infrastruktury transportu. Realizacja pierwszego etapu modernizacji podstawowej sieci transportowej w Polsce była możliwa głównie dzięki środkom *Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013*¹, a także funduszom europejskim na lata 2000-2006.

Proces ten będzie kontynuowany przy zbliżonym poziomie wsparcia ze strony UE, tak, by do roku 2023² zakończyć najważniejszy etap modernizacji podstawowych szlaków transportowych i stworzyć spójną sieć transportową o wysokich parametrach.

Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transport do 2020 (z perspektywą do 2030 r.) będąc uszczegółowieniem *Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)*³ określa cele operacyjne do realizacji w perspektywie 2014-2020 w obszarze transportu drogowego, kolejowego, morskiego i wodnego śródlądowego przy wykorzystaniu środków funduszy UE. W ślad za celami operacyjnymi zidentyfikowano oraz oszacowano wartości planowanych rezultatów podejmowanych działań.

W oparciu o ustalone cele operacyjne oraz planowane rezultaty opracowano zestaw kryteriów wyboru projektów, które posłużyły do sporządzenia rankingu inwestycji drogowych, kolejowych, morskich i wodnych śródlądowych do dofinansowania ze środków funduszy UE, w tym środków Funduszu Spójności (FS), środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR) oraz środków instrumentu „Łącząc Europę” (CEF). Na podstawie przygotowanego rankingu ustalona zostanie ostateczna lista inwestycji, które otrzymają dofinansowanie w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020 (POLiŚ 2014-2020) oraz w ramach Programu Operacyjnego Polska Wschodnia na lata 2014-2020 (POPW 2014-2020). Należy zaznaczyć, iż wszystkie propozycje projektów do realizacji w okresie 2014-2020 były przygotowywane przy założeniu, że program inwestycyjny objęty POLiŚ 2007-2013 zostanie w całości zrealizowany do 2015 r. Jednak, w przypadku braku możliwości spełnienia tego warunku, w celu zapewnienia spójności sieci transportowej, inwestycje planowane wstępnie ze środków POLiŚ 2007-2013 uzupełnią listę inwestycji do realizacji ze środków POLiŚ 2014-2020 i CEF.

W celu usprawnienia procesu przygotowania oraz wdrożenia projektów transportowych *Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transport do 2020 (z perspektywą do 2030 r.)* określa również podstawowe informacje o planowanych inwestycjach oraz zasadnicze etapy realizacji projektów.

W tym miejscu należy podkreślić, że *Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transport do 2020 (z perspektywą do 2030 r.)* określa sposób realizacji krajowych celów w zakresie sektora transportu i koncentruje się zatem na inwestycjach o charakterze strategicznym dla terytorium całego kraju. Należy jednak również zaznaczyć, że istotnym obszarem kształtowania polityki transportowej pozostaje organizacja transportu publicznego w miastach. Niemniej strategii rozwoju transportu w miastach, określające m.in. cele w zakresie transportu publicznego tworzone są na poziomie lokalnym, a za realizację projektów odpowiedzialne są poszczególne jednostki samorządu terytorialnego. Warto jednak podkreślić, że zgodnie z zasadą polityki spójności 2014-2020 dotyczącą zintegrowanego podejścia terytorialnego, szczególnym instrumentem interwencji w zakresie transportu publicznego będą opracowywane przez władze samorządowe *Strategie Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych*.⁴

¹ *Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2007 – 2013* przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 3 stycznia 2008 r., https://www.pois.gov.pl/Dokumenty/Lists/Dokumenty%20programowe/Attachments/122/Program_Infrastruktura_i_Srodowisko_wer_4_28012014.pdf.

² Określenie zakończenia realizacji inwestycji zaplanowanych w okresie programowania 2014-2020 na 2023 r. wynika z zasad wdrażania polityki spójności, a wszczętości z zastosowania zasady n+3.

³ Uchwała Nr 6 Rady Ministrów z dnia 22 stycznia 2013 r. w sprawie Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) (M.P. z 2013 r., poz. 75).

⁴ Strategie ZIT są obecnie na etapie przygotowywania, stąd szczegóły dotyczące sposobu wdrażania oraz planowanych do osiągnięcia wskaźników będą znane na późniejszym etapie, po uchwaleniu strategii ZIT. Mając na uwadze powyższe uwarunkowania, w niniejszym *Dokumentcie Implementacyjnym* przedstawione zostały jedynie najważniejsze informacje

1.2. Ujęcie strategiczne

Rozwój transportu jest jednym z podstawowych środków do osiągnięcia celów rozwojowych zakładanych zarówno na poziomie Unii Europejskiej, jak i poziomie krajowym. Przyjęcie **Strategii Europa 2020**⁵ zobowiązało Polskę do realizacji ambitnych celów określonych na poziomie UE, w tym celów w zakresie energii i klimatu (np. cel 20/20/20) oraz celów w zakresie transportu (np. stworzenie inteligentnej, zmodernizowanej i w pełni wzajemnie połączonej infrastruktury transportowej, zapewnienie skoordynowanej realizacji projektów infrastrukturalnych w ramach sieci bazowej TEN-T, koncentracja na transporcie w miastach, które są źródłem zagęszczenia ruchu i emisji).

Przełożeniem celów Strategii Europa 2020 na cele krajowe jest **Krajowy Program Reform (KPR)**⁶ uwzględniający zalecenia Rady Unii Europejskiej dla poszczególnych państw członkowskich (*country-specific recommendations*), które będą stanowiły punkt odniesienia dla państw członkowskich przy opracowywaniu programów operacyjnych określających cele polityki spójności na poziomie krajowym i będące podstawą do przyznawania środków funduszy strukturalnych i Funduszu Spójności. W opinii Rady Unii Europejskiej, wyrażonej w zaleceniach, **Polska powinna skoncentrować się głównie na przyspieszeniu wdrażania projektów inwestycyjnych w kolejnictwie.**

Zintegrowane strategie rozwoju kraju, w tym **Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju. Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności**⁷, **Strategia Rozwoju Kraju 2020**⁸ opierając się m.in. na celach Strategii Europy 2020 oraz KPR określają bardziej szczegółowe cele i wyzwania (np. zwiększenie dostępności transportowej i nasycenia infrastrukturą, rozwój i poprawa dostępności do infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej). Powyższe strategiczne dokumenty uzupełniane są przez strategie sektorowe, w tym przypadku **Strategię Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)** odnoszącą się także do celów określonych w **Białej Księdze Transportu „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”**⁹. Sposób realizacji szczegółowych celów SRT określa niniejszy *Dokument Implementacyjny*.

dotyczące kierunków interwencji środków UE w zakresie sektora miejskiego, w celu podkreślenia ich wagi dla wymiaru terytorialnego w okresie programowania 2014-2020.

⁵Komunikat Komisji „EUROPA 2020 Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu”, KOM (2010) 2020 wersja ostateczna.

⁶ Krajowy Program Reform. Europa 2020. Aktualizacja 2013/2014 – dokument przyjęty przez Radę Ministrów w dn. 30 kwietnia 2013 r., http://www.mg.gov.pl/files/upload/18224/PL_NRP%202013-2014_pl.pdf.

⁷Uchwała nr 16 Rady Ministrów z dnia 5 lutego 2013 r. w sprawie przyjęcia Długookresowej Strategii Rozwoju Kraju. Polska 2030. Trzecia Fala Nowoczesności (M.P. z 2013 r., poz. 121).

⁸Uchwała Nr 157 Rady Ministrów z dnia 25 września 2012 r. w sprawie przyjęcia Strategii Rozwoju Kraju 2020 (M.P. z 2012 r., poz. 882).

⁹ Komunikat Komisji BIAŁA KSIĘGA Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu, KOM(2011)144 wersja ostateczna.

Rysunek 1. Struktura celów



Osiągnięcie celów ogólnych określonych w Strategii Europa 2020, Białej Księdze Transportu (w tym w szczególności stworzenie do 2030 r. w pełni funkcjonalnej ogólnounijnej, multimodalnej sieci bazowej TEN-T, co przyczyni się do utworzenia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu poprzez ograniczenie emisji gazów cieplarnianych), KPR i SRT możliwe jest jedynie poprzez kontynuowanie inwestycji w krajową sieć transportową, tak by do roku 2023 zakończyć budowę/ modernizację podstawowych elementów tej sieci.

Kontynuacja realizacji działań rozpoczętych wraz z uruchomieniem funduszy przedakcesyjnych pozwoli na **realizację zaleceń Rady Unii Europejskiej (*country-specific recommendations*)**, oraz na **wypełnienie celów krajowych dokumentów strategicznych, w tym w szczególności celów Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)** zmierzających do zwiększenia dostępności transportowej przy jednoczesnej poprawie bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego, poprzez tworzenie spójnego, zrównoważonego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym.

2. Strategiczne rezultaty wdrażania Dokumentu Implementacyjnego

2.1. Logika interwencji

Podjęcie działań wspierających rozwój transportu jest niezbędne, szczególnie, aby podjąć celom rozwojowym zakładanym do 2020 r. (z perspektywą do roku 2030) zarówno na poziomie kraju, jak również Unii Europejskiej. Zgodnie z założeniami *Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)* cel główny zdefiniowany został, jako **zwiększenie dostępności transportowej przy jednoczesnej poprawie bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz efektywności sektora transportowego**. Ma on zostać osiągnięty poprzez **tworzenie spójnego, zrównoważonego i przyjaznego użytkownikom systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim oraz globalnym**.

Wyzwaniem w zakresie **stworzenia zintegrowanego systemu transportowego w Polsce**, w okresie do 2020 roku, będzie w pierwszej kolejności nadrobienie zaległości w rozbudowie i modernizacji infrastruktury transportowej oraz połączenie najważniejszych ośrodków wzrostu z obszarami o niższej dynamice rozwoju i włączenie ich w sieć transportu europejskiego (TEN-T).

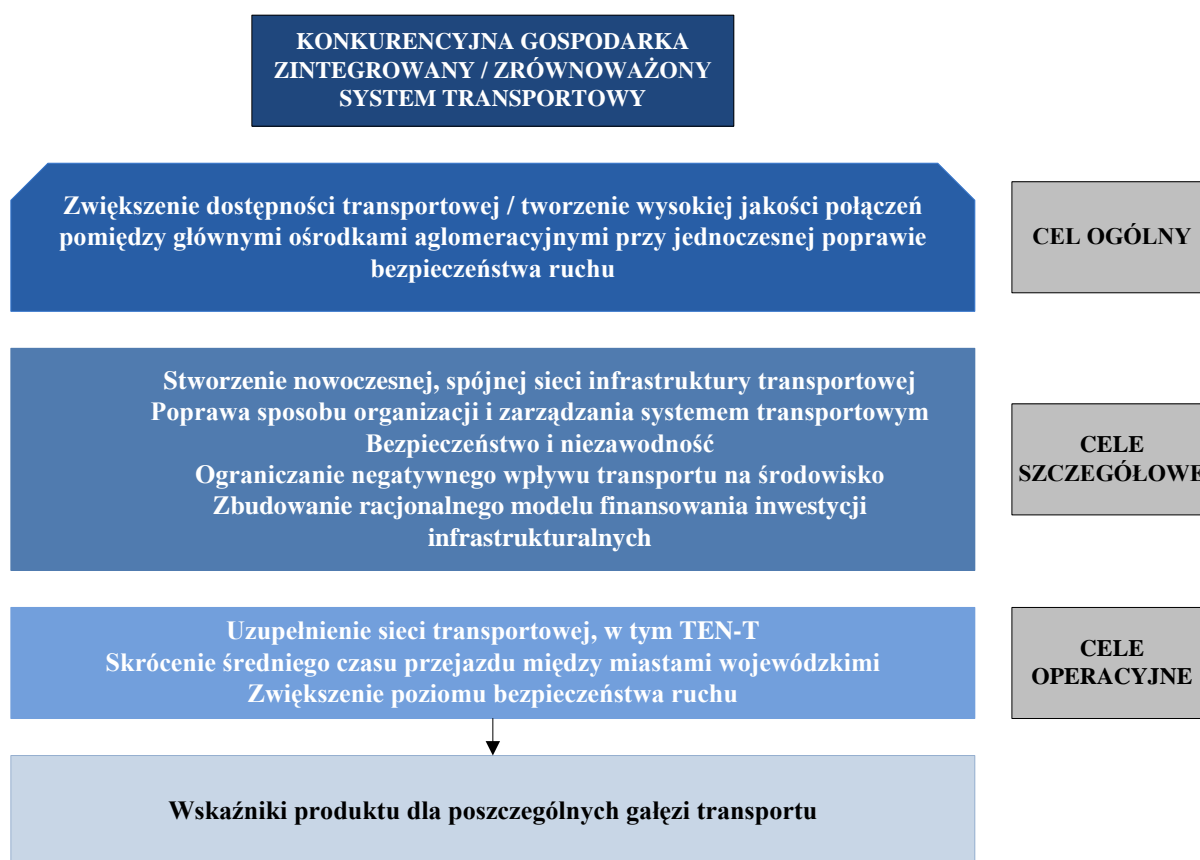
Podstawowym działaniem wspierającym wzrost konkurencyjności polskich regionów do roku 2020

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

(w perspektywie do 2030 r.) będzie osiągnięcie znacznego stopnia zaawansowania procesu **tworzenia wysokiej jakości powiązań transportowych pomiędzy 18 ośrodkami aglomeracyjnymi oraz pomiędzy nimi a ośrodkami zlokalizowanymi w UE.**

Aby osiągnąć cel strategiczny założony w *Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 r.)* dotyczący **stworzenia nowoczesnej, spójnej sieci infrastruktury transportowej, poprawy sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym oraz zwiększenia bezpieczeństwa i niezawodności**, zidentyfikowano kilka celów operacyjnych, takich, jak uzupełnienie sieci TEN-T, skrócenie czasu podróży pomiędzy głównymi ośrodkami aglomeracyjnymi oraz wzrost wskaźnika bezpieczeństwa ruchu.

Rysunek 2. Struktura celów



Zrównoważony system transportowy, pozwala na zaspokojenie potrzeb komunikacyjnych, przy zminimalizowanym negatywnym wpływie na środowisko i optymalnym poziomie efektywności energetycznej. Aby taki stan osiągnąć konieczne jest stworzenie warunków dla zwiększenia atrakcyjności publicznego transportu zbiorowego w stosunku do transportu indywidualnego. Niezbędna jest zatem w pierwszej kolejności poprawa konkurencyjności transportu kolejowego w stosunku do transportu drogowego oraz wykorzystanie efektu synergii międzygałęziowej. Do działań służących **poprawie konkurencyjności transportu kolejowego w przewozach pasażerskich należy przede wszystkim skrócenie średniego czasu przejazdu między ośrodkami wojewódzkimi i w obszarach aglomeracyjnych** oraz podniesienie komfortu podróży przy jednoczesnym zachowaniu przystępnych cen usług. Jeśli chodzi o **przewozy towarowe, najistotniejsza jest poprawa jakości i niezawodności usług, w tym zwiększenie prędkości handlowych i zapewnienie odpowiednich parametrów infrastruktury oraz obniżenie kosztów dostępu do infrastruktury i stabilna polityka taryfowa.**

2.2. Zwiększenie konkurencyjności transportu kolejowego w Polsce w stosunku do transportu drogowego

Obecna sytuacja w przewozach pasażerskich

Istotną przyczyną wyboru samochodu, jako środka transportu jest średni czas podróży. W celu zbadania wpływu przewidzianych inwestycji (zarówno w sektorze kolejowym, jak i drogowym) na konkurencyjność transportu kolejowego porównano średnie czasy przejazdu w 153 relacjach pomiędzy 18 ośrodkami wojewódzkimi¹⁰.

W roku 2013 jedynie w 21 z badanych relacji czas przejazdu pociągiem nie był dłuższy niż samochodem.

W 33 różnica na korzyść samochodu wynosiła ponad 2 godziny. Największe różnice na **niekorzyść** kolei (czas jazdy ponad 5 godzin dłuższy niż samochodem) odnotowano dla relacji:

- Rzeszów – Zielona Góra – 5:15
- Wrocław – Rzeszów – 5:06

W obu powyższych relacjach znaczna część trasy pokonywana jest autostradą, natomiast na liniach kolejowych występuje wiele odcinków o niskiej prędkości lub dużej ilości punktowych ograniczeń ruchu.

Średni czas, o jaki przejazd samochodem jest krótszy niż koleją to prawie **1 godzina i 10 minut**.

Zakładana sytuacja w przewozach pasażerskich w roku 2023

Celem realizacji inwestycji w latach 2014-2020 jest poprawa konkurencyjności pasażerskiego transportu kolejowego. Zakłada się osiągnięcie do 2023 roku **skrócenia średniego czasu przejazdu koleją dla 50% połączeń pomiędzy ośrodkami wojewódzkimi**.

Podkreślić należy, iż w analizowanym okresie ulegnie skróceniu zarówno średni czas przejazdu koleją, jak i średni czas przejazdu samochodem między ośrodkami wojewódzkimi dzięki inwestycjom w obu tych gałęziach transportu. Oznacza to, że aby możliwe było budowanie konkurencyjnej oferty kolejowej, zakres planowanych do realizacji inwestycji musi uwzględniać również wzrastający potencjał przewozów samochodowych związany z uzupełnianiem sieci dróg o wysokiej przepustowości.

Poprawa konkurencyjności w pasażerskim transporcie kolejowym

Przewidywane zmniejszenie niekorzystnej dla transportu kolejowego różnicy w czasach przejazdu między ośrodkami wojewódzkimi w stosunku do transportu samochodowego **wskazuje na poprawę konkurencyjności kolei pod względem średniego czasu przejazdu**. Na wybór środka transportu będą więc miały znaczny wpływ w większym stopniu pozostałe czynniki:

- komfort podróżowania – do jego poprawy w transporcie kolejowym niezbędne są m.in. projekty taborowe, dworcowe oraz poprawa stanu technicznego infrastruktury obsługi podróżnych;
- bezpieczeństwo (zmniejszenie prawdopodobieństwa wypadku) – konieczna jest zabudowa nowoczesnych urządzeń sterowania ruchem kolejowym, w tym ERTMS zarówno w ramach projektów „liniowych” realizowanych w latach 2014-2020, jak i na liniach zmodernizowanych wcześniej oraz realizacja projektów multilokalizacyjnych, np. poprawiających bezpieczeństwo na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami;
- koszt podróży;
- punktualność – konieczne jest jej zwiększenie dzięki poprawie stanu infrastruktury, wprowadzeniu

¹⁰ dane wg PKP PLK (kolej, czasy dla lat 2013 i 2023) oraz GDDKiA (samochód, czasy dla lat 2013 i 2020). Przyjęto, że czasy jazdy samochodem w roku 2023 będą takie jak w 2020.

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

- nowego lub zmodernizowanego taboru oraz optymalizacji utrzymania i eksploatacji infrastruktury. Istotna, choć w mniejszym stopniu niż dla przewozów towarowych, jest również likwidacja „wąskich gardeł” – miejsc, gdzie występują problemy z przepustowością;
- czas dojazdu do stacji lub przystanku kolejowego – dla jego poprawy konieczny jest m.in. rozwój transportu miejskiego oraz węzłów przesiadkowych.

W tych dwóch ostatnich kryteriach różnica na korzyść samochodu (dostępnego „natychmiast” i „na miejscu”) będzie niwelowana przez rosnące zatłoczenie miast: przewidywany średni czas przejazdu między ośrodkami wojewódzkimi nie uwzględnia czasu traconego na wyjazd z / wjazd do miasta na skutek kongestii. Konkurencją dla transportu kolejowego jest również transport autobusowy (autokary, busy). Jego udział w przewozach między dużymi miastami wynosi ok. 5%. Skrócenie średniego czasu przejazdu między ośrodkami wojewódzkimi będzie w tym przypadku mniejsze niż dla samochodu ze względu m.in. na niższe dopuszczalne prędkości.

Transport lotniczy może stanowić liczącą się konkurencję dla kolei jedynie w najdłuższych relacjach, np. Rzeszów – Szczecin (7 godzin 20 min. w roku 2023) czy Wrocław – Lublin (6 godzin 25 min.) . W przypadku połączeń z Warszawy najdłuższy średni czas przejazdu koleją przewidywany jest do Szczecina: 4 godziny 15 minut. Samolot pokonuje tę odległość w 1 godzinę 15 minut, jednak dojazd do centrum miasta oraz konieczność wcześniejszego przybycia na lotnisko niweluje różnicę do ok. 1 godziny.

Obecna sytuacja w przewozach towarowych

Obecnie najważniejszymi atutami transportu drogowego w porównaniu z koleją są takie czynniki, jak: wyższy poziom elastyczności, dostępności, niezawodności (dostawy „na czas”) oraz przede wszystkim szybkości transferu towarów. Wymienione elementy są najistotniejsze dla nadawców przesyłek w nowoczesnej zglobalizowanej gospodarce. Wymóg dostarczania przesyłek „na czas” jest dziś trudny do spełnienia nie tylko ze względu na niskie prędkości handlowe, wynikające z niezadowalającego stanu technicznego infrastruktury, ale również z powodu wysokiego prawdopodobieństwa niedotrzymania zakładanego terminu dotarcia przesyłki do miejsca przeznaczenia. Wynika to ze znacznej ilości „wąskich gardeł” na sieci kolejowej, które z jednej strony utrudniają układanie rozkładu jazdy pociągów towarowych, a z drugiej wydłużają okres powrotu do stanu zgodnego z rozkładem w przypadku wystąpienia zakłóceń. Przykładem są tu jednotorowe odcinki linii kolejowych, odcinki linii o dużym natężeniu ruchu mieszanego – pasażerskiego i towarowego – bez tras alternatywnych o zadowalających parametrach (szczególnie w aglomeracjach), jak również nieczynne ze względu na zły stan techniczny tory stacyjne. Utrudnieniem – oraz przyczyną wzrostu kosztów dla przewoźników – są także ograniczenia w dopuszczalnej długości pociągów towarowych i obniżone dopuszczalne naciski osi. W wielu przypadkach skutkuje to wydłużeniem trasy przejazdu, koniecznością zestawiania krótszych składów lub brakiem możliwości pełnego wykorzystania ładowności wagonów.

Do ponoszenia zwiększonych kosztów przez przewoźników towarowych, co przekłada się na ceny za przewóz towarów oferowanych klientom, przyczyniają się także:

- długi średni czas przejazdu pociągów towarowych (spowodowany niską prędkością handlową, a także niedostateczną przepustowością odcinków lub węzłów sieci), którego następstwem są zwiększone koszty pracy obsługi pociągów oraz eksploatacji (np. wynajmu) taboru;
- zwiększone zużycie energii (lub paliwa) będące skutkiem konieczności rozpędzania pociągu po miejscowym ograniczeniu prędkości.

Powyższe powoduje rezygnację dotychczasowych klientów z usług kolei, co wobec braku nowych, daje w efekcie spadek udziału tej gałęzi transportu w przewozach.

Zakładana sytuacja w przewozach towarowych w roku 2023

Celem inwestycji w perspektywie 2014-2020 jest złagodzenie powyższych problemów poprzez:

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

- eliminację „wąskich gardeł” – miejsc o ograniczonej przepustowości;
- uzyskanie stałych prędkości na długich odcinkach, w tym likwidację punktowych ograniczeń prędkości oraz instalację nowoczesnych urządzeń sterowania ruchem;
- umożliwienie przejazdu pociągów o maksymalnej długości (740 m);
- likwidację odcinków i punktów o zmniejszonym dopuszczalnym nacisku osi.

Wymienione w dalszej części dokumentu linie należące do sieci bazowej TEN-T zostaną dostosowane do wymagań dla tej sieci, na pozostałych odcinkach również powinny zostać uzyskane parametry poprawiające konkurencyjność prowadzonego na nich ruchu towarowego. Eliminacja „wąskich gardeł” nastąpi m.in. poprzez:

- budowę drugich torów na szlakach jednotorowych (m.in. Warka – Radom);
- separację ruchu pasażerskiego aglomeracyjnego oraz dalekobieżnego i towarowego (np. budowa torów linii aglomeracyjnej na odcinku Kraków Główny – Kraków Płaszów – Bieżanów, prace na linii Opole – Jelcz – Wrocław, których efektem będzie przejęcie ruchu towarowego z linii Wrocław – Brzeg – Opole);
- udrożnienie ciągów ułatwiających przejazd przez aglomeracje (np. linia obwodowa w Warszawie) lub ich ominięcie (linie na zachodzie i południu obszaru Górnego Śląska i Zagłębia, linie Łowicz – Pilawa – Łuków oraz Swarzędz – Poznań Górczyn);
- dostosowanie układów torowych stacji do przewidywanych potrzeb przewozowych;
- zabudowę nowoczesnych urządzeń sterowania ruchem kolejowym (w tym blokady samoczynnej).

Oddzielenie ruchu pasażerskiego i towarowego będzie miało istotne znaczenie, gdyż w związku ze wzrostem prędkości pociągów pasażerskich może ulec zwiększeniu różnica pomiędzy prędkościami pociągów pasażerskich i towarowych (niejednorodność ruchu), a co za tym idzie przepustowość linii. Nałożenie na to wzrostu ruchu pociągów pasażerskich mogłoby spowodować narastanie problemu „wąskich gardeł”.

Realizacja powyższych celów, wzmacnia efekt skrócenia czasu przejazdu pociągów towarowych, co przełoży się na zwiększenie potencjału realizacji zamówień „na czas”.

Poprawa obsługi terminali intermodalnych przy jednoczesnym zwiększaniu ich liczby (budowa terminali dofinansowana jest m.in. ze środków POIiŚ 2007-2013) ułatwi wykorzystanie transportu drogowego do dowozu/ odbioru przesyłek „do drzwi”.

Priorytetem jest również poprawa połączeń ważnych ośrodków gospodarczych z portami morskimi.

2.3. Cele operacyjne wyznaczone do osiągnięcia dla poszczególnych gałęzi transportu

2.3.1. Transport kolejowy

Opis sytuacji aktualnej

Nowoczesna sieć transportowa w Polsce dopiero się tworzy i nie stanowi jeszcze spójnej całości. W każdej gałęzi transportu są widoczne niedostatki infrastruktury, które w znaczący sposób ograniczają możliwość sprawnego dojazdu do wielu ośrodków kraju, zarówno do stolicy kraju, do stolic województw, jak i do ośrodków subregionalnych.

Obecny stan infrastruktury kolejowej w Polsce nie spełnia wymagań, stawianych nowoczesnemu systemowi transportowemu¹¹.

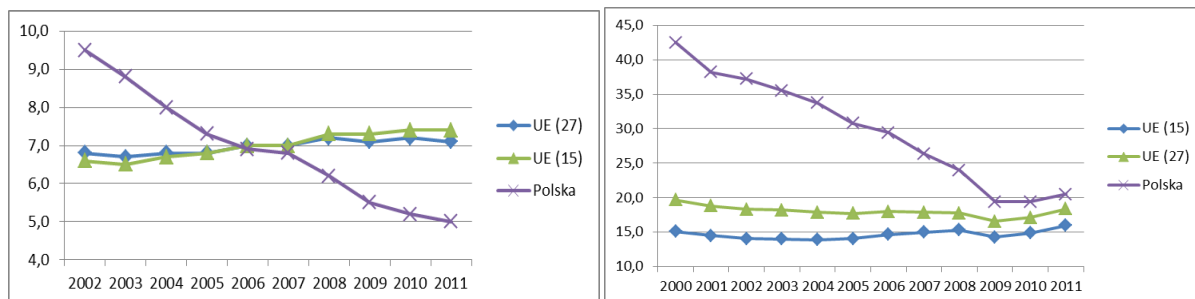
Stan taboru kolejowego w Polsce także stwarza zagrożenie nie tylko dla ruchu kolejowego, ale także realizacji strategicznych celów UE stawianych przed transportem unijnym¹².

¹¹ W roku 2012 jedynie 43% długości torów otrzymało dobrą ocenę stanu technicznego, 30% dostateczną, a 27% – niezadowalającą, co kwalifikuje do kompleksowej wymiany nawierzchni (źródło: Raport roczny PKP PLK S.A. 2012).

¹² W 2009 r. średni wiek eksploatowanych przez polskie kolejnictwo lokomotyw przekroczył 30 lat, wagonów towarowych – 25

Na przełomie ostatniej dekady udział transportu kolejowego zarówno w przewozach pasażerskich, jak i towarowych systematycznie spadał.

Rysunek 3. Udział transportu kolejowego w przewozach pasażerskich (lewy wykres) oraz w przewozach towarowych (prawy wykres): Polska na tle UE



Źródło: Eurostat

Dostępność kolejowa w ostatnich latach uległa pogorszeniu m.in. w wyniku znacznego zmniejszenia częstotliwości kursowania pociągów zarówno w ruchu krajowym, jak i międzynarodowym. Dla zwiększenia konkurencyjności transportu kolejowego niezbędne jest nadanie głównym liniom wysokich parametrów eksploatacyjnych, a zwłaszcza podniesienie prędkości kursowania pociągów, co zwiększy kolejową dostępność czasową stolicy i najważniejszych ośrodków regionalnych. Zwiększenie użyteczności i dostępności polskich kolei może nastąpić jedynie poprzez poprawę takich aspektów jak: stan techniczny sieci, ograniczenia prędkości ruchu¹³, stopień elektryfikacji, odsetek linii dwu- i więcej torowych, nowoczesność systemu sygnalizacji i sterowania ruchem.

Komplementarność inwestycji perspektywy 2014-2020 z inwestycjami obecnymi i wcześniejszymi liniowymi w transporcie kolejowym

W ciągu okresu programowania 2007-2013, jak również w latach wcześniejszych w sektorze kolejowym modernizowane były kluczowe ciągi transportowe, ale żaden ciąg nie został zmodernizowany w całości (rysunek4).

lat, a wagonów pasażerskich – 27 lat.

¹³ Polska sieć kolejowa charakteryzuje się **niskimi prędkościami** na tle pozostałych państw UE: średnia prędkość handlowa pociągu towarowego w Polsce w I półroczu 2012 r. wyniosła jedynie 25,75km/h wobec 25,63 km/h w 2010 roku i 25,58 km/h w 2011 r. Dla porównania średnia prędkość handlowa w przewozach kolejowych w krajach UE przekraczała poziom 50 km/h (źródło: Urząd Transportu Kolejowego). Z kolei średnia prędkość pociągu międzywojewódzkiego wynosi jedynie 60,4 km/h, co jest poziomem nieatrakcyjnym względem transportu drogowego (na podstawie rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (Dz. U. z dn. 23 października 2012 r. poz. 1151).

Rysunek 4. Inwestycje kolejowe współfinansowane ze środków UE¹⁴ zrealizowane lub w trakcie realizacji



Źródło: opracowanie własne

Celem stawianym przed perspektywą 2014-2020 jest kontynuacja modernizacji tych linii. szczególności, niezbędne do zrealizowania są inwestycje na E 20 / C-E 20 (granica z Niemcami – Rzepin – Poznań – Warszawa – Siedlce – Terespol) oraz na E 30 / C-E 30¹⁵.

Wyżej wymienione inwestycje stanowią będą dopełnienie modernizacji dwóch istotnych zarówno w przewozach krajowych jak i międzynarodowych ciągów wschód – zachód.

Do priorytetów najbliższej perspektywy należy zaliczyć:

- dostosowanie do wymagań sieci TEN-T dwóch korytarzy północ – południe (C-E 59 Chałupki – Opole – Wrocław – Szczecin – Świnoujście) oraz C-E 65 (Zebrzydowice – Węzeł Katowicki – Bydgoszcz – Gdańsk), na których również prowadzono inwestycje w ostatnich latach (w mniejszym zakresie, ze środków krajowych);
- inwestycje na linii E 75 (w zakresie modernizacji odcinka Sadowne – Białystok), stanowiące kontynuację prac realizowanych w obecnej perspektywie. Dzięki nim znacznemu usprawnieniu ulegną połączenia kolejowe z województwem podlaskim oraz dalej z Białorusią i Litwą;
- połączenie ciągu E 75 z linią C-E 65 (i dalej z południem kraju oraz granicą z Czechami i Słowacją), w co wpisują się dwa przedsięwzięcia: Zduńska Wola – Łódź oraz Warszawa – Grodzisk Mazowiecki (linia 447). To ostatnie przyczyni się do poprawy przepustowości na jednym z najbardziej obciążonych ruchem kolejowym odcinków w Polsce.

¹⁴ z pominięciem środków UE w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych.

¹⁵ lista inwestycji ujęta w załączniku.

Zapewnienie dobrego połączenia kolejowego z granicą litewską jest szczególnie istotne ze względu na rozpoczętą w ostatnim okresie budowę w tym kraju linii normalnotorowej Szestokai – Kowno wraz z terminalami intermodalnymi.

Priorytetem w ruchu pasażerskim jest zapewnienie podwyższonych standardów m.in. na łączących duże ośrodki miejskie liniach (również dzięki kontynuacji inwestycji rozpoczętych w ramach POIiŚ 2007- 2013):

- Szczecin – Poznań – Wrocław;
- Poznań – Warszawa;
- Warszawa – Kielce.

Cele operacyjne zakładane do osiągnięcia w sektorze transportu kolejowego

Lista celów operacyjnych zakładanych do osiągnięcia w sektorze transportu kolejowego obejmuje:

W roku 2023 zmodernizowane będzie ¹⁶ ok. 86% bazowej oraz ok. 45% kompleksowej sieci pasażerskiej TEN-T ¹⁷
Skrócenie średniego czasu przejazdu w transporcie pasażerskim między ośrodkami wojewódzkimi o 1 godzinę 50 minut (średnio o 33%)
W roku 2023 zmodernizowane będzie ¹⁸ ok. 90% bazowej oraz ok. 60% kompleksowej sieci towarowej TEN-T
Uzyskanie stałych prędkości pociągów na długich odcinkach
Umożliwienie prowadzenia długich (740 m) pociągów o naciskach osi 221 Kn
Poprawę przepustowości na wjazdach do aglomeracji
Dokończenie modernizacji podstawowych ciągów transportowych, na których prace rozpoczęto w bieżącej perspektywie

Rezultat strategiczny w zakresie uzupełnienia kolejowej sieci TEN-T

Analiza rozbudowy sieci TEN-T

Celem tworzenia sieci TEN-T jest przekształcenie obecnego systemu dróg, kolei, portów lotniczych i dróg wodnych o różnych parametrach eksploatacyjnych w spójną europejską sieć transportową.

Dla sieci bazowej TEN-T wymagane jest uzyskanie parametrów zgodnych z wymaganiami interoperacyjności, w szczególności zabudowa ERTMS. Sieć bazowa ma być stworzona do 2030 roku i składać się z 9 głównych korytarzy transportowych. Będą one stanowiły podstawowe połączenia transportowe, wspierające wspólny rynek i stymulujące przyszły wzrost gospodarczy.

Sieć bazowa będzie dopełniona przez zasilającą ją sieć kompleksową, której utworzenie jest planowane do roku 2050. Zapewni ona pokrycie całego terenu UE i dostępność wszystkich regionów.

¹⁶ Wartości będą przedmiotem dalszych analiz. Ostateczna wartość celów zostanie oszacowana po zakończeniu negocjacji z KE. Dodatkowo w trakcie analiz pod uwagę wzięta zostanie kwestia ewentualnego fazowania projektów z perspektywy 2007-2013.

¹⁷ Sieć bazowa i sieć kompleksowa w ramach TEN-T zostały określone w Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylającym decyzję nr 661/2010/UE (Dz. Urz. UE, L 348 z 20.12.2013).

¹⁸ Wartości będą przedmiotem dalszych analiz. Ostateczna wartość celów zostanie oszacowana po zakończeniu negocjacji z KE. Dodatkowo w trakcie analiz pod uwagę wzięta zostanie kwestia ewentualnego fazowania projektów z perspektywy 2007-2013.

Przebieg sieci TEN-T w Polsce

Sieć kolejowa w Polsce obejmuje ok. 7 720 km linii zakwalifikowanych do TEN-T (sieć bazowa i kompleksowa). W znacznej większości są to te same linie w sieci towarowej, jak i pasażerskiej. Istotne rozbieżności występują jedynie w przypisaniu do odpowiedniej sieci bazowej i kompleksowej.

Sieć bazowa to ok. 3 300 km (pasażerska) i ok. 3 800 km (towarowa).

Linie E20 / C-E 20 i E75 wchodzi w skład Korytarza Morze Północne – Bałtyk. Linie E59 / C-E59, C63 oraz E65 / C-E65 tworzą część Korytarza Bałtyk – Adriatyk.

Cele operacyjne na okres 2014-2020 w zakresie TEN-T

Celem perspektywy 2014 – 2020 jest spełnienie **do roku 2023** wymogów dla tej sieci na:

- 90% sieci bazowej towarowej TEN-T, 60% sieci kompleksowej towarowej TEN-T;
- ok. 86% sieci bazowej oraz ok. 45% sieci kompleksowej pasażerskiej TEN-T
- Pozostałe 14% sieci bazowej stanowi linia kolei dużych prędkości (KDP) Warszawa – Poznań/ Wrocław, której budowa jest przewidziana w późniejszym okresie.

Będzie to spójna sieć łącząca Polskę z innymi krajami, obejmująca poszczególne korytarze na całej ich długości zapewniając poprawę dostępności międzynarodowej.

Do osiągnięcia tego celu mają przyczynić się zarówno inwestycje liniowe, jak i zabudowa ERTMS na liniach, które zostały wcześniej zmodernizowane.

Tabela 1. Długość linii kolejowych w sieci bazowej i kompleksowej, spełniających wymogi TEN-T¹⁹

Sieć TEN-T bazowa	Stan wyjściowy (2015)	DI 2014 – 2020 (2023)
Pasażerska	27,5%	86%
Towarowa	24,3%	90%
Sieć TEN-T kompleksowa	Stan wyjściowy (2015)	DI 2014 – 2020 (2023)
Pasażerska	22%	45%
Towarowa	21%	60%

Priorytetem dla ruchu towarowego będzie poprawa dostępności od strony ładu do wszystkich ważnych portów morskich (Gdańsk, Gdynia, Szczecin, Świnoujście – również wchodzących w skład sieci TEN-T), co umożliwi ich dalszy rozwój, m.in. w zakresie transportu ładunków intermodalnych.

Rezultat strategiczny w zakresie skrócenia czasu podróży

Istotnym czynnikiem mającym wpływ zarówno na decyzję o wyborze środka transportu przez pasażera, jak i na ocenę jakości podróży jest czas przejazdu. Z tego względu, jako metodę oceny efektywności planowanych inwestycji w sieć kolejową przyjęto dokonanie porównania średniego czasu przejazdu koleją pomiędzy 18 ośrodkami wojewódzkimi.

¹⁹ Wartości będą przedmiotem dalszych analiz. Ostateczna wartość celów zostanie oszacowana po zakończeniu negocjacji z KE. Dodatkowo w trakcie analiz pod uwagę wzięta zostanie kwestia ewentualnego fazowania projektów z perspektywy 2007-2013.

Łącznie stanowi to 153 relacje o średniej długości 378 km.

Średni czas przejazdu w 153 relacjach pomiędzy 18 ośrodkami wojewódzkimi w 2013 roku wynosił ok. **5 godzin 30 minut**²⁰.

Celem realizacji inwestycji w okresie 2014-2020 jest **skrócenie średniego czasu przejazdu koleją między ośrodkami wojewódzkimi o 33% do ok. 3 godzin 40 minut, co daje średnią oszczędność na poziomie ok. 1 godziny 50 min.**

Tabela 2. Efekt skrócenia czasu w transporcie kolejowym w odniesieniu do liczby relacji między wojewódzkimi (pomiędzy 18 głównymi ośrodkami aglomeracyjnymi)

	2013	2023	
Średni czas	5 godz. 30 min.	3 godz. 40 min.	Poprawa o 1 godz. 50 min.

2.3.2. Transport drogowy

Opis sytuacji aktualnej

Polska infrastruktura drogowa wymaga w dalszym ciągu nakładów na rozwój i modernizację, aby możliwe było sprostanie potrzebom rynku, wynikającym ze wzrostu wymiany towarowej oraz stale rosnącego ruchu pasażerskiego. Problem leży jednak w stanie technicznym polskiej sieci dróg krajowych. Do najpoważniejszych wad polskiej sieci drogowej należą:

- brak spójnej sieci autostrad i dróg szybkiego ruchu²¹;
- do nacisku 115 kN/oś dostosowanych jest aktualnie tylko ponad 1/4 nawierzchni dróg krajowych, a pewna część sieci drogowej jest dopuszczona do ruchu pojazdów o tym nacisku jedynie w trybie administracyjnym, co oznacza, że konstrukcyjnie część tych dróg z założenia będzie niszczone szybciej niż to przewidywali projektanci i administracja drogowa;
- ruch o dużym natężeniu (w tym samochodów ciężarowych) przez rozwijające się wzdłuż osi drogowych tereny zabudowane.

W obliczu dynamicznego wzrostu transportu drogowego, zarówno w kontekście przewozów towarowych jak i pasażerskich oraz mając na uwadze wciąż niedostatecznie rozwiniętą sieć drogową, Polska nadal stoi przed wyzwaniem dokończenia budowy spójnej sieci autostrad i dróg ekspresowych, która umożliwi wzrost spójności międzyregionalnej, przyczyniając się do pełnego wykorzystania potencjału gospodarczego kraju.

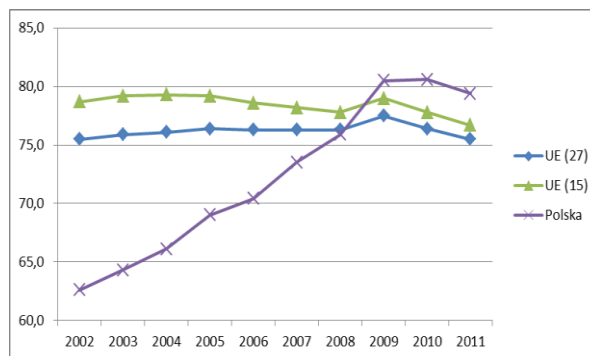
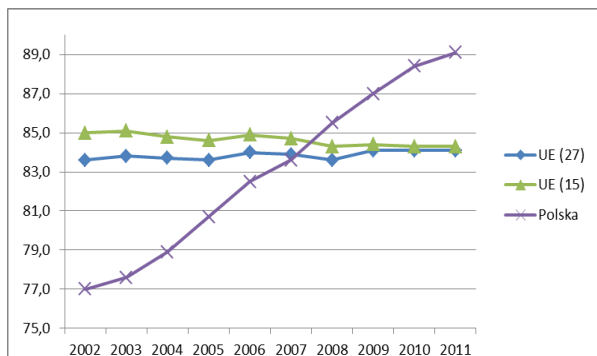
Konieczność tę, z jednej strony, potwierdzają statystyki europejskie, oddające dynamikę wzrostu udziału transportu drogowego w przewozach pasażerskich oraz towarowych na tle UE, zgodnie z rysunkiem poniżej.

Rysunek 5: Dynamika wzrostu % udziału transportu samochodowego w przewozach pasażerskich (samochody osobowe - lewy rys.) oraz towarowych (transport drogowy - prawy rys.): Polska na tle UE

²⁰Zgodnie z przeprowadzoną analizą czasów z obecnego rozkładu jazdy (2013), tylko w 9 z tych relacji czas przejazdu jest krótszy niż 120 minut (w tym tylko jedna z Warszawy), a krótszy niż 60 minut jedynie w następujących: Wrocław – Opole 0:45, Toruń – Bydgoszcz 0:59 (najkrótszy analizowany odcinek, 50 km), natomiast aż w 5 przypadkach jest on dłuższy od 10 godzin: Bydgoszcz – Rzeszów 10:27, Rzeszów - Zielona Góra 11:40, Rzeszów - Gorzów Wlkp. 12:00, Rzeszów – Szczecin 12:10 (najdłuższy analizowany odcinek, 783 km), Gdańsk – Rzeszów 12:11.

²¹Mimo stałego wzrostu, długość autostrad (A) w 2012 r. wyniosła 1 362 km, a dróg ekspresowych (S) 1 190 km.

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



Źródło: Eurostat

Z drugiej strony, przewiduje się dalszy wzrost liczby pojazdów, który do 2012 roku wyprzedzał wzrost PKB (127%) oraz przyrost długości sieci dróg utwardzonych (27,3%). Zakłada się, że przewozy realizowane transportem drogowym wzrosną o kolejne 7-11 mld pasażerów, co w kontekście ograniczonej przepustowości głównych arterii drogowych stanowi duży niedostatek, przekładający się na relatywnie długie czasy przemieszczania, zwiększone zatłoczenie na drogach jak również zwiększone ryzyko wystąpienia zdarzeń niebezpiecznych.

Komplementarność drogowych inwestycji perspektywy 2014-2020 z projektami zakończonymi i w realizacji

W okresie 2007-2013 w ramach POIiŚ 2007-2013 zrealizowane będą inwestycje drogowe o łącznej długości ok. 890 km dróg ekspresowych oraz ok. 430 km autostrad, będących fragmentami sieci TEN-T, na odcinkach stanowiących połączenie z siecią TEN-T oraz innych wchodzących w skład ważnych szlaków komunikacyjnych w krajowej sieci dróg²². Mimo dużej skali inwestycji podjętych w mijającym okresie programowania, jak również we wcześniejszych latach, nadal polska sieć dróg krajowych, w tym autostrad oraz dróg ekspresowych pozostaje niedostatecznie drożna, dlatego tak istotne jest kontynuowanie działań inwestycyjnych na głównych ciągach komunikacji drogowej, w szczególności zapewnienie połączeń pomiędzy dużymi ośrodkami aglomeracyjnymi, jak również punktami styku z innymi formami transportu, w tym portami oraz lotniskami. Premiowane będą też inwestycje drogowe usprawniające połączenia na obszarze Polski Wschodniej jako kontynuacja polityki aktywizacji tych terenów (za obszar Polski Wschodniej przyjęto obszar woj. warmińsko – mazurskiego, woj. podlaskiego, woj. świętokrzyskiego oraz woj. podkarpackiego).

²²Do najważniejszych ciągów komunikacyjnych, na których podejmowane były działania inwestycyjne w zakresie budowy lub modernizacji drogi należą: autostrady A1, A2, A4, drogi ekspresowe S2, S3, S5, S6, S7, S8, S14, S17, S19, S69, drogi krajowe nr 3, 4, 8, 12/74, 16, 50, 77.

Rysunek 6. Sieć autostrad i dróg ekspresowych zrealizowana lub w trakcie realizacji²³



Cele operacyjne zakładane do osiągnięcia w sektorze transportu drogowego

Cele operacyjne zakładane do osiągnięcia przez sektor drogowy na rok 2023 kształtują się następująco:

W roku 2023 zmodernizowane będzie ²⁴ ok. 88% bazowej oraz ok. 33% kompleksowej sieci TEN-T
Skrócenie średniego czasu przejazdu między ośrodkami wojewódzkimi o 15% (o 40 minut)
Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego

²³ Uwzględnia inwestycje współfinansowane ze środków UE (PHARE, FS, SPOT, POLIŚ) oraz inwestycje finansowane z innych źródeł.

²⁴ Wartości będą przedmiotem dalszych analiz. Ostateczna wartość celów zostanie oszacowana po zakończeniu negocjacji z KE. Dodatkowo w trakcie analiz pod uwagę wzięta zostanie kwestia ewentualnego fazowania projektów z perspektywy 2007-2013.

Poprawa przepustowości głównych arterii drogowych
Uzyskanie płynności jazdy na długich odcinkach drogowych
Dostosowanie sieci dróg krajowych do nacisku na poziomie 115 kN/oś
Odciążenie aglomeracji z ruchu tranzytowego
Dokończenie modernizacji podstawowych ciągów transportowych, na których prace rozpoczęto w bieżącej perspektywie

Rezultat strategiczny w zakresie uzupełnienia drogowej sieci TEN-T

Całkowita długość drogowej sieci TEN-T w Polsce wynosi ok. 7 400 km, z czego ok. 3 890 km stanowi sieć bazowa. Pozostałe ok. 3 460 km stanowi sieć kompleksowa oraz około 50 km sieci stanowiącej połączenie z TEN-T²⁵.

Aktualnie odcinkom dróg wyższych klas, wchodzących w skład transeuropejskiej sieci drogowej TEN-T brakuje ciągłości. Planowane jest, aby przedsięwzięcia przewidziane do realizacji w perspektywie 2014-2020 przyczyniły się do wdrożenia sieci bazowej TEN-T w jak największym stopniu do 2023 roku, nacisk zostanie położony także na odcinki łączące Polskę z innymi krajami, aby w pełniejszy sposób włączyć polską infrastrukturę drogową wysokich parametrów do sieci transeuropejskiej. Zakłada się ponadto, że do 2050 roku zostanie ukończona sieć kompleksowa TEN-T.

Przewiduje się uzyskanie następujących wskaźników rezultatu dla bazowej oraz kompleksowej sieci TEN-T:

Tabela 3. Długość sieci drogowej w sieci bazowej i kompleksowej TEN-T²⁶

Sieć TEN-T	Stan wyjściowy (2015)	DI 2014 – 2020 (2023)
Bazowa	61%	88%
Kompleksowa	16%	33%

Dla celów zapewnienia dogodnych połączeń regionalnych – w szczególności połączenia 18 największych ośrodków aglomeracyjnych z siecią TEN-T, niezbędne jest zrealizowanie odcinków stanowiących dojazdy do sieci bazowej lub kompleksowej, tego typu przedsięwzięcia są również przewidziane w okresie programowania 2014-2020.

Rezultat strategiczny w zakresie skrócenie średniego czasu przejazdu między ośrodkami wojewódzkimi

Średni czas przejazdu drogowego pomiędzy 18 ośrodkami wojewódzkimi w 2013 roku kształtował się na poziomie około **4 godzin 20 min.**²⁷

²⁵ S14 obwodnica Pabianic, zachodnia obwodnica Łodzi, S51 Olsztynek – Olsztyn

²⁶ Wartości będą przedmiotem dalszych analiz. Ostateczna wartość celów zostanie oszacowana po zakończeniu negocjacji z KE. Dodatkowo w trakcie analiz pod uwagę wzięta zostanie kwestia ewentualnego fazowania projektów z perspektywy 2007-2013.

²⁷ Na podstawie analizy połączeń relacyjnych występujących pomiędzy 18 głównymi ośrodkami wojewódzkimi w Polsce. Analogicznie jak dla sektora kolejowego, analizie poddano łącznie 153 relacje o średniej długości 350 km. Najkrótszy jest odcinek Toruń – Bydgoszcz (ok. 45 km), najdłuższy: Rzeszów – Szczecin (ok. 820 km). Porównano aktualny średni czas przejazdu między ośrodkami wojewódzkimi z potencjalnym – oszacowanym metodą modelową – czasem przejazdu przy

Zakłada się, że w wyniku realizacji inwestycji drogowych przewidzianych na okres 2014-2020, średni czas przejazdu pomiędzy 18 ośrodkami wojewódzkimi powinien ulec skróceniu o około 15%, czyli do około 3 godziny 40 min, co daje oszczędność czasu na poziomie ok. 40 minut.

W ujęciu relacyjnym, średnia oszczędność czasu podróży, w rozbiciu na przedziały czasowe, kształtować się będzie następująco:

Tabela 4. Efekt skrócenia czasu w transporcie drogowym w odniesieniu do liczby relacji międzywojewódzkich (pomiędzy 18 głównymi ośrodkami aglomeracyjnymi)

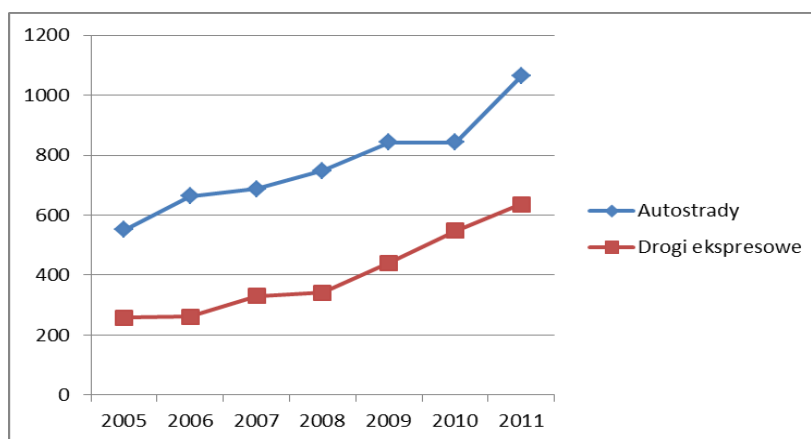
	2013	2023	
Średni czas	4 godz. 20 min.	3 godz. 40 min.	Poprawa o 40 min.

Powyższe czasy jazdy dotyczą samochodów osobowych. Rozkładowe czasy przejazdu autobusami i busami będą nieco dłuższe ze względu na niższe ograniczenia prędkości: 100 km/h na drogach dwujezdniowych (samochody osobowe 120 km/h) i na autostradach (samochody osobowe 140 km/h). Dla transportu towarowego ograniczenia te wynoszą 90 km/h, ponadto należy uwzględnić limity czasu pracy kierowców przekładające się na konieczność postojów oraz – w mniejszym stopniu – inne ograniczenia w ruchu pojazdów ciężarowych (np. w wybrane weekendy). W przypadku przewozu towarów jednak sam czas jazdy ma mniejsze znaczenie. Bardziej liczy się płynność jazdy, dostępność, szczególnie zapewnienie wystarczających dopuszczalnych nacisków osi oraz bezpiecznych dróg, na których wolniejsze samochody ciężarowe nie będą w istotny sposób utrudniały jazdy samochodom osobowym.

Wpływ na poziom Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

Udział dróg ekspresowych i autostrad w polskiej sieci drogowej systematycznie rośnie.

Rysunek 7. Przyrost liczby km dróg ekspresowych i autostrad w Polsce w latach 2005-2011 (wg GDDKiA).

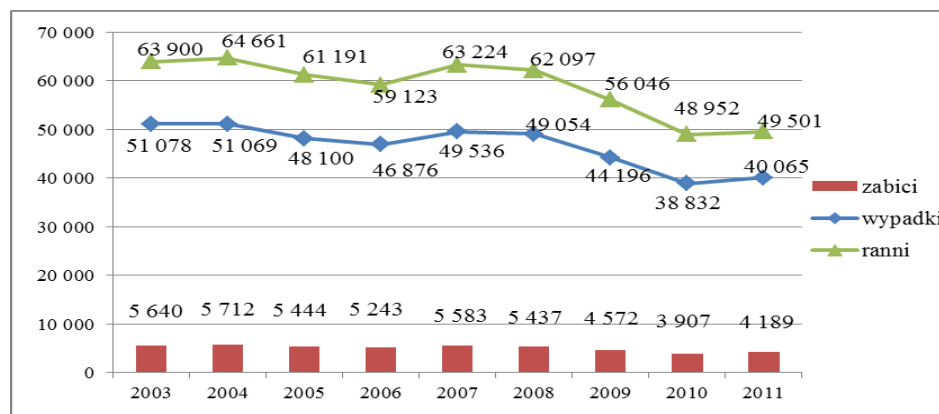


Według danych Komendy Głównej Policji w 2011 r. zdecydowana większość wypadków miała miejsce na drogach jednojezdniowych, dwukierunkowych – zdarzeń tych było 33 222, co stanowi 82,9%

założeniu realizacji inwestycji budowlanych oraz modernizacyjnych na analizowanych szlakach drogowych w okresie 2014 - 2020. Obecnie, najdłuższy czas przejazdu, przekraczający 6,5 godziny zanotowano na 46 relacjach, w tym m.in.: Rzeszów – Szczecin 8:43, Szczecin – Lublin 7:40, Szczecin – Białystok 7:36, są to jednocześnie najdłuższe badane relacje (odpowiednio ok. 820 km, ok. 760 km i ok. 780 km), następnie: Rzeszów – Gdańsk 8:15, Wrocław – Olsztyn 7:01, Lublin – Gdańsk 6:46, przy czym nie są to kolejne najdłuższe badane relacje (odpowiednio ok. 643 km, ok. 463 km i ok. 510 km). Aktualnie, na 8 relacjach czas przejazdu nie przekracza 90 minut, przy czym w następujących jest krótszy od godziny: Toruń – Bydgoszcz 0:47, Katowice – Kraków 0:53, Opole – Katowice 0:53. Są to najkrótsze analizowane odcinki (odpowiednio ok. 45 km, ok. 80 km i ok. 110 km).

wszystkich wypadków, zginęło w nich 3 740 osób (89,3% ogółu zabitych), a 41 053 osoby zostały ranne (82,9%)²⁸. W 2011 roku udział wypadków na autostradach stanowił 0,6% wszystkich wypadków, zaś na drogach ekspresowych 0,3%. W wyniku tych zdarzeń, udział liczby zabitych stanowił odpowiednio 0,9% dla autostrad oraz 0,6% dla dróg ekspresowych. Udział liczby rannych stanowił natomiast 0,7 % dla autostrad i 0,4 % dla dróg ekspresowych²⁹.

Rysunek 8. Statystyka wypadków w Polsce na przełomie 2002 - 2011³⁰



Na przełomie ostatnich dziesięciu lat obserwuje się tendencję spadkową liczby wypadków drogowych, jak również liczby poszkodowanych w wyniku tych wypadków (zabitych i rannych).

Pomimo spadku liczby zdarzeń drogowych, Polska nadal zajmuje jedno z ostatnich miejsc w statystyce europejskiej, jeśli chodzi o liczbę osób zabitych w wyniku wypadków drogowych, przypadającą na 1 milion mieszkańców. Udział Polski w łącznej liczbie zabitych wynosi aż 14%, mimo że liczba ludności stanowi jedynie 8% populacji całej Unii Europejskiej.

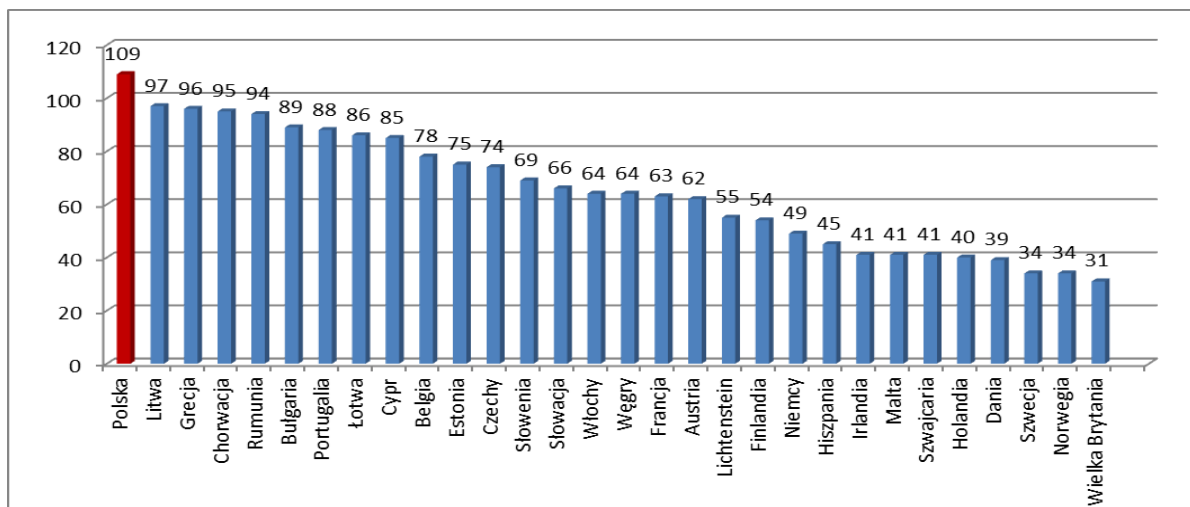
Sytuację Polski z 2011 roku, na tle innych krajów Europy, ilustruje poniższy rysunek.

²⁸ Dostępne dane KGP za rok 2012 są zblżone do 2011 r.: 30 502 zdarzeń (82,3% wszystkich wypadków), zginęło 3 137 osób (87,8% ogółu zabitych), a 37 733 osoby zostały ranne (82,4%).

²⁹ Dostępne dane KGP za rok 2012 wskazują na 0,7% udział wypadków na autostradach, 0,4% na drogach ekspresowych, 1,2% zabitych na autostradach, 1% na drogach ekspresowych oraz udział rannych 0,9 i 0,5% odpowiednio.

³⁰ Dane z Komendy Głównej Policji, w 2012 r. liczba wypadków/ zabitych/ rannych wyniosła odpowiednio: 37 046; 3 571 os.; 45 792 os.

Rysunek 9. Liczba zabitych w wyniku wypadków drogowych przypadająca na 1 mln mieszkańców (w 2011 r.) w Europie³¹



Głównym dokumentem strategicznym określającym kwestie związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego w Polsce jest Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020.³² Oparty na metodologii „Bezpieczny System” oraz wynikających z niej pięciu filarów: bezpieczny człowiek, bezpieczna droga, bezpieczna prędkość, bezpieczny pojazd, ratownictwo medyczne i opieka powypadkowa, wskazuje kierunki i obszary interwencji w określonych powyżej kierunkach w perspektywie 2013-2020. Jednym z głównych problemów bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce, który diagnozuje NPBRD jest niedostosowanie infrastruktury drogowej do podstawowych standardów bezpieczeństwa ruchu, a konkretnie nieprawidłowości na drogach, które sprzyjają popełnianiu błędów przez uczestników ruchu drogowego, stając się pośrednią przyczyną wypadków drogowych. Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020, stawiając dwa główne cele do osiągnięcia w 2020 roku w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego:

- ograniczenie liczby zabitych o co najmniej 50% w 2020 roku (w stosunku do 2010 r.),
- ograniczenie liczby ciężko rannych o co najmniej 40% w 2020 roku (w stosunku do 2010 r.),

jest zgodny z obowiązującymi i planowanymi programami oraz strategiami zarówno na poziomie ONZ³³, UE³⁴ jak i kraju.

Do realizacji tych celów przyczyni się m.in. implementacja projektów ujętych w *Dokumencie Implementacyjnym*, poprzez wdrożenie standardów bezpieczeństwa ruchu drogowego eliminujących największe zagrożenia w ruchu drogowym oraz rozwój systemu zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej.

Zakłada się, że poprawa infrastruktury drogowej wynikająca z realizacji przedsięwzięć infrastrukturalnych planowanych na okres 2014-2020, jak również wdrożenie Krajowego Systemu Zarządzania Ruchem Drogowym na sieci TEN-T, przyczyni się do osiągnięcia następujących

³¹ W 2012 r. sytuacja uległa nieznacznej poprawie, ze wskaźnikiem na poziomie 93 wypadki/ 1 mln mieszkańców oraz trzecim od końca miejscem w Europie.

³² Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020 przyjęty przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w dn. 20 czerwca 2013 r.

³³ Globalny Plan Dekady Działań na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2011-2020 (ITS BRD nr 1/2011 za http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/en/).

³⁴ IV Europejski Program Działań na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów *W kierunku europejskiego obszaru bezpieczeństwa ruchu drogowego: kierunki polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011-2020*, KOM(2010) 389 wersja ostateczna).

rezultatów strategicznych:

- **ograniczenie liczby zabitych co najmniej o 4%³⁵ do 2020 roku (w stosunku do 2010 r.),**
- **ograniczenie liczby ciężko rannych co najmniej o 6%³⁶ do 2020 roku (w stosunku do 2010 r.).**

Działania dotyczące poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego skupiać się będą zarówno na sieci TEN-T oraz na wybranych szlakach transportowych poza siecią. Skuteczna poprawa wskaźników bezpieczeństwa ruchu drogowego wymagać będzie zarówno prowadzenia inwestycji infrastrukturalnych (engineering), doposażenia jednostek nadzoru nad ruchem drogowym (enforcement) i służb ratownictwa technicznego (emergency), jak również organizacji kampanii i szkoleń. Powyższe działania wynikać będą z kierunków i obszarów interwencji wskazanych w Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2014-2020 i krótkoterminowych programach realizacyjnych.

2.3.3. Oszczędność czasu w ujęciu międzygałęziowym

Unia Europejska definiuje zrównoważony system transportu, jako pozwalający na zaspokojenie podstawowych potrzeb komunikacyjnych w sposób bezpieczny oraz niezagrażający zdrowiu społeczeństwa i ekosystemów, a także wspierający konkurencyjną gospodarkę i stabilny rozwój regionalny przy jednoczesnym ograniczeniu emisji zanieczyszczeń oraz maksymalnym wykorzystaniu odnawialnych zasobów naszej planety. Elementem niezbędnym dla rozwoju zrównoważonego systemu transportowego jest wykorzystanie efektu synergii międzygałęziowej.

Na podstawie najnowszych badań³⁷ można oszacować, że względna wartość strat czasu w transporcie krajowym (w stosunku do PKB, tylko w obrębie miast), spowodowana niską efektywnością systemu transportowego, w latach 2001-2010 wzrosła z 0,41% do 1,04%. Wynika to z faktu, iż szereg dróg szybkiego ruchu przebiega przez miasta, przyczyniając się do wzrostu efektu kongestii oraz zagrożenia wypadkami. Te liczby obrazują potrzebę inwestowania w poprawę stanu infrastruktury oraz usprawnianie organizacji systemów transportowych.

Przewiduje się, że w wyniku realizacji inwestycji w sektorze kolejowym oraz drogowym, po oddaniu ich do eksploatacji, zostaną osiągnięte następujące strategiczne rezultaty dot. oszczędności czasu:

- **oszczędność czasu w transporcie kolejowym na poziomie ok. 1 godziny 50 minut (33%);**
- **oszczędność czasu w transporcie drogowym na poziomie ok. 40 minut (15%);**
- **wyrównanie średniego czasu przejazdu drogą i koleją dla relacji międzywojewódzkich do poziomu około 3 godzin 40 minut;**
- **uzyskanie przewagi połączeń kolejowych nad drogowymi dla ok. 50% relacji międzyregionalnych;**

³⁵ 50% zgodnie z NPBRD x 22% (udział zabitych zarejestrowanych na drogach krajowych w stosunku do całej sieci drogowej) x 45% (wskaźnik dyskonta obliczony jako zakładany średni spadek współczynnika wypadkowości na 100 km na drogach krajowych na lata 2010-2020 na podstawie danych KGP).

³⁶ 40% zgodnie z NPBRD x 35% (udział ciężko rannych zarejestrowanych na drogach krajowych w stosunku do całej sieci drogowej) x 45% (wskaźnik dyskonta obliczony jako zakładany średni spadek współczynnika wypadkowości na 100 km na drogach krajowych na lata 2010-2020 na podstawie danych KGP).

³⁷ Str. 12 Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) oraz Burnewicz J., Prognoza rozwoju transportu w Polsce do roku 2030 z dodatkowymi elementami analitycznymi – ekspertyza, Sopot, 30 listopada 2012 r.

Tabela 5. Porównanie korzyści czasowych w połączeniach drogowych i kolejowych

Wyszczególnienie	2013	2023
	liczba relacji	liczba relacji
Krótszy czas jazdy koleją	20	76
Taki sam czas jazdy	1	0
Krótszy czas jazdy samochodem	132	77
Razem	153	153

Inwestycje skutkujące oszczędnością czasu w przewozach lądowych sprzyjają podniesieniu efektywności tego sektora gospodarki i mogą przynieść oszczędności w skali całego kraju, wynoszące kilkanaście miliardów złotych rocznie.

2.3.4. Transport morski

Opis sytuacji aktualnej

Na terenie Polski funkcjonują cztery porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej: Gdańsk, Gdynia, Szczecin i Świnoujście oraz 57 pozostałych portów i przystani morskich. Na tle całej Unii Europejskiej Polska ma wystarczającą dostępność morską, gdyż w całej Wspólnocie istnieje około 1 200 portów i przystani morskich, co oznacza, że na 1 port i przystań europejską przypada średnio EUR 6,6 mld całego eksportu i importu, podczas gdy w Polsce wskaźnik ten wynosi EUR 4,2 mld.

Potencjał transportu morskiego Polski określają przede wszystkim bezpośredni dostęp do morza (788 km linii brzegowej) oraz porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej. Obszary morskie stanowią ponad 10% lądowej powierzchni kraju, a ich łączna powierzchnia wynosi ok. 33 tys. km i składa się z morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej.

Transport morski jest niezmiernie istotnym elementem sieci transportowej, w szczególności w aspekcie transportu ładunków na duże odległości. Drogą morską odbywa się łącznie 75% europejskiego handlu zewnętrznego oraz 37% handlu wewnętrznego w UE³⁸, porty morskie zaś odgrywają kluczową rolę w rozwoju transportu morskiego, jako podstawowe centra logistyczne³⁹.

Kluczowe kwestie związane z rozwojem transportu morskiego w Polsce poruszają krajowe dokumenty strategiczne, tj. Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku), Polityka morska Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020 (projekt), Program rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku) (projekt). Długoterminowym celem formułowanym dla tej gałęzi transportu jest **stworzenie zintegrowanego systemu transportowego poprzez tworzenie warunków sprzyjających rozwojowi transportu morskiego, którego najważniejszym elementem będą porty morskie.**

Porty morskie stanowią naturalne spoiwo transportu lądowego z morskim. Słabością polskich portów morskich jest ich oddalenie od oceanicznych szlaków żeglugowych, a także słabość lądowych połączeń transportowych z głównymi ośrodkami gospodarczymi na ich zapleczu.

Przystosowanie kolejnych terminali portowych do obsługi transportu multimodalnego wpłynie na przeniesienie kolejnych ładunków transportowanych w relacjach z zapleczem gospodarczym na alternatywne w stosunku do przewozów drogowych formy transportu w ramach morsko-lądowych łańcuchów transportowych, co jest zgodne z priorytetami europejskiej polityki transportowej.

³⁸ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Niebieski wzrost” szanse dla zrównoważonego wzrostu w sektorach morskich, KOM(2012) 494 wersja ostateczna.

³⁹ Wg danych GUS w 2012 r. obroty ładunkowe w polskich portach morskich wyniosły 58,8 mln ton i było to o 1,9% więcej niż w roku 2011. Wzrost obrotów odnotowano m.in. w następujących portach: Świnoujście (5,6%), Gdańsk (3,7%) oraz Gdynia (1,5%). Spadek odnotowano m.in. w porcie szczecińskim. Obroty ładunkowe z krajami Europy stanowiły 80,8% obrotów międzynarodowych (z krajami Unii Europejskiej – 57,2%), z Azją – 6,6%, Afryką – 4,6%, Ameryką Północną – 4,3%, Ameryką Środkową i Południową – 3,6%. Do polskich portów morskich w 2012 r. zawinęło 18,4 tys. statków transportowych, tj. o 2,3% mniej niż przed rokiem, lecz o większej pojemności brutto i nośności (odpowiednio o 1,2% i 2,5%).

Z uwagi na zmiany w trendach transportowych istnieje konieczność lepszego zintegrowania transportu morskiego z transportem lądowym w celu maksymalnego wykorzystania przewag poszczególnych gałęzi transportu w całym ciągu transportowym, m.in. poprzez silną koncentrację na **inwestycjach w infrastrukturę dostępu do portów morskich od strony lądu**. Z tego względu w ramach interwencji skierowanej na działania związane z rozwojem transportu morskiego planuje się szereg inwestycji kładących nacisk na aspekt multimodalności. Jest to tym bardziej uzasadnione, że porty morskie z definicji są miejscami, gdzie łączone są trzy gałęzie transportu.

Na Bałtyk mogą wpływać statki o wielkości limitowanej parametrami Cieśnin Duńskich oraz Kanału Kilońskiego. Kryzys gospodarczy, a także wysokie koszty paliwa powodują, że armatorzy poszukując oszczędności eksploatują coraz większe statki w celu zmniejszenia jednostkowych kosztów przewozu. Przewidywany dalszy wzrost kosztów transportu morskiego związany z wprowadzeniem od stycznia 2015 r. tzw. Dyrektywy siarkowej, która będzie obowiązywała m.in. na Bałtyku, umocni te tendencje.

Rozwój portów jest zatem niezbędny m.in. ze względu na konieczność obsługi coraz większych wolumenów towarów w ramach żeglugi morskiej bliskiego i dalekiego zasięgu. Dostęp środków transportu morskiego do najważniejszych polskich portów morskich determinowany jest zatem parametrami torów wodnych prowadzących do nich od strony morza oraz głębokością kanałów i basenów portowych. Obecnie najlepszą sytuację pod tym względem posiada port zewnętrzny w Gdańsku, zaś najbardziej ograniczony jest port w Szczecinie.

Wyzwaniem stojącym przed polskimi portami morskimi jest również **dostosowanie parametrów infrastruktury portowej oraz infrastruktury dostępu do portów morskich od strony morza do obsługi większych niż dotychczas statków**. Jest to związane ze zmianami, jakie następują w strukturze wielkościowej statków, w tym statków pływających w relacjach z portami bałtyckimi. Zauważalny jest tu trend rosnących parametrów pojemności i nośności statków handlowych. Poprawa parametrów infrastruktury dostępu do portów od strony morza oraz infrastruktury portowej spowoduje też, iż statki, które wpływały lub wypływały z danego portu jedynie częściowo załadowane, będą mogły w pełni wykorzystać swoje parametry.

Komplementarność inwestycji perspektywy 2014-2020 z dotychczasowymi inwestycjami w transporcie morskim

W wyniku realizacji projektów z perspektywy 2007-2013 zostanie poprawiony stan infrastruktury portowej polskich portów (m.in. poprzez modernizację około 2500 mb nabrzeży) oraz stan infrastruktury dostępu do portów od strony lądu i morza. Niemniej jednak inwestycje te nie eliminują wszystkich wąskich gardeł, w szczególności w zakresie dostępu do portów wewnętrznych (w tym portu w Szczecinie) oraz niewystarczających powiązań portów morskich z bezpośrednim zapleczem. Dlatego niezbędna jest kontynuacja działań inwestycyjnych w tym zakresie.

Cele operacyjne zakładane do osiągnięcia w sektorze transportu morskiego

Lista mierzalnych i niemierzalnych celów operacyjnych zakładanych do osiągnięcia w sektorze transportu morskiego obejmuje:

Poprawa dostępu do portów morskich od strony lądu, w tym rozwoju funkcji multimodalnych portów
Poprawę dostępu do portów morskich od strony morza oraz poprawę infrastruktury portowej umożliwiające obsługę większych niż dotychczas statków handlowych, tzn. o większej pojemności i nośności
Usprawnienie załadunku/ rozładunku towarów na nabrzeżach
Przeniesienie części ładunków transportowanych w relacjach z zapleczem gospodarczym na alternatywne w stosunku do przewozów drogowych formy transportu w ramach morsko-lądowych łańcuchów transportowych

Rezultaty strategiczne w sektorze transportu morskiego

Strategicznymi celami definiowanymi dla transportu morskiego są:

- **poprawa konkurencyjności polskich portów morskich poprzez rozwój korytarzy lądowych – drogowych i kolejowych oraz niektórych szlaków rzecznych, zapewniających lepszą dostępność transportową do portów morskich od strony lądu.**
- **poprawa konkurencyjności polskich portów morskich poprzez rozbudowę i modernizację infrastruktury portowej (dostosowanie jej do zmieniającej się struktury przeładunków oraz zwiększającej się wielkości obsługiwanych statków) oraz infrastruktury dostępu do portu od strony morza;**

Głównymi wyzwaniem dla portów morskich zlokalizowanych w Polsce są zatem:

- **rozbudowa infrastruktury transportowej zapewniającej lepszą dostępność transportową do portów morskich od strony lądu oraz od strony morza, w tym rozwoju funkcji multimodalnych portów.**
- **wzmocnienie morskich powiązań transportowych Polski ze światem poprzez rozbudowę głębokowodnej infrastruktury portów morskich i zwiększenie potencjału przeładunkowego istniejących portów morskich;**

W wyniku realizacji POIiŚ zostanie poprawiony stan infrastruktury portowej w polskich portach morskich (m.in. planuje się docelowo do 2015 r. modernizację 2500 m nabrzeży w portach morskich) oraz stan infrastruktury dostępu do nich, zarówno od strony lądu jak i morza. Pomimo tego, wciąż będą istnieć wąskie gardła, w szczególności w zakresie dostępności do portów wewnętrznych (w tym do Portu w Szczecinie) oraz niedostateczne powiązania portów morskich z bezpośrednim zapleczem. W części przypadków obecnie realizowane projekty stanowią jeden z etapów kompleksowej poprawy stanu infrastruktury. Tym niemniej, pomimo znaczącego wysiłku inwestycyjnego, wciąż identyfikuje się następujące problemy:

- parametry wejścia do portów wewnętrznych nieodpowiadające aktualnym tendencjom w żegludze morskiej;
- istniejące wąskie gardła związane z jakością infrastruktury transportowej (szczególnie kolejowej) na styku portów z ich bezpośrednim zapleczem;
- dekapitalizacja znaczącej części infrastruktury portowej.

Dużym wyzwaniem dla polskich portów morskich jest obsługa rosnącego poziomu przeładunków kontenerów oraz zintegrowanie ich z zapleczem w głębi kraju.

2.3.5. Transport wodny śródlądowy

Opis sytuacji aktualnej

Transport wodny śródlądowy należy do najbardziej ekonomicznych i jednocześnie przyjaznych środowisku gałęzi transportu. Charakteryzuje go przede wszystkim niskie zużycie energii w stosunku do pracy przewozowej a przy tym niskie koszty zewnętrzne w postaci niskiej emisji zanieczyszczeń oraz znikoma ilość wypadków. Przewóz ładunków (szczególnie masowych i wielkogabarytowych) szlakiem wodnym jest wydajniejszy i tańszy w porównaniu do przewozów pozostałymi rodzajami transportu.

Transport wodny śródlądowy uznawany jest za gałąź o niewykorzystanym potencjale, zaś zgodnie z założeniami polityki transportowej UE żegluga śródlądowa ma przyczyniać się do zrównoważenia systemu transportowego i realizacji celu, jakim jest przejście na mniej energochłonne, czystsze

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

i bezpieczniejsze formy transportu⁴⁰.

O możliwościach rozwoju żeglugi śródlądowej decyduje przede wszystkim jakość i układ przestrzenny dróg wodnych. Polska posiada dogodny układ dróg wodnych z punktu widzenia sieci europejskiej, a położenie geograficzne dwóch najważniejszych rzek Polski, tj. Wisły i Odry pokrywa się z ogólnokrajowymi kierunkami największych potoków masy ładunkowej. Niemniej, w wyniku wieloletniego niedoinwestowania warunki eksploatacji dróg wodnych, wynikające przede wszystkim z ich złego stanu technicznego, stanowią barierę dla rozwoju żeglugi.

Najpoważniejszym deficytem dróg wodnych są zbyt niskie a jednocześnie znacznie zróżnicowane parametry i rozwiązania techniczne na poszczególnych odcinkach, co skutkuje brakiem ciągłości szlaków wodnych, tym samym brakiem możliwości prowadzenia żeglugi na większe odległości i jej ograniczenie do przewozów o charakterze lokalnym. W praktyce jedynie poprzez rzekę Odrę i kanały Odra – Hawela i Odra – Sprewa, krajowa sieć dróg wodnych posiada eksploatowane żeglugowo połączenia z sieciami niemiecką i zachodnioeuropejską. Najsprawniejszym wodnym ciągiem komunikacyjnym w Polsce jest Odrzańska Droga Wodna (wraz z kanałami Gliwickim i Kędzierzyńskim), jednak warunki nawigacyjne na środkowym odcinku swobodnie płynącym od Brzegu Dolnego do ujścia Warty sprawiają, że przez większość okresu nawigacyjnego nie jest możliwe uprawianie żeglugi pomiędzy górnym i dolnym odcinkiem Odry⁴¹.

Sieć nie jest również dostosowana do współczesnych potrzeb przewoźników⁴², co skutecznie obniża jej konkurencyjność oraz ogranicza istniejący potencjał przewozowy. W Polsce infrastruktura wodna śródlądowa nie odgrywa dużej roli w tworzeniu spójności na poziomie gmin czy powiatów (gdzie popyt w prawie 100% kieruje się do transportu drogowego), ale mogłaby stanowić element systemu intermodalnego w wybranych segmentach produkcji surowcowej (materiały budowlane, ciężka chemia, produkty naftowe, płody rolne i inne).

Długość sieci śródlądowych dróg wodnych w Polsce jest od lat stała. W 2012 r. objęła 3 659 km, z czego długość dróg eksploatowanych przez żeglugę wyniosła 3 346 km (91,4%). Z tej liczby ogółem jedynie 610 km spełnia wymagania stawiane drogami o klasie III i wyższej.

Tabela 6. Drogi wodne śródlądowe żeglowne w 2012 r. (w km; GUS)

Wyszczególnienie	Rzeki żeglowne uregulowane	Skanalizowane odcinki rzek	Kanały	Jeziora żeglowne
Drogi o znaczeniu regionalnym				
Ia	754	101	176	54
Ib	756	137	-	-
II	691	106	106	168
III	115	207	47	27
Drogi o znaczeniu międzynarodowym				
IV	-	38	-	-

⁴⁰Komunikat Komisji BIAŁA KSIĘGA Plan utworzenia jednolitego europejskiej obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu, KOM(2011)144 wersja ostateczna.

⁴¹ Istnieje zatem wąskie gardło pomiędzy górną a dolną Odrą uniemożliwiające większe wykorzystanie Odrzańskiej Drogi Wodnej w transporcie towarowym pomiędzy Górną Śląskiem a Niemcami i portami w rejonie Zalewu Szczecińskiego.

⁴² W 2012 r. 91,5% dróg wodnych śródlądowych było eksploatowanych, niemniej jedynie niewiele ponad 6% eksploatowanych dróg wodnych śródlądowych posiadało klasę o znaczeniu międzynarodowym – IV lub Va i Vb, co wpływa na niską dostępność międzynarodową polskiej sieci śródlądowej pomimo połączenia poprzez Odrę i kanały z siecią niemiecką (na podstawie: Transport – Wyniki działalności w 2012 r., Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2013 r.).

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

Va	-	55	-	-
Vb	97	-	15	9
Ogółem	2 413	644	344	258
Drogi wodne eksploatowane	2 147	607	334	258

Polskie drogi wodne w znacznej części nie spełniają zatem wymagań stawianych drogom wodnym o znaczeniu międzynarodowym ulegając jednocześnie systematycznej degradacji wskutek długoletniego niedoinwestowania, niedostatecznej ilości środków przeznaczonych na utrzymanie dróg wodnych oraz dekapitalizacji budowli hydrotechnicznych. Krajowa sieć dróg wodnych zamiast jednolitego systemu komunikacyjnego stanowi obecnie zbiór odrębnych i różnych jakościowo szlaków żeglugowych.

Komplementarność inwestycji 2014-2020 z dotychczasowymi inwestycjami w transporcie wodnym śródlądowym

Podstawowym eksploatowanym wodnym szlakiem transportowym w Polsce jest Odrzańska Droga Wodna, wraz z kanałami Gliwickim i Kędzierzyńskim. W ramach działań zaplanowanych i realizowanych w perspektywie finansowej 2007-2013 podjęto inwestycje dotyczące modernizacji śluz i jazów odrzańskich w województwach: śląskim, opolskim i dolnośląskim, modernizacji stopni Brzeg Dolny i Chróścice oraz odbudowy zabudowy regulacyjnej rzeki Odry na terenie województw: dolnośląskiego i lubuskiego. Projekty te realizowano w celu przystosowania odcinków rzeki do parametrów drogi wodnej III klasy.

Cele operacyjne zakładane do osiągnięcia w sektorze transportu wodnego śródlądowego

Lista celów operacyjnych zakładanych do osiągnięcia w sektorze transportu wodnego śródlądowego obejmuje:

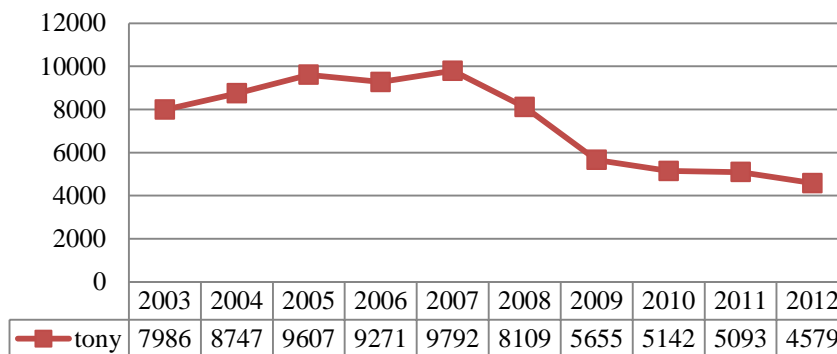
Umożliwienie prowadzenia żeglugi śródlądowej na większe odległości i minimalizacja jej ograniczenia do przewozów o charakterze lokalnym
Zwiększenie długości dróg żeglownych dostępnych dla jednostek żeglugowych wymagających spełnienia parametrów dróg wodnych co najmniej III klasy
Odwrócenie spadku przewozów towarowych

Rezultaty strategiczne w sektorze transportu wodnego śródlądowego

Celem strategicznym dla żeglugi śródlądowej jest **umożliwienie jej rozwoju poprzez podniesienie parametrów dróg wodnych śródlądowych i uzyskanie co najmniej klasy III drogi wodnej na jak najdłuższych odcinkach oraz likwidacja „wąskich gardeł”**.

Inwestycje planowane do realizacji w perspektywie 2014-2020 w głównej mierze stanowią kontynuację tych przedsięwzięć w celu powstrzymania regresu żeglugi śródlądowej i odwrócenia negatywnego trendu w tonażu przewozów towarowych wyraźnie pogłębiającego się od 2008 roku. Trend ten jest wynikiem przede wszystkim niedostatecznej infrastruktury dróg wodnych śródlądowych, na który nałożył się ogólnoswiatowy kryzys gospodarczy, który uwidacznia się również w usługach przewozowych.

Rysunek 10. Przewozy ładunków żegluga śródlądową w latach 2003-2012 wyrażone w tonażu (tys. ton; GUS)



Większość planowanych w perspektywie 2014-2020 inwestycji będzie realizowana na Drodze Wodnej Odry stanowiąc kontynuację rozpoczętych w latach 2007-2013 inwestycji. Drodze tej nadano najwyższy priorytet, kierując się koniecznością najbardziej efektywnego wydatkowania środków na inwestycje, zapewniający osiągnięcie zakładanego celu w stosunkowo krótkim okresie. Oprócz inwestycji o charakterze transportowym na Odrze realizowane są od wielu lat inwestycje o charakterze przeciwpowodziowym. Łączne efekty tych działań umożliwią uzyskanie nieprzerwanego szlaku żeglugowego od Gliwic do ujścia Odry o parametrach co najmniej III klasy drogi wodnej.

Nie bez znaczenia są również planowane inwestycje na odcinkach dolnej i górnej Wisły. Inwestycje na odcinku drogi wodnej dolnej Wisły doprowadzą do odtworzenia budowli regulacyjnych i w konsekwencji ustabilizowania głównego nurtu rzeki, stanowiącego zarazem tor wodny dla jednostek żeglugi śródlądowej. Pozwoli to prowadzić żeglugę na długim odcinku dolnej Wisły. Inwestycje na górnej Wiśle, zabudowanej stopniami wodnymi, przywrócą tej drodze wodnej parametry żeglugowe III i IV klasy.

Kolejną grupę planowanych inwestycji stanowią inwestycje na połączeniu Odry z Wisłą, stanowiącym element Międzynarodowej Drogi Wodnej E-70 (Holandia-Rosja). Na polskim odcinku przebiega ona od kanału Odra-Hawela (km 667,2 rz. Odry), rzeką Odrą do Kostrzyna, gdzie następnie Wartą, Notecią, Kanałem Bydgoskim i Brdą do Wisły (294 km), dalej Wisłą, Nogatem i Zalewem Wiślanym (114 km) do Kaliningradu. Droga ta przebiega przez obszar pięciu województw: zachodnio-pomorskiego, lubuskiego, wielkopolskiego, kujawsko-pomorskiego i warmińsko-mazurskiego. Polski odcinek drogi E-70 zalicza się do II klasy z wyjątkiem części Noteci Dolnej od Krzyża Wielkopolskiego do Kanału Bydgoskiego, który to odcinek zakwalifikowany jest do klasy Ib.

Poprawa stanu infrastruktury dróg wodnych śródlądowych stworzy nie tylko możliwość wzrostu przewozów w relacjach krajowych, ale również szansę wzrostu przewozu ładunków w komunikacji międzynarodowej towarów masowych i ładunków ponadgabarytowych. Umożliwi również efektywne wykorzystanie połączenia dróg wodnych Polski z zachodnioeuropejskim systemem dróg wodnych.

Poprawa warunków uprawiania żeglugi w wyniku modernizacji infrastruktury dróg wodnych śródlądowych umożliwi przeniesienie na drogi wodne części ładunków przewożonych innymi środkami transportu, głównie transportem drogowym. Zmiany te będą następowały w długim okresie - zakłada się, że konsekwencją poprawy stanu infrastruktury dróg wodnych będzie wzrost wielkości przewozów. Wzrost ten oczekiwany jest szczególnie na Odrzańskiej Drodze Wodnej, gdzie wydłużeniu powinna ulec średnia odległość, na jaką przewożone będą towary.

2.3.6. Transport lotniczy

Polska dysponuje 13 cywilnymi **portami lotniczymi** z pasażerskim ruchem regularnym, co w połączeniu z całkowitym brakiem lotniczych terminali cargo czyni ją krajem o niskiej dostępności lotniczej. Bezwzględna wielkość potencjału **polskiej infrastruktury lotniczej** na tle bogatszych państw europejskich prezentuje się dość skromnie, ale w odniesieniu do wielkości ruchu lotniczego

nie obserwuje się żadnego deficytu przepustowości lotnisk cywilnych, a w latach 2010 – 2012 dzięki inwestycjom zaplanowanym pod kątem organizacji EURO 2012 przepustowość ta w 4 największych portach lotniczych została znacznie powiększona⁴³.

2.3.7. Transport intermodalny

W związku ze stosunkowo szybkim rozwojem infrastruktury logistycznej (zwłaszcza nowoczesnych powierzchni magazynowych) istnieje potrzeba rozwoju infrastruktury intermodalnej w Polsce. Brakuje tzw. centrów logistycznych, które obok podstawowej obsługi przeładunkowej oferują pełen pakiet usług dodatkowych, a gęstość terminali kontenerowych w stosunku do powierzchni całego kraju jest – pomimo ich stosunkowo dużej liczby – znacznie niższa niż w innych państwach członkowskich UE. Ponadto, kolejowe terminale intermodalne w dużej mierze są wyposażone w niewystarczającą ilość urządzeń przeładunkowych oraz posiadają zbyt mało torów, które są zbyt krótkie do obsługi składów całopociągowych. W związku z tym zdiagnozowana została konieczność priorytetyzacji inwestycji wskazująca na potrzebę rozwoju transportu intermodalnego w Polsce, mającego znaczenie dla poprawy spójności terytorialnej kraju i regionów oraz poprawy dostępności do rynków pracy i centrów gospodarczych.

Zgodnie ze *Strategią Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)* do 2030 r. w Polsce zaplanowana została rozbudowa i uruchomienie do funkcjonowania co najmniej 21 platform multimodalnych na sieci TEN-T, w tym:

- 10 platform multimodalnych przy dużych aglomeracjach miejskich w sieci bazowej TEN-T (lokalizacja Szczecin, Świnoujście, Gdańsk, Gdynia, Poznań, Warszawa, Łódź, Wrocław, Sławków, Kraków);
- 11 platform multimodalnych w sieci kompleksowej TEN-T (lokalizacja Braniewo, Bydgoszcz, Elk, Białystok, Rzepin, Stryków, Małaszewicze/ Terespol, Dorohusk, Pyrzowice, Gliwice, Medyka / Żurawica).

3. Skutki realizacji projektów (produkty)

Określenie skutków interwencji funduszy UE poprzez realizację projektów w okresie 2014 – 2020 jest uzależnione przede wszystkim od wysokości środków UE przeznaczonych na inwestycje transportowe. Wielkość skutków realizacji inwestycji (tj. wartości docelowe wskaźników) zależy m.in. od wielkości wkładu UE w poszczególnych projektach.⁴⁴

3.1. Skutki realizacji projektów kolejowych (produkty)

Spodziewane produkty realizacji projektów kolejowych:

Wskaźnik	Wartość docelowa
Projekty finansowane w ramach polityki spójności	
Długość linii kolejowych (zrehabilitowanych i/ lub zmodernizowanych i/ lub zbudowanych) [km]	
Projekty finansowane w ramach CEF	
Długość linii kolejowych (zrehabilitowanych i/ lub zmodernizowanych i/ lub zbudowanych) [km]	

⁴³ Na podstawie: J. Burnewicz, Prognoza rozwoju transportu w Polsce do roku 2030 z dodatkowymi elementami analitycznymi – ekspertyza, Sopot, 30 listopada 2012 r.

⁴⁴ Wielkość środków UE przeznaczona na poszczególne rodzaje projektów zostanie określona w wyniku zakończenia negocjacji oraz przyjęcia przez Komisję Europejską Umowy Partnerstwa i POLIŚ 2014-2020.

Łącznie	
----------------	--

Jak wspomniano powyżej, duży nacisk zostanie położony na linie o kluczowym znaczeniu dla **transportu towarowego**:

Wskaźnik	Wartość docelowa
Długość linii o kluczowym znaczeniu dla transportu towarowego ⁴⁵ [km]	
Łącznie	

3.2. Skutki realizacji projektów drogowych (produkty)

Spodziewane produkty realizacji projektów drogowych:

Wskaźnik	Wartość docelowa
Projekty finansowane w ramach polityki spójności	
Długość zbudowanych dróg ekspresowych i autostrad [km]	
Projekty finansowane w ramach CEF⁴⁶	
Długość zbudowanych dróg ekspresowych i autostrad [km]	
Łącznie	

3.3. Skutki realizacji projektów morskich i wodnych śródlądowych (produkty)

Spodziewane produkty realizacji projektów morskich:

Wskaźnik	Wartość docelowa
Projekty finansowane w ramach polityki spójności	
Długość nabrzeży (zbudowanych i/ lub zmodernizowanych) [mb]	
Długość torów wodnych (zbudowanych i/ lub zmodernizowanych) [km]	
Długość dróg w układach transportowych portów morskich (zbudowanych i/lub zmodernizowanych) [km]	
Długość linii kolejowych w układach transportowych portów morskich (zbudowanych i/lub zmodernizowanych) [km]	
Projekty finansowane w ramach CEF	
Długość nabrzeży (zbudowanych i/ lub zmodernizowanych) [mb]	

⁴⁵ Linie kolejowe objęte umową AGTC i nieobjęte innymi umowami międzynarodowymi.

⁴⁶ Uwzględnia projekty rezerwowe do CEF: S3 Legnica – Lubawka oraz S69 Bielsko Biała – gr. państwa.

Spodziewane produkty realizacji projektów wodnych śródlądowych:

Wskaźnik	Wartość docelowa
Projekty finansowane w ramach polityki spójności	
Długość dróg wodnych (zbudowanych i/ lub zmodernizowanych) [km]	
Liczba budowli hydrotechnicznych (zbudowanych i/ lub zmodernizowanych) [szt.]	

4. Warunkowość ex ante w sektorze transportu

4.1. Założenia

W celu zapewnienia pełnej realizacji celów polityki spójności nałożono na państwa członkowskie wymagania, których spełnienie warunkuje otrzymanie środków UE, w tym głównie środków EFRR i FS. Warunki dla sektora transportu zostały określone w Załączniku XI, Część I, pkt. 7 Rozporządzenia nr 1303/2013 i dotyczą strategicznego podejścia do planowania infrastruktury transportowej oraz przygotowania szczegółowych i realistycznych ram planistycznych dla projektów (*project pipeline*) zawierających harmonogram oraz ramy budżetowe.

Dokument Implementacyjny do SRT jest spełnieniem powyższego warunku ex ante na poziomie krajowym.

5. Kryteria wyboru projektów

5.1. Założenia

Kryteria określone zostały w oparciu o cele, jakie mają być zrealizowane w poszczególnych gałęziach transportu i odnoszą się wyłącznie do projektów infrastrukturalnych, tym samym nie obejmują całego szeregu projektów, które znajdują się w przygotowywanym programie operacyjnym. W szczególności nie uwzględniają projektów taborowych, projektów bezpieczeństwa ruchu drogowego, projektów dotyczących zakupu floty, zakupu/ instalacji systemów łączności, nawigacji, zakupu, budowy sprzętu specjalistycznego służącego bezpieczeństwu lub ochronie w portach lotniczych, itp. Przedstawione kryteria nie obejmują też kryteriów wyboru projektów w zakresie transportu metropolitalnego (miejskiego). Przewiduje się, że wybór projektów do objęcia wsparciem w ramach instrumentów nowej perspektywy finansowej odbędzie się na późniejszym etapie, na zasadach ściśle określonych w treści POliŚ 2014-2020. Zgodnie z założeniami, indywidualny tryb wyboru projektów planowany jest dla projektów podstawowych ujętych w *Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych*, pozostałe projekty wybierane będą w trybie konkursowym. Szczegółowe kryteria, niezależne od trybu wyboru projektów, zostaną określone na poziomie uszczegółowienia POliŚ 2014-2020.

Kryteria nie obejmują również projektów wstępnie planowanych do współfinansowania ze środków POliŚ 2007-2013. W przypadku braku zakończenia programu inwestycyjnego objętego POliŚ 2007-2013 do 2015 r. oraz w celu zapewnienia spójności sieci transportowej, inwestycje planowane wstępnie ze środków POliŚ 2007-2013 uzupełnią listę inwestycji do realizacji ze środków POliŚ 2014-2020 i CEF **uzyskując maksymalną liczbę możliwych do otrzymania punktów.**

Dla poszczególnych kryteriów określono szczegółowe podkryteria, według których dokonywana jest ocena projektów. Zasady punktacji określają dla każdego podkryterium jego udział procentowy w maksymalnej punktacji. Maksymalna liczba punktów, jaką może uzyskać dany projekt wynosi 100 pkt., a ostateczna liczba punktów, jaką dany projekt uzyskuje za dane kryterium jest iloczynem liczby punktów przyznanych mu w ramach tego kryterium i wagi tego kryterium. Waga kryterium określona jest w następujący sposób:

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

$$\text{waga kryterium} = \frac{\text{procentowy udział kryterium w maksymalnej liczbie punktów} \times 100 \text{ pkt.}}{\text{maksymalna liczba punktów w ramach kryterium}}$$

Przykład:

Maksymalna liczba punktów, jaką dany projekt może uzyskać za kryterium „x” wynosi 15 pkt., a udział kryterium „x” w maksymalnej punktacji wynosi 30%.

$$\text{waga kryterium} = \frac{30\% \times 100 \text{ pkt.}}{15 \text{ pkt.}} = 2$$

Szczegółowe podkryteria zostały dostosowane do odrębnej specyfiki realizacji inwestycji w ramach poszczególnych gałęzi.

Kryterium gotowości projektu do realizacji zostało zastosowane do wszystkich sektorów. Przedmiotowe kryterium służy przede wszystkim hierarchizacji projektów. Jednocześnie, przygotowanie projektu do realizacji będzie szczegółowo badane na etapie analizy przez stosowne instytucje wniosku o dofinansowanie konkretnych projektów i nie będzie możliwa sytuacja, że dofinansowanie otrzyma projekt nieprzygotowany do realizacji. W przypadku projektów CEF kryterium dojrzałości projektu do realizacji będzie stanowiło bardzo istotny element oceny projektu w procedurze konkursowej, nie jest zatem możliwe, że dofinansowanie z CEF otrzyma projekt niegotowy do realizacji.

Zgodnie z wymogami KE w zakresie sporządzenia project pipeline⁴⁷ lista ta zawiera projekty gotowe do realizacji w pierwszych 3 latach perspektywy 2014-2020, jak również projekty, które będą realizowane w terminie późniejszym. Za projekty gotowe do realizacji uznaje się projekty, dla których w ww. okresie zostanie zakończone studium wykonalności, opracowana analiza kosztów i korzyści uzasadniać będzie realizację projektu, przeprowadzona zostanie ocena oddziaływania na środowisko, a projekt będzie przeanalizowany pod kątem występowania pomocy publicznej i posiadać będzie szczegółowy harmonogram realizacji wskazujący terminy procedur przetargowych oraz uzyskania niezbędnych pozwoleń/ decyzji administracyjnych.

5.2. Kryteria wyboru projektów kolejowych

Przedsięwzięcia kolejowe podzielono na dwie grupy – przedsięwzięcia o znaczeniu krajowym oraz przedsięwzięcia o znaczeniu makroregionalnym, istotne dla obszaru strategicznej interwencji jakim jest Polska Wschodnia.

Planowane do realizacji w okresie budżetowym UE 2014-2020 projekty położone w Polsce Wschodniej charakteryzują się specyficznymi cechami. Są to linie o znaczeniu ponadregionalnym z punktu widzenia Polski Wschodniej (łączą miasta wojewódzkie makroregionu z pominięciem Warszawy), które z powodów historycznych nie były należycie rozwijane. Notuje się obecnie na nich stosunkowo niewielkie potoki ruchu, co wynika po części z ich stanu technicznego, jak i powstałych z tego powodu alternatywnych ciągów transportowych pomiędzy województwami Polski Wschodniej prowadzającymi przez Warszawę. Obecnie województwa wschodnie posiadają najniższą gęstość sieci kolejowej w Polsce, a liczba pasażerów odprawianych w tych województwach również należy do najniższych spośród województw⁴⁸. Zadaniem osobnej kategorii projektów o znaczeniu ponadregionalnym będzie zatem poprawa tego stanu rzeczy. Nie jest możliwe zakwalifikowanie projektów kolejowych istotnych dla Polski Wschodniej w ogólnej liście projektów i zastosowanie wprost ogólnych kryteriów wyboru, jako że są to linie o innym charakterze. Obecnie są one wykorzystywane w daleko mniejszym stopniu niż linie w przemysłowych regionach Polski, co do zasady nie leżą w sieci TEN-T i, co więcej, nie stanowią połączeń miast wojewódzkich z Warszawą, natomiast są istotne

⁴⁷ Wymogi te zostały określone w dokumencie pt. *Guidance on Ex ante Conditionalities for the European Structural and Investment Funds, Part II* (wersja z dn. 13 lutego 2014 r.), http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/informat/2014/eac_guidance_esif_part2_en.pdf

⁴⁸ Na podstawie: Transport – Wyniki działalności w 2012 r., Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2013 r.

w połączeniach pomiędzy tymi miastami. Z tego względu sklasyfikowane zostałyby na niskich pozycjach rankingu nie gwarantujących uzyskania dofinansowania. Zmodyfikowano zatem kryteria do oceny projektów o znaczeniu makroregionalnym i na tej podstawie opracowano listę projektów.

5.2.1. Kryteria wyboru projektów kolejowych o znaczeniu krajowym

Cele kompleksowego programu inwestycyjnego w okresie 2014-2020 koncentrują się na poprawie stanu sieci kolejowej poprzez kompleksową rehabilitację linii kolejowych uwzględniającą przywrócenie parametrów konstrukcyjnych infrastruktury torowej oraz obiektów inżynierskich, modernizację linii kolejowych oraz budowę nowych linii kolejowych. Przewiduje się, że zasadniczym celem w zakresie inwestycji kolejowych planowanych do realizacji w okresie 2014-2020 będzie dokończenie prac na głównych ciągach, tworzących sieć bazową i kompleksową TEN-T i stanowiących kolejowe korytarze transportowe wg Rozporządzenia nr 1316/2013⁴⁹ oraz usunięcie występujących „wąskich gardeł”.

Prace nad wyborem poszczególnych projektów do realizacji rozpoczęto od wyboru kryteriów, według których nastąpiła hierarchizacja zadań kolejowych realizowanych w kolejnych latach. Na podstawie analiz dokonanych przez zarządcę infrastruktury kolejowej wytypowano najważniejsze przedsięwzięcia charakteryzujące się m.in. najgorszym stanem technicznym obecnie użytkowanej infrastruktury kolejowej, brakiem przepustowości na niej, czy zaawansowanym stopniem przygotowania realizacji zadań oraz będące kontynuacją już skończonych lub obecnie prowadzonych prac.

Tak wytypowane zadania podlegały ocenie według wybranych kryteriów:

Nazwa Kryterium	% udział kryterium w punktacji	Współczynnik/ Waga
Kryterium położenia	27,5%	3,93
Kryterium ruchowe	20%	3,33
Kryterium zwiększenia przepustowości	10%	3,33
Kryterium zwiększenia prędkości	27,5%	2,55
Kryterium kontynuacji	5%	2,50
Kryterium gotowości projektu do realizacji	5%	0,33
Kryterium oddziaływania projektu na obszary Natura 2000	5%	5,00

W zdefiniowanych celach na okres 2014-2020, największe znaczenie (udział) mają kryteria położenia i zwiększenia prędkości (27,5%).

Kryterium położenia	Podkryteria położenia	Punkty	Maksymalna liczba punktów
	Sieć TEN-T lub kolejowy korytarz towarowy (wg Rozporządzenia 913/2010)	3	7
	Projekt usprawniający połączenie z portem morskim lub lotniczym	2	
	Najszybsze połączenie ośrodka stołecznego z wojewódzkim w ruchu pasażerskim	2	

Każde zadanie w danym ciągu mogło uzyskać maksymalnie 7 punktów w ramach tego kryterium. Wytypowanie linii kolejowych na sieci TEN-T przeprowadzono na podstawie Rozporządzenia

⁴⁹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr1316/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. ustanawiające instrument „Łącząc Europę”, zmieniające rozporządzenie (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 680/2007 i (WE) nr 67/2010 (Dz. Urz. UE, L 348 z 20.12.2013).

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

nr 1315/2013. Identyfikacja linii kolejowych stanowiących część kolejowych korytarzy transportowych nastąpiła na podstawie Rozporządzenia nr 1316/2013 i wstępnego uzgodnienia propozycji zarządcy infrastruktury kolejowej.

Punkty przyznawane były za połączenie portów morskich lub lotniczych z siecią kolejową. Przyjęto zasadę, że punkty przyznaje się ciągom, które bezpośrednio przebiegają w okolicach portów, bądź stanowią przedłużenie już zbudowanego fragmentu dochodzącego do tego portu. Punkty w ramach podkryterium *najszybsze połączenie ośrodka stołecznego z wojewódzkim w ruchu pasażerskim* przyznawano ciągom, które bezpośrednio usprawniają połączenia pasażerskie do/z Warszawy.

Kryterium ruchowe	Podkryteria ruchowe (przedziały średniodobowej liczby przejazdów pociągów pasażerskich i towarowych)	Punkty	Maksymalna liczba punktów
	powyżej 200	6	6
	130 ÷ 200	5	
	105 ÷ 130	4	
	70 ÷ 105	3	
	35 ÷ 70	2	
	poniżej 35	1	

Przedziały wartości ustalone zostały na podstawie średniodobowej liczby przejazdów pociągów pasażerskich i towarowych w 2011 r. Priorytet otrzymały inwestycje znajdujące się na liniach najbardziej obciążonych ruchem.

Kryterium zwiększenia przepustowości linii	Podkryteria zwiększenia przepustowości linii	Punkty	Maksymalna liczba punktów
	Liczba punktów za elektryfikację linii	1	3
	Liczba punktów za zwiększenie przepustowości linii kolejowej będące wynikiem podjętej inwestycji	1	
Liczba punktów za szczególne zwiększenie przepustowości (budowa nowej linii, toru lub przywrócenie do eksploatacji)	2		

Projekt otrzymał punkt, jeżeli obejmuje elektryfikację.

W przypadku poprawy przepustowości linii kolejowej będącej wynikiem podjętej inwestycji, w stosunku do stanu obecnego, projekt otrzymał 1 punkt. W przypadku budowy nowej linii kolejowej, toru lub przywrócenia do eksploatacji przyjęto zasadę przyznawania 2 punktów za stworzenie warunków wyraźnie poprawiających znaczenie transportu kolejowego.

Kryterium zwiększenia prędkości	Podkryteria (przedziały zwiększenia prędkości w km/h) ⁵⁰	Punkty – projekty modernizacyjne	Punkty – projekty rehabilitacyjne	Maksymalna liczba punktów
	powyżej 60	6	10,8	10,8
	51 ÷ 60	5	9	
	41 ÷ 50	4	7,2	
	31 ÷ 40	3	5,4	
	21 ÷ 30	2	3,6	
poniżej 20	1	1,8		

Przedziały wartości ustalone zostały w odniesieniu do prędkości w Rocznym Rozkładzie Jazdy 2011/2012 i wskazują na możliwe zwiększenie prędkości w wyniku realizacji inwestycji, przy czym

⁵⁰Przyrost prędkości określony różnicą między wartością docelową a wartością pierwotną (zmiana).

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

rozdziela się w ramach tego kryterium projekty obejmujące modernizację i budowę oraz projekty rehabilitacyjne, dla których – jako, że ich koszt jest relatywnie niski – punkty za zwiększenie prędkości zwiększono mnożnikiem 1,8.

Kryterium kontynuacji	Podkryteria	Punkty	Maksymalna liczba punktów
	Przedłużenie odcinka już zrealizowanego lub w trakcie realizacji	2	2
Przedłużenie odcinka linii kolejowej o dobrym stanie technicznym i eliminacja tzw. „wąskich gardeł”	1		

W ramach podkryterium przedłużenie odcinka już zrealizowanego bądź znajdującego się w trakcie realizacji punkty przyznawano całemu ciągowi. Celem tego podkryterium jest stworzenie spójnej sieci kolejowej i dążenie do zniwelowania efektu fragmentaryzacji obecnej sieci. W ramach drugiego podkryterium punkty przyznawane były poszczególnym zadaniom, które stanowią uzupełnienie odcinków znajdujących się w dobrym stanie technicznym i eliminują tzw. „wąskie gardła”. Przyznanie punktów w obu podkryteriach nie jest możliwe, dlatego maksymalna liczba punktów wynosi 2. Kryterium kontynuacji ciągu jest jednym z istotniejszych kryteriów w połączeniu z kryterium położenia, jako że dotychczasowe inwestycje były podejmowane na korytarzach położonych w sieci TEN-T i liniach stanowiących kluczowe osie w ruchu krajowym, zatem łącznie oba kryteria premiuje wybór projektów komplementarnych względem już zrealizowanych lub będących w realizacji. Takie założenie ma na celu maksymalizację efektu sieciowego podejmowanych inwestycji i minimalizację obecnej fragmentaryzacji sieci, gdzie na głównych magistralach odcinki zmodernizowane o wysokich parametrach przeplatają się z fragmentami w niezadowolającym stanie technicznym.

Kryterium gotowości projektu do realizacji	Podkryteria	Punkty	Maksymalna liczba punktów
	Studium wykonalności gotowe, w przygotowaniu lub w trakcie aktualizacji	3	15
	Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji uzyskana lub w trakcie pozyskiwania	3	
	Decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji uzyskana lub w trakcie pozyskiwania	4	
	Projekt budowlany gotowy, w przygotowaniu lub w trakcie aktualizacji	4	
	Projekt był przygotowywany przy udziale środków UE	1	

Kryterium to ma na celu wyselekcjonowanie zadań, które są najlepiej przygotowane, aby przejść w fazę realizacji. W związku z tym punkty przyznane zostały za wykonanie kolejnych kroków w procesie przygotowania zadania do realizacji.

Podkryterium *studium wykonalności* oraz podkryterium *projektu budowlanego* uznane zostało za spełnione, jeśli zawarto umowę z wykonawcą (na przygotowanie bądź aktualizację dokumentacji).

⁵¹ Ponadto podkryterium *projektu budowlanego* uznane zostało za spełnione, jeśli projekt nie wymagał

⁵¹ Za spełnienie podkryterium uznano prócz posiadania SW również zawarcie umowy z wykonawcą dla celów ustalania rankingu projektów w DI. Zgodnie z wcześniejszymi wyjaśnieniami, przygotowanie projektu do realizacji będzie szczegółowo badane na etapie analizy wniosku o dofinansowanie konkretnych projektów i nie będzie możliwa sytuacja, że dofinansowanie otrzyma projekt nieprzygotowany do realizacji. Aby uznać projekt za gotowy do realizacji, konieczne będzie spełnienie przez niego m.in. kryterium wg którego studium wykonalności zostanie zakończone w pierwszych 3 latach perspektywy 2014-2020. Ponadto, opracowana analiza kosztów i korzyści uzasadniać będzie realizację projektu, przeprowadzona zostanie ocena oddziaływania na środowisko, a projekt będzie przeanalizowany pod kątem występowania pomocy publicznej i posiadać będzie szczegółowy harmonogram realizacji wskazujący terminy procedur przetargowych oraz uzyskania niezbędnych pozwoleń/decyzji administracyjnych.

opracowania kompleksowego projektu budowlanego obejmującego wszystkie branże na całym odcinku.

Podkryterium *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji* uznane zostało za spełnione, jeśli uzyskana decyzja zachowa ważność do momentu uzyskania pozwolenia na budowę. Podkryterium uznane zostało również za spełnione, jeśli został złożony wniosek o wydanie decyzji środowiskowej.

Podkryterium decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji było spełnione, jeśli:

- uzyskano decyzję lub złożono wniosek o jej wydanie dla co najmniej 80% długości odcinka,
- inwestycja nie wymagała uzyskiwania decyzji.

W przypadku podkryterium *udziału środków UE*, odnosi się ono do środków perspektywy finansowej 2000 –2006 i 2007 –2013.

Projekty rehabilitacyjne otrzymały maksymalną liczbę punktów w zakresie posiadania decyzji lokalizacyjnej (4 pkt., nie trzeba jej uzyskiwać) oraz projektu budowlanego (4 pkt., uproszczony zakres).

Kryterium oddziaływania projektu na obszary Natura 2000	Podkryteria	Punkty	Maksymalna liczba punktów
	Projekty, dla których nie stwierdzono potencjalnego znaczącego oddziaływania na obszary Natura 2000	1	1
	Projekty mogące znacząco oddziaływać na obszary Natura 2000	0	

Projekty zostały ocenione dodatkowo wg kryterium *oddziaływania projektu na obszary Natura 2000*, jako wypełnienie rekomendacji *Prognozy oddziaływania na środowisko dla projektu DI*. Kryterium to służy podejmowaniu inwestycji w transport zrównoważony uwzględniający aspekty wpływu transportu na środowisko.

Poza rehabilitacjami, modernizacjami i budową linii kolejowych wybieranych wg ww. kryteriów, przewiduje się realizację inwestycji obejmujących m.in.:

- inwestycje taborowe w zakresie taboru wykorzystywanego do przewozów międzywojewódzkich,
- kontynuację programu modernizacji dworców kolejowych,
- znaczące przyspieszenie wdrażania systemu ERTMS na polskiej sieci kolejowej,
- elektryfikację linii kolejowych i wzmocnienie zasilania trakcyjnego.

5.2.2. Kryteria wyboru projektów kolejowych o znaczeniu makroregionalnym

Z przywołanych powyżej względów, podczas przygotowywania do realizacji programu kolejowego na lata 2014 – 2020 zdefiniowano odrębną listę zadań inwestycyjnych istotnych dla Polski Wschodniej, które powinny otrzymać dofinansowanie z Programu Operacyjnego *Polska Wschodnia*. Wstępnie skalkulowana wartość potencjalnych projektów przekroczyła dostępną alokację, w związku z czym, analogicznie jak w przypadku projektów krajowych, przeprowadzono selekcję na podstawie oceny wielokryterialnej tych projektów.

Zastosowano 6 kryteriów, których wagi uzależniono od przypisanej im istotności.

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

Nazwa Kryterium	% udział kryterium w punktacji	Współczynnik/ Waga
Kryterium położenia	25,00%	8,33
Kryterium ruchowe	30,00%	7,50
Kryterium zwiększenia prędkości	30,00%	5,00
Kryterium kontynuacji	5,00%	2,50
Kryterium gotowości projektu do realizacji	5,00%	0,33
Kryterium oddziaływania projektu na obszary Natura 2000	5,00%	5,00

Kryterium położenia	Podkryterium położenia	Punkty	Maksymalna liczba punktów
	Przynależność linii kolejowej do Magistrali Wschodniej	3	3
	inne odcinki	0	

W odniesieniu do kryterium położenia, punkty przyznawane są za przynależność danego zadania inwestycyjnego do Magistrali Wschodniej, będącej ciągiem linii kolejowych łączących Rzeszów, Lublin, Białystok i Olsztyn. Magistrala Wschodnia to szczególna koncepcja połączenia miast wojewódzkich Polski Wschodniej, które z powodów historycznych nie posiadają bezpośrednich połączeń kolejowych. Magistrala Wschodnia będzie ciągiem linii kolejowych, mających stanowić najszybsze połączenie pomiędzy stolicami województw Polski Wschodniej. Przebieg ciągu: Olsztyn – Korsze – Kętrzyn – Giżycko – Elk – Białystok – Czeremcha – Siedlce – Łuków – Dęblin – Lublin – Kraśnik – Tarnobrzeg – Kolbuszowa – Rzeszów wraz z odgałęzieniem do Kielc: Tarnobrzeg – Ostrowiec Świętokrzyski – Skarżysko – Kielce. Magistrala Wschodnia stanowi połączenie pomiędzy kluczowymi ciągami o charakterze międzynarodowym tj. E20, E30, E75, C28 umożliwiając tym samym lepszy dostęp regionu Polski Wschodniej do głównych korytarzy transportowych. Magistrala Wschodnia przyczyni się w ten sposób do zwiększenia atrakcyjności gospodarczej subregionów nieznajdujących się bezpośrednio w sąsiedztwie najważniejszych ciągów komunikacyjnych.

Odcinki stanowiące fragment Magistrali otrzymały 3 punkty, pozostałe – 0 punktów.

Kryterium ruchowe	Podkryteria ruchowe (przedziały średniodobowej liczby przejazdów pociągów pasażerskich i towarowych)	Punkty	Maksymalna liczba punktów
	co najmniej 14	2	4
	poniżej 14	1	
	Dodatkowy punkt za elektryfikację linii	1	
	Dodatkowy punkt za szczególne zwiększenie przepustowości (budowa nowej linii, toru, lub przywrócenie do eksploatacji)	1	

W odniesieniu do kryterium ruchowego, punkty przyznawano za liczbę pociągów, kursujących obecnie na danym odcinku. Priorytet otrzymały inwestycje znajdujące się na liniach najbardziej obciążonych ruchem. 2 punkty otrzymywały linie, po których kursuje więcej niż 14 pociągów w ciągu doby, natomiast pozostałe – 1 punkt.

Dodatkowe punkty przyznawano za działania, które w szczególny sposób zwiększają dostępność linii:

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

- elektryfikację (0 lub 1),
- budowę nowego fragmentu lub przywrócenie linii kolejowej do eksploatacji (również 0 lub 1).

Kryterium zwiększenia prędkości	Podkryteria (przedziały zwiększenia prędkości w km/h) ⁵²	Punkty	Maksymalna liczba punktów
	powyżej 60	6	6
	51 ÷ 60	5	
	41 ÷ 50	4	
	31 ÷ 40	3	
	21 ÷ 30	2	
	poniżej 20	1	

W ramach kryterium zwiększenia prędkości, punkty (od 1 do 6) przyznawane są za wartość zwiększenia prędkości technicznej pociągów kursujących na danych odcinkach, wstępnie przewidywaną do uzyskania dzięki realizacji inwestycji.

Kryterium kontynuacji	Podkryteria	Punkty	Maksymalna liczba punktów
	Przedłużenie odcinka już zrealizowanego lub w trakcie realizacji	2	2
	Przedłużenie odcinka linii kolejowej o dobrym stanie technicznym i eliminacja tzw. „wąskich gardeł”	1	

W przypadku kryterium kontynuacji, punkty przyznawane są za kontynuację działań inwestycyjnych, realizowanych w ramach środków budżetowych, RPO 2007-2013 oraz środków POIiŚ 2007-2013. W zależności od zakresu przeprowadzonych działań, przyznano 0, 1 lub 2 punkty. Celem tego kryterium jest stworzenie spójnej sieci kolejowej i dążenie do zniwelowania efektu fragmentaryczności obecnej sieci.

Kryterium gotowości projektu do realizacji	Podkryteria	Punkty	Maksymalna liczba punktów
	Studium wykonalności gotowe, w przygotowaniu lub w trakcie aktualizacji	3	15
	Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji uzyskana lub w trakcie pozyskiwania	3	
	Decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji uzyskana lub w trakcie pozyskiwania	4	
	Projekt budowlany gotowy, w przygotowaniu lub w trakcie aktualizacji	4	
	Projekt był przygotowywany przy udziale środków UE	1	

W odniesieniu do kryterium gotowości projektów do realizacji, ma ono na celu wyselekcjonowanie zadań, które są najlepiej przygotowane, aby przejść w fazę realizacji. W związku z tym punkty przyznane zostały za wykonanie kolejnych kroków w procesie przygotowania zadania do realizacji.

⁵²Przyrost prędkości określony różnicą między wartością docelową a wartością pierwotną (zmiana)

Podkryterium *studium wykonalności* oraz podkryterium *projektu budowlanego* uznane zostało za spełnione, jeśli zawarto umowę z wykonawcą (na przygotowanie bądź aktualizację dokumentacji).⁵³ Ponadto podkryterium *projektu budowlanego* uznane zostało za spełnione, jeśli projekt nie wymagał opracowania kompleksowego projektu budowlanego obejmującego wszystkie branże na całym odcinku.

Podkryterium *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji* uznane zostało za spełnione, jeśli uzyskana decyzja zachowa ważność do momentu uzyskania pozwolenia na budowę. Podkryterium uznane zostało również za spełnione, jeśli został złożony wniosek o wydanie decyzji środowiskowej.

Podkryterium decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji było spełnione, jeśli:

- uzyskano decyzję lub złożono wniosek o jej wydanie dla co najmniej 80% długości odcinka,
- inwestycja nie wymagała uzyskiwania decyzji.

W przypadku podkryterium *udziału środków UE*, odnosi się ono do środków perspektywy finansowej 2000 –2006 i 2007 –2013.

Kryterium oddziaływania projektu na obszary Natura 2000	Podkryteria	Punkty	Maksymalna liczba punktów
	Projekty, dla których nie stwierdzono potencjalnego znaczącego oddziaływania na obszary Natura 2000	1	1
	Projekty mogące znacząco oddziaływać na obszary Natura 2000	0	

Projekty zostały ocenione dodatkowo wg kryterium oddziaływania projektu na obszary Natura 2000, jako wypełnienie rekomendacji Prognozy oddziaływania na środowisko dla projektu DI. Kryterium to służy podejmowaniu inwestycji w transport zrównoważony uwzględniający aspekty wpływu transportu na środowisko.

5.3. Kryteria wyboru projektów drogowych

Zasadniczym celem w zakresie inwestycji drogowych planowanych do realizacji w okresie 2014 – 2020 jest zakończenie budowy sieci autostrad, stworzenie spójnej sieci dróg ekspresowych, usunięcie wąskich gardeł w istniejącej sieci oraz zaawansowanie budowy sieci bazowej i kompleksowej TEN-T.

Zgodnie z założeniami PBDK⁵⁴ oprócz systemu tradycyjnego⁵⁵ planowane jest wykorzystanie alternatywnych mechanizmów realizacyjnych, które umożliwią wykonanie przedsięwzięć przy udziale różnych źródeł finansowania.

Prace nad wyborem projektów rozpoczęto od określenia kryteriów, według których będzie następowała hierarchizacja zadań drogowych. Cała pozostała do zbudowania sieć drogowa została podzielona na strategiczne ciągi.

⁵³ Za spełnienie podkryterium uznano prócz posiadania SW również zawarcie umowy z wykonawcą dla celów ustalania rankingu projektów w DI. Zgodnie z wcześniejszymi wyjaśnieniami, przygotowanie projektu do realizacji będzie szczegółowo badane na etapie analizy wniosku o dofinansowanie konkretnych projektów i nie będzie możliwa sytuacja, że dofinansowanie otrzyma projekt nieprzygotowany do realizacji. Aby uznać projekt za gotowy do realizacji, konieczne będzie spełnienie przez niego m.in. kryterium wg którego studium wykonalności zostanie zakończone w pierwszych 3 latach perspektywy 2014-2020. Ponadto, opracowana analiza kosztów i korzyści uzasadniać będzie realizację projektu, przeprowadzona zostanie ocena oddziaływania na środowisko, a projekt będzie przeanalizowany pod kątem występowania pomocy publicznej i posiadać będzie szczegółowy harmonogram realizacji wskazujący terminy procedur przetargowych oraz uzyskania niezbędnych pozwoleń/decyzji administracyjnych.

⁵⁴ Uchwała Nr 10/2011 Rady Ministrów z dnia 25 stycznia 2011 r. w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2011 – 2015” (z późn. zm.) http://bip.mir.gov.pl/Dokumenty%20oficjalne/Transport/Programy/Documents/Program_2011_2015.pdf

⁵⁵ System, w którym w roli inwestora występuje Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad.

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

Kolejnym krokiem był podział ciągów na zadania realizacyjne, które podlegały ocenie według wybranych kryteriów. Średnia ważona długością poszczególnego zadania w ramach ciągu i przyznanych mu punktów stanowiła sumę punktów uzyskanych przez dany ciąg.

Kryteria klasyfikacji zadań drogowych wraz z określeniem procentowego udziału w ogólnym wyniku przedstawiono w poniższej tabeli.

Nazwa Kryterium	% udział kryterium w punktacji	Współczynnik/ Waga
Kryterium braku alternatywnego wysokoprzepustowego połączenia drogowego	15%	3,00
Kryterium kontynuacji ciągu	20%	6,67
Kryterium ruchu ciężarowego	15%	1,36
Kryterium natężenia	15%	1,5
Kryterium funkcji drogi	10%	1,67
Kryterium gotowości projektu do realizacji	10%	5,00
Kryterium rozwoju portów morskich	5%	5,00
Kryterium bezpieczeństwa ruchu drogowego	5%	0,83
Kryterium oddziaływania projektu na obszary Natura 2000	5%	5,00

Z uwagi na zdefiniowane cele w okresie 2014 – 2020, największe znaczenie (udział) ma kryterium *kontynuacji ciągu*. Poniżej dokonano opisu poszczególnych kryteriów, które posłużyły do oceny wyodrębnionych ciągów. Przy czym należy wskazać, że dla przejrzystości przyznawania punktacji zdecydowano się na wyodrębnienie w ramach kryterium głównego podkryteriów, według których dokonywano faktycznej oceny zadań.

	Podkryteria	Punkty	Maksymalna liczba punktów
Kryterium braku alternatywnego wysokoprzepustowego połączenia drogowego	Odcinek nie posiada/ nie będzie posiadać alternatywnych połączeń drogowych	5	5
	Odcinek stanowić będzie alternatywne połączenia dla już istniejącego bądź planowanego wysokoprzepustowego połączenia drogowego	0	

Kryterium *braku alternatywnego wysokoprzepustowego połączenia drogowego* premiowało odcinki w ramach poszczególnych ciągów, które nie posiadają/ nie będą posiadać alternatywnych nowoczesnych połączeń drogowych wysokiej klasy technicznej. Inwestycje stanowiące połączenie

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

alternatywne do już istniejącego ciągu bądź ciągu w realizacji nie otrzymały punktów. Zastosowanie tego kryterium spowoduje maksymalny efekt realizowanych zadań i przyczyni się do realizacji zadań na obszarach nie posiadających wysokoprzepustowych dróg krajowych.

Kryterium kontynuacji	Podkryteria	Punkty	Maksymalna liczba punktów
	Przedłużenie odcinka już zrealizowanego lub znajdującego się w trakcie realizacji	2	3
Ujęcie odcinka w załączniku nr 1a do PBDK 2011 –2015	1		

W przypadku projektów drogowych planowanych do realizacji w okresie 2014-2020 kryterium kontynuacji ciągu jest jednym z najistotniejszych kryteriów, ponieważ występuje konieczność maksymalizacji efektu sieciowego podejmowanych inwestycji i minimalizację obecnej fragmentaryzacji sieci o wysokich parametrach. W tym samym celu inwestycje w ramach danego ciągu w miarę możliwości i w zależności od konkretnych uwarunkowań (np. związanych z prowadzeniem ruchu) będą podejmowane jednocześnie, aby w możliwie najkrótszym czasie uzyskać satysfakcjonujące efekty poprawy przepustowości na całej długości danego ciągu.

Kryterium ruchu ciężarowego	Podkryteria ruchu ciężarowego (przedziały natężenia pojazdów ciężarowych)	Punkty	Maksymalna liczba punktów
	powyżej 10 000	11	11
	9 001 ÷ 10 000	10	
	8 001 ÷ 9 000	9	
	7 001 ÷ 8 000	8	
	6 001 ÷ 7 000	7	
	5 001 ÷ 6 000	6	
	4 001 ÷ 5 000	5	
	3 001 ÷ 4 000	4	
	2 001 ÷ 3 000	3	
	1 001 ÷ 2 000	2	
poniżej 1 000	1		

Punkty w ramach tego kryterium przyznawano poszczególnym zadaniom bazując na wykonanym GPR 2010 oraz wynikach opracowanej przez GDDKiA prognozy ruchu na rok 2020.

Kryterium natężenia ⁵⁶	Podkryteria natężenia (przedziały natężenia)	Punkty	Maksymalna liczba punktów
	60 001 ÷ pow. 75 000	10	10
	45 001 ÷ 60000	9	
	35 001 ÷ 45 000	8	
	30 001 ÷ 35 000	7	
	25 001 ÷ 30000	6	
20 001 ÷ 25 000	5		

⁵⁶Z uwagi na ogromne znaczenie ruchu ciężarowego dla rozwoju gospodarczego kraju oraz jednocześnie jego negatywny wpływ na warunki ruchu drogowego, wszystkie kategorie pojazdów zostały przeliczone na pojazdy umowne, gdzie jeden pojazd ciężarowy odpowiada 2 pojazdom umownym, a pojazdy z pozostałych kategorii – 1 pojazdowi umownemu (prognoza ruchu wykonana metodą wskaźników PKB).

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

	15 001 ÷ 20 000	4	
	10 001 ÷ 15 000	3	
	5 001 ÷ 10 000	2	
	poniżej 5 000	1	

Punkty w ramach tego kryterium przyznawano poszczególnym zadaniom bazując na wykonanym GPR 2010 oraz wynikach opracowanej przez GDDKiA prognozy ruchu na rok 2020.

	Podkryteria	Punkty	Maksymalna liczba punktów
Kryterium funkcji drogi	Podstawowa sieć TEN-T (bazowa)	2	6
	Uzupełniająca sieć TEN-T (kompleksowa)	2	
	Połączenie z miastem stołecznym	1	
	Połączenie miast wojewódzkich	1	
	Połączenie na obszarze Polski Wschodniej	2	

Kryterium *funkcji drogi* podzielono na pięć podkryteriów, w ramach których przyznano punktację za ujęcie zadania na sieci bazowej i kompleksowej TEN-T, za połączenie z miastem stołecznym, połączeniem między miastami wojewódzkimi oraz ciąg stanowiący połączenie na obszarze Polski Wschodniej⁵⁷. Punkty w ramach podkryterium *połączenie z miastem stołecznym* przyznawane były ciągom, które bezpośrednio przebiegają w okolicach Warszawy, stanowią przedłużenie już zbudowanego fragmentu dochodzącego do Warszawy lub stanowią najszybsze połączenie z miastem stołecznym. W ramach podkryterium *połączenie miast wojewódzkich* premiowane były ciągi bezpośrednio łączące miasta wojewódzkie, jak również ciągi wchodzące w skład większych ciągów łączących te miasta. Premiowane były także inwestycje usprawniające połączenia na obszarze Polski Wschodniej, jako kontynuacja polityki dążącej do aktywizacji tych terenów.

	Podkryteria	Punkty	Maksymalna liczba punktów
Kryterium gotowości projektu do realizacji	Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji	1	2
	Decyzja o ZRID lub o PnB	1	

Kryterium to ma na celu wyselekcjonowanie zadań, które są najlepiej przygotowane, aby szybko i płynnie przejść w fazę realizacji w nowej perspektywie bez przestoju w początkowych latach. W związku z tym punkty przyznawane były za wykonanie kolejnych kroków w procesie przygotowania zadania do realizacji.

	Podkryteria rozwoju portów morskich	Punkty	Maksymalna liczba punktów
Kryterium rozwoju portów morskich	Połączenie portów znajdujących się w sieci bazowej TEN-T (Gdańsk, Gdynia, Szczecin, Świnoujście) z siecią dróg krajowych	1	1

⁵⁷ Za obszar Polski Wschodniej przyjęto obszar woj. warmińsko-mazurskiego, woj. podlaskiego, woj. lubelskiego, woj. świętokrzyskiego oraz woj. podkarpackiego.

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

Punkty przyznawane były za połączenie 4 największych portów morskich znajdujących się w sieci bazowej TEN-T z siecią dróg krajowych (drogi bezpośrednio dochodzące do portu bądź stanowiące przedłużenie fragmentu dochodzącego do portu).

Kryterium bezpieczeństwa ruchu drogowego (liczba ofiar śmiertelnych)	Podkryteria (przedziały średniej liczby ofiar śmiertelnych w ciągu roku na 1 km)	Punkty	Maksymalna liczba punktów
	powyżej 0,5	1	6
	0,51 ÷ 2,50	2	
	2,51 ÷ 4,50	3	
	4,51 ÷ 8,50	4	
	8,51 ÷ 14,50	5	
	powyżej 14,51	6	

Kryterium to ma na celu wybór ciągów, których realizacja istotnie przyczyni się do zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych. Punkty w ramach tego kryterium przyznawane były ciągom charakteryzującym się wysoką liczbą ofiar śmiertelnych na 1 km odcinka. Liczba punktów przyznawanych danemu odcinkowi uzależniona była od średniej liczby ofiar śmiertelnych przypadających na 1 km drogi⁵⁸. Do obliczenia wartości wskaźnika dla projektu zastosowano dane publikowane przez Komendę Główną Policji za 2012 r.⁵⁹.

Kryterium oddziaływania projektu na obszary Natura 2000	Podkryteria	Punkty	Maksymalna liczba punktów
	Projekty, dla których nie stwierdzono potencjalnego znaczącego oddziaływania na obszary Natura 2000	1	1
	Projekty mogące znacząco oddziaływać na obszary Natura 2000	0	

Projekty zostały ocenione dodatkowo wg kryterium *oddziaływania projektu na obszary Natura 2000*, jako wypełnienie rekomendacji *Prognozy oddziaływania na środowisko dla projektu DI*. Kryterium to służy podejmowaniu inwestycji w transport zrównoważony uwzględniający aspekty wpływu transportu na środowisko.

5.4. Kryteria wyboru projektów morskich

Celem planowanych inwestycji w rozwój transportu morskiego jest poprawa konkurencyjności polskich portów morskich poprzez poprawę infrastruktury dostępu do portów i infrastruktury portowej oraz rozwój portów jako kluczowych elementów multimodalnych ciągów transportowych. Z uwagi na długofalowy charakter inwestycji w infrastrukturę będą to w przeważającej części inwestycje stanowiące kontynuację inwestycji zrealizowanych w latach poprzednich w portach o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej oraz w portach komunalnych. Ocena możliwych inwestycji oraz ich priorytetyzacja została przeprowadzona w oparciu o kryteria wyboru, którym przypisano odpowiednie udziały w całkowitej punktacji oraz wagi, zgodnie z poniższą tabelą.

Nazwa Kryterium	% udział kryterium w punktacji	Współczynnik/ Waga
Kryterium położenia	20%	6,67
Kryterium rodzaju infrastruktury	20%	10,00

⁵⁸ Średnia obliczana dla drogi ekspresowej, na całej jej długości, która uwzględnia odcinki w eksploatacji, odcinki zrealizowane oraz odcinki planowane do realizacji.

⁵⁹ Dla drogi S61 przyjęto dane za 2011 r.

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

Kryterium znaczenia projektu dla rozwoju portu	30%	10,00
Kryterium kontynuacji	10%	10,00
Kryterium gotowości projektu do realizacji	10%	2,00
Kryterium oddziaływania projektu na obszary Natura 2000	10%	10,00

Z uwagi na zdefiniowane cele w okresie 2014 – 2020, największe znaczenie (udział) posiada kryterium *znaczenia projektu dla rozwoju portu*, a w dalszej kolejności kryterium *rodzaju infrastruktury* oraz kryterium *położenia*

	Podkryteria	Punkty	Maksymalna liczba punktów
Kryterium znaczenia projektu dla rozwoju portu	Projekt wpływa na wzrost poziomu bezpieczeństwa transportu morskiego	1	3
	Projekt wpływa na poszerzenie zakresu świadczonych usług	1	
	Projekt wpływa na zwiększenie szybkości obsługi	1	
	Projekt wpływa na wzrost wielkości obsługiwanych statków	1	
	Projekt wpływa na usunięcie wąskiego gardła w infrastrukturze	1	

Kryterium *znaczenia projektu dla rozwoju portu* umożliwiło bardziej szczegółową ocenę pod kątem faktycznego znaczenia projektu i wpływu na poprawę konkurencyjności portu morskiego. Wszystkim podkryteriom przyznano jednakową liczbę punktów jednakże dany projekt może maksymalnie uzyskać 3 punkty, co wynika z dużego zróżnicowania projektów morskich obejmujących zarówno infrastrukturę dostępu do portów od strony morza, infrastrukturę portową i infrastrukturę dostępu do portów od strony lądu (np. projekt polegający na modernizacji i przebudowie falochronu otrzymał punkty za podkryterium nr 1, 4 i 5, natomiast projekt polegający na budowie i modernizacji nabrzeży spełnił podkryteria nr 2, 3 i 4).

	Podkryteria	Punkty	Maksymalna liczba punktów
Kryterium położenia	Podstawowa sieć TEN-T (bazowa)	3	3
	Kompleksowa sieć TEN-T	2	

W kryterium *położenia* najwyżej punktowane były projekty znajdujące się na sieci bazowej TEN-T oraz, w drugiej kolejności, projekty znajdujące się na sieci kompleksowej TEN-T.

	Podkryteria	Punkty	Maksymalna liczba punktów
Kryterium rodzaju infrastruktury	Projekt dot. infrastruktury dostępu od strony morza i systemu bezpieczeństwa żeglugi	2	2
	Projekt dot. infrastruktury portowej	1	
	Projekt dot. infrastruktury dostępu od strony lądu	2	

W kryterium *rodzaju infrastruktury* najwyżej punktowane były projekty dotyczące infrastruktury dostępu do portów od strony morza i systemu bezpieczeństwa żeglugi. Określenie rodzaju infrastruktury objętej

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

projektem odbyło się na podstawie obowiązujących przepisów określających składniki infrastruktury dostępu do portów od strony morza oraz składników infrastruktury portowej.

Kryterium kontynuacji	Podkryteria	Punkty	Maksymalna liczba punktów
	Projekt jest funkcjonalnie połączony z projektem zrealizowanym lub w trakcie realizacji	1	1

Dodatkowo punktowane były projekty, które stanowią kontynuację inwestycji już zrealizowanych lub znajdujących się w trakcie realizacji oraz projekty na zaawansowanym etapie przygotowania, zgodnie z poniższymi podkryteriami:

Kryterium gotowości projektu do realizacji	Podkryteria	Punkty	Maksymalna liczba punktów
	Prawo do dysponowania gruntem na cele budowlane uregulowane co najmniej w 90%	1	5
	Studium wykonalności gotowe, w przygotowaniu lub w aktualizacji	1	
	Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji uzyskana lub w trakcie pozyskiwania	1	
	Projekt budowlany gotowy lub w trakcie przygotowania	1	
	Projekt był przygotowywany przy udziale środków UE	1	

Podkryterium *studium wykonalności* oraz podkryterium *projektu budowlanego* uznane zostało za spełnione, jeśli zawarto umowę z wykonawcą (na przygotowanie bądź aktualizację dokumentacji).⁶⁰

Podkryterium *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji* zostało uznane za spełnione, jeśli uzyskana decyzja zachowa ważność do momentu uzyskania pozwolenia na budowę. Podkryterium uznane zostało również za spełnione, jeśli został złożony wniosek o wydanie decyzji środowiskowej.

W przypadku podkryterium udziału środków UE, odnosi się ono do środków perspektywy finansowej 2000–2006 i 2007 – 2013.

Kryterium oddziaływania projektu na obszary Natura 2000	Podkryteria	Punkty	Maksymalna liczba punktów
	Projekty, dla których nie stwierdzono potencjalnego znaczącego oddziaływania na obszary Natura 2000	1	1
	Projekty mogące znacząco oddziaływać na obszary Natura 2000	0	

Projekty zostały ocenione dodatkowo wg kryterium *oddziaływania projektu na obszary Natura 2000*, jako wypełnienie rekomendacji *Prognozy oddziaływania na środowisko dla projektu DI*. Kryterium

⁶⁰ Za spełnienie podkryterium uznano prócz posiadania SW również zawarcie umowy z wykonawcą dla celów ustalania rankingu projektów w DI. Zgodnie z wcześniejszymi wyjaśnieniami, przygotowanie projektu do realizacji będzie szczegółowo badane na etapie analizy wniosku o dofinansowanie konkretnych projektów i nie będzie możliwa sytuacja, że dofinansowanie otrzyma projekt nieprzygotowany do realizacji. Aby uznać projekt za gotowy do realizacji, konieczne będzie spełnienie przez niego m.in. kryterium wg którego studium wykonalności zostanie zakończone w pierwszych 3 latach perspektywy 2014-2020. Ponadto, opracowana analiza kosztów i korzyści uzasadniać będzie realizację projektu, przeprowadzona zostanie ocena oddziaływania na środowisko, a projekt będzie przeanalizowany pod kątem występowania pomocy publicznej i posiadać będzie szczegółowy harmonogram realizacji wskazujący terminy procedur przetargowych oraz uzyskania niezbędnych pozwoleń/decyzji administracyjnych.

to służy podejmowaniu inwestycji w transport zrównoważony uwzględniający aspekty wpływu transportu na środowisko.

Poza inwestycjami infrastrukturalnymi, przewiduje się, że wsparciem objęte zostaną również projekty dot. zakupu, budowy sprzętu specjalistycznego (statków, samochodów, łodzi, samolotów) oraz inwestycji w system nawigacji (system oznakowania, bezpieczeństwa).

5.5. Kryteria wyboru projektów żeglugi śródlądowej

Celem planowanych inwestycji na drogach wodnych śródlądowych jest rozwój żeglugi śródlądowej. W okresie 2014-2020 planowana jest kontynuacja przedsięwzięć mających na celu rozwój infrastruktury dróg wodnych śródlądowych, w tym inwestycji polegających na:

- przywróceniu parametrów eksploatacyjnych,
- podniesieniu klasy żeglowności,
- poprawie bezpieczeństwa żeglugi.

W tym kontekście, projekty podlegały ocenie wg kryteriów wskazanych w poniższej tabeli.

Nazwa Kryterium	% udział kryterium w punktacji	Współczynnik/ Waga
Kryterium znaczenia projektu dla poprawy warunków żeglugi	45%	11,25
Kryterium położenia	20%	10,00
Kryterium znaczenia projektu dla poprawy bezpieczeństwa żeglugi i obsługi statków	10%	10,00
Kryterium kontynuacji	10%	10,00
Kryterium gotowości projektu do realizacji	10%	2,00
Kryterium oddziaływania projektu na obszary Natura 2000	5%	5,00

Z uwagi na zdefiniowane cele w okresie 2014-2020, największe znaczenie (udział) posiada kryterium *znaczenia projektu dla poprawy warunków żeglugi*.

Kryterium położenia	Podkryteria	Punkty	Maksymalna liczba punktów
	Realizacja projektu zapewni połączenie z portem morskim	1	2
	Realizacja projektu zapewni połączenie z centrum logistycznym	1	

Celem kryterium położenia było premiowanie projektów, których realizacja umożliwi połączenie z portem morskim, bądź centrum logistycznym i w konsekwencji powstanie ciągów logistycznych generujących wzrost przewozów żeglugą śródlądową.

Kryterium znaczenia projektu dla poprawy bezpieczeństwa żeglugi i obsługi statków	Podkryteria	Punkty	Maksymalna liczba punktów
	Realizacja projektu zapewni poprawę poziomu bezpieczeństwa żeglugi i obsługi statków	1	1

Kryterium *znaczenia projektu dla poprawy bezpieczeństwa żeglugi* umożliwiło bardziej szczegółową ocenę pod kątem faktycznego znaczenia projektu dla poprawy bezpieczeństwa żeglugi poprzez poprawę stanu technicznego budowli hydrotechnicznych i uzyskanie większych głębokości, poprawę oznakowania nawigacyjnego i wdrożenie systemów nawigacyjnych. Kryterium *znaczenia projektu dla*

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

poprawy obsługi statków umożliwiało przyznanie punktów za poprawę jakości i czasu obsługi statków, co przekłada się na zwiększenie przepustowości i przez to na wzrost wielkości przewozów.

Kryterium znaczenia projektu dla poprawy warunków żeglugi	Podkryteria	Punkty	Maksymalna liczba punktów
	Realizacja projektu zapewni ujednoczenie parametrów żeglugowych drogi wodnej poprzez usunięcie „wąskiego gardła”	2	4
	Dostosowanie do III klasy żeglowności	2	
	Dostosowanie do II klasy żeglowności	1	

W kryterium *znaczenia projektu dla poprawy warunków żeglugi*, zgodnie z przyjętymi celami, najwyżej punktowane były projekty przyczyniające się do zapewnienia ujednoczenia parametrów żeglugowych drogi wodnej poprzez usuwanie „wąskich gardeł” i projekty umożliwiające dostosowanie drogi wodnej do III klasy żeglowności.

Kryterium kontynuacji	Podkryteria	Punkty	Maksymalna liczba punktów
	Projekt jest funkcjonalnie połączony z projektem zrealizowanym lub w trakcie realizacji	1	1

Dodatkowo punktowane były projekty, które stanowią kontynuację inwestycji już zrealizowanych lub znajdujących się w trakcie realizacji oraz projekty na zaawansowanym etapie przygotowania, zgodnie z poniższymi podkryteriami:

Kryterium gotowości projektu do realizacji	Podkryteria	Punkty	Maksymalna liczba punktów
	Prawo do dysponowania gruntem na cele budowlane uregulowane co najmniej w 90 %	1	5
	Studium wykonalności gotowe, w przygotowaniu lub w aktualizacji	1	
	Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji uzyskana lub w trakcie pozyskiwania	1	
	Projekt budowlany gotowy lub w przygotowaniu	1	
	Projekt był przygotowywany przy udziale środków UE	1	

Podkryterium *studium wykonalności* oraz podkryterium *projektu budowlanego* uznane zostało za spełnione, jeśli zawarto umowę z wykonawcą (na przygotowanie bądź aktualizację dokumentacji).⁶¹

Podkryterium *decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji* uznane zostało za spełnione, jeśli uzyskana decyzja zachowa ważność do momentu uzyskania pozwolenia na budowę. Podkryterium uznane zostało również za spełnione, jeśli został złożony wniosek o wydanie decyzji środowiskowej.

⁶¹ Za spełnienie podkryterium uznano prócz posiadania SW również zawarcie umowy z wykonawcą dla celów ustalania rankingu projektów w DI. Zgodnie z wcześniejszymi wyjaśnieniami, przygotowanie projektu do realizacji będzie szczegółowo badane na etapie analizy wniosku o dofinansowanie konkretnych projektów i nie będzie możliwa sytuacja, że dofinansowanie otrzyma projekt nieprzygotowany do realizacji. Aby uznać projekt za gotowy do realizacji, konieczne będzie spełnienie przez niego m.in. kryterium wg którego studium wykonalności zostanie zakończone w pierwszych 3 latach perspektywy 2014-2020. Ponadto, opracowana analiza kosztów i korzyści uzasadniać będzie realizację projektu, przeprowadzona zostanie ocena oddziaływania na środowisko, a projekt będzie przeanalizowany pod kątem występowania pomocy publicznej i posiadać będzie szczegółowy harmonogram realizacji wskazujący terminy procedur przetargowych oraz uzyskania niezbędnych pozwoleń/decyzji administracyjnych.

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

W przypadku podkryterium udziału środków UE, odnosi się ono do środków perspektywy finansowej 2000-2006 i 2007-2013.

Kryterium oddziaływania projektu na obszary Natura 2000	Podkryteria	Punkty	Maksymalna liczba punktów
	Projekty, dla których nie stwierdzono potencjalnego znaczącego oddziaływania na obszary Natura 2000	1	1
	Projekty mogące znacząco oddziaływać na obszary Natura 2000	0	

Projekty zostały ocenione dodatkowo wg kryterium *oddziaływania projektu na obszary Natura 2000*, jako wypełnienie rekomendacji *Prognozy oddziaływania na środowisko dla projektu DI*. Kryterium to służy podejmowaniu inwestycji w transport zrównoważony uwzględniający aspekty wpływu transportu na środowisko.

Analogicznie, jak w przypadku projektów morskich, poza inwestycjami infrastrukturalnymi, przewiduje się, że wsparciem objęte zostaną również projekty dotyczące zakupu, budowy sprzętu specjalistycznego (statków, samochodów, łodzi) oraz inwestycji w system nawigacji (system oznakowania, bezpieczeństwa).

6. Kierunki interwencji środków UE w latach 2014 – 2020

6.1. Założenia

Niezbędna dla realizacji programu inwestycyjnego w rozwój infrastruktury transportu w okresie 2014-2020 jest możliwość skorzystania ze środków funduszy UE.

W nowej perspektywie finansowej Polska będzie korzystać ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR), Funduszu Spójności (FS) oraz części środków Funduszu Spójności, która zostanie przeniesiona do instrumentu „Łącząc Europę” (Connecting Europe Facility, CEF).

Podział środków zostanie określony w programach operacyjnych oraz w ich uszczegółowieniach.

Program rozwoju transportu o takiej skali inwestycji jak planowany w perspektywie 2014-2020 wiąże się również ze wzrostem kosztów utrzymania powstającej infrastruktury. Wydatki bieżące i majątkowe, związane z utrzymaniem infrastruktury transportowej, realizowane są i nadal będą realizowane zgodnie z regułą określoną w art. 5 ustawy z dnia 16 grudnia 2005 r. o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego (Dz. U. Nr 267, poz.2251 z późn. zmianami). Zgodnie z ww. przepisem, wydatki związane z budową, przebudową, remontem, utrzymaniem, ochroną i zarządzaniem infrastrukturą transportu lądowego, finansowaną lub dofinansowaną przez ministra właściwego ds. transportu, ustala się w ustawie budżetowej w wysokości nie niższej niż 18% planowanych na dany rok wpływów z podatku akcyzowego od paliw silnikowych.

W dalszej części dokumentu zaprezentowano propozycję kierunków interwencji środków UE.

6.2. Opis głównych kierunków interwencji środków UE w latach 2014-2020

W okresie 2014-2020 przewiduje się **silniejsze wsparcie sektora kolejowego, morskiego, żeglugi śródlądowej, bezpieczeństwa ruchu drogowego i intermodalnego** zgodnie z celami europejskiej polityki transportowej, celami SRT, jak również zaleceniami Rady Unii Europejskiej (*country-specific recommendations*), w szczególności zaleceniami dotyczącymi **zapewnienia skutecznego i sprawnego wdrożenia projektów inwestycyjnych w kolejnictwie**⁶², zmierzającymi do zwiększenia dostępności transportowej przy jednoczesnej poprawie bezpieczeństwa uczestników ruchu

⁶²Zalecenie Rady w sprawie krajowego programu reform Polski z 2013 r. oraz zawierające opinię Rady na temat przedstawionego przez Polskę programu konwergencji na lata 2012–2016, KOM (2013) 371 wersja ostateczna.

i efektywności sektora transportowego, poprzez tworzenie spójnego, zrównoważonego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym.

Propozycja silniejszego wsparcia dla sektora kolejowego, morskiego, żeglugi śródlądowej, brd i multimodalnego zakłada przede wszystkim zwiększenie ilości środków przeznaczonych na kolej, jako wyraz realizacji zaleceń KE, zgodnie z którymi nacisk powinien zostać skoncentrowany na inwestycjach w gałęziach transportu przyjaznego środowisku (ze szczególnym uwzględnieniem transportu kolejowego i transportu miejskiego), co pozwoli Polsce osiągnąć cele Strategii Europa 2020 dotyczące poziomu emisji, efektywności energetycznej i odnawialnych źródeł energii⁶³.

Silniejsze wsparcie sektora kolejowego znajduje uzasadnienie w priorytetach transportowych UE, które w najbliższych latach koncentrować się będą głównie na transporcie kolejowym, o czym świadczą m.in. cele wskazane w Białej Księdze Transportu.

Poprawa stanu polskiej **sieci kolejowej** będzie następować poprzez modernizację oraz rehabilitację istniejącej infrastruktury. Ponadto, planuje się budowę nowych odcinków linii w miejscach, gdzie jest to szczególnie uzasadnione. Modernizacje będą prowadzone z założeniem wypełnienia wszystkich istniejących zobowiązań dotyczących infrastruktury kolejowej. Szczególnym sposobem poprawy stanu technicznego infrastruktury i dostosowania jej do współczesnych potrzeb będzie **rehabilitacja**, która, zgodnie z definicją zawartą w Rozporządzeniu 1315/2013, jest

procesem prowadzącym do osiągnięcia przez istniejącą infrastrukturę transportową pierwotnych parametrów konstrukcyjnych połączonym z długoterminową poprawą jakości tej infrastruktury w porównaniu ze stanem obecnym, zgodnie z wymogami i przepisami ustanowionymi w przedmiotowym rozporządzeniu

Skutkiem przedsięwzięć rehabilitacyjnych będzie wprowadzenie parametrów zgodnych w wymogami interoperacyjności tam, gdzie jest to wymagane przez obowiązujące przepisy, w szczególności w zakresie TSI Infrastruktura⁶⁴ oraz docelowych parametrów sieci kompleksowej i bazowej TEN-T do 2030 r. (w większości przypadków do 2020 r.). Przyjęto założenie, że spełnienie wymagań TSI Infrastruktura będzie prowadzone w następujący sposób:

- rodzaj ruchu:
 - określenie charakteru linii, jako przeznaczonej do ruchu pasażerskiego (P) i towarowego (F) dokonywane jest z uwagi na dominujący rodzaj ruchu pociągów w układzie docelowym;
 - w przypadku braku dominującego rodzaju ruchu pociągów w układzie docelowym linia traktowana jest jako linia o ruchu mieszanym (M);
- sieć podstawowa vs. sieć kompleksowa:
 - w przypadku linii znajdujących się zarówno w sieci bazowej towarowej jak i w sieci kompleksowej pasażerskiej, przyjęto, iż zawsze spełniane będą najwyższe wymagania wynikające z przepisów Rozporządzenia TEN-T.
- uwarunkowania terenowe:

⁶³ Position of the Commission Services on the development of Partnership Agreement and programmes in Poland for the period 2014 – 2020, Komisja Europejska, 28 września 2012 r., ref. Ares(2012)1138133.

⁶⁴ Decyzja Komisji z dnia 26 kwietnia 2011 r. dotycząca technicznej specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Infrastruktura” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych (2011/275/UE) (Dz. Urz. UE L 126 z 14.05.2011).

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

- w szczególnych przypadkach uwarunkowań terenowych zgodnie z pkt. 4.2.2 (4) TSI Infrastruktura (teren górski) parametry prędkości i długości pociągów będą mniejsze niż wynikające z Tabeli 3 TSI Infrastruktura.

Niezależnie od obowiązujących TSI, wytyczne rozwoju TEN-T (Rozporządzenie nr 1315/2013), wprowadzają bardziej restrykcyjne wymogi dot. parametrów infrastruktury towarowej sieci bazowej. W niektórych przypadkach obecne poziomy ruchu i zgłaszane potrzeby przewoźników nie uzasadniają ponoszenia znacznie wyższych kosztów w celu dostosowania infrastruktury do wymogów sieci bazowej TEN-T, wówczas będą mogły mieć zastosowanie odstępstwa dopuszczone wytycznymi rozwoju TEN-T⁶⁵.

Aby skutecznie realizować cele europejskiej polityki zmniejszenia uciążliwości transportu dla środowiska, konieczne jest w okresie 2014-2020 większa niż dotychczas koncentracja na wdrażaniu projektów liniowych na odcinkach szczególnie **ważnych dla kolejowego transportu towarowego**, a więc leżących w bazowej towarowej sieci TEN-T, objętych umową AGTC⁶⁶, łączących ważne ośrodki przemysłowe i gospodarcze z siecią TEN-T (tzw. **feeder lines**), a także liniach stanowiących połączenie portów morskich z zapleczem gospodarczym w głębi kraju oraz odcinków łączących Polskę z innymi krajami. W zależności od uwarunkowań i wyników analiz przewiduje się także w ramach części projektów liniowych realizację zadań związanych z zabudową systemu ERTMS.

W zakresie **transportu pasażerskiego**, aby skutecznie podnieść konkurencyjność kolei, jako środka transportu konieczna jest również kontynuacja wsparcia dla **odnowy parku taborowego** polskich przewoźników kolejowych⁶⁷.

Ponadto, poza projektami liniowymi, obejmującymi modernizację oraz rehabilitację istniejących linii kolejowych, a także budowę nowych odcinków linii kolejowych wybieranych wg opisanych kryteriów, przewiduje się realizację **inwestycji multilokalizacyjnych**, których celem jest horyzontalne podejście do problemów występujących na polskiej sieci kolejowej. Planuje się m.in. wdrażanie nowoczesnych systemów sterowania ruchem (ERTMS) na liniach, na których nie zostało to dokonane w ramach projektów modernizacyjnych/rehabilitacyjnych, kontynuację programu poprawy bezpieczeństwa na skrzyżowaniach drogowo-kolejowych⁶⁸, dostosowanie infrastruktury obsługi podróżnych do potrzeb osób z ograniczonymi możliwościami poruszania się, jak również kontynuację działań służących poprawie standardu obsługi podróżnych, w tym modernizację dworców.

Ze środków unijnych wspierana też będzie kontynuacja budowy drugiej linii metra w Warszawie.

W obszarze **transportu drogowego** celem jest **stworzenie do 2023 roku sieci dróg o dużej przepustowości**.⁶⁹ Sieć taka pozwoli na skomunikowanie za pomocą dróg szybkiego ruchu wszystkich miast wojewódzkich, pozwoli też na zakończenie budowy części głównych dróg wylotowych z Warszawy. Niemal wszystkie budowane lub modernizowane drogi będą znajdowały się w transeuropejskiej sieci transportowej, przyczyniając się tym samym do poprawy spójności terytorialnej w skali europejskiej. Ponadto, nacisk zostanie położony na połączenie ośrodków Polski Wschodniej z centrum kraju i siecią dróg całej UE, w tym odcinków łączących Polskę z innymi krajami.

Środki unijne w ramach programu krajowego zostaną w większości skoncentrowane na budowie dróg ekspresowych i wybranych odcinków autostrad.

⁶⁵ Art. 39.3 Rozporządzenia nr 1315/2013.

⁶⁶ Umowa europejska sporządzona w Genewie dnia 1 lutego 1991 r. o ważnych międzynarodowych liniach transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących (AGTC) (M.P. z 2004 r. Nr 3, poz. 50).

⁶⁷ Wg danych z 2011 r. średni wiek lokomotyw dla transportu pasażerskiego wynosił ponad 29 lat, natomiast wagonów pasażerskich oraz elektrycznych zespołów trakcyjnych wyniósł niespełna 29 lat. (źródło: Funkcjonowanie rynku transportu kolejowego w 2011 r., UTK). Znaczące wyeksploatowanie tego taboru nie pozwala na zaoferowanie przez przewoźników atrakcyjnych warunków podróży. Z kolei udział lokomotyw pasażerskich pozwalających na prowadzenia pociągów z prędkością 160km/h wynosi jedynie 9%, co jest ilością niewystarczającą wobec powolnego, ale stabilnego zwiększania się długości linii kolejowych o dopuszczalnej prędkości na tym poziomie.

⁶⁸ Wg Raportu Roczного PKP PLK S.A. za 2012 r., na sieci PKP PLK S.A. istniały 15 915 przejazdy drogowo-kolejowe. Jednocześnie ok.38% wszystkich wypadków na sieci kolejowej w 2011 r. wydarzyło się właśnie na przejazdach oraz przejściach.

⁶⁹ Według danych GDDKiA obecnie w budowie i eksploatacji znajduje się ok. 1498,2 km dróg ekspresowych oraz 1631 km autostrad.

Interwencja będzie skierowana również na realizację inwestycji związanych z:

- połączeniem ośrodków miejskich z siecią TEN-T (w tym drogi krajowe poza TEN-T)
- odciążeniem miast od nadmiernego ruchu drogowego (obwodnice⁷⁰, drogi wylotowe z miast, w tym drogi krajowe w miastach na prawach powiatu, np. tunel w Świnoujściu).

Poprawa poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego będzie w okresie 2014-2020 jednym z istotnych celów polityki transportowej Polski. Przewiduje się, iż do 2020 radykalne zmniejszenie liczby ofiar wypadków drogowych osiągnięte zostanie poprzez realizację zadań obejmujących m.in.: inwestycje infrastrukturalne na drogach w sieci TEN-T (*engineering*), doposażenia KGP, PSP, GITD, innych (*enforcement*) oraz organizację kampanii i szkoleń o zasięgu ogólnokrajowym (*education*), wynikających m.in. z Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020⁷¹.

Z uwagi na wysoko postawiony przed Polską cel redukcji do 2020 r. liczby ofiar śmiertelnych o 50%⁷² oraz cel redukcji liczby ciężko rannych o 40%⁷³, niezbędna jest kontynuacja programu budowy bezkolizyjnych dróg ekspresowych, które w istotnym stopniu przyczyniają się do poprawy bezpieczeństwa na polskich drogach, jak również zabezpieczenie środków funduszy UE na działania w ramach NPBRD.

Zgodnie z założeniami kierunków interwencji w ramach perspektywy 2014-2020, w **obszarze transportu miejskiego** kontynuowane będą działania mające na celu zmniejszenie zatłoczenia motoryzacyjnego oraz uporządkowanie ruchu w miastach poprzez rozwój sieci transportu szynowego oraz innych proekologicznych form transportu miejskiego. Inwestycje będą dotyczyły przedsięwzięć w zakresie rozwoju transportu zbiorowego, wynikających z planów gospodarki niskoemisyjnej miast. Projekty będą wspierane zarówno w ramach programów krajowych, jak również RPO 2014-2020. Jednym z instrumentów zapewniających efektywne wykorzystanie środków unijnych poprzez integrację działań w wymiarze terytorialnym będą *Zintegrowane Inwestycje Terytorialne* (ZIT, określone w art. 36 Rozporządzenia nr 1303/2013). Inwestycje te będą realizowane przede wszystkim na terenie miast wojewódzkich i obszarów powiązanych z nimi funkcjonalnie w ramach RPO 2014-2020 na podstawie Strategii ZIT. W ramach programów krajowych wsparcie będą mogły uzyskać projekty uwzględnione w Strategii ZIT, stanowiące priorytet finansowania w ramach sektora transportu miejskiego na obszarze 13 miast wojewódzkich i obszarach powiązanych z nimi funkcjonalnie. Projekty te będą komplementarne do projektów ujętych w formule ZIT a realizowanych w ramach RPO 2014-2020. W ten sposób POIiŚ 2014-2020 będzie stanowić wkład w realizację podejścia zintegrowanego. Pozostałe projekty, o charakterze uzupełniającym, realizowane w ramach strategii ZIT miast wojewódzkich i obszarów powiązanych z nimi funkcjonalnie będą mogły otrzymać finansowanie z RPO 2014-2020.

Zakres projektów będzie obejmował m.in. budowę, przebudowę infrastruktury transportu publicznego (sieci szynowych, trolejbusowych i autobusowych), zakup oraz modernizację niskoemisyjnego taboru, budowę i rozbudowę węzłów przesiadkowych, innowacyjne transportowe systemy informacji i zarządzania ruchem. Ze środków unijnych wspierana też będzie kontynuacja budowy drugiej linii metra w Warszawie (w ramach programu krajowego, z uwagi na strategiczny charakter inwestycji) oraz rozwój kolei miejskiej. Szczegóły dotyczące zakresu wsparcia projektów zostaną określone w zapisach poszczególnych programów operacyjnych.

Kwestia zapewnienia zwiększenia efektywności energetycznej oraz promowania wykorzystania paliw alternatywnych została poruszona w SRT gdzie jako jeden z kierunków interwencji wskazano *promowanie ekologicznie czystych środków transportu, zasilanych alternatywnymi źródłami energii, skutkujące m.in. redukcją emisji zanieczyszczeń*. W związku z koniecznością przyspieszenia wprowadzania alternatywnych paliw do sektora transportu podstawowym założeniem jest ich

⁷⁰ w tym obwodnic wymienionych w Załączniku nr 6 do Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015.

⁶¹ Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013 – 2020 (Dokument przyjęty przez KRBRD w dniu 20.06.2013 r., http://www.krbrd.gov.pl/download/pdf/NP%20BRD%202020_przyjety_przez_KRBRD.pdf).

⁷² Komunikat Komisji BIAŁA KSIĘGA Plan utworzenia jednolitego europejskiej obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu, KOM(2011)144 wersja ostateczna.

⁷³ Poziom docelowy określony zgodnie z NPBRD.

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

promowanie w ramach transportu miejskiego, gdyż korzyści z ich rozwoju w obszarach zurbanizowanych są największe⁷⁴. Przewiduje się, że zachęcanie przedsiębiorców do inwestycji w alternatywne paliwa a w szczególności w infrastrukturę dla tych paliw spowoduje zwiększenie zainteresowania pojazdami wykorzystującymi niskoemisyjny napęd. Niezbędne będzie wprowadzenie zachęt dla inwestorów aby projekty obejmujące alternatywne paliwa np. w zakresie komunikacji publicznej przewidywały otwarty dostęp do infrastruktury. Działania takie przyczynią się do rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych w miastach co z kolei pociągnie za sobą wzrost zainteresowania społeczeństwa pojazdami wykorzystującymi nowatorskie rozwiązania. Z uwagi na zwiększającą się świadomość ekologiczną osób zamieszkujących na terenach wysoko zurbanizowanych⁷⁵ oraz wyraźne korzyści ekonomiczne płynące z wykorzystania paliw alternatywnych położenie nacisku na ich rozwój w miastach będzie poważnym impulsem do dalszego rozwoju niskoemisyjnych technologii w transporcie. Przyczyni się to m.in. do osiągnięcia celu strategii Europa 2020 tj. obniżenia emisji CO₂ pochodzącej z transportu.

Z wykonanych prognoz wynika, iż przy założeniu, że w roku 2020 udział transportu w całkowitej emisji będzie wynosił około 20 %, wzrost emisji krajowej powodowany przez wdrożenie projektów objętych DI wyniesie mniej niż 3% emisji krajowej z sektora transportu (wzrost ten mieści się we wskazanych limitach emisji sektorów nieobjętych unijnym systemem handlu emisjami). Ponadto w wyniku prognozy oddziaływania na środowisko ustalono, że projekty wskazane do realizacji w latach 2014-2020 mają niewielki wpływ na zmiany klimatu.

Efektom realizacji projektów z sektora transportu miejskiego będzie zmniejszenie hałasu ulicznego, wibracji akustycznych oraz emisji spalin pochodzących ze środków transportu, co przyczyni się do podniesienia komfortu podróży pasażerów i zachęci mieszkańców miast do korzystania z komunikacji miejskiej.

Uwzględniając trzydziestoletnie zaniedbania nie tylko w zakresie modernizacji i rozwoju, ale także bieżącego utrzymania śródlądowych dróg wodnych i wynikającą z tego konieczność aktywnego włączenia budżetu i środków unijnych do sfinansowania obecnych potrzeb inwestycyjnych⁷⁶, w okresie 2014 – 2020 zabezpieczone zostaną środki UE na **realizację projektów morskich i żeglugi śródlądowej** (transport przyjazny środowisku)⁷⁷.

Wobec powyższego, w perspektywie 2014-2020 przewiduje się, że wsparciem objęte zostaną gałęzie transportu **najbardziej efektywnego energetycznie**, czyli transportu kolejowego (wraz z transportem miejskim) i wodnego (śródlądowego oraz morskiego). Przewiduje się przeznaczenie istotnej części dostępnych środków na inwestycje w zakresie tych gałęzi.

W celu rozwoju systemów intermodalnych, który powinien zmniejszyć tempo wzrostu przewozów transportem drogowym i sprzyjać pełniejszemu zrównoważeniu systemu transportowego, jako całości⁷⁸, w okresie 2014-2020 przewiduje się kontynuację realizacji **projektów intermodalnych**. Zdiagnozowana konieczność priorytetyzacji inwestycji wskazuje na potrzebę rozwoju transportu intermodalnego. Istniejące obecnie terminale transportu intermodalnego wymagają modernizacji i rozbudowy. Rozwój transportu kombinowanego w Polsce wymaga zwiększenia liczby terminali i stworzenia regionalnych centrów logistycznych, zwłaszcza przy dużych polskich aglomeracjach miejskich. Ponadto realizacja działań w zakresie integracji międzygałęziowej transportu będzie się koncentrowała przede wszystkim na rozwoju platform multimodalnych na sieci TEN-T, dostosowanych do obsługi logistycznej co najmniej dwóch rodzajów transportu (lub dwóch różnych systemów

⁷⁴ Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions; Clean Power for Transport: A European alternative fuels strategy; COM (2013) 17.

⁷⁵ Badanie świadomości i zachowań ekologicznych mieszkańców Polski; Raport PBS przygotowany dla Ministerstwa Środowiska; Sopot, 2013 (http://www.mos.gov.pl/g2/big/2013_12/ee41d9c93bc700729faf03103120a38c.pdf).

⁷⁶ Na podstawie: K. Wojewódzka-Król, R. Rolbiecki, Koncepcja rozwoju transportu wodnego śródlądowego, jako element spójnego, zrównoważonego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego - ekspertyza do SRT, Sopot, 2010 r.

⁷⁷ Po modernizacji dróg wodnych śródlądowych wzrośnie wielkość popytu kierującego się do przewoźników wodnych śródlądowych (zwłaszcza po 2020 r.), bowiem jego wielkość w tym okresie powiększy się z 5 do 10-12 mln ton (o 91-130%) i z 1,0 do 2,3-2,9 mld tkm (o 126-178%) (na podstawie: J. Burnewicz, Prognoza rozwoju transportu w Polsce do roku 2030 z dodatkowymi elementami analitycznymi – ekspertyza, Sopot, 30 listopada 2012 r.).

⁷⁸ Na podstawie: S. Sarna, Koncepcja rozwoju transportu drogowego i infrastruktury drogowej, jako elementu spójnego, zrównoważonego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego - ekspertyza do SRT, Warszawa, listopad 2010 r.

kolejowych). Preferowane będą inwestycje dotyczące terminali w portach morskich oraz terminali drogowo-kolejowych znajdujących się na sieci TEN-T (mapa stanowi załącznik)

W okresie 2014-2020 nastąpi ograniczenie wsparcia **w zakresie projektów lotniczych** do projektów służących poprawie bezpieczeństwa, m.in. z uwagi na fakt, iż w odniesieniu do wielkości ruchu lotniczego nie obserwuje się żadnego deficytu przepustowości lotnisk cywilnych, a w latach 2010 – 2012 dzięki inwestycjom zaplanowanym pod kątem organizacji EURO 2012 przepustowość ta w 4 największych portach lotniczych została znacznie powiększona⁷⁹. Ze środków POIiŚ 2014-2020 realizowane będą inwestycje służące poprawie bezpieczeństwa i ochronie ruchu lotniczego w ramach sieci TEN-T.

W ramach przewidywanych działań wspierane będzie też wdrażanie **systemów zarządzania ruchem**, co pozwoli na optymalizację wykorzystania infrastruktury oraz, dzięki zwiększeniu efektywności, na zmniejszenie emisji CO₂.

6.3. Opis głównych kierunków interwencji oraz podział środków instrumentu „Łącząc Europę” (CEF)

Zgodnie z treścią rozporządzenia ustanawiającego CEF (Rozporządzenie nr 1316/2013), KE planuje przeznaczyć w okresie 2014 – 2020 kwotę 26,25 mld EUR na realizację inwestycji transportowych o charakterze ogólnoeuropejskim, z czego 11,31 mld EUR na infrastrukturę transportową pochodzić będzie z Funduszu Spójności. Kwota ta przeznaczona zostanie na inwestycje realizowane przez państwa kohezyjne, w tym Polskę.

Zgodnie z przepisami Rozporządzenia nr 1316/2013 (art. 11.1) środki Funduszu Spójności, przeniesione do CEF zostaną wykorzystane na projekty służące wdrażaniu sieci bazowej TEN-T, w szczególności projekty uprzednio zidentyfikowane w części I załącznika I do rozporządzenia CEF oraz priorytety horyzontalne dla CEF.

Szacuje się, że wielkość wsparcia ze środków Funduszu Spójności w ramach CEF dla Polski osiągnie poziom 4,14 mld EUR i będzie mogła zostać wykorzystana w ramach koperty narodowej do 31 grudnia 2016 r.⁸⁰ Zgodnie z przepisami Rozporządzenia nr 1316/2013 (art. 11.2) od 1 stycznia 2017r. środki, które nie zostaną uprzednio alokowane na konkretne projekty zostaną udostępnione wszystkim państwom kohezyjnym.

Zaznaczyć należy, że z uwagi na konkursowy charakter naboru, ostateczny podział środków będzie zależał od zaawansowania w przygotowaniu projektów do realizacji. W przypadku braku uzyskania finansowania z instrumentu „Łącząc Europę” przez projekt złożony do konkursu CEF i zidentyfikowany w DI, projekt taki zostanie skierowany bądź do kolejnego konkursu CEF, bądź do POIiŚ 2014-2020 celem sfinansowania ze środków Funduszu Spójności w miarę dostępnych środków.

Projekty kolejowe CEF:

Lp.	Tytuł projektu	Koszt całkowity [mln zł]
1.	Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska, etap I: linia E 65 na odc. Będzin - Katowice - Tychy - Czechowice Dziedzice - Zebrzydowice, wraz z budową ERTMS na odc. do Zawiercia	4 100,00
2.	Prace na linii kolejowej E 30 na odcinku Kędzierzyn Koźle - Opole Zachodnie	300,00

⁷⁹Na podstawie: J. Burnewicz, Prognoza rozwoju transportu w Polsce do roku 2030 z dodatkowymi elementami analitycznymi – ekspertyza, Sopot, 30 listopada 2012 r.

⁸⁰ Ostateczny poziom wkładu środków UE zostanie określony w toku negocjacji z Komisją Europejską z założeniem przyjęcia sposobu liczenia tego wkładu uwzględniającego jego maksymalizację na poziomie każdego projektu.

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

3.	Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska, etap II: linia E 30 na odc. Katowice - Chorzów Batory oraz Gliwice Łabędy	400,00
4.	Prace na linii kolejowej E 59 na odcinku Poznań Główny- Szczecin Dąbie	2 200,00
5.	Prace na linii kolejowej E 59 na odcinku Wrocław – Poznań, etap IV, odcinek granica województwa dolnośląskiego - Czempień	1 570,00
6.	Prace na linii E 75 na odcinku Sadowne - Białystok wraz z robotami pozostałymi na odcinku Warszawa Rembertów - Sadowne	3 000,00
7.	Prace na linii średnicowej w Warszawie na odcinku Warszawa Wschodnia - Warszawa Zachodnia	1 000,00
8.	Prace na linii kolejowej E 30 na odcinku Kraków Główny Towarowy – Rudzice wraz z dobudową torów linii aglomeracyjnej	1 700,00
9.	Prace na linii kolejowej C-E 20 na odcinku Łowicz Główny - Skierniewice	100,00
10.	Prace na linii kolejowej C-E 65 na odc. Chorzów Batory - Tarnowskie Góry - Karsznice - Inowrocław - Bydgoszcz - Maksymilianowo	1 000,00
11.	Prace na linii kolejowej C-E 30 na odcinku Opole Groszowice - Jelcz - Wrocław Brochów	300,00
12.	Prace na linii kolejowej C-E 65 na odcinku Bydgoszcz - Tczew	700,00
13.	Obwodnica towarowa Poznania	200,00
14.	Prace na linii obwodowej w Warszawie (odc. Warszawa Gołębki / Warszawa Zachodnia - Warszawa Gdańska)	500,00
15.	Prace na liniach kolejowych nr 14, 811 na odcinku Łódź Kaliska - Zduńska Wola - Ostrów Wlkp., etap I: Łódź Kaliska - Zduńska Wola	450,00
16.	Prace na linii kolejowej E 20 na odcinku Warszawa - Poznań - pozostałe roboty, odcinek Sochaczew - Swarzędz	2 600,00
17.	Prace na linii kolejowej Warszawa Włochy - Grodzisk Mazowiecki (linia nr 447)	350,00
18.	Elektryfikacja linii kolejowych nr 274, 278 na odcinku Węgliniec - Zgorzelec	100,00
19.	Prace na linii kolejowej E 20 na odcinku Siedlce - Terespol, etap III - LCS Terespol	500,00
20.	Prace na linii kolejowej C-E 20 na odcinku Skierniewice - Pilawa - Łuków	500,00
21.	Prace na linii kolejowej E-59 na odcinku Kędzierzyn Koźle – Chałupki (granica państwa)	183,00
22.	Prace na linii kolejowej nr 139 na odcinku Czechowice Dziedzice – Bielsko Biała - Zwardoń (granica państwa)	352,00
23.	Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E30 i E65) na obszarze Śląska etap III: linia E30 na odc. Chorzów Batory - Gliwice Łabędy	1 100,00
24.	Prace na linii kolejowej E 75 na odcinku Białystok - Suwałki - Trakiszki (granica państwa)	2 500,00

Projekty drogowe CEF – lista podstawowa:

Lp.	Tytuł projektu	Koszt całkowity [mln zł]
1.	Budowa drogi ekspresowej S-61: odc. obwodnica Augustowa- granica państwa	1 705,10

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

Przygotowana została również lista rezerwowa⁸¹:

Lp.	Tytuł projektu	Koszt całkowity [mln zł]
1.	Budowa drogi ekspresowej S3 Nowa Sól - Legnica (A4)	2 937,64
2.	Budowa drogi ekspresowej S-61 na odcinku Ostrów Mazowiecka – Obwodnica Augustowa	5 506,90
3.	Budowa drogi ekspresowej S69 Bielsko - Biała - gr. państwa	1 681,83
4.	Budowa drogi ekspresowej S3 Legnica - Lubawka	3 912,20

Projekty morskie CEF – lista podstawowa:

Lp.	Nazwa projektu	Koszt całkowity [mln zł]
1.	Budowa Nabrzeża Północnego przy falochronie półwyspowym w Porcie Zewnętrznym w Gdańsku	54,00
2.	Modernizacja toru wodnego, rozbudowa nabrzeży oraz poprawa warunków żeglugi w Porcie Wewnętrznym w Gdańsku	362,00
3.	Przystosowanie infrastruktury Terminalu Promowego w Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego	127,80
4.	Poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu	463,00
5.	Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni	650,00
6.	Poprawa infrastruktury kolejowego dostępu do portu Gdańsk	800,00
7.	Przebudowa Estakady Kwiatkowskiego w Gdyni do pełnej nośności TEN-T	200,00
8.	Modernizacja dostępu drogowego do Portu w Szczecinie: przebudowa układu komunikacyjnego w rejonie Międzyzdrza	220,00

Przygotowana została również lista rezerwowa⁸²:

Lp.	Nazwa projektu	Koszt całkowity [mln zł]
1.	Rozbudowa i modernizacja sieci drogowej i kolejowej w Porcie Zewnętrznym w Gdańsku	150,00
2.	Sprawny i przyjazny środowisku dostęp do infrastruktury Portu w Świnoujściu - etap I	91,50
3.	Sprawny i przyjazny środowisku dostęp do infrastruktury Portu w Świnoujściu - etap II	51,70

⁸¹Projekty te zostały wskazane, jako rezerwowe do CEF, w celu sprawniejszego ich przygotowania do konkursu CEF (np. w 2014 r.), Biorąc pod uwagę ryzyko braku uzyskania dofinansowania ze środków CEF, przy symulacjach wykorzystania środków, inwestycje te również uwzględniane są w alokacji środków polityki spójności (FS).Projekt jest rezerwowy do CEF, o ile wcześniej nie uzyska dofinansowania ze środków POIiŚ 2014-2020.

⁸²W przypadku projektów rezerwowych do CEF będzie stosowane elastyczne podejście - projekt jest rezerwowy do CEF, o ile wcześniej nie uzyska dofinansowania ze środków POIiŚ 2014-2020.

Projekty horyzontalne CEF:

Lp.	Nazwa projektu	Koszt całkowity [mln zł]
1.	Krajowy System Zarządzania Ruchem Drogowym na sieci TEN-T	1 500,00
2.	Wdrażanie ERTMS (ETCS/GSM-R) na liniach w sieci bazowej oraz korytarzach towarowych (RFC)	950,00

7. Opis środków w celu zapewnienia zdolności instytucjonalnej do przygotowania i realizacji projektów

7.1. Project pipeline

Dokument Implementacyjny stanowiąc szczegółowy strategiczny plan inwestycyjny usprawni proces przygotowania, wdrożenia, monitorowania oraz rozliczenia inwestycji transportowych w perspektywie 2014-2020. Tym samym przyczyni się do zapewnienia zdolności instytucjonalnej beneficjentów oraz poszczególnych instytucji zaangażowanych we wdrażanie projektów transportowych.

Integralną częścią dokumentu są dwie tabele uwzględniające podstawowe informacje o planowanych inwestycjach (**tabela 1** – nazwa projektu, koszt całkowity, koszt całkowity narastająco, źródło finansowania) oraz zasadnicze etapy realizacji projektów (**tabela project pipeline** – data opracowania/ uaktualnienia SW lub planowana data opracowania/ uaktualnienia SW⁸³, data uzyskania decyzji środowiskowej/ planowana data uzyskania decyzji środowiskowej⁸⁴, planowana data ogłoszenia pierwszego przetargu na roboty budowlane oraz planowana data zakończenia robót budowlanych)⁸⁵. Dodatkowo, w przypadku niektórych projektów dotyczących rozwoju transportu morskiego, zidentyfikowano możliwość wystąpienia konieczności notyfikacji KE pomocy publicznej, stosowną informację zawarto w tabeli *project pipeline* wraz z planowaną datą notyfikacji służbom KE zamiaru udzielenia pomocy⁸⁶.

Najważniejsze etapy poszczególnych inwestycji zostały rozłożone w czasie, aby uniknąć nadmiernej kumulacji działań. Stanowiąc to będzie zatem narzędzie do monitorowania, jak również źródło informacji dla rynku wykonawców, którzy będą mogli odpowiednio zaplanować swoją działalność.

7.2. Potencjał administracyjny dla wdrożenia projektów objętych DI

7.2.1. Zmiany prawa w zakresie realizacji inwestycji w ramach zamówień publicznych

Sprawność działania instytucji (beneficjentów) realizujących projekty UE uwarunkowana jest, oprócz właściwej organizacji i prawidłowo działających procedur wewnętrznych, otoczeniem prawnym określającym ramy ich działania w postępowaniach związanych ze stosowaniem prawa zamówień publicznych. W związku z występującymi problemami w procesie inwestycyjnym, w ramach nowelizacji prawa zamówień publicznych wzmocnione zostały mechanizmy nadzoru nad prawidłowym wykonaniem zamówień publicznych. Zmiany te dotyczą:

⁸³ Pełni rolę kamienia milowego „studium wykonalności wraz z analizą wariantów i wstępną dokumentacją” („a feasibility study including options analysis and preliminary design”) jak również kamienia milowego dot. przeprowadzonej analizy kosztów i korzyści („Cost Benefit Analysis including detailed estimated costs demonstrating financial viability of the project and the need for public financial contributions). W przypadku projektów drogowych gdzie to było możliwe dokonano podziału etapów na SW i CBA.

⁸⁴ Jako jeden z najważniejszych etapów procesu inwestycyjnego. pełni rolę kamienia milowego „procedury uzyskiwania pozwoleń” (permission procedures (these should be ready to start: for instance land expropriations are well advanced and can be completed in sufficient time for the start of the works, as programmed) oraz kamienia milowego dot. pozwolenia na budowę („and a development consent is expected without outstanding environmental issues”)

⁸⁵ Pełni rolę kamienia milowego procedury przetargowej („procurement procedures - call for tenders can be expected to be completed in accordance to the timetable”)

⁸⁶ Pełni rolę kamienia milowego dot. wystąpienia pomocy publicznej („identification of potential State aid in the project”)

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

- Uregulowania warunków umownych pomiędzy podmiotami realizującymi inwestycje, w tym:
 - ✓ wprowadzenie definicji oraz wymogu określenia przez zamawiającego w treści SIWZ wymagań jakie powinny spełniać umowy o podwykonawstwo zawierane pomiędzy wybranym przez zamawiającego wykonawcą a innym podmiotem (podwykonawcą), a także pomiędzy dalszymi podwykonawcami;
 - ✓ wymogu przedkładania zamawiającemu, umów o podwykonawstwo (projektów umów i kopii zawartych umów), a w przypadku dalszych podwykonawców, zgody wykonawcy na zawarcie umowy o podwykonawstwo oraz ich oceny przez zamawiającego pod kątem zgodności z wymogami określonymi w SIWZ i przewidzianymi w nich terminami płatności;
 - ✓ prawa zamawiającego do żądania od wykonawców, by przedstawili w ofercie informacje na temat powierzenia podwykonawcom realizacji części zamówienia, lub nazw (firm) podwykonawców.
- Zasad płatności wynagrodzenia należnego wykonawcom i podwykonawcom, w tym:
 - ✓ w przypadku umów na roboty budowlane, których termin wykonania jest dłuższy od 12 miesięcy, uzależnienie płatności w częściach lub zaliczek, od przedstawienia dowodów zapłaty wymagalnego wynagrodzenia podwykonawcom;
 - ✓ bezpośredniej zapłaty przez zamawiającego wymagalnego wynagrodzenia przysługującego podwykonawcy lub dalszemu podwykonawcy w przypadku uchylenia się od obowiązku zapłaty przez wykonawcę lub podwykonawcę.

7.2.2. System instytucjonalny w sektorze drogowym

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, jako największy w Polsce beneficjent środków UE, który dwa lata przed końcem obecnej perspektywy ma 100% alokacji zakontraktowane, a ponad 80% zrefundowane z KE, jest przygotowana w zakresie potencjału instytucjonalnego do perspektywy 2014-2020. Zdobyte doświadczenie w perspektywie finansowej 2007-2013 zostanie wykorzystane w celu dalszego usprawnienia procesu realizacji projektów.

Problemy, które występowały w ramach perspektywy 2007-2013 zostały zidentyfikowane i podjęto działania w celu ich wyeliminowania zarówno przez zmiany w przepisach, jak i przez zmiany wewnątrz GDDKiA (np. usprawnienie systemu zarządzania). Jednocześnie w dalszym ciągu prowadzony będzie stały nadzór nad realizacją zadań oraz przeprowadzane będą stosowne analizy ryzyka w celu wczesnej identyfikacji i przeciwdziałaniu wszelkim pojawiającym się problemom w realizacji inwestycji drogowych.

7.2.2.1. Zidentyfikowane problemy wraz z działaniami

(1) Przygotowanie inwestycji

(a) Zapewnienie odpowiedniej jakości dokumentacji studialnej, środowiskowej i projektowej

Działania zaradcze:

<u>Zapewnienie odpowiedniego nadzoru nad wykonawcami dokumentacji studialnej, środowiskowej i projektowej</u>

Instytucja odpowiedzialna: GDDKiA

Sposób realizacji: realizowane będą działania zapewniające odpowiednią jakość przygotowywanej dokumentacji studialnej i projektowej. System oparty będzie o ocenę dokumentacji w ramach Zespołu Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych (ZOPI) oraz Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych (KOPI).

Podstawowym zadaniem ZOPI jest wstępna ocena na poziomie właściwego oddziału GDDKiA pod względem rozwiązań technicznych, ochrony środowiska, dóbr kultury, zajętości terenu, określenia kosztów, efektywności ekonomicznej inwestycji oraz realizacji polityki transportowej dla dokumentacji:

- w fazie projektowania wstępnego,
- wymaganej w postępowaniu poprzedzającym wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach,
- wymaganej w postępowaniu poprzedzającym wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

Po przyjęciu opracowania przez ZOPI oraz pisemnym uzgodnieniu przez Dyrektora Departamentu Środowiska raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, będącego elementem Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego (STES), jest ono przekazywane do KOPI w celu rozpatrzenia.

Podstawowym zadaniem KOPI działającej przy Generalnym Dyrektorzem Dróg Krajowych i Autostrad jest ocena i opiniowanie pod względem rozwiązań technicznych, ochrony środowiska, dóbr kultury, zajętości terenu, określenia kosztów, efektywności ekonomicznej inwestycji oraz realizacji polityki transportowej dla dokumentacji:

- w fazie projektowania wstępnego,
- wymaganej w postępowaniu poprzedzającym wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach,
- wymaganej w postępowaniu poprzedzającym wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

Szczegółowe wymagania odnośnie dokumentacji, w szczególności studialnej, zawiera Zarządzenie nr 17/2009 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad w sprawie stadiów i składu dokumentacji projektowej, obecnie w procesie nowelizacji.

Termin realizacji: działanie zrealizowane (odnośnie KOPI/ ZOPI), w zakresie nowelizacji zarządzenia: 31 grudnia 2014 r.

Rozwijanie kompetencji wewnętrznych GDDKiA w zakresie ochrony środowiska

Instytucja odpowiedzialna: GDDKiA

Sposób realizacji: obszar ochrony środowiska i ocen oddziaływania na środowisko jest jednym z kluczowych elementów procesu przygotowania inwestycji. W ramach tego procesu:

- prowadzona jest dwustopniowa weryfikacja materiałów oceny oddziaływania na środowisko (raporty etc.) przez Oddział i Centralę GDDKiA,
- dla części inwestycji raporty oceny oddziaływania na środowisko wykonywane są siłami własnymi GDDKiA, przeprowadzana jest inwentaryzacja przyrodnicza,
- w przypadku większości projektów inwestycyjnych wykonywana jest powtórna ocena oddziaływania na środowisko,
- szczególny nacisk kładziony jest na kwestie związane z oddziaływaniem na obszary Natura 2000,
- na etapie realizacji inwestycji prowadzony jest specjalistyczny nadzór przyrodniczy,
- prowadzona jest wewnętrzna weryfikacja zabezpieczeń stosowanych w szczególności na etapie budowy,

- utworzony został zespół analiz akustycznych, zajmujący się weryfikacją modeli akustycznych oraz proponowanych rozwiązań projektowych,
- prowadzona jest kontrola wykonywania zaleceń wynikających z wydanych decyzji środowiskowych i postanowień z powtórnej oceny oddziaływania na środowisko.

Planowane jest stałe rozwijanie kompetencji wewnętrznych GDDKiA oraz doskonalenia wypracowanych mechanizmów zapewniających skuteczność działań w zakresie ochrony środowiska. Został utworzony Wydział, zajmujący się przygotowaniem materiałów środowiskowych. Utworzone zostały zespoły ds. ocen oddziaływania na środowisko, monitoringu przyrodniczego, kontroli, merytorycznego wsparcia przygotowania dokumentacji aplikacyjnej. W celu zoptymalizowania i usprawnienia prac związanych z archeologią, do obowiązków DŚR dodane zostało zadanie polegające na wykonywaniu wybranych badań powierzchniowych siłami własnymi.

Termin realizacji: działanie zrealizowane

(2) Realizacja inwestycji

Działania zaradcze:

Usprawnienie systemu zarządzania

Institucja odpowiedzialna: GDDKiA

Sposób realizacji: w obszarze realizacji inwestycji GDDKiA na bieżąco weryfikuje i udoskonala procedury obowiązujące dla obecnej, jak i przyszłej perspektywy finansowej. W wyniku nabytych w perspektywie finansowej 2007 – 2013 doświadczeń oraz na bieżąco identyfikowanych ryzyk, jakimi obarczony jest proces realizacji podjęto działania mające na celu usprawnienie systemu zarządzania przedmiotową częścią cyklu życia projektu. W szczególności:

- opracowano wzorcowe „**Powiadomienie o okolicznościach mających wpływ na realizację kontraktu**”) - materiał wskazujący na okoliczności w danym miesiącu, które spowodowały braki lub opóźnienia w realizacji Kontraktu, wskazuje brak prawidłowej mobilizacji i zaangażowania Wykonawcy, nieprawidłowości w wykonywaniu robót oraz wszelkie problemy wynikające z zaniedbań Wykonawcy; materiał przygotowany w celu udowodnienia stanowiska Zamawiającego przy rozpatrywaniu roszczeń oraz ewentualnych późniejszych spraw sądowych,
- wypracowano **wzorzec warunków kontraktu**, nad którym trwają również obecnie prace ulepszające we współpracy z przedstawicielami branży budowlanej – wzorzec wypracowany w celu zachowania transparentności zapisów umów na roboty budowlane w postępowaniach przetargowych umożliwi ujednoczenie podejścia do rozpatrywania problemów na kontraktach; w wyniku rozmów z branżą wprowadzono m.in.: zaliczkę dla Wykonawców, waloryzację robót budowlanych, zgodę na cesję wierzytelności i factoring, płatności za materiały zgromadzone na Placu Budowy lub w innym uzgodnionym miejscu, zastosowanie limitu kar umownych, co ma na celu poprawę współpracy pomiędzy Wykonawcami i Zamawiającym oraz zapobieżenie niektórym kwestiom spornym a także zapewnienie jednolitości zapisów we wszystkich realizowanych inwestycjach,
- wypracowano **wzorcowe programy funkcjonalno-użytkowe** dla projektów, których realizacja odbywać się będzie w formule Projektuj i Buduj,
- opracowano i wdrożono **procedurę Tabeli Kwalifikacji Robót**, niezbędną i ułatwiającą Kierownikom Projektu (KP) wprowadzanie zmian do kontraktu – tabela określająca standardy postępowania dla KP przy podejmowaniu decyzji w sprawach związanych z wykonaniem umowy o roboty budowlane, w celu wybrania poprawnej procedury

prowadzenia robót kontraktowych w zgodności z odpowiednimi przepisami prawa i wytycznymi,

- opracowano **wzorcowy Raport Roszczenia Inżyniera Kontraktu** – ujednoczenie podejścia Inżynierów Kontraktów do przedstawiania informacji o sporach na Kontraktach,
- opracowano **procedurę szybszych płatności dla Wykonawców** – wsparcie w zachowaniu zdolności finansowej Wykonawców,
- opracowano **„Podręcznik dobrych praktyk”**- stworzenie bazy istotnej korespondencji i wytycznych zawierającej najistotniejsze dla realizacji inwestycji drogowej pisma, opinie i wytyczne Departamentów w Centrali GDDKiA oraz wytyczne zewnętrznych jednostek,
- opracowano **procedurę regulowania zobowiązań na rzecz usługodawców, dostawców, podwykonawców**, w przypadku niewywiązywania się wykonawców z regulowania należności – zapobieżenie problemom finansowym podwykonawców, usługodawców i dostawców,
- opracowano ujednoczoną **procedurę dotyczącą uzyskiwania pozwoleń na użytkowanie** - ujednoczenie podejścia do uzyskiwania pozwoleń na użytkowanie,
- przygotowano **procedurę rozpatrywania roszczeń Wykonawców Robót dot. zapłaty za koszty Zarządu** – ujednoczenie podejścia do uznawania Roszczeń Wykonawców w zakresie płatności za koszty zarządu,
- opracowano procedurę **10 – letniego okresu gwarancji**, odpowiednie zapisy wprowadzane będą w ogłaszanych postępowaniach przetargowych,
- trwają prace nad procedurą obowiązku sporządzania przez Kierownika Projektu **Raportu Technicznego** na okoliczność zaistniałych nieprawidłowości w wykonywanych robotach (niezgodności w odniesieniu do założeń dokumentacji Kontraktu, np. dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznej wykonania i odbioru robót budowlanych (STWiORB)) – ujednoczenie podejścia do problemów o charakterze technicznym.

Termin realizacji: działanie zrealizowane

Wzmocnienie nadzoru nad jakością prowadzonych robót budowlanych

Instytucja odpowiedzialna: GDDKiA

Sposób realizacji: usprawniane będą działania podjęte w latach 2009-2012⁸⁷. W ramach procesu nadzoru i kontroli jakości, oprócz zobowiązań Inżyniera Kontraktu wynikających z warunków kontraktowych FIDIC (w szczególności: zapisy klauzuli 7 „Urządzenia, Materiały i Wykonawstwo”, zapisy klauzuli 9 „Próby Końcowe”, zapisy klauzuli 11 „Odpowiedzialność za wady” a także zapisy subklauzul wskazujących na ogólne zobowiązania uczestników realizacji Kontraktu – subklauzula 4.1 „Ogólne Zobowiązania Wykonawcy”, subklauzula 3.1 „Obowiązki i upoważnienia Inżyniera”) w ramach zadań Wydziału Technologii – Laboratorium Drogowego (WTLD) wykonuje się obecnie:

- prowadzenie badań kontrolnych, odbiorczych i sprawdzających jakość wykonywanych robót na drogach krajowych jak i wbudowywanych wyrobów budowlanych,
- opiniowanie i sprawdzanie receptur i stosowanych technologii przy wykonywaniu robót,
- udział w odbiorach gotowych obiektów drogowych i mostowych, w tym opracowywanie uwag do operatów kolaudacyjnych na temat odbieranych obiektów,
- weryfikacja pod względem technologicznym specyfikacji technicznych wykonania i odbioru

⁸⁷ Budowa od podstaw 12 i modernizacja 4 laboratoriów drogowych – zainwestowano ponad 165 mln zł, dodatkowo podjęto liczne działania związane ze wzmocnieniem potencjału kadrowego oraz rozpoczęto proces certyfikacji laboratoriów w Polskim Centrum Akredytacji

- robót budowlanych,
- wykonywanie pomiarów do oceny stanu nawierzchni drogowych,
- opiniowanie proponowanych zmian technologicznych na zadaniach inwestycyjnych,
- sprawowanie nadzoru technologicznego przy wdrażaniu nowych technologii drogowych na odcinkach doświadczalnych,
- akredytowanie badań stanowiących podstawę odbioru inwestycji drogowej i mostowej,
- uczestnictwo w badaniach między-laboratoryjnych,
- badania diagnostyki stanu nawierzchni.

Wszystkie wymienione zadania mają jako zasadniczy cel zapewnienie wysokiej jakości realizowanych robót budowlanych. Zwiększona obecnie liczba wyników badań kontrolnych uzyskiwanych w efekcie badań Wydziałów Technologii umożliwi weryfikację wyników uzyskiwanych przez laboratoria przedsiębiorstw wykonawczych oraz stanowi podstawę do odbioru danej inwestycji drogowej i mostowej.

Powyższe działania zostały zapisane w Regulaminie Organizacyjnym Oddziałów GDDKiA. We wszystkich 16 WTLD istnieją Księgi Jakości opisujące procedury obowiązujące w laboratorium zgodnie z normą PN-EN ISO/IEC 17025 „Ogólne wymagania dotyczące kompetencji laboratoriów badawczych i wzorujących”. Ponadto 12 z kluczowych procedur badawczych przeprowadzanych w WTLD posiada certyfikat akredytacyjny Polskiego Centrum Akredytacji

Termin realizacji: działanie zrealizowane

Ograniczenie ryzyka wystąpienia nieprawidłowego wydatkowania środków pochodzących z budżetu Unii Europejskiej

Instytucja odpowiedzialna: GDDKiA

Sposób realizacji: Jako baza proceduralna dla wdrażania projektów współfinansowanych ze środków europejskich zostaną wykorzystane wypracowane w perspektywie finansowej 2007 – 2013 procedury beneficjenta POIiŚ 2007-2013 dokonujące uszczegółowienia obowiązujących w GDDKiA procedur i regulacji wewnętrznych uzupełnione o usprawnienia wynikające z nabytego doświadczenia w szczególności w następujących obszarach:

- procedura koordynacji postępowań o udzielenie zamówień publicznych,
- procedura postępowania w przypadku podejrzenia wystąpienia zmywy,
- obsługa finansowo-księgowo projektu (OFK), w tym weryfikacja faktur i innych dokumentów finansowych,
- wymogi w zakresie ewidencji księgowej,
- przygotowanie wniosku o płatność,
- rola i zakres działania Kierownika Projektu,
- monitorowanie i nadzór nad realizacją sprawowane przez Centralę GDDKiA oraz sprawozdawczość wewnętrzna i zewnętrzna,
- weryfikacja kwalifikowalności wydatków ponoszonych podczas przygotowania i realizacji projektów,
- identyfikacja ryzyk oraz ich analiza, ocena i działania podjęte w celu minimalizacji ich wystąpienia i oddziaływania,
- monitorowanie zagrożeń dla realizacji projektu ,
- przekroczenia przedmiarów, polecenia zmian oraz zlecenie robót dodatkowych w kontraktach zleczanych wg przepisów ustawy Prawo zamówień publicznych,
- archiwizacja,
- procedura realizacji działań informacyjnych i promocyjnych,

Procedury wewnętrzne zostaną zaktualizowane, usprawnione i dostosowane do wymagań wynikających z aktów prawnych i innych dokumentów regulujących proces wdrażania projektów w ramach perspektywy finansowej 2014 – 2020.

Dodatkowym elementem tego obszaru są wydane w dniu 27 września 2013 r. zalecenia Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad dotyczące m.in. uwzględnienia w toku prowadzonych postępowań o udzielenie zamówienia publicznego wniosków i rekomendacji zawartych w raporcie Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów pn. „Raport System zamówień publicznych a rozwój konkurencji w gospodarce” z sierpnia 2013 r., dotyczących stosowania przez wykonawców praktyk ograniczających konkurencję. Zalecenie zostanie uzupełnione

o uszczegóławiającą procedurę wewnętrzną obiegu informacji (w trakcie przygotowania). Wraz z aktualizacją Podręcznika Procedur dla GDDKiA z 4 marca 2014 r. dokonano rozdziału dotychczasowego Podręcznika POiŚ na część ogólną/ wspólną, zawierającą procedury do stosowania we wszystkich projektach inwestycyjnych, bez względu na źródło finansowania oraz część dedykowaną tylko dla PO liŚ, ściśle związaną z wdrażaniem projektów współfinansowanych z tego programu operacyjnego. Tym samym procedury o charakterze ogólnym/wspólnym (a więc główna, zasadnicza część procedur) są już w pełni przygotowane i mają zastosowanie zarówno dla projektów POiŚ jak i dla projektów perspektywy finansowej 2014-2020. Ponadto dla projektów perspektywy finansowej 2014-2020 opracowano procedury przygotowania projektów do współfinansowania (procedury mające na celu zawarcie umowy o dofinansowanie). W fazie opracowywania są również procedury dla perspektywy 2014-2020 związane z kwalifikowalnością wydatków. Ostateczna wersja wskazanych procedur będzie sfinalizowana niezwłocznie po przyjęciu dokumentów programowych i wytycznych.

Jednocześnie informuję, iż nałożenie się na siebie okresów realizacji projektów z obu perspektyw finansowych nie zakłóci ich prawidłowego wdrażania.

Termin realizacji: działanie zakończone (w części), w pozostałych obszarach 31 grudnia 2014 r. (niezwłocznie po przyjęciu Programu Operacyjnego i opublikowaniu wytycznych dotyczących kwalifikowalności wydatków)

Maksymalizacja wykorzystania zasobów wewnętrznych GDDKiA w zakresie przygotowania dokumentacji aplikacyjnej dla projektów drogowych

Instytucja odpowiedzialna: GDDKiA

Sposób realizacji: GDDKiA kontynuować będzie działania prowadzone w perspektywie 2007 – 2013 zmierzające do maksymalnego wykorzystania zasobów wewnętrznych w przygotowaniu dokumentacji aplikacyjnej. Wypracowane standardy, w szczególności w latach 2010-2013, kiedy GDDKiA osiągnęła pełną zdolność instytucjonalną, będą wciąż podnoszone.

Wnioski o dofinansowanie przygotowywane będą zasobami własnymi GDDKiA, podobnie jak i kluczowe załączniki (studium wykonalności z analizą kosztów i korzyści). Pozwala to na szybkie i sprawne przeprowadzanie całej procedury przygotowania dokumentacji aplikacyjnej. Wykorzystanie zasobów własnych na tym etapie, przekłada się również na dużo większą elastyczność i możliwość dostosowania do zmieniających się uwarunkowań i czynników zewnętrznych. Gotowość do złożenia aplikacji dla pierwszych projektów w ramach perspektywy 2014 – 2020 została osiągnięta z początkiem roku 2014.

Termin realizacji: działanie zrealizowane

7.2.3. System instytucjonalny w sektorze kolejowym

7.2.3.1. Zidentyfikowane problemy wraz z działaniami

(1) Przygotowanie inwestycji

(a) Brak środków na przygotowanie inwestycji oraz na finansowanie kosztów niekwalifikowanych

Działania zaradcze:

Zabezpieczenie środków finansowych na przygotowanie inwestycji

Instytucja odpowiedzialna: zarządca infrastruktury kolejowej, MliR

Sposób realizacji: zarządca infrastruktury kolejowej przygotowuje i przedstawi plan przygotowania inwestycji modernizacyjnych/ rehabilitacyjnych, których rozpoczęcie planowane jest w latach 2014 –

2015 r. ze wsparciem z FS oraz wszystkich inwestycji planowanych do realizacji w okresie 2014 – 2020 w ramach instrumentu CEF. Środki na finansowanie prac przygotowawczych tych inwestycji zostaną zabezpieczone w POIiŚ 2007-2013 lub Funduszu TEN-T, środkach budżetowych lub środkach własnych zarządcy infrastruktury kolejowej.

Prace przygotowawcze dla pozostałych inwestycji planowanych do realizacji w nowej perspektywie finansowane będą w ramach odrębnych projektów przygotowawczych w programie operacyjnym na lata 2014 – 2020.

Termin realizacji : IV kwartał 2013 - zadanie zrealizowane

- zarządca infrastruktury kolejowej przekazał do MliR listę projektów obejmujących prace przygotowawcze proponowanych do włączenia do POIiŚ 2007-2013 (poza już znajdującymi się na „Liście projektów indywidualnych dla POIiŚ 2007 – 2013”)- zadanie zrealizowane, ujęte w Wieloletnim Programie Inwestycji Kolejowych do roku 2015,
- zarządca infrastruktury kolejowej przekazał do MliR projekt WPIK uwzględniający 7 nowych projektów dotyczących przygotowania wybranych inwestycji przewidzianych do realizacji w perspektywie 2014 – 2020. Projekty te obejmują opracowanie studiów wykonalności dla 23 inwestycji, dokumentacji projektowych dla 2 inwestycji oraz inwentaryzacji środowiskowej dla 15 inwestycji,
- po zweryfikowaniu listy przez MIR, przyjęte do finansowania projekty zostały włączone do POIiŚ 2007-2013.

Wdrożenie systemowego rozwiązania w zakresie finansowania kosztów niekwalifikowanych

Instytucja odpowiedzialna: MliR, MF, zarządca infrastruktury kolejowej

Sposób realizacji: MliR wspólnie z MF ustali źródło finansowania kosztów niekwalifikowanych (środki budżetu państwa, kredyt EBI lub Fundusz Kolejowy).

Termin realizacji: IV kwartał 2014.

(b) Długi okres upływający od rozpoczęcia prac nad przygotowaniem inwestycji do zakontraktowania robót i podjęcia prac budowlanych

Działania zaradcze:

Poprawa organizacji pracy i przepływu informacji zarządcy infrastruktury włącznie z usprawnieniem przepływu informacji pomiędzy MliR oraz PKP PLK S.A.

Instytucja odpowiedzialna: zarządca infrastruktury kolejowej, MliR.

Sposób realizacji: zarządca infrastruktury kolejowej przygotowuje i wdroży narzędzia do zarządzania projektami umożliwiające udrożnienie przepływu informacji i polepszenie komunikacji pomiędzy Zarządem Spółki a Centrum Realizacji Inwestycji oraz w ramach samej Centrali. Wdrożenie systematycznych spotkań roboczych MliR z zarządcą infrastruktury kolejowej.

Termin realizacji: działanie ciągłe, obejmuje m.in.:

- I kwartał 2014 – podpisano umowę z Wykonawcą Systemu Wsparcia Zarządzania

Projektami Inwestycyjnymi (EPM 2013, BI);

- II kwartał 2014 – zakończono pierwszy etap wdrożenia (w zakresie obszaru zarządzania projektami) – rozpoczęcie operacyjnego funkcjonowania narzędzia; rozpoczęcie szkoleń z zakresu metodyki zarządzania projektami i Systemu Wsparcia Zarządzania Projektami Inwestycyjnymi (EPM 2013, BI). Obecnie została zakończona implementacja podstawowych danych I etapu dotycząca m.in. ryzyk, które dotyczyły w szczególności listy kontrolnej, ryzyk zamknięciowych oraz zestawienie ryzyk i problemów na projektach – testy zakończyły się wynikiem pozytywnym. W najbliższym czasie zostanie przeprowadzony start produkcyjny.
- III/ IV kwartał 2014 – zakończenie drugiego etapu wdrożenia (w zakresie obszaru zarządzania portfelami, raportowania);
- IV kwartał 2014 – pełne wdrożenie.

Wzmocnienie nadzoru nad wykonawcami dokumentacji przedprojektowej – wprowadzenie rozwiązań systemowych

Instytucja odpowiedzialna: zarządca infrastruktury kolejowej, MliR.

Sposób realizacji: zarządca infrastruktury kolejowej przygotowuje i przedstawi do akceptacji MliR zasady nadzoru nad wykonawcami dokumentacji przedprojektowej. Zasady te będą określały, kto odpowiada za jakość i terminowość dokumentów przekazywanych wykonawcy, nadzór nad wykonawcą w trakcie realizacji zamówienia oraz odbiór zamówienia, w tym kontrolę jakości uzyskiwanej dokumentacji. Zarządca infrastruktury kolejowej wprowadzi wymóg bieżącej akceptacji przez specjalistów z zespołów projektowych zarządcy infrastruktury kolejowej rozwiązań przyjmowanych przez wykonawców. Zarządca infrastruktury kolejowej zapewni ciągłość nadzoru tych samych specjalistów nad prowadzonymi zamówieniami.

Zadanie realizuje zalecenie NIK (usprawnienie procesu przygotowania projektów inwestycyjnych i ich realizacji, w tym dokumentacji przedprojektowej) przedstawione w informacji o wynikach kontroli *Inwestycje infrastrukturalne PKP PLK S.A.*

Termin realizacji: I kwartał 2015

Etapy realizacji:

- zarządca infrastruktury kolejowej przedłoży projekt zasad do MliR;
- MliR po zweryfikowaniu założeń, przedstawi wiążące stanowisko;
- zarządca infrastruktury kolejowej wdroży nowe zasady.

Określenie zasad i procedur nadzoru nad terminowością, jakością i odbiorami zleconych dokumentacji projektowych oraz zakresu zadań i odpowiedzialności w ramach struktur zarządcy infrastruktury

Instytucja odpowiedzialna: zarządca infrastruktury kolejowej, MliR.

Sposób realizacji: zarządca infrastruktury kolejowej określi zasady i procedury funkcjonowania w ramach swojej organizacji struktury prowadzącej scentralizowany nadzór nad terminowością oraz jakością dokumentacji zleconej na zewnątrz. Struktura ta powinna być też odpowiedzialna za wybór wykonawców i odbiór prac zleconych, jak również powinna posiadać umiejętności merytoryczne do

wprowadzania niezbędnych korekt.

Zadanie realizuje zalecenie NIK (usprawnienie procesu przygotowania projektów inwestycyjnych i ich realizacji, w tym dokumentacji przedprojektowej) przedstawione w informacji o wynikach kontroli *Inwestycje infrastrukturalne PKP PLK S.A.*

Termin realizacji: IV kwartał 2014

Etapy realizacji:

- zarządca infrastruktury kolejowej przedłoży projekt zasad do MliR;
- MliR po zweryfikowaniu założeń, przedstawi wiążące stanowisko;
- zarządca infrastruktury kolejowej wdroży nowe zasady.

Określenie procedur uzyskiwania decyzji administracyjnych oraz zasad nadzoru nad tym procesem, z uwzględnieniem większego zaangażowania zarządcy infrastruktury kolejowej

Instytucja odpowiedzialna: zarządca infrastruktury kolejowej, MliR.

Sposób realizacji: zarządca infrastruktury kolejowej określi zasady nadzoru nad procesem uzyskiwania decyzji administracyjnych, w tym osoby odpowiedzialne po stronie zarządcy infrastruktury kolejowej za nadzór nad uzyskiwaniem decyzji.

W obszarze „środowisko” przygotowanie inwestycji kolejowej, zależnie od zakresu przedsięwzięcia, jego skali i uwarunkowań otoczenia, może nieść konieczność uzyskania czterech rodzajów decyzji administracyjnych: decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, pozwolenie wodnoprawne, zezwolenie na usunięcie drzew, zezwolenie na odstępstwa od zakazów, o których mowa w ustawie o ochronie przyrody (derogacje). Dwie z tych decyzji mają zastosowanie w fazie eksploatacji (pozwolenie wodnoprawne i zezwolenie na usunięcie drzew), decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach również ma skutki (w tym finansowe) w pierwszej fazie eksploatacji (w okresie pierwszych kilku lat). Zidentyfikowane podstawowe niedostatki w każdej z procedur. Wskazano osoby odpowiedzialne za przygotowanie poszczególnych procedur oraz ustalono osobę odpowiedzialną za nadzór. W celu wdrożenia jednolitych zasad, powołano 4 zespoły (w tym 2 obejmujące przedstawicieli Zakładów Linii kolejowych oraz biur centrali Spółki, 1 zespół składający się z przedstawicieli Centrum Realizacji Inwestycji (dyrektorów projektów) i Biura Ochrony Środowiska oraz 1 zespół wewnętrzny Biura Ochrony Środowiska. Każdy z zespołów ma ustalony harmonogram prac. Prace przebiegają zgodnie z harmonogramem. W dniach 24 – 25 kwietnia br. przeprowadzono warsztaty dotyczące usprawnienia procesu uzyskiwania decyzji połączone z wykładami (zagadnienia formalne – prawne oraz metodyka prac nad operatem wodnoprawnym). Uczestnikami byli pracownicy komórki odpowiedzialnej za ochronę środowiska i zarządzający projektami.

W ramach procesu „lokalizacji” pozyskiwane są dwa rodzaje decyzji: o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej (w trybie ustawy o transporcie kolejowym) oraz o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego (w trybie ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym). W wyniku przeprowadzonej identyfikacji podstawowych uchybień/braków oraz wymogów nakładanych przez organy w zakresie przedkładanej dokumentacji stanowiącej załączniki do wniosków o wydanie decyzji, Biuro Nieruchomości i Geodezji Kolejowej opracowało projekt dokumentu pn: „Standardy opracowania wniosku o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej i inwestycji celu publicznego”. W/w Standardy zostały przyjęte do stosowania w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Decyzją Nr 15/2014 Członka Zarządu – Dyrektora ds. utrzymania infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 17 kwietnia 2014 r.

Przedmiotowy dokument określa zasady prawidłowego przygotowania wniosków wraz

z załącznikami o pozyskanie w/w decyzji, jak również ma na celu poprawę jakości opracowań (wytwarzanej dokumentacji), zgodnie z wymogami wynikającymi z przepisów prawa oraz nakładanymi przez organy administracji. W Standardach, wszystkie jednostki i komórki organizacyjne PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zaangażowane w proces pozyskania decyzji lokalizacyjnych zostały zobligowane do egzekwowania od Wykonawców, dokumentacji opracowanej zgodnie z rzeczonym dokumentem. Za sprawowanie nadzoru, nad wykonawcą dokumentacji niezbędnej do uzyskania w/w decyzji w trakcie jej przygotowywania oraz za terminowość jej wykonania, odpowiedzialne jest Centrum Realizacji Inwestycji - Dyrektor Projektu lub w przypadku inwestycji realizowanej przez Oddział – Dyrektor Oddziału.

Ponadto, w/w standardy wskazują, iż każdy wniosek o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej bądź inwestycji celu publicznego wraz z załącznikami podlega kontroli i ocenie Biura Nieruchomości i Geodezji Kolejowej.

Standardy opracowania wniosku o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej i inwestycji celu publicznego, które stanowią załącznik do Decyzji Nr 15/2014 są zamieszczone w Bazie prawnej – aktów prawnych wewnętrznych Spółki.

Termin realizacji: IV kwartał 2014

Etapy realizacji:

- zarządca infrastruktury kolejowej przedłoży projekt zasad do MliR;
- MliR po zweryfikowaniu założeń, przedstawi wiążące stanowisko;
- zarządca infrastruktury kolejowej wdroży nowe zasady.

Wzmocnienie kompetencji zespołów bezpośrednio odpowiedzialnych za realizację (zespół dyrektora projektu)

Instytucja odpowiedzialna: zarządca infrastruktury kolejowej, MliR.

Sposób realizacji: zarządca infrastruktury kolejowej określi zakres decyzji dyrektorów projektów, które będą mogły być podejmowane bez konsultacji/ akceptacji zarządu oraz zakres wsparcia dla zespołów projektowych w Centrum Realizacji Inwestycji.

Zadanie realizuje zalecenie NIK (usprawnienie procesu przygotowania projektów inwestycyjnych i ich realizacji, w tym dokumentacji przedprojektowej) przedstawione w informacji o wynikach kontroli *Inwestycje infrastrukturalne PKP PLK S.A.*

Termin realizacji: III kwartał 2014

Etapy realizacji

- zarządca infrastruktury kolejowej przedłożył projekt koncepcji do MliR;
- MliR po zweryfikowaniu założeń, przedstawi wiążące stanowisko;
- zarządca infrastruktury kolejowej wdroży nowe zasady.

Określenie i wdrożenie koncepcji usprawnienia organizacji w zakresie ochrony środowiska w strukturach zarządcy infrastruktury kolejowej

Instytucja odpowiedzialna: zarządca infrastruktury kolejowej.

Sposób realizacji: zarządca infrastruktury kolejowej dokona reorganizacji struktur i zadań komórek organizacyjnych w zakresie ochrony środowiska.

W III kwartale 2013 r. została przez Zarząd Spółki zaakceptowana koncepcja usprawnienia organizacji w zakresie ochrony środowiska w Spółce. Istota koncepcji polega na integracji komórek ds. ochrony środowiska Centrali Spółki i Centrum Realizacji Inwestycji. Zgodnie z opracowaną koncepcją, uchwałą Zarządu Spółki Nr 1157/2013 z 17 grudnia 2013 r. od 1 stycznia 2014 r. nastąpiło połączenie w/w komórek organizacyjnych a decyzją Nr 73 Prezesa Zarządu z dnia 30.12.2013 r. ustalono strukturę organizacyjną Biura Ochrony Środowiska wg nowego zakresu działania. W wyniku połączenia kompetencji i zadań po reorganizacji jako efekt synergii, komórki ochrony środowiska zajmujące się procesem inwestycyjnym zyskały nowe możliwości, narzędzia oraz wyspecjalizowaną kadrę dedykowaną do specjalistycznych obszarów, która posiada łącznie większe możliwości oceny jakości dokumentacji środowiskowej projektów inwestycyjnych (np. weryfikację obliczeń akustycznych), co wpłynie na skrócenie czasu oceny jakości wniosków o decyzje środowiskowe. Wspólne funkcjonowanie (zintegrowane) umożliwia bieżące reagowanie na informacje z obszaru eksploatacji i ich wykorzystywanie na potrzeby inwestycji. W tak utworzonej organizacji ochrony środowiska są zatrudnione osoby posiadające wieloletnie doświadczenie pracy w firmach konsultingowych zajmujących się wykonywaniem raportów o oddziaływaniu na środowisko, co przyczyni się do wymiany informacji i rozwoju umiejętności pozostałych pracowników zajmujących się sprawami inwestycyjnymi.

Termin realizacji: I kwartał 2014

Etapy realizacji:

- zarządca infrastruktury kolejowej opracował koncepcję;
- zarządca infrastruktury kolejowej wdrożył nowe zasady.

Wzmocnienie działań związanych z przeprowadzaniem konsultacji społecznych dotyczących zakresu rzeczowego inwestycji

Instytucja odpowiedzialna: zarządca infrastruktury kolejowej.

Sposób realizacji: wyznaczenie zespołu odpowiedzialnego za właściwe przeprowadzenie konsultacji społecznych i ewentualne zatrudnienie zewnętrznej firmy, która będzie wspierać zarządcę infrastruktury kolejowej w tych działaniach; zapewnienie przeprowadzania konsultacji społecznych na możliwie wczesnym etapie przygotowania projektu (np. na etapie studium wykonawczego).

W styczniu 2013 r. w Centrum Realizacji Inwestycji został powołany Zespół ds. Konsultacji Społecznych w składzie: Kazimierz Peryt – Dyrektor Projektu i Magdalena Sierocińska – główny specjalista. Zespół otrzymał następujący zakres zadań:

- budowanie społecznego poparcia dla prowadzonych przez Spółkę inwestycji;
- współpraca z przedstawicielami administracji samorządowej, samorządów lokalnych, organizacji społecznych i instytucji decyzyjnych w obszarach modernizowanych linii kolejowych – spotkania bezpośrednie;

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

- analiza obszarów ryzyka w realizacji inwestycji wynikających z roszczeń mieszkańców i władz lokalnych, negocjowanie żądań w zakresie budowy dodatkowych elementów infrastruktury (wiadukty, skrzyżowania, tunele, przejścia podziemne, ciągi rowerowo-pieszne, układy komunikacyjne miejscowości, itp.) i przekonywanie do zaprojektowanych rozwiązań jako korzystnych dla danego terenu, zarówno pod względem społecznym, gospodarczym, jak i środowiskowym – spotkania bezpośrednie z władzami i mieszkańcami;
- konsultacje społeczne - spotkania ze społeczeństwem w celu informowania o kształcie inwestycji, uciążliwościach dla mieszkańców i zastosowaniu środków zaradczych;
- wygaszanie protestów społecznych związanych z modernizacją linii kolejowych poprzez bezpośrednie spotkania z udziałem projektantów, dyrektorów projektów i kierowników kontraktów;
- dostarczenie opinii publicznej informacji o prowadzonych inwestycjach – współpraca z komórkami Urzędów Miast, Gmin i Starostw;
- wsparcie Wykonawców w relacjach z przedstawicielami samorządu i społecznościami lokalnymi w zakresie realizacji inwestycji.

Obecnie prowadzone są działania w ramach 4 projektów POIiŚ oraz wspierano działania 3 zespołów projektowych POIiŚ. W ramach tych działań sukcesywnie odbywają się spotkania z burmistrzami miejscowości, wójtami gmin i starostami powiatów, których obszar obejmują wyżej wymienione inwestycje. Zespół wspiera na tych spotkaniach Dyrektora Projektu i Wykonawcę poprzez likwidowanie konfliktów, ograniczanie żądań samorządów i negocjowanie rozwiązań korzystnych dla obu stron. W ramach konsultacji społecznych Zespół bierze udział w spotkaniach z mieszkańcami, przedstawia społecznościom lokalnym zaprojektowane rozwiązania i przekonuje do nich mieszkańców, wyjaśnia wątpliwości, łagodzi konflikty i pomaga w rozstrzygnięciu kwestii spornych. W razie potrzeby organizuje spotkania mieszkańców z Wykonawcą i Dyrektorem Projektu/Kierownikiem Kontraktu na miejscu, którego dotyczy spór, aby można było wyjaśnić wszystko na gruncie.

Z inicjatywy zespołu przygotowane zostało również, we współpracy z Kancelarią Stopczyk&Mikulski i w późniejszym uzgodnieniu z Biurem Monitoringu i Wsparcia Eksploatacyjnego oraz Biurem Rachunkowości i Finansów, wystąpienie do CUPT w sprawie interpretacji art. 57 Rozporządzenia Rady (WE) dot. zachowania trwałości projektu w aspekcie przekazywania nowo wybudowanych elementów infrastruktury drogowej samorządom lokalnym przed upływem 5 lat. CUPT podzielił stanowisko zespołu przedstawione w piśmie, co pozwoli na przekazywanie tych obiektów zarządcom dróg zaraz po wybudowaniu.

Termin realizacji: I kwartał 2014 – zadanie zrealizowane.

Wprowadzenie obowiązku akceptacji zamawianej dokumentacji środowiskowej przez komórke ds. ochrony środowiska oraz w zakresie rozwiązań technicznych przez dyrektora projektu/pion inwestycyjny

Instytucja odpowiedzialna: zarządca infrastruktury kolejowej.

Sposób realizacji: zarządca infrastruktury kolejowej dokona odpowiednich zapisów w swoich procedurach.

Termin realizacji: działanie zrealizowane

Obowiązkowe umieszczanie w dokumentacjach przetargowych na prace przedprojektowe kryteriów wyboru ofert o charakterze jakościowym

Instytucja odpowiedzialna: zarządca infrastruktury kolejowej.

Sposób realizacji: zarządca infrastruktury kolejowej wprowadzi wymóg rozszerzenia kryteriów w SIWZ na opracowanie dokumentacji przedprojektowej.

W dniu 4 lutego 2014 r. Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podjął uchwałę nr 64/2014 w sprawie przyjęcia do stosowania „Instrukcji tworzenia i aktualizacji dokumentów bazowych oraz tworzenia na ich podstawie dokumentacji przetargowej” oraz uchylecia stosowania niektórych dokumentów bazowych. Na mocy upoważnienia zawartego w przedmiotowej uchwale, Członek Zarządu – dyrektor ds. realizacji inwestycji PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., podjął w dniu 21 marca 2014r. Decyzję nr 10/2014 w sprawie przyjęcia do stosowania bazowych dokumentów dla zamówień realizowanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Na mocy paragrafu pierwszego przedmiotowej decyzji przyjęto do stosowania w Spółce bazowe dokumenty dla zamówień realizowanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., w tym „Bazowe Instrukcje dla Wykonawców (IDW) dla przetargu nieograniczonego na opracowanie dokumentacji przedprojektowej, stanowiące załącznik nr 6 do decyzji, które w swoich postanowieniach zawierają poza cenowe kryteria wyboru ofert o charakterze jakościowym wraz ze sposobem ich oceny.

Zadanie realizuje zalecenie NIK (usprawnienie procesu przygotowania projektów inwestycyjnych i ich realizacji, w tym dokumentacji przedprojektowej) przedstawione w informacji o wynikach kontroli *Inwestycje infrastrukturalne PKP PLK S.A.*

Termin realizacji: działanie zrealizowane

Etapy realizacji:

- opracowanie kryteriów wyboru ofert o charakterze jakościowym wraz ze sposobem oceny i podjęcie uchwały przez Zarząd;
- opracowanie bazowej Instrukcji dla Wykonawców (IDW) uwzględniającej opracowany system wyboru ofert o charakterze jakościowym, podjęcie decyzji przez Zarząd o stosowaniu.

Aktualizacja *Niebieskiej Księgi. Sektor kolejowy. Infrastruktura i tabor (JASPERS, grudzień 2008 r.)*

Instytucja odpowiedzialna: JASPERS przy współpracy z IW, IZ oraz zarządcą infrastruktury kolejowej

Sposób realizacji: JASPERS na bazie dotychczasowych doświadczeń oraz wniosków zainteresowanych stron proponuje aktualizację dotychczasowych zapisów *Niebieskiej Księgi* po wcześniejszym uzyskaniu informacji ze strony zarządcy infrastruktury kolejowej. *Niebieska Księga* będzie niezbędnym dokumentem przy realizacji studiów wykonalności (SW)

Termin realizacji: III kwartał 2014

Etapy realizacji:

- wstępna wersja dokumentu przekazana do weryfikacji przez zarządcę infrastruktury kolejowej;
- gotowe opracowanie.

Wdrożenie narzędzia pozwalającego na wykonywanie prognoz ruchu (tzw. modelu ruchu)

Instytucja odpowiedzialna: zarządca infrastruktury kolejowej, MliR.

Sposób realizacji: zarządca infrastruktury kolejowej wdroży narzędzie pozwalające na wykonywanie sieciowych prognoz ruchu, które zostanie wykorzystane m.in. przy sporządzeniu dokumentów aplikacyjnych (wniosków o dofinansowanie).

Termin realizacji: II kwartał 2015 – termin wykonania może być określony po uzgodnieniach z wybranym konsultantem.

(2) Realizacja inwestycji

Działania zaradcze:

Restrukturyzacja organizacji pionu inwestycji

Instytucja odpowiedzialna: zarządca infrastruktury kolejowej.

Sposób realizacji: zarządca infrastruktury kolejowej:

- zrestrukturyzuje obszar wsparcia inwestycji poprzez wydzielenie biura zarządzania projektami (PMO) oraz zespołów monitorujących projekty;
- zrestrukturyzuje obszar realizacji inwestycji poprzez powołanie struktury portfeli projektów oraz wydzielenie zespołów przygotowania inwestycji i wsparcia technicznego;

Nowo powstałe Komórki Organizacyjne będą centralnie koordynowały i wspierały procesy w celu odciążenia zespołów realizujących w terenie; decentralizacja i przekazanie większej samodzielności do Regionów przyspieszy tempo załatwiania spraw oraz podejmowania decyzji wewnątrz organizacji.

Zadanie realizuje zalecenie NIK (usprawnienie procesu przygotowania projektów inwestycyjnych i ich realizacji, w tym dokumentacji przedprojektowej) przedstawione w informacji o wynikach kontroli *Inwestycje infrastrukturalne PKP PLK S.A.*

Termin realizacji: II/III kwartał 2014

Etapy realizacji

zakończono wdrożenie obszaru wsparcia inwestycji wraz z przyjęciem metodyki project management;
opracowano i przyjęto koncepcję restrukturyzacji obszaru realizacji inwestycji;
wdrożenie koncepcji restrukturyzacji obszar realizacji inwestycji.

Termin realizacji:

- IV kwartał 2013 – zakończenie wdrożenia obszaru wsparcia inwestycji wraz z przyjęciem metodyki *project management*;
- I kwartał 2014 – opracowanie i przyjęcie koncepcji restrukturyzacji obszaru realizacji inwestycji;
- II/III kwartał 2014 – wdrożenie koncepcji restrukturyzacji obszar realizacji inwestycji.

Wdrożenie metodyki zarządzania projektami (*project management*)

Instytucja odpowiedzialna: zarządca infrastruktury kolejowej.

Sposób realizacji: zarządca infrastruktury kolejowej:

Głównym celem wdrożenia metodyki zarządzania projektami i portfelami u zarządcy infrastruktury kolejowej jest wsparcie w realizacji projektów inwestycyjnych oraz poprawa stosowanych praktyk w zakresie zarządzania projektami poprzez dostarczenie opisu niezbędnych procesów i mechanizmów osobom zarządzającym projektami i portfelami, czego wynikiem będzie:

- zwiększenie szans powodzenia realizacji projektów,
- powstanie wspólnego, efektywnego standardu zarządzania projektami i portfelami opartego o najlepsze praktyki i dostosowanego do potrzeb zarządcy infrastruktury kolejowej i stosowanego przez członków zespołów projektowych, Dyrektorów projektów oraz inne osoby zaangażowane w proces inwestycyjny.

Elementy wdrożenia metodyki zarządzania projektami i portfelami:

- standaryzacja procesów projektowych obowiązujących w całej organizacji,
- wprowadzenie cyklicznej koordynacji prac projektowych w ramach portfeli,
- usprawnienie zarządzania ryzykiem poprzez szybką identyfikację oraz ograniczenia liczby nieprzewidzianych zdarzeń projektowych,
- usprawnienia w zarządzaniu zmianami w projektach i koordynowanie ich na poziomie portfela,
- zapewnienie efektywnej komunikacji pomiędzy członkami zespołów projektowych, interesariuszami i decydentami, w tym wdrożenia kompleksowego systemu raportowania,
- ułatwienie dostępu do wiedzy zgromadzonej w projektach,
- zapewnienie bieżącego monitorowania postępu prac w projektach i umożliwienia oceny sytuacji w portfelach i podejmowania działań korygujących.

Zadanie realizuje zalecenie NIK (usprawnienie procesu przygotowania projektów inwestycyjnych i ich realizacji, w tym dokumentacji przedprojektowej) przedstawione w informacji o wynikach kontroli *Inwestycje infrastrukturalne PKP PLK S.A.*

Termin realizacji: IV kwartał 2014

Etapy realizacji:

- zaakceptowana finalna wersja metodyki przez Zarząd Spółki, rozpoczęcie wdrożenia nowych procesów zarządzania projektami;
- zakończone wdrożenie kluczowych procesów metodyki zarządzania projektami w powiązaniu z nowowdrażanym narzędziem EPM 2013;
- pełna gotowość zarządców infrastruktury kolejowej (szkolenia, metodyka, narzędzia IT) do zarządzania projektami inwestycyjnymi na bazie przyjętej metodyki.

W przypadku sprzyjających uwarunkowań eksploatacyjnych gwarantujących zachowanie spójności sieci i optymalne wykorzystanie przepustowości, realizacja inwestycji modernizacyjnych przy całkowitym zamknięciu ruchu po uprzednim przygotowaniu tras objazdowych

Instytucja odpowiedzialna: zarządca infrastruktury kolejowej

Sposób realizacji: zarządca infrastruktury kolejowej będzie uwzględniać zadanie związane z usprawnieniem planu przygotowania objazdów, w ramach planowanych działań przedsięwzięcia, jako element do realizacji w pierwszej kolejności przed zasadniczą częścią inwestycji. Wiązać się to także musi z koniecznością dołączenia takiego planu do wniosku o dofinansowanie oraz

wprowadzeniem odpowiedzialności za jego przygotowanie, jak również ze współpracą z komórkami odpowiedzialnymi za planowanie rozkładu jazdy. Realizacja wszystkich inwestycji modernizacyjnych planowanych na okres 2014 – 2020 będzie poprzedzona analizą możliwości zastosowania całkowitego zamknięcia ruchu.

W bazowym Opisie Przedmiotu Zamówienia na opracowanie dokumentacji przedprojektowej w wersji rozszerzonej (zamieszczonym na stronie https://zamowienia.plk-sa.pl/servlet/HomeServlet?MP_module=main&MP_action=publicFilesList) przyjętym do stosowania Decyzją Nr 10/2014 Członka Zarządu – dyrektora ds. realizacji inwestycji PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 21 marca 2014 r. uwzględniono w pkt. 4.6.17.2. Koncepcja realizacji projektu następujący zapis: „Przy opracowaniu organizacji ruchu należy uwzględnić opcjonalnie:

(...)

d) całkowite zamykanie odcinków linii dla obydwu torów z wprowadzeniem komunikacji zastępczej w ruchu pasażerskim i objazdów w ruchu towarowym, ze wskazaniem tras objazdowych dla zakładanego odcinka, (...)” Wersja zwykła z analogicznym zapisem jest przedmiotem uzgodnień.

Analogiczny zapis znajduje się w projekcie bazowego Programu Funkcjonalno-Użytkowego w pkt. 7.2. Organizacja ruchu kolejowego i drogowego w czasie realizacji robót, który jest w trakcie opracowywania.

Termin realizacji: zadanie zrealizowane

Wdrożenie działań eliminujących możliwość utraty kwalifikowalności wydatków zarządcy infrastruktury kolejowej.

Instytucja odpowiedzialna: zarządca infrastruktury kolejowej.

Sposób realizacji: zarządca infrastruktury kolejowej opracuje zalecenia dla zespołów projektowych realizujących inwestycje w zakresie minimalizacji ryzyka uznania wydatków za niekwalifikowane oraz przeprowadzi konsultacje merytoryczne i przygotuje materiały szkoleniowe dot. prawidłowości kwalifikowania robót dodatkowych i uzupełniających pod kątem wytycznych odnośnie kwalifikowalności wydatków.

Zadanie realizuje zalecenie NIK (poprawa stopnia absorpcji środków unijnych, zwłaszcza w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko) przedstawione w informacji o wynikach kontroli *Inwestycje infrastrukturalne PKP PLK S.A.*

Termin realizacji: II kwartał 2014

Etapy realizacji:

- opracowano zalecenia dla zespołów projektowych oraz przygotowano materiały szkoleniowe;
- przeprowadzono konsultacje zaleceń i zorganizowano dedykowane warsztaty dla zespołów projektowych;
- wdrożenie zaleceń w zespołach projektowych.

Polityka kadrowa

Instytucja odpowiedzialna: zarządca infrastruktury kolejowej

Sposób realizacji: zarządca infrastruktury kolejowej:

- dopasuje i uzupełni kompetencje pracowników do zakresu zadań, ze szczególnym uwzględnieniem specyfiki zespołów projektowych (w tym m.in.: wdroży stały cykl szkoleń dla pracowników w zakresie „miękkim” i „twardym” w celu podniesienia jakości działań i zwiększenia wiedzy merytorycznej);
- stworzy system motywacyjny powiązany z efektami.

Zarządca infrastruktury kolejowej opracował koncepcję centralizacji szkoleń, której celem jest dostosowanie przez organizację szkoleń zamkniętych ściśle odpowiadających potrzebom uczestników.

Od 2011 roku zarządca infrastruktury stale podnosi kwalifikacje pracowników zaangażowanych w realizację inwestycji. Do chwili obecnej przeprowadzono projekty szkoleniowe dot. MS Project, Prawa Zamówień publicznych, Robót budowlanych, FIDIC, Ochrony środowiska, Inwestycyjnych, Geodezyjnych, Zarządzania przez cele oraz szkoleń z zakresu umiejętności miękkich, którym objęto przede wszystkim pracowników Centrum Realizacji Inwestycji. Rozpoczęto również szkolenia komputerowe (maj 2014 r.).

Zarządca infrastruktury kolejowej opracował Zasady rozliczania z realizacji celów w ramach systemu Zarządzania przez cele. Systemem została objęta kadra menedżerska, a jego wdrożenie zostało podzielone na etapy. W I etapie systemem Zarządzania przez cele objęto ok. 200 menedżerów wyższej kadry kierowniczej.

Zarządca infrastruktury kolejowej w 2014 roku planuje wprowadzić oceny pracownicze, których wyniki pozwolą na ocenę przez przełożonego wykorzystania wiedzy zdobytej w trakcie szkoleń oraz wskazanie ewentualnych luk kompetencyjnych pracowników i podjęcie dalszych działań.

Zadanie realizuje zalecenie NIK (podniesienie kwalifikacji pracowników pionu inwestycyjnego) przedstawione w informacji o wynikach kontroli *Inwestycje infrastrukturalne PKP PLK S.A.*

Termin realizacji: działanie ciągłe

Etapy realizacji:

zarządca infrastruktury kolejowej opracował koncepcję

zarządca infrastruktury kolejowej wdroży koncepcję

7.2.4. System instytucjonalny w sektorze morskim

Główni beneficjenci pomocy w sektorze morskim to: zarządy portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, urzędy morskie, zarządy portów komunalnych(4 porty), MSPiR SAR, gminy nadmorskie oraz zarządcę infrastruktury kolejowej.

7.2.4.1. Zidentyfikowane problemy wraz z działaniami

(1) Przygotowanie inwestycji

(a) Brak środków na przygotowanie inwestycji oraz na finansowanie kosztów niekwalifikowanych

Działania zaradcze:

Zabezpieczenie środków finansowych na przygotowanie inwestycji

Instytucja odpowiedzialna: Urzędy Morskie, podmioty zarządzające portami, Urzędy Miast, zarządca infrastruktury kolejowej, MliR

Sposób realizacji: podmioty, w gestii których pozostaje zarządzanie infrastrukturą przygotowują i przedstawią plan przygotowania inwestycji, których rozpoczęcie planowane jest w latach 2014-2015 ze wsparciem z FS i CEF oraz wszystkich inwestycji planowanych do realizacji w okresie 2014-2020.

Częściowo, dla Urzędów Morskich oraz PKP PLK S.A., środki na finansowanie prac przygotowawczych inwestycji planowanych do realizacji w latach 2014-2015 zostaną zabezpieczone w POliŚ 2007-2013.

MliR w ramach aktualizacji Listy projektów indywidualnych POliŚ 2007-2013 po otrzymaniu listy projektów prac przygotowawczych oraz fiszek, a także ich zweryfikowaniu – włączy przyjęte do finansowania projekty do POliŚ 2007-2013 – działanie zrealizowane.

Prace przygotowawcze dla pozostałych inwestycji planowanych do realizacji w nowej perspektywie finansowej będą w ramach odrębnych projektów przygotowawczych w latach 2014-2020.

Urzędy Morskie wpisują wydatki na przygotowanie projektów oraz pozostałe koszty do Planów inwestycyjno-remontowych (aktualizowanych corocznie).

Podmioty zarządzające portami przygotowały plan realizacji inwestycji ze wsparciem z FS i CEF oraz wszystkich inwestycji przewidzianych do realizacji w latach 2014-2020. Ujęcie tych inwestycji w planie oznacza zabezpieczenie środków na ich realizację.

Termin realizacji:

- II kwartał 2014 – Urzędy Morskie przekazały do MliR dodatkową listę projektów obejmujących prace przygotowawcze dla planowanych do realizacji w latach 2014-2020, które zostaną wpisane na Listę projektów indywidualnych POliŚ 2007-2013 – zadanie zrealizowane
- II kwartał 2015 – Urzędy Morskie prześlą do MliR listę projektów obejmujących prace przygotowawcze dla inwestycji proponowanych do włączenia do POliŚ 2014-2020.

Wdrożenie systemowego rozwiązania w zakresie finansowania kosztów niekwalifikowanych

Instytucja odpowiedzialna: MliR, MF

Sposób realizacji: MliR wspólnie z MF ustali źródło finansowania kosztów niekwalifikowanych (środki budżetu państwa) w odniesieniu do projektów realizowanych przez Urzędy Morskie.

W odniesieniu do projektów podmiotów zarządzających portami koszty niekwalifikowane projektów znajdują pokrycie w budżecie przedsiębiorstwa, zgodnie z planem inwestycji.

Termin realizacji: III kwartał 2014 – w ramach prac nad projektem ustawy budżetowej na 2015 r.

(b) Długi okres upływający od rozpoczęcia prac nad przygotowaniem inwestycji do zakontraktowania robót i podjęcia prac budowlanych

Działania zaradcze:

Wzmocnienie pionu środowiskowego w strukturach podmiotu zarządzającego infrastrukturą

Institucja odpowiedzialna: Urzędy Morskie, podmioty zarządzające portami, Urzędy Miast, zarządca infrastruktury kolejowej, MliR

Sposób realizacji: podmiot zarządzający infrastrukturą dokona reorganizacji struktur i zadań komórek organizacyjnych wchodzących w skład pionu środowiskowego – celem skrócenia czasu uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach – zadanie zrealizowane.

Podjęte zostaną działania w celu poprawy współpracy z Regionalnymi Dyrektorami Ochrony Środowiska w celu skrócenia procedur związanych z uzyskiwaniem stosownych decyzji środowiskowych.

Podmioty zarządzające portami oraz Urzędy Morskie przedstawią schematy obiegu załatwiania spraw środowiskowych i propozycje skrócenia drogi procedur związanych z ww. decyzjami oraz przygotowana będzie Lista sprawdzająca z Kartą obiegu dla działań środowiskowych prowadzonych przez komórki beneficjentów, z wyszczególnieniem terminów działań instytucji administracyjnych. Wskazane jest zapewnienie środków na dodatkowe etaty lub opłacanie ekspertów ds. środowiska, wspomagających beneficjentów (opiniowanie dokumentów, doradztwo w procedurach, konsultacje z instytucjami administracji lokalnej i centralnej itp.).

Termin realizacji: IV kwartał 2014 – zadanie częściowo zrealizowane.

Wzmocnienie współpracy podmiotu zarządzającego infrastrukturą z użytkownikami infrastruktury dostępu do portu morskiego i infrastruktury portowej

Institucja odpowiedzialna: Urzędy Morskie, podmioty zarządzające portami, Urzędy Miast, zarządca infrastruktury kolejowej, MliR

Sposób realizacji: zagwarantowanie skutecznej współpracy pomiędzy inwestorem, a użytkownikami infrastruktury na etapie przygotowania dokumentacji projektowej m.in. poprzez konsultacje z Radami Interesantów Portów. Podmioty zarządzające portami prowadzą rozmowy z Radami Interesantów Portów i przewidują organizację cyklicznych spotkań z najważniejszymi interesariuszami portów w sprawach planowanych inwestycji.

Termin realizacji: etap przygotowywania dokumentacji projektowej danej inwestycji – zadanie w toku realizacji.

Skrócenie okresu niezbędnego do uzyskiwania prawa do dysponowania gruntem na cele budowlane przez inwestora

Institucja odpowiedzialna: Urzędy Morskie, podmioty zarządzające portami, MliR

Sposób realizacji: ułatwienie dostępu do terenów znajdujących się w zasięgu jednostki odpowiedzialnej za infrastrukturę portową i dostępu do portów morskich, co umożliwi bezproblemowy dostęp do gruntów objętych planowanym remontem lub modernizacją, będących w posiadaniu innych podmiotów, m.in. poprzez usprawnienie procedur zawierania umów użyczenia gruntów.

Termin realizacji: zadanie stałe; beneficjenci będą z wyprzedzeniem występować do właścicieli gruntów o możliwość podpisania umowy użyczenia gruntów.

Wzmocnienie działań związanych z przeprowadzeniem konsultacji społecznych dotyczących zakresu rzeczowego inwestycji

Instytucja odpowiedzialna: Urzędy Morskie, podmioty zarządzające portami, Urzędy Miast, zarządca infrastruktury kolejowej, MliR

Sposób realizacji: podmiot zarządzający infrastrukturą wyznaczy zespół odpowiedzialny za właściwe przeprowadzenie konsultacji społecznych i ewentualne zatrudnienie zewnętrznej firmy, która będzie go wspierać w tych działaniach. Zapewnienie przeprowadzania również dodatkowych konsultacji społecznych w stosunku do czynności wykonywanych przy wydawaniu decyzji urzędowych na możliwie wczesnym etapie przygotowywania projektu (np. na etapie studium wykonawczego).

Termin realizacji: zadanie częściowo zrealizowane w odniesieniu do inwestycji, które będą realizowane w pierwszej kolejności i sukcesywnie realizowane w miarę przygotowywania kolejnych inwestycji

(c) Zbyt mała liczba pracowników odpowiedzialnych za realizację unijnych projektów inwestycyjnych

Działania zaradcze:

Podniesienie atrakcyjności pracy na stanowiskach związanych z realizacją unijnych projektów inwestycyjnych, dbanie o rozwój kompetencji pracowników, a także elastyczne kształtowanie wielkości zatrudnienia

Instytucja odpowiedzialna: MliR w odniesieniu do Urzędów Morskich, beneficjenci, MF

Sposób realizacji: uregulowanie kwestii dodatkowego wynagradzania pracowników uczestniczących w projektach UE dla sfery budżetowej poprzez dodatki zadaniowe – zadanie częściowo zrealizowane.

Tworzenie dobrej atmosfery oraz przygotowywanie atrakcyjnej oferty szkoleń oraz warsztatów dla pracowników uczestniczących w przygotowywaniu projektów UE – zadanie częściowo zrealizowane. W I kwartale 2014 r. pracownicy beneficjentów brali udział w warsztatach i szkoleniach.

Umożliwienie zatrudniania osób, które będą wykonywały tylko i wyłącznie zadania na potrzeby projektu, a ich wynagrodzenie będzie współfinansowane ze środków unijnych – zadanie częściowo zrealizowane. W kosztach kwalifikowanych projektów zaplanowano środki na wynagrodzenia osób zaangażowanych w realizację projektów.

Termin realizacji: zadanie ciągle/ realizowane sukcesywnie

(d) Braki w obszarze dzielenia się dobrymi praktykami

Działania zaradcze:

Zwiększenie współpracy w obszarze dzielenia się dobrymi praktykami

Instytucja odpowiedzialna: Urzędy Morskie, podmioty zarządzające portami, Urzędy Miast,

zarządca infrastruktury kolejowej, MliR, CUPT

Sposób realizacji: zwiększenie komunikacji pomiędzy różnymi podmiotami związanymi z zarządzaniem infrastrukturą celem poprawy efektywności prowadzonych działań przygotowawczych inwestycji oraz dzielenia dobrymi praktykami poprzez organizowanie cyklicznych szkoleń i spotkań beneficjentów, prowadzonych przez CUPT i MliR (np. wypełnianie wniosków o dofinansowanie) – zadanie w toku realizacji. Beneficjenci uczestniczą w szkoleniach, warsztatach, konferencjach dotyczących realizacji projektów współfinansowanych ze środków UE.

Termin realizacji: zadanie ciągłe

(2) Realizacja inwestycji

(a) Konieczność podniesienia kwalifikacji i właściwego prowadzenia polityki kadrowej w fazie realizacji inwestycji

Działania zaradcze:

Prowadzenie odpowiedniej polityki kadrowej w fazie realizacji inwestycji

Instytucja odpowiedzialna: Urzędy Morskie, podmioty zarządzające portami, Urzędy Miast, zarządca infrastruktury kolejowej, MliR

Sposób realizacji: podmiot zarządzający infrastrukturą zapewni dopasowanie i uzupełnienie kompetencji pracowników do zakresu zadań, ze szczególnym uwzględnieniem specyfiki zespołów projektowych. Podmiot ten stworzy również system motywacyjny powiązany z efektami, co przyczyni się do pozyskania i utrzymania wyspecjalizowanej kadry (również w specjalności hydrotechnicznej). Podmioty zarządzające portami morskimi i Urzędy Morskie powołały Zespoły Zadaniowe dla realizacji projektów. W budżecie przedsiębiorstw zostały zapewnione środki na szkolenia dla kadry realizującej projekty.

Termin realizacji: zadanie częściowo zrealizowane. Pełne wdrożenie po uruchomieniu POIiŚ.

(b) Braki w obszarze dzielenia się dobrymi praktykami

Działania zaradcze:

Zwiększenie współpracy w obszarze dzielenia się dobrymi praktykami

Instytucja odpowiedzialna: Urzędy Morskie, podmioty zarządzające portami, Urzędy Miast, zarządca infrastruktury kolejowej, MliR, CUPT

Sposób realizacji: zwiększenie komunikacji pomiędzy różnymi podmiotami związanymi z zarządzaniem infrastrukturą celem poprawy efektywności prowadzonych działań inwestycyjnych oraz dzielenia dobrymi praktykami. Pracownicy zaangażowani w realizację projektów uczestniczą w warsztatach, szkoleniach, konferencjach organizowanych przez innych beneficjentów w celu zapoznania się z doświadczeniami w realizacji projektów. Ponadto wymiana doświadczeń następuje w kontaktach roboczych pomiędzy beneficjentami.

Termin realizacji: zadanie ciągłe na wszystkich etapach realizacji inwestycji.

(c) Ryzyko nieukończenia projektu lub przekroczenia terminu realizacji

Działania zaradcze:

Systematyczne dokonywanie dokładnej analizy ryzyk towarzyszących realizacji konkretnej inwestycji

Institucja odpowiedzialna: Urzędy Morskie, podmioty zarządzające portami, Urzędy Miast, zarządca infrastruktury kolejowej, MliR

Sposób realizacji: dbanie o systematyczne dokonywanie kontroli wykonawstwa pod względem realizowanego zakresu prac, wydatkowanych środków pieniężnych oraz czasu realizacji przedsięwzięcia. Beneficjenci sporządzili szczegółowe harmonogramy realizacji inwestycji, które są na bieżąco monitorowane zarówno przez Beneficjenta jak i MliR (DTM/DPI).

Dokonywanie dokładnej analizy budżetu inwestora, potwierdzającej zabezpieczenie środków własnych na deklarowany wkład własny w finansowaniu inwestycji.

Termin realizacji: zadanie stałe

7.2.5. System instytucjonalny w sektorze śródlądowym

Głównymi beneficjentami projektów śródlądowych będą Regionalne Zarządy Gospodarki Wodnej we Wrocławiu, Gliwicach, Krakowie, Gdańsku, Poznaniu i Szczecinie oraz Urząd Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie. Doświadczenie we wdrażaniu procedur związanych z prowadzeniem inwestycji współfinansowanych ze środków UE posiadają wszystkie RZGW, na terenie których planowane są inwestycje oraz UŻŚ w Szczecinie.

7.2.5.1. Zidentyfikowane problemy wraz z działaniami

(1) Przygotowanie inwestycji

(a) Brak środków na przygotowanie inwestycji oraz na finansowanie kosztów niekwalifikowanych

Działania zaradcze:

Zabezpieczenie środków finansowych na przygotowanie inwestycji

Institucja odpowiedzialna: właściwe RZGW, KZGW, MŚ, UŻŚ w Szczecinie, MliR, MF

Sposób realizacji: KZGW we współpracy z RZGW przygotowały i przedstawiły plan przygotowania inwestycji, których rozpoczęcie planowane jest w latach 2014 – 2015 r. ze wsparciem z FS oraz wszystkich inwestycji planowanych do realizacji w perspektywie 2014 – 2020. Częściowo środki na finansowanie prac przygotowawczych planowanych do realizacji w latach 2014-2015 zostaną zabezpieczone w POIiŚ 2007-2013.

MliR w ramach aktualizacji Listy projektów indywidualnych POIiŚ 2007-2013 po otrzymaniu listy projektów prac przygotowawczych oraz fiszek, oraz ich zweryfikowaniu, włączy przyjęte do finansowania projekty do POIiŚ 2007-2013.

Prace przygotowawcze dla pozostałych inwestycji planowanych do realizacji w nowej perspektywie będą finansowane w programie operacyjnym na lata 2014 – 2020.

Termin realizacji:

- II kwartał 2014 r. – KZGW we współpracy z RZGW przekazały do MliR listę projektów

obejmujących prace przygotowawcze proponowanych do włączenia do POIiŚ 2007-2013.

(b) Nieterminowe składanie wniosków o dofinansowanie

Działania zaradcze:

Bieżące monitorowanie prac przygotowawczych

Instytucja odpowiedzialna: właściwe RZGW, KZGW, UŻŚ w Szczecinie, MliR, CUPT

Sposób realizacji: RZGW przygotowały harmonogramy dot. przygotowania dokumentacji do wniosku, przesyłać będą regularne sprawozdania z realizacji harmonogramu do KZGW. KZGW przekazywać będzie informacje do MliR, w szczególności dotyczące zagrożonych projektów. Powyższe informacje UŻŚ w Szczecinie będzie przekazywał bezpośrednio do MliR.

Termin realizacji: II kwartał 2014 r./ dalsza aktualizacja - zadanie ciągłe

(c) Problemy kadrowe - braki wyspecjalizowanej kadry, ograniczone środki na wynagrodzenia, rotacja personelu

Działania zaradcze:

Zabezpieczenie środków finansowych na zatrudnienie kadry specjalistycznej/ pracowników zaangażowanych w przygotowanie projektu

Instytucja odpowiedzialna: właściwe RZGW, KZGW, MliR, MŚ, UŻŚ w Szczecinie

Sposób realizacji:

Jednostki realizujące projekty przedłożyły zapotrzebowanie dotyczące dodatkowych środków finansowych na wynagrodzenia w związku z prowadzeniem projektów. Dane zostały przekazane do MliR.

Termin realizacji: II kwartał 2014 r.

(d) Ograniczenia czasowe (krótkie terminy na przygotowanie dokumentacji)

Działania zaradcze:

Bieżące monitorowanie prac przygotowawczych, zatrudnienie dodatkowej kadry, zlecenie przygotowania dokumentacji firmom zewnętrznym

Instytucja odpowiedzialna: właściwe RZGW, KZGW, CUPT, UŻŚ w Szczecinie, MliR

Sposób realizacji: RZGW sporządziły harmonogramy dot. przygotowania dokumentacji do wniosku, przesyłać będą regularne sprawozdania z realizacji harmonogramu do KZGW. KZGW przekazywać będzie informacje do MliR, w szczególności dotyczące zagrożonych projektów. Urząd Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie sporządzi harmonogram przygotowania dokumentacji do wniosku oraz będzie przekazywał regularne sprawozdania z realizacji harmonogramu

bezpośrednio do MliR.

Termin realizacji: II kwartał 2014 r./ dalsza aktualizacja - zadanie ciągłe

(e) Długotrwałe procedury administracyjne, w szczególności uzgodnienia środowiskowe i inne decyzje administracyjne

Działania zaradcze:

Monitoring procesu wydawania decyzji, jak najszybsze składanie wniosków i dokumentacji do właściwego organu

Instytucja odpowiedzialna: właściwe RZGW, KZGW, GDOŚ, UŻŚ w Szczecinie, MliR

Sposób realizacji: sporządzenie harmonogramu dot. przygotowania dokumentacji i wydania decyzji; monitoring przez RZGW i przekazywanie informacji do KZGW, MliR

Termin realizacji: II kwartał r./ dalsza aktualizacja - zadanie ciągłe

(2) Realizacja inwestycji:

(a) Problemy kadrowe - braki wyspecjalizowanej kadry, ograniczone środki na wynagrodzenia, rotacja personelu

Działania zaradcze:

Zabezpieczenie środków finansowych na wynagrodzenie dla pracowników oraz zatrudnienie kadry specjalistycznej do obsługi projektów

Instytucja odpowiedzialna: właściwe RZGW, KZGW, MŚ, UŻŚ, MliR

Sposób realizacji: zabezpieczenie środków finansowych na wynagrodzenie dla pracowników oraz zatrudnienie kadry specjalistycznej do obsługi projektów;

Termin realizacji: II kwartał 2015 r.

(b) Trudności w modyfikacji inwestycji wynikające z przyczyn niezależnych od beneficjenta (np. złe warunki hydrologiczne, geologiczne itp.)

Działania zaradcze:

Umożliwienie zwiększenie zakresu planowanej inwestycji i możliwość zwiększenia dofinansowania

Instytucja odpowiedzialna: właściwe RZGW, KZGW, UŻŚ w Szczecinie, CUPT, MliR, MF

Sposób realizacji: bieżący monitoring realizacji projektu oraz przygotowanie specjalnych procedur / Wytycznych w tym zakresie

Termin realizacji: zadanie stałe wraz z rozpoczęciem realizacji kolejnych inwestycji

(c) Zmiany cen towarów i usług w czasie (inne ceny na etapie przygotowania dokumentacji inwestycji w stosunku do cen podczas realizacji inwestycji)

Działania zaradcze:

Zabezpieczenie finansowe (rezerwa na szczególne cele)

Instytucja odpowiedzialna: właściwe RZGW, KZGW, MŚ, UŻŚ w Szczecinie MliR, MF

Sposób realizacji: stworzenie rezerwy na takie działania w budżecie beneficjentów oraz uwzględnienie we WoD rezerwy w wysokości do 10% kosztów całkowitych..

Termin realizacji: przed rozpoczęciem realizacji inwestycji i na kolejnych etapach realizacji inwestycji.

7.3. Priorytetyzacja projektów wg kryteriów

Lista projektów przedstawia listę inwestycji priorytetowych wybranych wg ustalonych kryteriów wyboru projektów. Projekty te będą realizowane do momentu wyczerpania dostępnych środków. Po ustaleniu dokładnej wielkości alokacji ze środków UE na transport w 2014-2020 r., wskazane zostaną priorytety realizacyjne.

7.3.1. Lista projektów kolejowych

7.3.1.1. Lista projektów kolejowych o znaczeniu krajowym

Beneficjentem projektów kolejowych jest PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Strategiczną oceną oddziaływania na środowisko zostaną objęte wszystkie inwestycji.

Lp.	Ciąg	Nazwa projektu	Sieć TEN-T – B, K, P ⁸⁸⁸⁹	Typ projektu ⁹⁰	Długość ⁹¹ [km]	Liczba pkt.	Koszt całkowity [mln zł]	Koszt całkowity narastająco [mln zł]	Źródło dofinansowania (CEF/FS)
-----	------	----------------	--------------------------------------	----------------------------	----------------------------	-------------	--------------------------	--------------------------------------	--------------------------------

⁸⁸ B – sieć bazowa TEN-T, K – sieć kompleksowa TEN-T, P – poza siecią TEN-T.

⁸⁹ Wśród odcinków sieci bazowej, które nie zostały ocenione znajdują się:

- linia kolejowa nr 401 (E-59) na odcinku Szczecin Dąbie – Świnoujście, która jest objęta inwestycjami przy wykorzystaniu środków krajowych (*Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych do roku 2013 z perspektywą do roku 2015* przyjęty przez Radę Ministrów w dn. 7 listopada 2011 r., http://bip.transport.gov.pl/pl/bip/programy_i_strategie/transport_kolejowy/wieloletni_program_inw_kolej_10_13), projekt pn. *Modernizacja linii kol. nr 401 Szczecin – Świnoujście* oraz projekt wg WPIK pn. *Modernizacja linii kolejowej nr 401 Szczecin – Świnoujście (kontynuacja modernizacji linii)*, na zrealizowanych odcinkach linii obowiązującej prędkość 120-130 km/h;
- linie kolejowe nr 137 i 199 (E-30) na odcinku Gliwice – Kędzierzyn-Koźle, która została zrewitalizowana przy wykorzystaniu środków Funduszu Kolejowego, obecnie na linii obowiązuje prędkość maksymalna 120 km/h;
- linie kolejowe nr 64 i 8 na odcinku Psary – Kraków, która są objęte inwestycjami przy wykorzystaniu środków krajowych w ramach przedsięwzięć *Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych do roku 2013 z perspektywą do roku 2015* wg jego aktualizacji (WPIK) (przedsięwzięcia pn. *Modernizacja linii kolejowej nr 64 Psary – Koźłów, Modernizacja stacji Tunel na linii kol. nr 8 Warszawa Zachodnia – Kraków Gł. Osobowy, Rewitalizacja linii kolejowej nr 8 na odcinku Koźłów – Kraków Gł., Roboty budowlane związane z usuwaniem skutków powodzi z 2010 r. na linii nr 8 Warszawa Zachodnia - Kraków Główny Osobowy na szlakach Tunel - Miechów, Niedźwiedz - Zastów, Zastów – Kraków Batowice, Wdrożenie systemu ERTMS/ETCS poziom 1 na liniach kolejowych 570 i 64 na odcinku Psary – Koźłów, Budowa infrastruktury systemu GSM-R; etap 1: na liniach kolejowych zgodnych z harmonogramem NPW ERTMS), na zrealizowanych odcinkach wprowadzana jest prędkość maksymalna 150 km/h;*

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

1.	C-E-59	Prace na linii kolejowej C-E 59 na odcinku Wrocław Brochów / Grabiszyn – Głogów – Zielona Góra – Rzepin –Szczecin Podjuchy	K	R	355,83	66,81	1 000,00	1 000,00	FS
2.	E-65, E-30	Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska, etap I: linia E 65 na odc. Będzin – Katowice – Tychy – Czechowice Dziedzice – Zebrzydowice	B	M	116,67	61,42	4 100,00	5 100,00	CEF
3.	E-30	Prace na linii kolejowej E 30 na odcinku Kędzierzyn Koźle – Opole Zachodnie	B	R	38,00	60,70	300,00	5 400,00	CEF
4.	E-65, E-30	Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska, etap II: linia E 30 na odc. Katowice – Chorzów Batory oraz Gliwice Łabędy	B	M	6,30	60,18	400,00	5 800,00	CEF
5.	E-59	Prace na linii kolejowej E 59 na odcinku Poznań Główny – Szczecin Dąbie	B	M	197,90	58,69	2 200,00	8 000,00	CEF
6.		Prace na linii kolejowej nr 8, odcinek Warka – Radom (Lot: C, D, E)	K	M	42,80	58,59	832,00	8 832,00	FS
7.		Prace na linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk na odcinku Warszawa – Otwock – Dęblin – Lublin	K	M	149,80	57,75	3 500,00	12 332,00	FS
8.	E-59	Prace na linii kolejowej E 59 na odcinku Wrocław – Poznań, etap IV, odcinek granica województwa dolnośląskiego – Czempień	B	M	71,40	57,37	1 570,00	13 902,00	CEF
9.	E-75	Prace na linii E 75 na odcinku Sadowne – Białystok wraz z robotami pozostałymi na odcinku Warszawa Rembertów – Sadowne	B	M	106,70	56,25	3 000,00	16 902,00	CEF
10.		Prace na linii kolejowej nr 93 na odcinku Trzebinia – Oświęcim – Czechowice	K	R	44,50	56,04	438,00	17 340,00	FS

- linia kolejowa nr 91 (E-30) na odcinku Rzeszów – granica państwa, które jest objęta inwestycjami przy wykorzystaniu środków krajowych w ramach przedsięwzięć *Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych do roku 2013 z perspektywą do roku 2015* wg jego aktualizacji (WPIK) (projekt pn. *Modernizacja linii kolejowej nr 91 Kraków Główny Osobowy - Medyka i linii nr 92 Przemyśl – Medyka, odcinek Rzeszów – granica państwa*), na zrealizowanych odcinkach wprowadzana jest prędkość maksymalna 120 km/h;
- linia kolejowa nr 204 na odcinku Malbork – Braniewo, która charakteryzuje się dobrym stanem technicznym (prędkości 90-120 km/h) oraz obecnie niewielkim natężeniem ruchu.

⁹⁰ Przewidywany rodzaj prac w ramach projektu: M – Modernizacja, R – Rehabilitacja, B – Budowa. Ostateczny zakres prac zostanie określony na podstawie szczegółowych studiów i analiz.

⁹¹ odnosi się do długości całego ciągu, nie zaś do długości odcinka, na którym realizowane będą prace.

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

		Dziedzice							
11.		Prace na liniach kolejowych nr 138, 161, 180, 654, 655, 657, 658, 699 na odcinku Gliwice – Bytom – Chorzów Stary – Mysłowice Brzezinka – Oświęcim oraz Dorota – Mysłowice Brzezinka	P feeder line ⁹² K	R	52,20	56,04	300,00	17 640,00	FS
12.		Prace na linii średnicowej w Warszawie na odcinku Warszawa Wschodnia – Warszawa Zachodnia	B	M	21,00	55,86	1 000,00	18 640,00	CEF
13.	E-30	Prace na linii kolejowej E 30 na odcinku Kraków Główny Towarowy – Rudzice wraz z dobudową torów linii aglomeracyjnej	B	M	19,80	55,74	1 700,00	20 340,00	CEF
14.	C-E-20	Prace na linii kolejowej C-E 20 na odcinku Łowicz Główny – Skierniewice	B	R	19,20	54,04	100,00	20 440,00	CEF
15.	C-E-65	Prace na linii kolejowej C-E 65 na odc. Chorzów Batory – Tarnowskie Góry – Karsznice – Inowrocław – Bydgoszcz – Maksymilianowo	B	R	393,01	52,73	1 000,00	21 440,00	CEF
16.	C-E-30	Prace na linii kolejowej C-E 30 na odcinku Opole Groszowice – Jelcz – Wrocław Brochów	B	R	85,72	52,04	300,00	21 740,00	CEF
17.		Prace na linii kolejowej nr 146 na odcinku Wyczerpy – Chorzew Siemkowice	P feeder line ⁹³	R	47,60	51,54	150,00	21 890,00	FS
18.		Udrożnienie Łódzkiego Węzła Kolejowego (TEN-T), etap II, odcinek Łódź Fabryczna – Łódź Kaliska/Łódź Żabieniec	B	B	5,70	50,97	2 300,00	24 190,00	FS
19.		Prace na liniach kolejowych nr 140, 148, 157, 159, 173, 689, 691 na odcinku Chybie – Żory – Rybnik – Nędza / Turze	P feeder line ⁹⁴	R	60,60	50,04	503,00	24 693,00	FS
20.	E-20	Poprawa przepustowości linii kolejowej E 20 na odcinku Warszawa – Kutno, etap I: Prace na linii kolejowej nr 3 na odc. Warszawa – granica LCS	B	M	24,70	49,83	100,00	24 793,00	FS

⁹² Położona w Górnośląskim Okręgu Przemysłowym, łącząca jego ośrodki z liniami C-E 65 i E-30. Jest to proponowana trasa główna korytarza towarowego nr 5 (wg Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 913/2010 z dnia 22 września 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy (Dz. Urz. UE, L 276 z 20.10.2010)).

⁹³ Istotne połączenie Zagłębia Dąbrowskiego i wschodniej części Górnego Śląska oraz ośrodka przemysłowego Częstochowy z linią C-E 65. Jest to proponowana trasa alternatywna korytarza towarowego nr 5 (wg Rozporządzenia nr 913/2010).

⁹⁴ Łącząca sieć TEN-T z Rybnickim Okręgiem Węglowym. Łączy ciągi E-59 i E-65.

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

		Łowicz							
21.	C-E-65	Prace na linii kolejowej C-E 65 na odcinku Bydgoszcz – Tczew	B	M	127,00	49,62	700,00	25 493,00	CEF
22.	C-E-20	Prace na towarowej obwodnicy Poznania	B	M	15,50	49,16	200,00	25 693,00	CEF
23.		Prace na linii kolejowej nr 202 na odcinku Gdynia Chylonia – Słupsk	K	M	105,00	47,28	1 500,00	27 193,00	FS
24.		Prace na linii kolejowej nr 1 na odcinku Częstochowa – Zawiercie	P feeder line ⁹⁵	R	43,10	46,95	300,00	27 493,00	FS
25.		Prace na linii kolejowej nr 289 na odcinku Legnica – Rudna Gwizdanów	P feeder line ⁹⁶	R	38,80	46,83	150,00	27 643,00	FS
26.	E-20	Poprawa przepustowości linii kolejowej E 20 na odcinku Warszawa Rembertów – Mińsk Mazowiecki, etap I: Prace punktowe na posterunkach ruchu.	B	M	-	46,67	100,00	27 743,00	FS
27.		Prace na linii obwodowej w Warszawie (odc. Warszawa Gołębki / Warszawa Zachodnia – Warszawa Gdańska)	B	M	9,00	46,28	500,00	28 243,00	CEF
28.		Prace na liniach kolejowych nr 14, 811 na odcinku Łódź Kaliska – Zduńska Wola – Ostrów Wlkp., etap I: Łódź Kaliska – Zduńska Wola	B	R	42,00	46,20	450,00	28 693,00	CEF
29.		Prace na liniach kolejowych nr 14, 811 na odcinku Łódź Kaliska – Zduńska Wola – Ostrów Wlkp., etap II: Zduńska Wola – Ostrów Wielkopolski	P	R	94,00	46,20	150,00	28 843,00	FS
30.	E-20	Prace na linii kolejowej E 20 na odcinku Warszawa – Poznań – pozostałe roboty, odcinek Sochaczew – Swarzędz	B	M	234,50	45,86	2 600,00	31 443,00	CEF
31.		Prace na linii kolejowej nr 38 na odcinku Elk – Korsze wraz z elektryfikacją	K	R	99,00	45,70	400,00	31 843,00	FS
32.		Prace na linii kolejowej nr 6 na odcinku Białystok – Sokółka – Kuźnica Białostocka (granica państwa)	K	R	61,30	45,70	200,00	32 043,00	FS

⁹⁵ Istotne połączenie Zagłębia Dąbrowskiego i wschodniej części Górnego Śląska z ośrodkiem przemysłowym Częstochowy i dalej linią CE-65. Jest to proponowana trasa alternatywna korytarza towarowego nr 5 (wg Rozporządzenia nr 913/2010).

⁹⁶ Połączenie Legnicko-Głogowskiego Okręgu Miedziowego z liniami CE-59 i E-30.

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

33.		Prace na linii kolejowej Warszawa Włochy – Grodzisk Mazowiecki (linia nr 447)	B	M	25,00	44,67	350,00	32 393,00	CEF
34.		Elektryfikacja linii kolejowych nr 274, 278 na odcinku Węglińiec – Zgorzelec	B	R	27,20	43,62	100,00	32 493,00	CEF
35.		Prace na linii kolejowej nr 143 na odcinku Kluczbork – Oleśnica – Wrocław Mikołajów	P feeder line ⁹⁷	R	92,20	43,58	500,00	32 993,00	FS
36.		Prace na linii kolejowej nr 8 na odcinku Skarżysko Kamienna – Kielce – Kozłów	K	R	116,20	43,56	400,00	33 393,00	FS
37.		Prace na linii kolejowej E 20 na odcinku Siedlce – Terespol, etap III - LCS Terespol	B	M	41,00	42,52	500,00	33 893,00	CEF
38.		Prace na liniach kolejowych nr 15, 16 na odcinku Łódź Kaliska – Zgierz – Kutno	P feeder line ⁹⁸	R	66,00	42,33	400,00	34 293,00	FS
39.	C-E-59	Prace na linii kolejowej C-E 59 na odcinku Wrocław – Kamieniec Żąbkowski	K	M	71,54	40,85	500,00	34 793,00	FS
40.	C-E-20	Prace na linii kolejowej C-E 20 na odcinku Skierniewice – Pilawa – Łuków	B	R	157,80	40,29	500,00	35 293,00	CEF
41.	E-59	Prace na linii kolejowej E-59 na odcinku Kędzierzyn Koźle – Chałupki (granica państwa)	B	R	54,70	39,87	183,00	35 476,00	CEF
42.		Prace na liniach kolejowych nr 14, 815, 816 na odcinku Ostrów Wlkp. – (Krotoszyn) – Leszno – Głogów wraz z elektryfikacją odcinka Krotoszyn / Durzyn – Leszno – Głogów	P	R	146,20	39,87	1 200,00	36 676,00	FS
43.		Prace na liniach kolejowych nr 153, 199, 681, 682, 872 na odcinku Toszek Północ – Rudziniec Gliwicki – Stare Koźle	P feeder line ⁹⁹	R	35,20	39,75	177,07	36 853,07	FS
44.	E-20	Poprawa przepustowości linii kolejowej E 20 na odcinku Warszawa Rembertów – Mińsk Mazowiecki, etap II:	B	B	10,00	39,70	700,00	37 553,07	FS

⁹⁷ Linia istotna w obsłudze północnej części aglomeracji wrocławskiej, zapewnienie sprawnego połączenia pomiędzy znaczącymi węzłami kolejowymi.

⁹⁸ Istotne połączenie ośrodka przemysłowego Łodzi z linią E 20, linia ważna z punktu widzenia transportu pasażerskiego.

⁹⁹ Linia istotna w obsłudze zachodniej części Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego. Umożliwia sprawne połączenie Rybnickiego Okręgu Węglowego z ciągiem C-E 65 w kierunku północnym (porty).

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

		Budowa dodatkowej pary torów na odc. Warszawa Rembertów – Sulejówek Miłosna							
45.		Prace na linii kolejowej nr 18 na odcinku Kutno – Toruń Główny	P feeder line ¹⁰⁰	R	104,30	39,69	150,00	37 703,07	FS
46.		Prace na liniach kolejowych nr 62, 660 na odcinku Tunel – Bukowno – Sosnowiec Płd.	P feeder line ¹⁰¹	R	82,70	36,42	219,51	37 922,58	FS
47.		Budowa nowej linii kolejowej Podłęże – Szczyrzyc – Tymbark/Mszana Dolna oraz modernizacja istniejącej linii kolejowej nr 104 Chabówka – Nowy Sącz” w ramach projektu „Budowa nowej linii kolejowej Podłęże – Szczyrzyc - Tymbark/Mszana Dolna oraz modernizacja odcinka linii kolejowej Nowy Sącz – Muszyna – granica państwa i Chabówka – Nowy Sącz	K	B	133,00	35,42	6 000,00	43 922,58	FS
48.		Prace na linii kolejowych nr 358 na odcinku Czerwieńsk – Gubin (granica państwa)	Pfeeder line ¹⁰²	R	49,30	35,29	197,00	44 119,58	FS
49.		Budowa połączenia kolejowego MPL „Katowice” w Pyrzowicach z miastami aglomeracji górnośląskiej, odcinek Katowice – Pyrzowice	P	B	35,00	34,95	1 600,00	45 719,58	FS
50.		Prace na linii kolejowej nr 94 na odcinku Kraków Płaszów – Skawina – Oświęcim	P	R	61,60	34,33	250,00	45 969,58	FS
51.		Prace na linii kolejowej nr 139 na odcinku Czechowice Dziedzice – Bielsko Biała - Zwardoń (granica państwa)	B	R	68,40	34,04	352,00	46 321,58	CEF
52.		Prace na liniach kolejowych nr 97, 98, 99 na odcinku Skawina – Sucha Beskidzka – Chabówka – Zakopane, wraz z budową łącznicy w	P	R	127,85	34,04	604,00	46 925,58	FS

¹⁰⁰ Linia łącząca Włocławek (zakłady azotowe) z siecią TEN-T.

¹⁰¹ Linia wyjazdowa dla transportu towarowego z Zagłębia Dąbrowskiego i wsch. części GOP. Łączy odcinki w sieci TEN-T.

¹⁰² Linia wykorzystywana w ruchu transgranicznym w połączeniu Cottbus (sieci niemieckiej) z linią CE-59 i E-20. Jest to proponowana trasa alternatywna korytarza towarowego nr 8 (wg Rozporządzenia nr 913/2010).

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

		Suchej Beskidzkiej i Chabówce							
53.	E-65, E-30	Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska, etap III: linia E 30 na odc. Chorzów Batory – Gliwice Łabędy	B	M	26,53	33,42	1 100,00	48 025,58	CEF
54.		Prace na liniach kolejowych nr 281, 766 na odcinku Oleśnica / Łukanów – Krotoszyn – Jarocin – Września – Gniezno	P	R	162,70	33,04	400,00	48 425,58	FS
55.		Prace na linii kolejowej nr 33 na odcinku Kutno – Płock	P <i>feeder line</i> ¹⁰³	R	48,30	32,70	200,00	48 625,58	FS
56.		Budowa nowej linii kolejowej w relacji Modlin – Płock	P	B	72,00	32,67	1 800,00	50 425,58	FS
57.		Prace na liniach kolejowych nr 61, 567 na odcinku Kielce – Żeliszewice	K	R	59,20	31,28	200,00	50 625,58	FS
58.		Prace na liniach kolejowych nr 13, 513 na odcinku Krusze / Tłuszcz – Pilawa	P <i>feeder line</i> ¹⁰⁴	R	57,50	30,70	150,00	50 775,58	FS
59.	C-E 59	Prace na linii kolejowej C-E 59 na odcinku Kamieniec Ząbkowicki – Międzylesie	K	R		30,70	320,00	51 095,58	FS
60.	E-75	Prace na linii kolejowej E 75 na odcinku Białystok – Suwałki – Trakiszki (granica państwa)	B	M	186,50	30,70	2 500,00	53 595,58	CEF
61.		Prace na liniach kolejowych nr 18, 203 na odcinku Bydgoszcz Główna – Piła Główna – Krzyż, etap I: prace na odcinku Bydgoszcz Główna – Piła Główna	P	R	81,60	30,70	350,00	53 945,58	FS
62.		Prace na liniach kolejowych nr 18, 203 na odcinku Bydgoszcz Główna – Piła Główna – Krzyż, etap II: prace na odcinku Piła Główna – Krzyż wraz z elektryfikacją	P	R	58,00	30,67	650,00	54 595,58	FS

¹⁰³ Połączenie rafinerii PKN Orlen w Płocku z linią E-20.

¹⁰⁴ Linia objazdowa w obsłudze aglomeracji warszawskiej. Jest to proponowana trasa główna korytarza towarowego nr 8 (wg Rozporządzenia nr 913/2010).

7.3.1.2. Lista projektów kolejowych o znaczeniu makroregionalnym

Beneficjentem projektów kolejowych jest PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Lp.	Numer linii kolejowej	Nazwa projektu	Liczba pkt.	Koszt całkowity [mln zł]	Koszt całkowity narastająco [mln zł]	Źródło finansowania
1.	68, 565	Prace na liniach kolejowych nr 68, 565 na odcinku Lublin – Stalowa Wola Rozwadów wraz z elektryfikacją	75,17	350,00	350,00	EFRR w ramach PO PW
2.	25, 74, 78	Prace na liniach kolejowych nr 25, 74, 78 na odcinku Stalowa Wola – Tarnobrzeg/Sandomierz – Ocice/Padew	72,67	118,00	468,00	EFRR w ramach PO PW
3.	32	Prace na liniach kolejowych nr 32 na odcinku Białystok - Bielsk Podlaski (Lewki)	70,17	120,00	588,00	EFRR w ramach PO PW
4.	25	Prace na linii kolejowej nr 25 na odcinku Skarżysko Kamienna – Sandomierz	67,67	200,00	788,00	EFRR w ramach PO PW
5.	31	Prace na linii kolejowej nr 31 na odcinku gr. województwa – Czeremcha - Hajnówka	67,67	112,00	900,00	EFRR w ramach PO PW
6.	52	Prace na linii kolejowej nr 52 Lewki - Hajnówka	55,17	85,00	985,00	EFRR w ramach PO PW
7.	216	Prace na linii kolejowej nr 216 na odcinku Działdowo – Olsztyn	50,17	138,10	1 123,10	EFRR w ramach PO PW
8.	219	Prace na linii kolejowej nr 219 na odcinku Elk – Szczytno	42,67	198,56	1 321,66	EFRR w ramach PO PW
9.	68	Prace na linii kolejowej nr 68 na odcinku Stalowa Wola Rozwadów – Przeworsk	42,67	343,00	1 664,66	EFRR w ramach PO PW
10.	25	Prace na linii kolejowej nr 25 na odcinku Padew – Mielec – Dębica	32,67	123,00	1 787,66	EFRR w ramach PO PW
11.	25	Prace na linii kolejowej nr 25 na odcinku Końskie – Skarżysko	27,67	185,00	1 972,66	EFRR w ramach PO PW
12.	30	Prace na linii kolejowej nr 30 na odcinku Parczew – Łuków	27,67	202,00	2 174,66	EFRR w ramach PO PW

7.3.2. Lista projektów drogowych

Beneficjentem projektów drogowych jest GDDKiA.

Strategiczną oceną oddziaływania na środowisko zostaną objęte wszystkie wymienione poniżej inwestycje.

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

Lp.	Droga	Ciąg	Sieć TEN-T B / K / P ¹⁰⁵	Długość ¹⁰⁶ [km]	Liczba pkt.	Koszt całkowity ciągu [mln zł] ¹⁰⁷	Koszt całkowity ciągu narastająco [mln zł]	Źródło dofinansowania (CEF, FS, EFRR, inne)
1.	A1	Tuszyn - Pyrzowice ¹⁰⁸	B	138,50	80,17	7 653,77	7 653,77	FS/inne
2.	S7	Gdańsk – Warszawa	B	238,22	74,72	14 350,90	22 004,67	FS
3.	S8	Radziejowice – Białystok	B	104,6	74,64	4 861,5	26 866,17	FS
4.	S7	Warszawa – Kraków	K	184,45	68,97	9 860,40	36 726,57	FS
5.	A18	Olszyna - Golnice ¹⁰⁹	K	70,90	66,15	1 176,40	37 902,97	inne
6.	S5	Poznań – Wrocław	K	127,10	64,85	4 497,46	42 400,43	FS
7.	S6	Słupsk - Gdańsk	K	133,70	63,54	8 733,90	51 134,33	FS
8.	S3	Sulechów – Legnica ¹¹⁰	B	143,60	63,38	4 764,01	55 898,34	FS/CEF ¹¹¹ (rezerwa)
9.	S17	Warszawa – Lublin	B	126,40	62,81	4 979,04	60 877,38	FS
10.	S5	Nowe Marzy – Bydgoszcz	K	73,9	61,29	2 976,10	63 853,48	FS
11.	S61	Obwodnica Augustowa – gr. Państwa	B	38,5	59,48	1 705,10	65 558,58	CEF
12.	S19	Lublin – Rzeszów	B	157,5	58,14	6 848,7	72 407,28	FS
13.	S2/A2	Warszawa – Siedlce ¹¹²	B	79,40	57,59	10 206,80	82 614,08	FS/ inne
14.	S61	Ostrów Mazowiecka – obwodnica Augustowa	B	153,30	56,63	5 506,90	88 120,98	FS/CEF (rezerwa) ¹¹³
15.	S7	Kraków – Rabka	K	16,70	56,42	3 487,30	91 608,28	FS
16.	S5	Bydgoszcz – Poznań	K	72,4	56,11	2 905,16	94 513,44	FS
17.	S51	Olsztyn - Olsztynek ¹¹⁴	P	13,30	55,42	483,50	94 996,94	EFRR

¹⁰⁵ B – sieć bazowa TEN-T, K – sieć kompleksowa TEN-T, P – poza siecią TEN-T.

¹⁰⁶ Długość ciągu jest spójna z zał. 5 do PBDK na lata 2011-2015, w odniesieniu do wskazanych w pkt 7.4.3. DI projektów drogowych.

¹⁰⁷ Koszt całkowity ciągu uwzględnia wartości kosztorysowe, które nie są równoznaczne z przepływami Krajowego Funduszu Drogowego wskazanymi w z zał. 5 do PBDK na lata 2011-2015.

¹⁰⁸ Do dofinansowania ze środków UE został przewidziany odcinek A1: Pyrzowice – koniec obwodnicy Częstochowy, który będzie realizowany ze środków FS.

¹⁰⁹ Inwestycja nie jest przewidziana do finansowania ze środków UE.

¹¹⁰ Jedyne odc. Nowa Sól – Legnica planowany do finansowania w ramach listy rezerwowej do CEF.

¹¹¹ Projekt został wskazany, jako rezerwowo do CEF, w celu sprawniejszego przygotowania do konkursu CEF (np. w 2014 r.), biorąc pod uwagę ryzyko braku uzyskania dofinansowania ze środków CEF, przy symulacjach wykorzystania środków, inwestycja ta również uwzględniana jest w alokacji środków polityki spójności (FS).

¹¹² Do dofinansowania ze środków UE został przewidziany odcinek S2 węzeł Puławska – węzeł Lubelska, który będzie realizowany ze środków FS.

¹¹³ Projekt został wskazany, jako rezerwowo do CEF, w celu sprawniejszego przygotowania do konkursu CEF (np. w 2014 r.), biorąc pod uwagę ryzyko braku uzyskania dofinansowania ze środków CEF, przy symulacjach wykorzystania środków, inwestycja ta również uwzględniana jest w alokacji środków polityki spójności (FS).

¹¹⁴ Inwestycja jest przewidziana do finansowania ze środków EFRR.

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

18.	S1	Pyrzowice – Bielsko Biała ¹¹⁵	B	56,10	55,18	3 669,70	98 666,64	FS
19.	S6	Szczecin - Koszalin	K	137,90	53,73	3 224,82	101 891,46	FS
20.	S6	Słupsk – Koszalin	K	66,10	53,61	1 925,90	103 817,36	FS
21.	S3	Świnoujście - Szczecin ¹¹⁶	B	53,30	52,16	2 255,50	106 072,86	FS
22.	S12	Radom – Lublin	K	75,00	51,95	2 426,40	108 499,26	FS
23.	S74	Sulejów – Kielce	K	72,30	45,15	3 396,78	111 896,04	FS
24.	S12	Lublin – Dorohusk	K	75,30	44,73	3 684,00	115 580,04	FS
25.	S14	Zach. Obw. Łodzi (A2-S8)	P	28,94	44,26	1 656,30	117 236,34	EFRR
26.	S10	Toruń - Bydgoszcz	K	50,40	43,18	2 051,60	119 287,94	FS
27.	S69	Bielsko - Biała - gr. Państwa ¹¹⁷	B	8,50	42,53	1 681,83	120 969,77	FS/CEF (rezerwa) ¹¹⁸
28.	S74	Kielce – Nisko	K	127,30	41,76	6 147,10	127 116,87	FS
29.	S10	Piła – Szczecin	K	114,10	41,71	3 145,50	130 262,37	FS
30.	S11	Poznań – Kępno	K	109,00	41,45	4 200,00	134 462,37	FS
31.	S10	Płońsk – Toruń	K	137,40	40,62	4 638,20	139 100,57	FS
32.	S19	Białystok – Lublin	K	238,60	40,44	9 604,90	148 705,47	FS
33.	S3	Legnica – Lubawka ¹¹⁹	B	67,20	40,20	3 912,20	152 617,67	FS/CEF ¹²⁰ (rezerwa)
34.	S11	Piła – Poznań	K	94,30	39,92	3 790,00	156 407,67	FS
35.	S2/A2	Siedlce – gr. państwa ¹²¹	B	86,70	39,89	4 663,80	161 071,47	inne

¹¹⁵Ciąg będzie realizowany w dalszej kolejności m.in. z uwagi na: występowanie wysoko przepustowego alternatywnego połączenia, brak spełnienia kryterium rozwoju portów morskich, brak spełnienia kryterium położenia w Polsce Wschodniej, czy brak połączenia ze stolicą. Ponadto odcinek Kosztowy - Bielsko Biała o dł. ok. 40 km i koszcie ok. 1,8 mld zł nie spełnia kryterium gotowości projektu do realizacji, ponieważ nie posiada ani decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia ani zezwolenia na realizację inwestycji drogowej.

¹¹⁶Ciąg będzie realizowany w dalszej kolejności m.in. z uwagi na: niski poziom natężenia ruchu ciężarowego oraz ruchu ogółem (poniżej 20% punktów możliwych do uzyskania w ramach powyższych kryteriów), brak spełnienia kryterium położenia w Polsce Wschodniej, czy brak połączenia ze stolicą, brak spełnienia kryterium gotowości projektu do realizacji.

¹¹⁷Finansowanie w ramach CEF, pod warunkiem porozumienia strony polskiej i strony słowackiej ws. realizacji odcinka transgranicznego.

¹¹⁸Projekt został wskazany, jako rezerwy do CEF, w celu sprawniejszego przygotowania do konkursu CEF (np. w 2014 r.), Biorąc pod uwagę ryzyko braku uzyskania dofinansowania ze środków CEF, przy symulacjach wykorzystania środków, inwestycja ta również uwzględniana jest w alokacji środków polityki spójności (FS).

¹¹⁹Finansowanie w ramach CEF, pod warunkiem porozumienia strony polskiej i strony czeskiej ws. realizacji odcinka transgranicznego.

¹²⁰Projekt został wskazany, jako rezerwy do CEF, w celu sprawniejszego przygotowania do konkursu CEF (np. w 2014 r.), Biorąc pod uwagę ryzyko braku uzyskania dofinansowania ze środków CEF, przy symulacjach wykorzystania środków, inwestycja ta również uwzględniana jest w alokacji środków polityki spójności (FS).

¹²¹Ciąg będzie realizowany w dalszej kolejności m.in. z uwagi na: niski poziom natężenia ruchu ciężarowego oraz ruchu ogółem, brak spełnienia kryterium kontynuacji ciągu, brak spełnienia kryterium rozwoju portów morskich. Inwestycja nie jest przewidziana do finansowania ze środków UE.

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

36.	S19	gr. państwa – Białystok (S8)	K	83,70	38,76	3 194,10	164 265,57	FS
37.	S12	Piotrków Tryb. – Radom	K	91,50	37,23	3 527,00	167 792,57	FS
38.	S10	Bydgoszcz - Piła	K	71,80	36,92	2 866,70	170 659,27	FS
39.	S17	Lublin – Hrebenne	K	113,30	36,69	5 720,50	176 379,77	FS
40.	S19	Rzeszów – gr. Państwa	K	85,40	36,59	8 880,40	185 260,17	FS
41.	S11	Kępno – Katowice	K	165,80	35,26	5 368,60	190 628,77	FS
42.	S11	Koszalin - Piła	K	80,50	35,11	2 475,20	193 103,97	FS

7.3.3. Lista projektów morskich

Strategiczną oceną oddziaływania na środowisko zostaną objęte wszystkie wymienione poniżej inwestycje.

Lp.	Nazwa projektu	Beneficjent	Projekt multimodalny ¹²²	Liczba pkt.	Koszt całkowity [mln zł]	Koszt całkowity narastająco [mln zł]	Źródło dofinansowania (FS, CEF, środki krajowe)
1.	Modernizacja wejścia do portu wewnętrznego (w Gdańsku). Etap III	Urząd Morski w Gdyni		94	150,00	150,00	FS, środki krajowe
2.	Modernizacja toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5m	Urząd Morski w Szczecinie		92	1 384,98	1 534,98	FS, środki krajowe
3.	Modernizacja układu falochronów osłonowych Portu Północnego	Urząd Morski w Gdyni		90	660,00	2 194,98	FS, środki krajowe
4.	Modernizacja toru wodnego do Portu Północnego	Urząd Morski w Gdyni		90	100,00	2 294,98	FS, środki krajowe
5.	Budowa Nabrzeża Północnego przy falochronie półwyspowym w Porcie Zewnętrznym	Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.		82	54,00	2 348,98	CEF
6.	Modernizacja toru wodnego, rozbudowa nabrzeży oraz poprawa warunków żeglugi w Porcie Wewnętrznym w Gdańsku	Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.	TAK	82	362,00	2 710,98	CEF
7.	Przystosowanie infrastruktury Terminalu Promowego w Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego	ZMPSIŚ S.A.	TAK	82	127,80	2 838,78	CEF
8.	Poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu	PKP PLK S.A.	TAK	82	463,00	3 301,78	CEF
9.	Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni	PKP PLK S.A.	TAK	82	650,00	3 951,78	CEF
10.	Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Kanału	ZMPSIŚ S.A.	TAK	82	200,00	4 151,78	FS, środki krajowe

¹²²Za projekt multimodalny uważany jest projekt, którego celem jest integracja dwóch lub więcej gałęzi transportu w związku z multimodalnymi funkcjami portów morskich.

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

	Dębickiego						
11.	Poprawa infrastruktury kolejowego dostępu do portu Gdańsk	PKP PLK S.A.	TAK	82	800,00	4 951,78	CEF
12.	Budowa publicznego terminalu promowego w porcie Gdynia	ZMP Gdynia	TAK	82	120,00	5 071,78	FS, środki krajowe
13.	Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Basenu Kaszubskiego	ZMP SIŚ S.A.	TAK	82	200,00	5 271,78	FS, środki krajowe
14.	Pogłębienie toru podejściowego i akwenów wewnętrznych Portu Gdynia Etapy I-III	ZMP Gdynia (Etap I), Urząd Morski (Etap II), ZMP Gdynia (Etap III)		80	220,00	5 491,78	FS, środki krajowe
15.	Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto, obejmującym linie 201 i 203, etap I	PKP PLK S.A.	TAK	77,33	250,00	5 741,78	FS
16.	Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto, obejmującym linie 201 i 203, etap II – wraz z elektryfikacją	PKP PLK S.A.	TAK	77,33	367,00	6 108,78	FS
17.	Rozbudowa i modernizacja infrastruktury technicznej w portach w Szczecinie i Świnoujściu	ZMP SIŚ S.A.		72	96,00	6 204,78	FS, środki krajowe
18.	Przebudowa Estakady Kwiatkowskiego w Gdyni do pełnej nośności TEN-T	Urząd Miasta w Gdyni	TAK	72	200,00	6 404,78	CEF
19.	Rozbudowa i modernizacja sieci drogowej i kolejowej w Porcie Zewnętrznym w Gdańsku	Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.	TAK	72	150,00	6 554,78	FS/CEF (rezerwa)
20.	Rozbudowa infrastruktury portowej w Kanale Dębickim w porcie w Szczecinie	ZMP SIŚ S.A.	TAK	72	150,00	6 704,78	FS, środki krajowe
21.	Przebudowa nabrzeży w Porcie Gdynia - Etap II i III	ZMP Gdynia	TAK	72	220,00	6 924,78	FS, środki krajowe
22.	Budowa stanowiska statkowego do eksportu LNG w porcie zewnętrznym w Świnoujściu	ZMP SIŚ S.A.		72	70,00	6 994,78	FS, środki krajowe
23.	Rozbudowa terminalu morskiego - poprawa dostępu do terminalu od strony lądu oraz budowa nabrzeży w Police	Zarząd Morskiego Portu Police Sp. z o.o.	TAK	71,33	193,73	7 188,51	FS, środki krajowe
24.	Zintegrowany system oznakowania nawigacyjnego z elementami e-Navigation	Urząd Morski w Gdyni		70	40,00	7 228,51	FS, środki krajowe
25.	Budowa systemu GMDSS administracji morskiej	Urząd Morski w Gdyni		70	70,00	7 298,51	FS, środki krajowe
26.	Przebudowa wejścia do portu w Elblągu	Urząd Morski w Gdyni		70	201,77	7 500,28	FS, środki krajowe
27.	Rozbudowa dostępu kolejowego do zachodniej części Portu Gdynia	ZMP Gdynia	TAK	70	28,00	7 528,28	FS, środki krajowe
28.	Modernizacja dostępu drogowego do Portu w Szczecinie: przebudowa układu komunikacyjnego w rejonie Międzyodrza	Gmina Miasto Szczecin	TAK	70	220,00	7 748,28	CEF

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

29.	Sprawny i przyjazny środowisku dostęp do infrastruktury Portu w Świnoujściu - etap I	Gmina Miasto Świnoujście	TAK	70	91,50	7 839,78	FS/CEF(rezerwa)
30.	Sprawny i przyjazny środowisku dostęp do infrastruktury Portu w Świnoujściu - etap II	Gmina Miasto Świnoujście	TAK	70	51,70	7 891,48	FS/CEF (rezerwa)
31.	Gdańsk Port Północny - budowa portu schronienia dla statków znajdujących się w niebezpieczeństwie i zagrażających katastrofą ekologiczną wraz z infrastrukturą falochronu osłonowego oraz zaporą przeciwrozlewową	Urząd Morski w Gdyni		70	480,00	8 371,48	FS, środki krajowe
32.	Przebudowa istniejących nabrzeży, budowa nabrzeża typu ciężkiego wraz z drogą dojazdową na potrzeby portu morskiego w Darłowie	Urząd Miasta Darłowo	TAK	66	43,00	8 414,48	FS, środki krajowe
33.	Rozbudowa terminalu paliwowego na falochronie Portu Gdynia	ZMP Gdynia		66	50,00	8 464,48	FS, środki krajowe
34.	Przebudowa wejścia do Portu Darłowo	Urząd Morski w Słupsku		64	220,00	8 684,48	FS, środki krajowe
35.	Budowa nabrzeża głębokowodnego w porcie zewnętrznym w Świnoujściu	ZMP SiS S.A.	TAK	62	300,00	8 984,48	FS, środki krajowe
36.	Budowa Nabrzeża Refulacyjnego na potrzeby obsługi statków handlowych w Porcie Darłowo	Zarząd Portu Morskiego Darłowo Sp. z o.o.	TAK	62	40,00	9 024,48	FS, środki krajowe
37.	Budowa infrastruktury portowej w Basenie Górnośląskim w porcie w Szczecinie	ZMP SiS S.A.	TAK	62	90,00	9 114,48	FS, środki krajowe
38.	Budowa infrastruktury portowej do odbioru ścieków sanitarnych oraz zasilania statków w energię elektryczną.	ZMP Gdynia		62	50,00	9 164,48	FS, środki krajowe
39.	Budowa obrotnicy dla statków w Elblągu	Gmina Miasto Elbląg/ Zarząd Portu Morskiego Sp. z o.o.		62	5,00	9 169,48	FS, środki krajowe
40.	Przebudowa wejścia do Portu Ustka	Urząd Morski w Słupsku		62	205,00	9 374,48	FS, środki krajowe
41.	Realizacja Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej	Urząd Miasta Gdynia	TAK	62	1 100,00	10 474,48	FS, środki krajowe
42.	Przebudowa wejścia południowego do portu w Gdyni	Urząd Morski w Gdyni		60	600,00	11 074,48	FS, środki krajowe
43.	Rozbudowa terminalu barkowego – poszerzenie toru dojazdowego i budowa nabrzeży	Zarząd Morskiego Portu Police Sp. z o.o.	TAK	55,33	38,80	11 113,28	FS, środki krajowe
44.	Modernizacja nawierzchni torowej bocznic kolejowej Portu Morskiego w Kołobrzegu wraz z przebudową ul. Towarowej prowadzącej do portu	Gmina Miasto Kołobrzeg	TAK	54	6,00	11 119,28	FS, środki krajowe
45.	Poprawa dostępności do portu Kołobrzeg od strony lądu. Etap III	Gmina Miasto Kołobrzeg lub GDDKiA Oddział w	TAK	54	100,00	11 219,28	FS, środki krajowe

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

		Szczecinie (zgodnie z listem intencyjnym)					
46.	Budowa bocznic kolejowej i terminalu nr 2 w Elblągu	Gmina Miasto Elbląg/ Zarząd Portu Morskiego Sp. z o.o.	TAK	52	100,00	11 319,28	FS, środki krajowe
47.	Budowa mostów na rzece Elbląg i Kanale Jagiellońskim wraz z układem komunikacyjnym	Gmina Miasto Elbląg/ Gmina Elbląg	TAK	52	90,00	11 409,28	FS, środki krajowe
48.	Terminal pasażerski modernizacja podejścia promowego przy nabrzeżu Ro-Ro	Zarząd Portu Morskiego Kołobrzeg Sp. z o.o.	TAK	52	6,00	11 415,28	FS, środki krajowe
49.	Przebudowa lokalnych źródeł energii ciepłej z wykorzystaniem energii odnawialnej oraz budowa urządzeń wytwarzania energii „zielonej” (Etap I i II)	ZMP Gdynia		52	20,00	11 435,28	FS, środki krajowe
50.	Budowa nowego nabrzeża przy ul. Radomskiej przedłużenie terminala składowo- przeładunkowego	m. Elbląg/ Zarząd Portu Morskiego Sp. z o.o.	TAK	52	15,00	11 450,28	FS, środki krajowe

7.3.4. Lista projektów wodnych śródlądowych

Strategiczną oceną oddziaływania na środowisko zostaną objęte wszystkie wymienione poniżej inwestycje.

L.p.	Nazwa projektu	Beneficjent	Liczba pkt.	Koszt całkowity [mln zł]	Koszt całkowity narastająco [mln zł]	Źródło dofinansowania (CEF, FS, środki krajowe)
1.	Remont i modernizacja zabudowy regulacyjnej Odry swobodnie płynącej - odbudowa i modernizacja zabudowy regulacyjnej – w celu przystosowanie odcinka Odry od Malczyc do ujścia Nysy Łużyckiej do III klasy drogi wodnej	RZGW we Wrocławiu	92,00	509,00	509,00	FS
2.	Prace modernizacyjne na Odrze granicznej w celu zapewnienia zimowego lodołamania	RZGW w Szczecinie	82,00	176,80	685,80	FS
3.	Remont i modernizacja zabudowy regulacyjnej na Odrze granicznej	RZGW w Szczecinie	82,00	190,00	875,80	FS
4.	Modernizacja śluz odrzańskich na Kanale Gliwickim, na odcinku w zarządzie RZGW Gliwice - przystosowanie do III klasy drogi wodnej - Etap II	RZGW w Gliwicach	75,50	100,00	975,80	FS

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

5.	Stopień Brzeg Dolny – roboty remontowo –modernizacyjne na stopniu, Etap II	RZGW we Wrocławiu	75,50	40,00	1 015,80	FS
6.	Modernizacja jazów odrzańskich na odcinku w zarządzie RZGW Wrocław - woj. opolskie, etap I; (Januszkowice, Wróblin, Zwanowice) Modernizacja jazów odrzańskich na odcinku w zarządzie RZGW Wrocław - woj. opolskie, etap II; (Krępna, Groszowice, Dobrzeń)	RZGW we Wrocławiu	73,50	200,00	1 215,80	FS
7.	Pełne wdrożenie RIS Dolnej Odry	Urząd Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie	69,50	20,00	1 235,80	FS, środki krajowe
8.	Modernizacja 3 długich śluz pociągowych z ich awanportami i sterowniami na stopniach wodnych: Januszkowice, Krapkowice i Opole, oraz rewitalizacja śluz krótkich dla ciągłości żeglugi śródlądowej – przystosowanie Odry do III klasy drogi wodnej	RZGW we Wrocławiu	69,50	65,00	1 300,80	FS
9.	Budowa jazu klapowego na stopniu wodnym Ujście Nysy w km 180,50 rz. Odry z uwzględnieniem obiektów towarzyszących.	RZGW we Wrocławiu	69,50	85,00	1 385,80	FS
10.	Modernizacja stopnia wodnego Rędzin na Odrze w km 260,7 – przystosowanie do III klasy drogi wodnej	RZGW we Wrocławiu	69,50	50,00	1 435,80	FS
11.	Odbudowa budowli regulacyjnych na Dolnej Wiśle w km 933 - 847	RZGW w Gdańsku	69,50	70,00	1 505,80	FS
12.	Odbudowa budowli regulacyjnych na Dolnej Wiśle w km 847 -772	RZGW w Gdańsku	69,50	96,00	1 601,80	FS
13.	Odbudowa budowli regulacyjnych na Dolnej Wiśle w km 772 - 718	RZGW w Gdańsku	69,50	96,00	1 697,80	FS
14.	Budowa stopnia wodnego na Wiśle poniżej Włocławka, element śluza	RZGW w Gdańsku	62,50	170,00	1 867,80	FS
15.	Modernizacja drogi wodnej rzeki Wisły od km 0+000 do km 92+600 wraz z poprawą bezpieczeństwa obiektów hydrotechnicznych	RZGW w Krakowie	60,75	91,00	1 958,80	FS
16.	Modernizacja śluz żeglugowych na drodze wodnej Nogatu i Szkarpawy i Martwej Wisły	RZGW w Gdańsku	60,75	20,00	1 978,80	FS
17.	Rewitalizacja Brdy skanalizowanej wraz z przebudową obiektów Bydgoskiego Węzła Wodnego	RZGW w Gdańsku	60,75	35,00	2 013,80	FS

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

18.	Modernizacja budowli hydrotechnicznych na Kanale Bydgoskim, na odcinku od km 14,8 do km 38,9 obejmująca śluzy: Okole, Czyżkówko, Prądy, Osowa Góra, Józefinki i Nakło Wschód oraz jaz Józefinki	RZGW w Poznaniu	60,75	59,50	2 073,30	FS
19.	Rewitalizacja szlaku żeglownego Kanału Bydgoskiego i Noteci dolnej skanalizowanej (od km 14,8 do km 176,2) do parametrów drogi wodnej II klasy	RZGW w Poznaniu	60,75	174,00	2 247,30	FS
20.	Modernizacja budowli hydrotechnicznych na drodze wodnej Noteci dolnej skanalizowanej, od km 38,9 do km 176,2	RZGW w Poznaniu	60,75	238,00	2 485,30	FS
21.	Modernizacja Kanału Gliwickiego - szlaku żeglownego i jego ubezpieczeń brzegowych	RZGW w Gliwicach	59,50	600,00	3 085,30	FS
22.	Odbudowa budowli regulacyjnych i roboty regulacyjne na Warcie od km 0,0 (m. Kostrzyn n/Odrą) do km 68,2 (m. Santok) i na Noteci dolnej swobodnie płynącej (od km 176,2 do km 226,1) dla przywrócenia parametrów II klasy drogi wodnej	RZGW w Poznaniu	50,75	120,00	3 205,30	FS
23.	Modernizacja Kanału Gliwickiego - urządzeń i obiektów funkcjonalnie związanych z kanałem żeglugowym	RZGW w Gliwicach	49,50	200,00	3 405,30	FS
24.	Budowa infrastruktury postojowo-cumowniczej na Odrze dolnej i granicznej oraz nowe oznakowanie szlaku żeglugowego	RZGW w Szczecinie	37,00	20,00	3 425,30	FS
25.	Budowa stopnia wodnego Niepołomice na górnej Wiśle	RZGW w Krakowie	32,50	500,00	3 925,30	FS

7.4. Project pipeline

7.4.1. Project pipeline dla projektów kolejowych¹²³

Beneficjentem projektów kolejowych jest PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Lp.	Ciąg	Nazwa projektu	Data opracowania/uaktualnienia SW lub planowana data opracowania/uaktualnienia SW ¹²⁴	Data uzyskania decyzji środowiskowej/ planowana data uzyskania decyzji środowiskowej	Planowana data ogłoszenia pierwszego przetargu na roboty budowlane	Planowana data zakończenia robót budowlanych
-----	------	----------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------

¹²³Przedstawiony harmonogram jest aktualny na dzień sporządzenia dokumentu i będzie podlegać aktualizacji.

¹²⁴ Studia Wykonalności obejmują Analizę Kosztów i Korzyści

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

				j ¹²⁵			
1.	C-E-59	Prace na linii kolejowej C-E 59 na odcinku Wrocław Brochów / Grabiszyn - Głogów - Zielona Góra - Rzepin - Szczecin Podjuchy	Q4 2015	Q2 2016	2016	2020	
2.	E-65, E-30	Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska, etap I: linia E 65 na odc. Będzin - Katowice - Tychy - Czechowice Dziedzice - Zebrzydowice	Q2 2016	Q3 2015	2017	2021	
3.	E-30	Prace na linii kolejowej E 30 na odcinku Kędzierzyn Koźle - Opole Zachodnie	Q4 2015	Q2 2016	2016	2018	
4.	E-65, E-30	Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska, etap II: linia E 30 na odc. Katowice - Chorzów Batory oraz Gliwice Łabędy	Q4 2013	Q4 2014	Q3 2015	2018	
5.	E-59	Prace na linii kolejowej E 59 na odcinku Poznań Główny- Szczecin Dąbie	Q2 2014	Q4 2014	Q3 2016	2020	
6.		Prace na linii kolejowej nr 8, odcinek Warka - Radom (Lot: C, D, E)	Q3 2007 RSW Q4 2015	Q1 2017	Q2 2015	2019	
7.		Prace na linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa - Dorohusk na odcinku Warszawa - Otwock - Dęblin - Lublin	Q3 2011	Q3 2012	2016	2020	
8.	E-59	Prace na linii kolejowej E 59 na odcinku Wrocław – Poznań, etap IV, odcinek granica województwa dolnośląskiego - Czempień	2011 RSW - Q2 2014	Q4 2009	Q2 2014	2019	
9.	E-75	Prace na linii E 75 na odcinku Sadowne - Białystok wraz z robotami pozostałymi na odcinku Warszawa Rembertów - Sadowne	Q4 2008 RSW Q2 2014	Q4 2009 (woj. mazowieckie) Q3 2015 (woj. podlaskie)	Q1 2016	2020	
10.		Prace na linii kolejowej nr 93 na odcinku Trzebinia - Oświęcim - Czechowice Dziedzice	Q4 2013	Q4 2014	Q3 2015	2018	
11.		Prace na liniach kolejowych nr 138, 161, 180, 654, 655, 657, 658, 699 na odcinku Dorota / Chorzów Stary - Mysłowice Brzezinka - Oświęcim	Q4 2013	Q4 2014	Q3 2015	2018	
12.		Prace na linii średnicowej w Warszawie na odcinku Warszawa Wschodnia - Warszawa Zachodnia	Q4 2015	Q2 2010	2016	2022	
13.	E-30	Prace na linii kolejowej E 30 na odcinku Kraków Główny Towarowy – Rudzice wraz z dobudową torów linii aglomeracyjnej	Q2 2015	Q2 2015	2016	2020	
14.	C-E-20	Prace na linii kolejowej C-E 20 na odcinku Łowicz Główny -	Q3 2015	Q4 2012	2016	2018	

¹²⁵ Dla projektów, w których termin ogłoszenia przetargu na roboty jest odległy od daty uzyskania decyzji środowiskowej, są już prowadzone prace projektowe i przewidywane jest odpowiednio wcześniejsze uzyskanie pozwoleń na budowę.

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

		Skierniewice				
15.	C-E-65	Prace na linii kolejowej C-E 65 na odc. Chorzów Batory - Tarnowskie Góry - Karsznice - Inowrocław - Bydgoszcz - Maksymilianowo	Q4 2015	Q2 2016	2016	2020
16.	C-E-30	Prace na linii kolejowej C-E 30 na odcinku Opole Groszowice - Jelcz - Wrocław Brochów	Q3 2015	Q1 2016	Q4 2015	2018
17.		Prace na linii kolejowej nr 146 na odcinku Wyczerpy - Chorzew Siemkowice	Q3 2015	Q1 2016	Q4 2015	2018
18.		Udrożnienie Łódzkiego Węzła Kolejowego (TEN-T), etap II, odcinek Łódź Fabryczna – Łódź Kaliska/Łódź Żabieniec	Q3 2015	Q4 2012	2016	2020
19.		Prace na liniach kolejowych nr 140, 148, 157, 159, 173, 689, 691 na odcinku Chybie - Żory - Rybnik - Nędza / Turze	Q4 2013	Q4 2014	Q3 2015	2018
20.	E-20	Poprawa przepustowości linii kolejowej E 20 na odcinku Warszawa - Kutno, etap I: Prace na linii kolejowej nr 3 na odc. Warszawa – granica LCS Łowicz	Q2 2011 RSW Q3 2015	Q2 2012	2016	2017
21.	C-E-65	Prace na linii kolejowej C-E 65 na odcinku Bydgoszcz - Tczew	Q4 2015	Q3 2016	2017	2020
22.	C-E-20	Prace na obwodnicy towarowej Poznania	Q3 2015	Q4 2015	2016	2019
23.		Prace na linii kolejowej nr 202 na odcinku Gdynia Chylonia - Słupsk	Q3 2015	Q1 2016	2017	2020
24.		Prace na linii kolejowej nr 1 na odcinku Częstochowa - Zawiercie	Q3 2015	Q1 2016	Q4 2015	2018
25.		Prace na linii kolejowej nr 289 na odcinku Legnica - Rudna Gwizdanów	Q3 2015	Q1 2016	Q3 2015	2017
26.	E-20	Poprawa przepustowości linii kolejowej E 20 na odcinku Warszawa Rembertów - Mińsk Mazowiecki, etap I: Prace punktowe na posterunkach ruchu.	Q2 2011 RSW Q3 2014	Q2 2012	2016	2017
27.		Prace na linii obwodowej w Warszawie (odc. Warszawa Gołębki / Warszawa Zachodnia - Warszawa Gdańska)	Q2 2011 RSW - Q3 2014	Q2 2012	Q1 2016	2018
28.		Prace na liniach kolejowych nr 14, 811 na odcinku Łódź Kaliska - Zduńska Wola - Ostrów Wlkp., etap I: Łódź Kaliska - Zduńska Wola	Q3 2015	Q1 2016	2016	2018
29.		Prace na liniach kolejowych nr 14, 811 na odcinku Łódź Kaliska - Zduńska Wola - Ostrów Wlkp., etap II: Zduńska Wola - Ostrów Wielkopolski	Q3 2015	Q2 2016	Q4 2015	2018
30.	E-20	Prace na linii kolejowej E 20 na odcinku Warszawa - Poznań - pozostałe roboty, odcinek Sochaczew - Swarzędz	Q1 2008 RSW - Q2 2014	Q3 2012	2015	2020

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

31		Prace na linii kolejowej nr 38 na odcinku Ełk - Korsze wraz z elektryfikacją	Q3 2015	Q4 2015	2017	2019
32.		Prace na linii kolejowej nr 6 na odcinku Białystok - Sokółka - Kuźnica Białostocka (granica państwa)	Q4 2015	Q4 2015	2016	2018
33.		Prace na linii kolejowej Warszawa Włochy - Grodzisk Mazowiecki (linia nr 447)	Q2 2011 RSW Q3 2014	Q2 2012	Q4 2015	2018
34		Elektryfikacja linii kolejowych nr 274, 278 na odcinku Węgliniec - Zgorzelec	Q3 2015	Q3 2015	Q4 2015	2017
35.		Prace na linii kolejowej nr 143 na odcinku Kluczbork - Oleśnica - Wrocław Mikołajów	Q3 2015	Q1 2016	2017	2020
36.		Prace na linii kolejowej nr 8 na odcinku Skarżysko Kamienna - Kielce - Kozłów	Q3 2015	Q1 2016	Q4 2015	2019
37.		Prace na linii kolejowej E 20 na odcinku Siedlce - Terespol, etap III - LCS Terespol	Q4 2015	2009	Q1 2016	2018
38.		Prace na liniach kolejowych nr 15, 16 na odcinku Łódź Kaliska - Zgierz - Kutno	Q3 2015	Q4 2015	2016	2018
39.	C-E-59	Prace na linii kolejowej C-E 59 na odcinku Wrocław - Kamieniec Żąbkowicki	Q4 2010 wymaga aktualizacji	2016	2018	2020
40.	C-E-20	Prace na linii kolejowej C-E 20 na odcinku Skierniewice - Pilawa - Łuków	Q3 2015	Q3 2015	2016	2018
41.	E-59	Prace na linii kolejowej E-59 na odcinku Kędzierzyn Koźle - Chałupki (granica państwa)	Q4 2016	Q4 2016	2017	2019
42.		Prace na liniach kolejowych nr 14, 815, 816 na odcinku Ostrów Wlkp. - (Krotoszyn) - Leszno - Głogów wraz z elektryfikacją odcinka Krotoszyn / Durzyn - Leszno - Głogów	2016	Q3 2017	2018	2021
43.		Prace na liniach kolejowych nr 153, 199, 681, 682, 872 na odcinku Toszek Północ - Rudziniec Gliwicki - Stare Koźle	Q3 2015	Q1 2016	Q4 2015	2018
44.	E-20	Poprawa przepustowości linii kolejowej E 20 na odcinku Warszawa Rembertów - Mińsk Mazowiecki, etap II: Budowa dodatkowej pary torów na odc. Warszawa Rembertów – Sulejówek Miłosna	Q2 2011 wymaga aktualizacji	Q2 2012	2017	2020
45.		Prace na linii kolejowej nr 18 na odcinku Kutno - Toruń Główny	Q3 2015	Q4 2015	2017	2020
46.		Prace na liniach kolejowych nr 62, 660 na odcinku Tunel - Bukowno - Sosnowiec Płd.	2016	2017	2018	2020
47.		Budowa nowej linii kolejowej Podłęże – Szczyrzyc -	Q4 2014/Q4 2015 (model	2015	2016	2021

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

		Tymbark/Mszana Dolna oraz modernizacja istniejącej linii kolejowej nr 104 Chabówka - Nowy Sącz” w ramach projektu „Budowa nowej linii kolejowej Podłęże – Szczyrzyc - Tymbark/Mszana Dolna oraz modernizacja odcinka linii kolejowej Nowy Sącz – Muszyna – granica państwa i Chabówka – Nowy Sącz	tradycyjny/ PPP)			
48.		Prace na linii kolejowych nr 358 na odcinku Czerwieńsk - Gubin (granica państwa)	2017	2017	2018	2020
49.		Budowa połączenia kolejowego MPL „Katowice” w Pyrzowicach z miastami aglomeracji górnośląskiej, odcinek Katowice - Pyrzowice	Q4 2010	2014	2016	2020
50.		Prace na linii kolejowej nr 94 na odcinku Kraków Płaszów - Skawina - Oświęcim	Q3 2015	Q1 2016	2017	2019
51.		Prace na linii kolejowej nr 139 na odcinku Czechowice Dziedzice - Bielsko Biała - Zwardoń (granica państwa)	2016	2016	2016	2019
52.		Prace na liniach kolejowych nr 97, 98, 99 na odcinku Skawina - Sucha Beskidzka - Chabówka - Zakopane, wraz z budową łącznicy w Suchej Beskidzkiej i Chabówce	Q3 2015	Q1 2016	2017	2020
53.		Prace na liniach kolejowych nr 281, 766 na odcinku Oleśnica / Łukanów - Krotoszyn - Jarocin - Września - Gniezno	2017	2017	2018	2020
54.		Prace na linii kolejowej nr 33 na odcinku Kutno - Płock	2016	2016	2016	2020
55.	E-65, E-30	Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska, etap III: linia E 30 na odc. Chorzów Batory - Gliwice Łabędy	Q4 2013	Q4 2014	2019	2021
56.		Budowa nowej linii kolejowej w relacji Modlin-Płock	2016	2016	2017	2020
57.		Prace na liniach kolejowych nr 13, 513 na odcinku Krusze / Tłuszcz - Pilawa	2018	2018	2019	2020
58.		Prace na liniach kolejowych nr 61, 567 na odcinku Kielce - Żeliszewice	2016	2016	2016	2018
59.	C-E 59	Prace na linii kolejowej C-E 59 na odcinku Kamieniec Ząbkowicki - Międzyzlesie	Q4 2010 wymaga aktualizacji	2016	2018	2020
60.	E-75	Prace na linii kolejowej E 75 na odcinku Białystok - Suwałki - Trakiszki (granica państwa)	2016	2016	2017	2020
61.		Prace na liniach kolejowych nr 18, 203 na odcinku Bydgoszcz Główna - Piła Główna - Krzyż, etap I: prace na odcinku Bydgoszcz Główna - Piła	2017	2017	2018	2020

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

		Główna				
62.		Prace na liniach kolejowych nr 18, 203 na odcinku Bydgoszcz Główna - Piła Główna - Krzyż, etap II: prace na odcinku Piła Główna - Krzyż wraz z elektryfikacją	2017	2017	2018	2020

7.4.2. Project pipeline projektów kolejowych o znaczeniu makroregionalnym

Beneficjentem projektów kolejowych jest PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Lp.	Linia	Nazwa projektu	Data opracowania/uaktualnienia SW lub planowana data opracowania/uaktualnienia SW	Data uzyskania decyzji środowiskowej/planowana data uzyskania decyzji środowiskowej	Planowana data ogłoszenia pierwszego przetargu na roboty budowlane	Planowana data zakończenia robót budowlanych
1.	68, 565	Prace na liniach kolejowych nr 68, 565 na odcinku Lublin - Stalowa Wola Rozwadów wraz z elektryfikacją	Q1 2016	Q1 2016	Q2 2016	Q4 2019
2.	25, 74, 78	Prace na liniach kolejowych nr 25, 74, 78 na odcinku Stalowa Wola - Tarnobrzeg/Sandomierz - Ocice/Padew	Q3 2016	Q3 2016	Q4 2016	Q2 2020
3.	25	Prace na linii kolejowej nr 25 na odcinku Skarżysko Kamienna - Sandomierz	Q3 2016	Q3 2016	Q4 2016	Q2 2020
4.	32	Prace na linii kolejowej nr 32 na odcinku Białystok - Bielsk Podlaski (Lewki)	Q1 2016	Q1 2016	Q2 2016	Q4 2019
5.	31	Prace na linii kolejowej nr 31 na odcinku gr. województwa – Czeremcha - Hajnówka	Q1 2016	Q1 2016	Q2 2016	Q4 2019
6.	52	Prace na linii kolejowej nr 52 Lewki - Hajnówka	Q1 2016	Q1 2016	Q2 2016	Q4 2018
7.	216	Prace na linii kolejowej nr 216 na odcinku Działdowo - Olsztyn	Q2 2016	Q2 2016	Q3 2016	Q1 2020
8.	219	Prace na linii kolejowej nr 219 na odcinku Ełk - Szczytno	Q3 2016	Q3 2016	Q4 2016	Q2 2020
9.	68	Prace na linii kolejowej nr 68 na odcinku Stalowa Wola Rozwadów - Przeworsk	Q3 2015	2017	2017	2020
10.	25	Prace na linii kolejowej nr 25 na odcinku Padew - Mielec - Dębica	2017	2018	2018	2021
11.	25	Prace na linii kolejowej nr 25 na odcinku Końskie - Skarżysko	2017	2018	2018	2021
12.	30	Prace na linii kolejowej nr 30	Q3 2015	2017	2017	2020

	na odcinku Parczew - Łuków			
--	----------------------------	--	--	--

7.4.3. Project pipeline dla projektów drogowych¹²⁶

Beneficjentem projektów drogowych jest GDDKiA.

L.p.	Droga	Ciąg/ Odcinek	data opracowania/ uaktualnienia STEŚ ¹²⁷ lub planowana data opracowania/ uaktualnienia STEŚ	data opracowania / uaktualnienia a SW lub planowana data opracowania / uaktualnienia SW/ SW zawiera AKK ¹²⁸	data uzyskania decyzji środowiskowej/ planowana data uzyskania decyzji środowiskowej	planowana data ogłoszenia ¹²⁹ pierwszego przetargu na roboty budowlane	planowana data zakończenia robót budowlanych
1.	A1	Tuszyn – Pyrzowice					
		odc. Pyrzowice – koniec obw. Częstochowy	Nie wymagany	Q3 2014	Q1 2009	Q1 2014	Q3 2018
2.	S7	Gdańsk – Warszawa					
		odc. Koszwały – Kazimierzowo	Q3 2008	Q1 2015	Q1 2010	Q2 2014	Q4 2017
		odc. Ostróda Południe – Olsztynek	Q4 2006	Q2 2013	Q4 2009	Q2 2013	Q3 2017
		odc. Ostróda Płn. – Ostróda Płd.	Q4 2006	Q2 2013	Q4 2009	Q2 2013	Q2 2017
		odc. Miłomłyn – Ostróda Północ	Q4 2006	Q2 2013	Q4 2009	Q2 2013	Q2 2017
		odc. Nidzica – Napierki	Q1 2009	Q2 2013	Q3 2009	Q2 2013	Q2 2017
		odc. Napierki – Płońsk	Q2 2008	Q2 2017	Q3 2011	Q2 2016	Q3 2019

¹²⁶ Przedstawiony harmonogram jest aktualny na dzień sporządzenia dokumentu i będzie podlegać aktualizacji.

¹²⁷ Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe

¹²⁸ W przypadku GDDKiA SW nie jest dokumentem, na podstawie którego podejmowane są decyzje inwestycyjne. SW jest opracowywane w celu przygotowania stosownych wniosków o dofinansowanie. Harmonogram przygotowania SW wskazany w Project pipeline jest dopasowany do procesu pozyskiwania środków UE, dlatego daty opracowania SW są często późniejsze od dat rozpoczęcia robót budowlanych. Natomiast dokumentem będącym pierwszą analizą stanowiącą podstawę do podjęcia decyzji o realizacji danego zadania inwestycyjnego jest Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe przygotowywane na wstępnym etapie koncepcyjnym danego projektu. W ramach STEŚ wykonywane są opracowania ekonomiczno-finansowe dotyczące obliczeń kosztów, finansowania oraz uzasadnienia ekonomicznego przedsięwzięcia. W ramach Project pipeline Studium Wykonalności należy rozumieć jako kamień milowy w realizacji projektu. W tym kontekście, dla każdego z projektów wskazano daty opracowania/ uaktualnienia, planowane daty opracowania/ uaktualnienia SW), które wyznaczają rzeczywistą dojrzałość projektu w momencie uruchomienia programu. Realizacja tych terminów będzie decydowała o rzeczywistym stanie zaawansowania projektu. SW zawierają Analizę kosztów i korzyści (AKK).

¹²⁹ Począwszy od poz. 22 wskazane daty realizacji projektów zostały przyjęte przy założeniu pełnej dostępności środków finansowych na opracowanie dokumentacji przygotowawczej i realizację inwestycji. Uzyskanie środków finansowych umożliwi rozpoczęcie następujących działań: ogłoszenie przetargów na STEŚ, Koncepcje Programowe oraz PFU. Przy szacowaniu terminów wzięto również pod uwagę czas trwania postępowania przetargowego, czas niezbędny na uzyskanie decyzji administracyjnych, czas realizacji umów przez wykonawców oraz czas niezbędny na rozliczenie projektu. Wszystkie te działania i przyjęte terminy są również zależne od trybu realizacji inwestycji.

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

		odc. Płońsk – Czosnów	W opracowaniu	Q4 2016	Q1 2015	Q3 2016	Q3 2020
		odc. Czosnów – Warszawa	W opracowaniu	Q4 2016	Q1 2015	Q3 2016	Q3 2021
3.	S8	Radziejowice – Białystok					
		odc. Radziejowice – Paszków	Q1 2009	Q3 2014	Q2 2014	Q4 2013	Q1 2018
		odc. Marki – Drewnica	Q4 2005	Q2 2014	Q4 2007	Q1 2013	Q2 2017
		odc. Drewnica – Radzymin	Q2 2007	Q1 2014	Q4 2011	Q1 2013	Q3 2017
		odc. Wyszaków – gr. woj. mazowieckiego	Q4 2007	Q2 2015	Q3 2010	odc. koniec obw. Wyszakowa - pocz. Obw. Ostrowi Maz. - Q3 2014 odc. koniec obw. Ostrowi Maz. - gr. Woj. Maz - Q4 2014	odc. koniec obw. Wyszakowa - pocz. Obw. Ostrowi Maz. - Q4 2017 odc. koniec obw. Ostrowi Maz. - gr. Woj. Maz - Q2 2018
		odc. gr. woj. mazowieckiego – Zambrów	Q1 2008	Q2 2015	Q4 2009	Q4 2013	Q3 2017
		odc. Wiśniewo – Mężenin	Q1 2008	Q1 2015	Q4 2009	Q3 2013	Q2 2017
		odc. Mężenin – Jeżewo	Q1 2008	Q1 2015	Q4 2009	Q4 2013	Q3 2017
4.	S7	Warszawa – Kraków					
		odc. Warszawa – obw. Grójca	Q2 2008	Q3 2016	Q2 2011	Q1 2015	Q1 2019
		obw. Radomia	Q1 2007	Q1 2014	Q1 2008	Q3 2013	Q4 2018
		odc. Radom – gr. woj. mazowieckiego	Q4 2007	Q1 2014	Q2 2008	Q4 2009	Q4 2016
		odc. gr. woj. Mazowieckiego – Skarżysko Kamienna	Q4 2007	Q1 2014	Q1 2014	Q4 2013	Q3 2017
		odc. w. Chęciny – Jędrzejów (pocz. obwodnicy)	Q1 2008	Q2 2014	Q3 2010	Q3 2013	Q2 2017
		odc. Jędrzejów – gr. woj. świętokrzyskiego	Q4 2007	Q2 2014	Q1 2009	Q2 2013	Q2 2017

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

		odc. gr. woj. świętokrzyskiego – Szczepanowice	Q1 2014	Q3 2016	Q4 2014	Q1 2017	Q3 2020
		odc. Szczepanowice – Widoma	Q1 2014	Q3 2016	Q4 2014	Q1 2017	Q3 2020
		odc. Widoma – Kraków (w. Igołomska)	Q1 2014	Q3 2016	Q4 2014	Q1 2017	Q3 2020
		odc. Kraków w. Igołomska, dk nr 79 – w. Christo Botewa (Rybitwy)	Q4 2007	Q3 2014	Q2 2007	Q2 2013	Q4 2017
5.	S5	Poznań – Wrocław					
		odc. Poznań (węzeł Głuchowo) – Wroczyn	Q4 2009	Q2 2015	Q3 2011	Q4 2013	Q3 2017
		odc. Wroczyn – Radomicko	Q4 2009	Q2 2015	Q3 2011	Q4 2014	Q4 2017
		odc. Radomicko – w. Kaczkowo	Q4 2009	Q2 2015	Q3 2011	Q4 2013	Q3 2017
		odc. w. Korzeńsko – Wrocław (w. Widawa)	Q2 2009	Q1 2015	Q3 2010	Q2 2013	Q4 2017
6.	S6	Gdańsk – Słupsk					
		Budowa obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej	Q1 2013	Q4 2016	Q3 2014	Q1 2016	Q2 2020
		odc. Łębork – obw. Trójmiasta	Q3 2009	Q1 2017	Q2 2014	Q4 2015	Q3 2020
		odc. Słupsk – Łębork	Q3 2012	Q1 2017	Q3 2014	Q3 2015	Q1 2020
7.	S3	Sulechów – Legnica					
		odc. Sulechów (węzeł Kruszyna) – Nowa Sól, II jezdnia; obw. Gorzowa Wielkopolskiego oraz II jezdnia obw. Międzyrzecza	Q3 2008, Q3 2009 (II jezdnia obw. Międzyrzecz)	Q4 2015	Q3 2009, Q3 2009; Q4 2009	Q2 2013	odc. II jezdnia obwodnicy Gorzowa Wielkopolskiego - Q3 2017 odc. II jezdnia obwodnicy Międzyrzecza - Q3 2017 odc. Sulechów (w. Kruszyna) - Nowa Sól - Q3 2019
		odc. Nowa Sól (węzeł Nowe Miasto) – Legnica (A4, węzeł Legnica II)	Q2 2009	Q4 2014	Q4 2009	Q3 2013	Q2 2018

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

8.	S17	Warszawa – Lublin					
		Odc.. w. Drewnica – w. Zakręt	w opracowaniu	Q4 2017	Q1 2015	Q4 2016	Q4 2020
		odc. Warszawa w. Zakręt – w. Lubelska	Q4 2005	Q4 2014	Q4 2007	Q1 2015	Q1 2019
		odc. W. Lubelska - Garwolin	Q2 2008	Q4 2015	Q4 2010	Q4 2013	Q4 2018
		odc. Garwolin – gr. woj. lubelskiego	Q2 2008	Q4 2015	Q4 2010	Q3 2013	Q4 2018
		odc. gr. woj. mazowieckiego/ lubelskiego – w. Moszczanka	Q2 2009	Q4 2015	Q2 2011	Q3 2013	Q4 2018
		odc. w. Moszczanka – Kurów	Q2 2009	Q4 2015	Q2 2011	Q3 2013	Q4 2018
9.	S5	Nowe Marzy - Bydgoszcz					
		odc. w. Aleksandrowo - Bydgoszcz (w. Białe Błota)	Q1 2008	Q1 2016	Q3 2010	Q3 2014	Q3 2019
		odc. Nowe Marzy - w. Aleksandrowo	Q1 2008	Q1 2016	Q3 2010	Q3 2014	Q3 2019
10.	S61	Obwodnica Augustowa – gr. państwa					
		odc. połączenie DK8 z w. Suwałki Południe	Q3 2010	Nie dotyczy	Q4 2011	Q3 2014	Q2 2015
		odc. Obw. Suwałk	Q3 2010	Q4 2014	Q4 2011	Q4 2014	Q3 2018
		odc. obw. Suwałk – Budzisko (państwa) z obw. Szypliszek	Q2 2014	Q4 2014	Q1 2015	Q4 2015	Q1 2020
11.	S19	Lublin – Rzeszów					
		Odc. Lublin (w. Dąbrowica) – w. Konopnica	Q3 2004	Q1 2016	Q1 2009	Q4 2013	Q1 2017
		odc. w. Konopnica – Kraśnik (w. Kraśnik)	Q2 2010	Q1 2016	Q4 2013	Q2 2015	Q1 2020
		odc. w. Kraśnik – koniec obw. Kraśnika	Q2 2010	Q1 2016	Q4 2013	Q2 2015	Q1 2020
		odc. koniec obw. Kraśnika – Janów Lubelski	Q2 2010	Q1 2016	Q4 2013	Q2 2015	Q1 2020
		odc. Kopce – w. Jonaki – obw. m. Janów Lubelski)	Q2 2010	Q1 2016	Q4 2013	Q2 2015	Q1 2020
		odc. w. Łążek Ordynacki – w. Zdziary	Q4 2012	Q1 2016	Q2 2014	Q4 2015	Q2 2020
		odc. w. Zdziary – w. Rudnik	Q4 2012	Q1 2016	Q2 2014	Q4 2015	Q2 2020

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

		odc. w. Nisko Południe – w. Kamień	Q1 2013	Q1 2016	Q2 2014	Q4 2015	Q2 2020
		odc. w. Kamień – w. Sokołów Małopolski	Q1 2013	Q1 2016	Q2 2014	Q4 2015	Q2 2020
		odc. w. Sokołów Małopolski – Stobierna	Q1 2007	Q3 2015	Q4 2008	Q2 2013	Q3 2017
		odc. Świlcza (DK4) – w. Rzeszów Południe (Kielanówka)	Q1 2005	Q3 2015	Q4 2008	Q2 2013	Q3 2017
12.	S2/A2	Warszawa – Siedlce					
		odc. S2 w. Puławska – w. Lubelska	Q3 2004	Q2 2015	Q2 2011	Q4 2013	Q1 2019
		odc. węzeł „Lubelska” (bez węzła) – węzeł „Konik” (bez węzła)	Q4 2009	Nie dotyczy	Q4 2011	Q2 2016	Q2 2019
		odc. węzeł „Konik” (bez węzła) – obw. Mińska Maz.	Q4 2009	Nie dotyczy	Q4 2011	Q2 2016	Q1 2020
13.	S61	Ostrów Mazowiecka – obwodnica Augustowa					
		odc. Ostrów Mazowiecka – Łomża	Q3 2011	Q2 2017	*Q1 2014	Q1 2016	Q4 2020
		odc. obw. Łomży	Q3 2011	Q2 2017	Q3 2014	Q2 2016	Q4 2020
		odc. Łomża – Stawiski	Q3 2011	Q3 2017	*Q1 2014	Q1 2016	Q2 2020
		odc. Stawiski – Szczuczyn	Q3 2011	Q3 2017	*Q1 2014	Q1 2016	Q2 2020
		odc. od w. "Szczuczyn" do w. "Szkocja"	w opracowaniu	Q3 2017	Q1 2014	Q4 2016	Q4 2019
14.	S7	Kraków – Rabka					
		Lubień – Rabka	Q4 2008	Q2 2016	Q4 2013	Q2 2016	Q3 2021
15.	S5	Bydgoszcz – Poznań					
		odc. w. Białe Błota – w. Szubin	Q1 2008	Q4 2015	Q3 2010	Q3 2014	Q3 2019
		odc. Szubin – Jaroszewo	Q1 2008	Q4 2015	Q3 2010	Q3 2014	Q3 2019
		odc. Jaroszewo – Biskupin	Q1 2008	Q4 2015	Q3 2010	Q3 2014	Q3 2019
		odc. Żnin (w. Biskupin) – Mielno	Q1 2008	Q3 2016	Q3 2010	Q3 2014	Q3 2019
		odc. Mielno – Gniezno (dk 5, w. Łubowo)	Q1 2005	Q3 2016	Q4 2009	Q2 2013	Q3 2017
16.	S51	Olsztynek – Olsztyn					

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

		odc. Olsztynek - Olsztyn	Q4 2008	Q3 2015	Q2 2009	Q3 2013	Q3 2017
17.	S1	Pyrzowice – Bielsko-Biała					
		Pyrzowice-Podwarpie (III etap)	Q4 2008	Q1 2018	Q4 2008	Q4 2016	Q1 2020
		Podwarpie – Dąbrowa-Górnicza	Q4 2011	Q1 2018	Q3 2012	Q1 2016	Q4 2019
		Kosztowy-Bielsko Biała	w opracowaniu	Q1 2018	Q1 2015	Q1 2017	Q3 2020
18.	S6	Koszalin – Szczecin					
		w. Goleniów (z węzłem) – pocz. Obw. M. Nowogard	Q1 2010	Q1 2017	Q3 2010	Q2 2014	Q4 2018
		koniec obw. m. Nowogard – pocz. Obw. m. Płoty (z węzłem Płoty Południe)	Q1 2010	Q1 2017	Q3 2010	Q2 2014	Q4 2018
		w. Płoty Południe (bez węzła) – w. Wicimice (bez węzła)	Q1 2010	Q1 2017	Q3 2010	Q2 2014	Q4 2018
		w. Wicimice (z węzłem) – w. Kołobrzeg Wschód (z węzłem)	Q1 2010	Q1 2017	Q3 2010	Q2 2014	Q4 2018
		w. Kołobrzeg Wschód (bez węzła) – w. Bielice (bez węzła)	Q1 2010	Q1 2017	Q3 2010	Q2 2014	Q4 2018
19.	S6	Słupsk – Koszalin					
		Budowa obwodnicy Koszalina i Sianowa na S-6 (20,7 km) wraz z odcinkiem S11 od w. Bielice do w. Koszalin Zachód	Q4 2009	Q2 2016	Q3 2010	Q2 2014	Q3 2017
		Koszalin Bielice - koniec obwodnicy m. Sianów (bez w. Sianów Wschód) do początek obw. M. Sławno (w. Sianów Wschód (bez węzła) – w. Bobrowice (z węzłem)	Q4 2009	Q2 2016	Q3 2010	Q3 2015	Q1 2020
		Budowa obwodnicy m. Sławno (pocz. Obw. bez węzła Bobrowice) – koniec w. Warszkowo (z węzłem)	Q4 2009	Q2 2016	Q3 2010	Q3 2015	Q1 2020
		koniec obw. M. Sławno (bez węzła Warszkowo) – pocz. Obw. Słupska (bez w. Zachód)	Q4 2009	Q2 2016	Q3 2010	Q3 2015	Q1 2020
20.	S3	Świnoujście-Szczecin					
		Świnoujście-Troszyn	Q1 2004	Q2 2018	brak STEŚ	Q1 2017	Q3 2021

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

		Obw. Brzozowa	Q4 2009	Q2 2018	Q2 2013	Q1 2016	Q3 2017
		Brzozowo-Rurka	Q3 2010	Q2 2018	Q1 2011	Q3 2015	Q2 2020
		Rurka-Rzęśnia	Q1 2012	Q2 2018	Q4 2012	Q3 2015	Q2 2020
21.	S12	Radom - Lublin					
		Radom-Zwoleń	Nie zlecone	Q4 2017	brak STEŚ	Q1 2017	Q4 2021
		Zwoleń-gr. woj. Lubelskiego-węzeł Bronowice	Nie zlecone	Q1 2018	brak STEŚ	Q1 2017	Q4 2021
22.	S74	Sulejów – Kielce	Q4 2011	Q4 2018	Q4 2014	Q4 2015	Q3 2023
23.	S12	Lublin – Dorohusk	Q4 2011	Q2 2018	Q4 2014	Q4 2015	Q2 2021
24.	S14	Zach. Obw. Łodzi (A2-S8)	Q1 2010	Q2 2018	Q1 2011	Q2 2015	Q3 2019
25.	S10	Toruń - Bydgoszcz	Q1 2015	Q4 2020	Q3 2015	Q3 2016	Q3 2023
26.	S69	Bielsko - Biała - gr. Państwa	Q4 2008	Q3 2018	Q3 2009	Q2 2015	Q2 2023
27.	S74	Kielce – Nisko	Q3 2008	Q1 2018	Q1 2015	Q1 2016	Q2 2023
28.	S10	Piła – Szczecin	Q2 2003	Q1 2016	Q3 2011	Q3 2014	Q2 2023
29.	S11	Poznań – Kępno	Q3 2009	Q3 2018	Q1 2010	Q2 2015	Q3 2023
30.	S10	Płońsk – Toruń	Q4 2014	Q3 2021	Q3 2016	Q3 2017	Q2 2023
31.	S19	Białystok – Lublin	Q4 2011	Q2 2021	Q1 2015	Q1 2016	Q2 2023
32.	S3	Legnica – Lubawka	Q1 2002	Q4 2017	Q1 2010	Q3 2014	Q2 2020
33.	S11	Piła – Poznań	Q2 2010	Q4 2019	Q3 2015	Q2 2016	Q2 2023
34.	S19	gr. państwa – Białystok (S8)	Q1 2015	Q1 2020	Q4 2015	Q4 2016	Q2 2023
35.	S12	Piotrków Tryb. – Radom	Q1 2013	Q1 2009	Q4 2014	Q4 2015	Q2 2023
36.	S10	Bydgoszcz - Piła	Q4 2025	Q3 2020	Q3 2016	Q3 2017	Q2 2023
37.	S17	Lublin – Hrebenne	Q1 2009	Q4 2019	Q4 2014	Q2 2016	Q2 2021
38.	S19	Rzeszów – gr. Państwa	Q2 2011	Q2 2019	Q2 2015	Q2 2016	Q4 2021
39.	S11	Kępno – Katowice	Q4 2006	Q2 2019	Q1 2009	Q4 2015	Q2 2023
40.	S11	Koszalin - Piła	Q3 2006	Q3 2017	Q4 2011	Q3 2014	Q2 2023

7.4.4. Project pipeline dla projektów morskich¹³⁰

L.p.	Nazwa projektu	Beneficjent	data opracowania/uaktualnienia SW lub planowana data opracowania/uaktualnienia SW ¹³¹	data uzyskania decyzji środowiskowej/planowana data uzyskania decyzji środowiskowej	planowana data ogłoszenia pierwszego przetargu na roboty budowlane	planowana data zakończenia robót budowlanych	Możliwość wystąpienia pomocy publicznej	Planowana data notyfikacji pomocy publicznej do KE
1.	Modernizacja wejścia do portu wewnętrznego (w Gdańsku). Etap III	Urząd Morski w Gdyni	Q2 2015	Q4 2015	Q2 2016	Q4 2019	NIE	Nie dotyczy
2.	Modernizacja toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5m	Urząd Morski w Szczecinie	Q2 2015	Q3 2015	Q3 2017	Q4 2021	NIE	Nie dotyczy
3.	Modernizacja układu falochronów osłonowych Portu Północnego	Urząd Morski w Gdyni	Q2 2015	Q4 2015	Q2 2016	Q4 2020	NIE	Nie dotyczy
4.	Modernizacja toru wodnego do Portu Północnego	Urząd Morski w Gdyni	Q2 2015	Q2 2015	Q4 2015	Q4 2020	NIE	Nie dotyczy
5.	Budowa Nabrzeża Północnego przy falochronie półwyspowym w Porcie Zewnętrznym	Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.	Q2 2015	Q2 2015	Q4 2015	Q2 2017	TAK ¹³²	Po decyzji o dofinansowaniu w ramach CEF
6.	Modernizacja toru wodnego, rozbudowa nabrzeży oraz poprawa warunków żeglugi w Porcie Wewnętrznym w Gdańsku	Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.	Q2 2014/ Q4 2015	Q4 2015	Q3 2014	Q4 2020	TAK ¹³³	Po decyzji o dofinansowaniu w ramach CEF
7.	Przystosowanie infrastruktury Terminalu Promowego w	ZMPSIŚ S.A.	Q1 2016	Q4 2014	Q2 2016	Q1 2020	TAK ¹³⁴	Po decyzji o dofinansowaniu w

¹³⁰ Przedstawiony harmonogram jest aktualny na dzień sporządzenia dokumentu i będzie podlegać aktualizacji.

¹³¹ dla większości projektów w ramach SW będzie opracowywana analiza kosztów i korzyści.

¹³² Konieczność ewentualnej notyfikacji pomocy publicznej w ramach projektów CEF zostanie określona na dalszym etapie prac.

¹³³ Konieczność ewentualnej notyfikacji pomocy publicznej w ramach projektów CEF zostanie określona na dalszym etapie prac.

¹³⁴ Konieczność ewentualnej notyfikacji pomocy publicznej w ramach projektów CEF zostanie określona na dalszym etapie prac.

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

	Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego							ramach CEF
8.	Poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu	PKP PLK S.A.	Q3 2015	Q4 2016	Q1 2018	Q1 2020	NIE	Nie dotyczy
9.	Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni	PKP PLK S.A.	Q3 2015	Q4 2016	Q1 2018	Q2 2020	NIE	Nie dotyczy
10.	Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Kanału Dębickiego	ZMPSIŚ S.A.	Q4 2017	Q2 2017	Q1 2018	Q4 2020	TAK	Po zidentyfikowaniu projektu do realizacji w ramach PO IIS w trybie pozakonkursowym
11.	Poprawa infrastruktury kolejowego dostępu do portu Gdańsk	PKP PLK S.A.	Q3 2015	Q4 2016	Q1 2018	Q4 2020	NIE	Nie dotyczy
12.	Budowa publicznego terminalu promowego w porcie Gdynia	ZMP Gdynia	Q2 2015	Q3/4 2014	Q2 2015	Q1 2017	TAK	Po zidentyfikowaniu projektu do realizacji w ramach PO IIS w trybie pozakonkursowym
13.	Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Basenu Kaszubskiego	ZMPSIŚ S.A.	Q1 2018	Q3 2017	Q2 2018	Q4 2020	TAK	Po zidentyfikowaniu projektu do realizacji w ramach PO IIS w trybie pozakonkursowym
14.	Pogłębienie toru podejściowego i akwenów wewnętrznych Portu Gdynia Etapy I-III	ZMP Gdynia (Etap I), Urząd Morski (Etap II), ZMP Gdynia (Etap III)	Q3 2015	Q4 2014	Q2 2015	Q4 2018	TAK	Po zidentyfikowaniu projektu do realizacji w ramach PO IIS w trybie

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

								pozakonku rsowym
15.	Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz - Trójmiasto, obejmującym linie 201 i 203, etap I	PKP PLK S.A.	Q3 2016	Q4 2016	2016	2018	NIE	Nie dotyczy
16.	Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz - Trójmiasto, obejmującym linie 201 i 203, etap II - wraz z elektryfikacją	PKP PLK S.A.	Q3 2016	Q4 2016	2017	2018	NIE	Nie dotyczy
17.	Rozbudowa i modernizacja infrastruktury technicznej w portach w Szczecinie i Świnoujściu	ZMPSIŚ S.A.	Q2 2016	Q4 2015	Q3 2016	Q4 2020	NIE	Po zidentyfikowaniu projektu do realizacji w ramach PO IIS w trybie pozakonku rsowym
18.	Przebudowa Estakady Kwiatkowskiego w Gdyni do pełnej nośności TEN-T	Urząd Miasta w Gdyni	Q4 2015	Q4 2015	Q1 2016	Q4 2018	NIE	Nie dotyczy
19.	Rozbudowa i modernizacja sieci drogowej i kolejowej w Porcie Zewnętrznym w Gdańsku	Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.	Q4 2015	Q4 2015	Q4 2016	Q4 2019	NIE	Po zidentyfikowaniu projektu do realizacji w ramach PO IIS w trybie pozakonku rsowym
20.	Rozbudowa infrastruktury portowej w Kanale Dębickim w porcie w Szczecinie	ZMPSIŚ S.A.	Q1 2015	Q3 2016	Q2 2018	Q4 2020	TAK	Po zidentyfikowaniu projektu do realizacji w ramach PO IIS w trybie pozakonku rsowym
21.	Przebudowa nabrzeży w Porcie	ZMP Gdynia	Q4 2014 Q1 2016	Q1 2015	Q3 2015	Q4 2017	TAK	Po zidentyfikowaniu

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

	Gdynia - Etap II i III							waniu projektu do realizacji w ramach PO IIŚ w trybie pozakonkursowym
22.	Budowa stanowiska statkowego do eksportu LNG w porcie zewnętrznym w Świnoujściu	ZMPSIŚ S.A.	Q3 2019	Q1 2018	Q2 2018	Q4 2020	TAK	Po zidentyfikowaniu projektu do realizacji w ramach PO IIŚ w trybie pozakonkursowym
23.	Rozbudowa terminalu morskiego - poprawa dostępu do terminalu od strony lądu oraz budowa nabrzeży w Porcie Police	Zarząd Morskiego Portu Police Sp. z o.o.	Q4 2007	Q1 2010	Q1 2016	Q4 2021	TAK/NIE	Po zidentyfikowaniu projektu do realizacji w ramach PO IIŚ w trybie pozakonkursowym
24.	Zintegrowany system oznakowania nawigacyjnego z elementami e-Navigation	Urząd Morski w Gdyni	Q2 2015	Q3 2015	Q2 2016	Q4 2017	NIE	Nie dotyczy
25.	Budowa systemu GMDSS administracji morskiej	Urząd Morski w Gdyni	Q2 2015	Q2 2015	Q3 2015	Q4 2020	NIE	Nie dotyczy
26.	Przebudowa wejścia do portu w Elblągu	Urząd Morski w Gdyni	Q3 2015	Q2 2016	Q3 2016	Q4 2020	NIE	Nie dotyczy
27.	Rozbudowa dostępu kolejowego do zachodniej części Portu Gdynia	ZMP Gdynia	Q2 2015	Q4 2014	Q2 2015	Q4 2016	NIE	Po zidentyfikowaniu projektu do realizacji w ramach PO IIŚ w trybie pozakonkursowym
28.	Modernizacja dostępu drogowego	Gmina Miasto	Q4 2014	Q4 2015	Q4 2017	Q4 2020	NIE	Nie dotyczy

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

	do Portu w Szczecinie: przebudowa układu komunikacyjnego w rejonie Międzyodrza	Szczecin						
29.	Sprawny i przyjazny środowisku dostęp do infrastruktury Portu w Świnoujściu - etap I	Gmina Miasto Świnoujście	Q2 2015	Q4 2015	Q1 2016	Q4 2018	NIE	Nie dotyczy
30.	Sprawny i przyjazny środowisku dostęp do infrastruktury Portu w Świnoujściu - etap II	Gmina Miasto Świnoujście	Q2 2016	Q4 2016	Q4 2017	Q4 2020	NIE	Nie dotyczy
31.	Gdańsk Port Północny - budowa portu schronienia dla statków znajdujących się w niebezpieczeństwie i zagrażających katastrofą ekologiczną wraz z infrastrukturą falochronu osłonowego oraz zaporą przeciwrozlewową	Urząd Morski w Gdyni	Q4 2015	Q4 2015	Q2 2016	Q4 2020	NIE	Nie dotyczy
32.	Przebudowa istniejących nabrzeży, budowa nabrzeża typu ciężkiego wraz z drogą dojazdową na potrzeby portu morskiego w Darłowie	Urząd Miasta Darłowo	Q1 2015	Q2 2011	Q1 2016	Q4 2017	TAK	Po zidentyfikowaniu projektu do realizacji w ramach PO IIŚ w trybie pozakonkursowym
33.	Rozbudowa terminalu paliwowego na falochronie Portu Gdynia	ZMP Gdynia	Q3 2014	Q2 2014	Q1 2015	Q4 2016	TAK	Po zidentyfikowaniu projektu do realizacji w ramach PO IIŚ w trybie pozakonkursowym
34.	Przebudowa wejścia do Portu Darłowo	Urząd Morski w Słupsku	Q4 2015	Q2 2015	Q2 2016	Q2 2019	NIE	Nie dotyczy
35.	Budowa nabrzeża głębokowodnego w	ZMPSiŚ S.A.	Q1 2017	Q4 2015	Q2 2017	Q4 2020	TAK	

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

	porcie zewnętrznym w Świnoujściu							
36.	Budowa Nabrzeża Refulacyjnego na potrzeby obsługi statków handlowych w Porcie Darłowo	Zarząd Morskiego Portu Darłowo Sp. z o.o.	Q3 2016	Q1 2016	Q2 2017	Q2 2019	TAK	
37.	Budowa infrastruktury portowej w Basenie Górnosłaskim w porcie w Szczecinie	ZMPSiŚ S.A.	Q1 2018	Q3 2017	Q2 2018	Q1 2020	TAK	
38.	Budowa infrastruktury portowej do odbioru ścieków sanitarnych oraz zasilania statków w energię elektryczną	ZMP Gdynia	I Etap: Q1 2015 II Etap: Q4 2015	Q4 2014	I Etap: Q1 2015 II Etap: Q4 2015	I Etap: Q1 2016 II Etap: Q4 2018	NIE	
39.	Budowa obrotnicy dla statków w Elblągu	Gmina Miasto Elbląg/Zarząd Portu Morskiego Sp. z o.o.	Q4 2016	Q3 2016	Q1 2017	Q4 2017	NIE	
40.	Przebudowa wejścia do Portu Ustka	Urząd Morski w Słupsku	Q2 2015	Q3 2015	Q1 2016	Q4 2019	NIE	
41.	Realizacja Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej	Urząd Miasta Gdynia	Q2 2015	Q2 2016	Q2 2017	Q4 2021	NIE	
42.	Przebudowa wejścia południowego do portu w Gdyni	Urząd Morski w Gdyni	Q3 2017	Q4 2018	Q2 2019	Q2 2022	NIE	
43.	Rozbudowa terminalu barkowego – poszerzenie toru dojeźdźowego i budowa nabrzeży	Zarząd Morskiego Portu Police Sp. z o.o.	Q4 2007	Q4 2007	Q1 2018	Q3 2022	TAK/NIE	
44.	Modernizacja nawierzchni torowej bocznic kolejowej Portu Morskiego w Kołobrzegu wraz z przebudową ul. Towarowej prowadzącej do portu	Gmina Miasta Kołobrzeg	Q1 2015	Q1 2015	Q2 2015	Q4 2016	NIE	
45.	Poprawa dostępności do portu Kołobrzeg od strony lądu. Etap III	Gmina Miasta Kołobrzeg lub GDDKiA Oddział w	Q2 2015	Q3 2013	Q3 2015	Q4 2017	NIE	

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

		Szczecinie (zgodnie z listem intencyjnym)						
46.	Budowa bocznic kolejowej i terminalu nr 2 w Elblągu	Gmina Miasto Elbląg/ Zarząd Portu Morskiego Sp. z o.o.	Q1 2019	Q1 2019	Q1 2019	Q4 2021	TAK/NIE	
47.	Budowa mostów na rzece Elbląg i Kanale Jagiellońskim wraz z układem komunikacyjnym	Gmina Miasta Elbląg/Gmina Elbląg	Q4 2017	Q4 2017	Q1 2018	Q4 2020	NIE	
48.	Terminal pasażerski modernizacja podejścia promowego przy nabrzeżu Ro-Ro	Zarząd Portu Morskiego Kołobrzeg Sp. z o.o.	Q1 2015	Q3 2015	Q1 2016	Q4 2017	TAK	
49.	Przebudowa lokalnych źródeł energii cieplnej z wykorzystaniem energii odnawialnej oraz budowa urzędzeń wytwarzania energii „zielonej” (Etap I i II)	ZMP Gdynia	Q4 2015	Q4 2015	Q1 2016	Q4 2018	NIE	
50.	Budowa nowego nabrzeża przy ul. Radomskiej przedłużenie terminala składowo – przeładunkowego	Gmina Miasta Elbląg/Gmina Elbląg	Q2 2016	Q3 2016	Q3 2016	Q4 2017	TAK	

7.4.5. Project pipeline dla projektów wodnych śródlądowych¹³⁵

L.p.	Nazwa projektu	Beneficjent	data opracowania/ uaktualnienia SW lub planowana data opracowania/ uaktualnienia SW	data uzyskania decyzji środowisko- wej/ planowana data uzyskania decyzji środowisko- wej	planowana data ogłoszenia pierwszego przetargu na roboty budowlane	planowana data zakończenia robót budowlanych
------	----------------	-------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------

¹³⁵ Przedstawiony harmonogram jest aktualny na dzień sporządzenia dokumentu i będzie podlegać aktualizacji..

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

1.	Remont i modernizacja zabudowy regulacyjnej Odry swobodnie płynącej - odbudowa i modernizacja zabudowy regulacyjnej – w celu przystosowanie odcinka Odry od Malczyc do ujścia Nysy Łużyckiej do III klasy drogi wodnej	RZGW we Wrocławiu	Q4 2014	Q2 2015	Q4 2014	Q3 2022
2.	Prace modernizacyjne na Odrze granicznej w celu zapewnienia zimowego lodołamania	RZGW w Szczecinie	2015	Q1 2016	Q2 2016	2020
3.	Remont i modernizacja zabudowy regulacyjnej na Odrze granicznej	RZGW w Szczecinie	2015	2016	2017	2022
4.	Modernizacja śluz odrzańskich na Kanale Gliwickim, na odcinku będącym w zarządzie RZGW Gliwice - przystosowanie do III klasy drogi wodnej - Etap II	RZGW w Gliwicach	2015	Q4 2009	2016	Q2 2019
5.	Stopień Brzeg Dolny – roboty remontowo –modernizacyjne na stopniu, Etap II	RZGW we Wrocławiu	Q3 2012	Q3 2011	Q4 2014	2020
6.	Modernizacja jazów odrzańskich na odcinku w zarządzie RZGW Wrocław - woj. opolskie, etap I; (Januszkowice, Wróblin, Zwanowice) Modernizacja jazów odrzańskich na odcinku w zarządzie RZGW Wrocław - woj. opolskie, etap II; (Krępna, Groszowice, Dobrzeń)	RZGW we Wrocławiu	etap I: Q3 2015 etap II: 2018	etap I: Q4 2014 etap II: 2017	etap I: Q4 2015 etap II: 2019	etap I: Q4 2019 etap II: 2022
7.	Pełne wdrożenie RIS Dolnej Odry	Urząd Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie	Q4 2014	Q3 2015	Q2 2016	Q1 2019
8.	Modernizacja 3 długich śluz pociągowych z ich awanportami i sterowniami na stopniach wodnych: Januszkowice, Krapkowice i Opole, oraz rewitalizacja śluz krótkich dla ciągłości żeglugi śródlądowej – przystosowanie Odry do III klasy drogi wodnej	RZGW we Wrocławiu	2017	2016	2018	2021
9.	Budowa jazu klapowego na stopniu wodnym Ujście Nysy w km 180,50 rz. Odry z uwzględnieniem obiektów towarzyszących.	RZGW we Wrocławiu	2017	2016	2018	2022
10.	Modernizacja stopnia wodnego Rędzin na Odrze w km 260,7 – przystosowanie do III klasy drogi wodnej	RZGW we Wrocławiu	Q4 2014	Q4 2015*	Q1 2017	Q4 2020

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

11.	Odbudowa budowli regulacyjnych na Dolnej Wiśle w km 933 - 847	RZGW w Gdańsku	etap I (wstępne): Q2 2015 etap II (ostateczne): Q1 2016	Q4 2015	Q4 2016	Q3 2022
12.	Odbudowa budowli regulacyjnych na Dolnej Wiśle w km 847 - 772	RZGW w Gdańsku	etap I (wstępne): Q2 2015 etap II (ostateczne): Q1 2016	Q4 2015	Q4 2016	Q3 2022
13.	Odbudowa budowli regulacyjnych na Dolnej Wiśle w km 772 - 718	RZGW w Gdańsku	etap I (wstępne): Q2 2015 etap II (ostateczne): Q1 2016	Q4 2015	Q4 2016	Q3 2022
14.	Budowa stopnia wodnego na Wiśle poniżej Włocławka, element śluza	RZGW w Gdańsku	Q1 2016	Q4 2017	Q4 2019	2022 i powyżej
15.	Modernizacja drogi wodnej rzeki Wisły od km 0+000 do km 92+600 wraz z poprawą bezpieczeństwa obiektów hydrotechnicznych	RZGW w Krakowie	2016	2017	2018	2021
16.	Modernizacja śluz żeglugowych na drodze wodnej Nogatu i Szarpawy i Martwej Wisły	RZGW w Gdańsku	etap I (wstępne) Q2 2015 etap II (ostateczne) Q1 2016	Q4 2015	Q4 2016	Q3 2021
17.	Rewitalizacja Brdy skanalizowanej wraz z przebudową obiektów Bydgoskiego Węzła Wodnego	RZGW w Gdańsku	etap I (wstępne) Q2 2015 etap II (ostateczne) Q1 2016	Q4 2015	Q4 2016	Q4 2021
18.	Modernizacja budowli hydrotechnicznych na Kanale Bydgoskim, na odcinku od km 14,8 do km 38,9 obejmująca śluzy: Okole, Czyżkówko, Prądy, Osowa Góra, Józefinki i Nakło Wschód oraz jaz Józefinki	RZGW w Poznaniu	Q3 2015	Q2 2016	Q3 2016	Q4 2020
19.	Rewitalizacja szlaku żeglownego Kanału Bydgoskiego i Noteci dolnej skanalizowanej, od km 38,9 do km 176,2	RZGW w Poznaniu	Q4 2015	Q3 2016	Q2 2017	Q4 2021
20.	Modernizacja budowli hydrotechnicznych na drodze wodnej Noteci dolnej skanalizowanej, od km 38,9 do km 176,2	RZGW w Poznaniu	Q4 2015	Q3 2016	Q2 2017	Q4 2021
21.	Modernizacja Kanału Gliwickiego – szlaku żeglownego i jego ubezpieczeń brzegowych	RZGW w Gliwicach	Q4 2016	Q3 2016	Q2 2018	Q4 2020

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

22.	Odbudowa budowli regulacyjnych i roboty regulacyjne na Warcie od km 0,0 (m. Kostrzyn n/Odrą) do km 68,2 (m. Sanok) i na Noteci swobodnie płynącej (od km 176,2 do km 226,1) dla przywrócenia parametrów II klasy drogi wodnej	RZGW w Poznaniu	Q4 2015	Q3 2016	Q2 2017	Q2 2019
23.	Modernizacja Kanału Gliwickiego – urządzeń i obiektów funkcjonalnie związanych z kanałem żeglugowym	RZGW w Gliwicach	Q4 2016	Q3 2016	Q2 2018	Q4 2020
24.	Budowa infrastruktury postojowo – cumowniczej na Odrze dolnej i granicznej oraz nowe oznakowanie szlaku żeglugowego	RZGW w Szczecinie	Q4 2015	Q4 2016	2017	2018
25.	Budowa stopnia wodnego Niepołomice na górnej Wiśle	RZGW w Krakowie	2017	2018	2019	2022

8. Zarządzanie Dokumentem Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.).

8.1. Proces uzgodnienia DI

Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko

Zgodnie z wymaganiami ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227, z późn. zm.) projekt Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 (z perspektywą do 2030 r.) został poddany strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko (obejmującej m.in. przygotowanie prognozy oddziaływania na środowisko, przeprowadzenie konsultacji społecznych z rozpatrzeniem zgłoszonych uwag i wniosków, przygotowanie pisemnego podsumowania oceny, podanie do publicznej wiadomości informacji o przyjęciu dokumentu).

Wykonanie wybranych elementów strategicznej oceny oddziaływania na środowisko zlecone zostało wyłonionemu w trybie przetargu nieograniczonego konsultantowi.

Przygotowana w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko prognoza odpowiada zakresowi wymaganemu art. 51 ust. 2 ustawy OOS. Dodatkowo, zakres ten został uszczegółowiony przez Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, Głównego Inspektora Sanitarnego oraz dyrektorów urzędów morskich (pismo Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska DOOŚsoos.411.19.2013.JP-1 z dnia 27 stycznia 2014 r., pismo Głównego Inspektora Sanitarnego GIS-HŚ-NS-073-125/EN/13 z dnia 31 grudnia 2013 r., pismo UM Słupsk OW-B5-074/02/14 z dnia 13 stycznia 2014 r., pismo UM Szczecin OW-IV-072/001/04/14 z dnia 13 stycznia 2014 r., pismo UM Gdynia INZ/ZP-8316/149/13 z dnia 13 stycznia 2014 r.)

Zadaniem opracowanej prognozy oddziaływania na środowisko jest dostarczenie informacji na temat skutków przyjęcia i wdrożenia lub nie, planowanego dokumentu dla środowiska, w tym w szczególności jego prognozowanego wpływu na zdrowie ludzi oraz potencjalnych konfliktów przyrodniczych. Prognoza określa, analizuje i ocenia aspekty środowiskowe przedstawione w art. 51, ust. 2 pkt. 2 ustawy OOS i przedstawia stosowane rozwiązania łagodzące oddziaływania. Inwestycje, które mają być wskazane, jako prowadzące do osiągnięcia celów strategicznych Strategii Rozwoju Transportu 2020, zostały przeanalizowane pod względem zgodności z prawem polskim i wspólnotowym. W kontekście ochrony środowiska zwrócono uwagę również aby transport mógł sprostać aktualnym wyzwaniom, takim jak konieczność zachowania różnorodności biologicznej, wymagania określone w Ramowej Dyrektywie Wodnej oraz zmiany klimatu.

Prognoza oddziaływania na środowisko dla projektu DI została opublikowana na stronie internetowej www.srt-2020.pl.

Konsultacje społeczne

Przebieg konsultacji społecznych został szczegółowy przedstawiony w Raporcie z konsultacji społecznych projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) opublikowanym m.in. na stronie: https://www.mir.gov.pl/aktualnosci/Transport/Strony/Raport_po_konsultacjach_spoecznych_projektu_Dokumentu_Implementacyjnego_08052014.aspx

W okresie od 2 stycznia 2014 r. do 5 lutego 2014 r. przeprowadzone zostały konsultacje społeczne w celu umożliwienia społeczeństwu zapoznania się z treścią DI i wyrażenia opinii. Konsultacje te przeprowadzono równoległe z konsultacjami podjętymi w ramach procedury strategicznej oceny oddziaływania na środowisko.

Konsultacjom dedykowana została specjalna strona internetowa (<http://www.srt-2020.pl/>), gdzie udostępniony został projekt DI. Dodatkowo dokumenty podlegające konsultacjom były dostępne w siedzibie MliR oraz w siedzibie 16 regionalnych oddziałów GDDKiA. Zawiadomienie o rozpoczęciu procesu konsultacji społecznych opublikowano również w prasie o zasięgu ogólnopolskim. Ponadto, projekt DI został rozesłany do Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego, władz samorządowych oraz do wielu organizacji społecznych i gospodarczych działających zarówno w ogólnym interesie społeczno-gospodarczym, jak i stricte w obszarze transportu. Uwagi i opinie można było zgłaszać drogą elektroniczną, listownie bądź osobiście w siedzibie Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju lub za pośrednictwem 16 regionalnych oddziałów GDDKiA.

W procesie konsultacji udział wzięło ok. 400 osób reprezentujących samorządy województw oraz inne szczeble jednostek samorządu terytorialnego, środowiska eksperckie, akademickie, jednostki naukowe, partnerów społecznych i gospodarczych, osoby prywatne. Łącznie zostało zgłoszonych ok. 2800 uwag, z których większość dotyczyła inwestycji kolejowych. Najważniejsze zgłoszone uwagi obejmowały następujące zagadnienia:

- wyrażenie poparcia dla realizacji inwestycji wymienionych w DI;
- uzupełnienie rankingu projektów o dodatkowe inwestycje;
- zmiana kolejności poszczególnych inwestycji w rankingu projektów;
- modyfikacja zakresu prac przewidzianych do realizacji w ramach poszczególnych inwestycji.

Tabela uwag zgłoszonych w trakcie konsultacji wraz z odniesieniami MliR stanowi załącznik do Raportu.

W oparciu o zgłoszone w ramach konsultacji społecznych uwagi projekt DI został zmodyfikowany.

Konsultacje społeczne w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko

W ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, projekt DI wraz z prognozą został poddany szerokim dwuetapowym konsultacjom społecznym. W ww. konsultacjach mogli wziąć udział wszyscy zainteresowani.

Zawiadomienie o rozpoczęciu procesu konsultacji społecznych nastąpiło za pomocą obwieszczenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju na tablicach ogłoszeń i stronach internetowych urzędów, stronie internetowej projektu, stronie internetowej ngo.pl oraz publikowane było w prasie o zasięgu ogólnopolskim i regionalnym. Zawiadomienie odbywało się również poprzez przekazanie obwieszczenia bezpośredniego do przedstawicieli organizacji środowiskowych i przyrodniczych ogólnopolskich i regionalnych oraz do wielu organizacji społecznych i gospodarczych działających zarówno w ogólnym interesie społeczno-gospodarczym, jak i stricte w obszarze transportu. Wszyscy zainteresowani mogli zapoznać się z dokumentacją sprawy w siedzibie Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju w budynku przy ul. Chałubińskiego 4/6 w Warszawie, w siedzibach oddziałów terenowych Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad oraz za pomocą strony internetowej projektu <http://www.srt-2020.pl/>. Uwagi i wnioski można było składać drogą elektroniczną za

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

pośrednictwem ankiety on-line na stronie internetowej projektu, na wskazane adresy e-mail, listownie oraz ustnie do protokołu w siedzibie Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju. Dodatkowo na potrzeby konsultacji społecznych udostępniony został numer telefonu i przygotowana specjalna strona internetowa.

W ramach konsultacji społecznych odbyły się 4 jednodniowe spotkania konsultacyjne (21 marca 2014 roku w Rzeszowie, 25 marca 2014 roku w Katowicach, 1 kwietnia 2014 roku w Szczecinie i 4 kwietnia 2014 roku w Warszawie).

Pierwszy etap miał charakter nieformalny z punktu widzenia wymogów dotyczących strategicznej oceny oddziaływania i obejmował również konsultacje społeczne Dokumentu Implementacyjnego, które wynikają z ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U.2006 nr 227, poz. 1658). Na tym etapie trwającym od 2 stycznia do 5 lutego 2014 r. społeczeństwu, w tym organizacją pozarządowym zapewniono możliwość wyrażenia opinii nt. projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) oraz zgłoszenia wszelkich innych uwag i wniosków ze wskazaniem obszarów, które powinny zostać objęte analizami w przedmiotowej strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko.

W drugim etapie trwającym od 21 marca do 18 kwietnia 2014 r., organ opracowujący projekt dokumentu zapewnił możliwość udziału społeczeństwa, zgodnie z przepisami działu III rozdział 1 i 3 ww. ustawy. W trakcie przedmiotowych konsultacji społeczeństwo miało możliwość m.in. zapoznania się z treścią prognozy oddziaływania na środowisko dla DI oraz zgłoszenia wniosków i uwag zarówno do projektu dokumentu jak i do prognozy. Dodatkowo na potrzeby konsultacji zostały zorganizowane cztery konferencje w różnych miastach Polski.

W konsultacjach wzięły udział organizacje pozarządowe, urzędy administracji lokalnej, posłowie, mieszkańcy zaangażowani w działalność społeczną, posłowie na Sejm, organizacje i stowarzyszenia branżowe i prywatne osoby.

Łącznie wniesiono ponad 3000 uwag i wniosków, w etapie pierwszym zgłoszono 2843 natomiast w etapie drugim 220 wniosków. Najważniejsze zgłoszone uwagi obejmowały następujące zagadnienia:

- chęć wyrażenia poparcia dla realizacji inwestycji, które znalazły się w rankingu projektów Dokumentu Implementacyjnego,
- prośby o uzupełnienie rankingu projektów o dodatkowe inwestycje,
- modyfikacja treści Dokumentu Implementacyjnego w zakresie kolejności poszczególnych inwestycji w rankingu projektów,
- modyfikacja zakresu prac przewidzianych do realizacji w ramach poszczególnych inwestycji wymienionych w DI,
- inne (dotyczące usunięcia niektórych pozycji z rankingu inwestycji, doprecyzowania kryteriów wyboru projektów i in.); wpływ infrastruktury na obszary Natura 2000 w tym wpływ infrastruktury drogowej na płazy i gady,
- wpływ inwestycji wodnych śródlądowych na środowisko naturalne,
- uwagi dotyczące przyjętej metodyki analiz i przedstawiania danych.

W oparciu o zgłoszone w ramach konsultacji społecznych uwagi projekt DI jak i również prognoza zostały stosownie zmodyfikowane.

Konsultacje z organami ochrony środowiska

Projekt dokumentu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko został poddany opiniowaniu przez właściwe organy, o których mowa w art. 57 i 58 ustawy ooś. Tym samym uzyskano opinie Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, Głównego Inspektora Sanitarnego, Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku, Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie i Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni.

Uzgodnienia międzyresortowe

W II kwartale 2014 r. MliR skierowało projekt DI do uzgodnień międzyresortowych. Przekazany projekt został uprzednio uzgodniony pod względem prawnym i formalnym z Rządowym Centrum Legislacji oraz uwzględnił wnioski z przeprowadzonych konsultacji społecznych.

Wnioski z uzgodnień międzyresortowych zostały uwzględnione w niniejszym projekcie.

Negocjacje z Komisją Europejską

Zgodnie z art. 19 Rozporządzenia nr 1303/2013 projekt DI podlega ocenie Komisji Europejskiej, dopiero w jej wyniku powstanie ostateczna wersja dokumentu. Wstępne uwagi przekazane przez KE na roboczo oraz w ramach negocjacji POLiS 2014-2020 zostały uwzględnione w DI.

Za przeprowadzenie procesu konsultacji i uzgodnień krajowych dokumentu, jak również za przeprowadzenie negocjacji dokumentu z Komisją Europejską odpowiada minister właściwy ds. rozwoju regionalnego. Ww. działania prowadzone są równoległe z zapewnieniem możliwie najbardziej aktualnego stanu informacji zawartych w DI.

Wnioski wynikające z przeprowadzonej strategicznej oceny oddziaływania na środowisko

W wyniku zgłoszonych uwag i wniosków z etapu udziału społeczeństwa oraz w wyniku przedłożonych opinii właściwych organów, a także innych uwag zgłoszonych w trakcie przygotowania dokumentu projekt DI wraz prognoza został zmieniony oraz stosowanie uzupełniony. Końcowe wnioski oraz zalecenia z ostatecznej wersji prognozy wyszczególniły zagadnienia dotyczące aspektów środowiskowych oraz zasad zrównoważonego rozwoju, które należy uwzględnić w Dokumencie Implementacyjnym. W celu uwzględnienia aspektów środowiskowych w DI zaproponowano by wziąć pod uwagę kryterium oddziaływania o dużym prawdopodobieństwie, o charakterze długotrwałym lub nieodwracalnym, mające wpływ na obszary lub gatunki wrażliwe, o szczególnych wartościach przyrodniczych w procedurze alokacji środków. Na podstawie wykonanych analiz w prognozie przedstawiono listę przedsięwzięć z DI, które spełniają kryterium dużego prawdopodobieństwa znaczącego oddziaływania. W oparciu o wyniki analiz zaproponowano uwzględnienie w DI ujemnej punktacji dla przedsięwzięć które z wysokim prawdopodobieństwem mogą negatywnie oddziaływać na obszary Natura 2000: przedmiot ochrony, integralność oraz spójność i łączność pomiędzy elementami sieci Natura 2000.

Większość analizowanych aspektów środowiskowych, pomimo możliwości wystąpienia potencjalnych oddziaływań, nie różnicuje projektów objętych DI, nie są one również poważną przyczyną o zasadniczym znaczeniu, uniemożliwiająca realizację dokumentu.

Przekazanie do publicznej wiadomości

Zgodnie z wymogami ustawy o oś organ opracowujący projekt dokumentu podaje do publicznej wiadomości informację o przyjęciu dokumentu i o możliwościach zapoznania się z jego treścią, w tym z uzasadnieniem zawierającym informacje o udziale społeczeństwa w postępowaniu oraz o tym, w jaki sposób zostały wzięte pod uwagę i w jakim zakresie zostały uwzględnione uwagi i wnioski zgłoszone w związku z udziałem społeczeństwa wraz z pisemnym podsumowaniem, o którym mowa w art. 55 ust. 3 ustawy o oś.

8.2. Proces wdrażania DI

Minister właściwy ds. rozwoju regionalnego w uzgodnieniu z ministrem właściwym ds. transportu oraz ministrem właściwym ds. gospodarki morskiej zapewnia nadzór nad wdrażaniem zapisów DI.

Mając na uwadze, iż DI stanowi plan inwestycji transportowych na nową perspektywę finansową, obejmując tym samym okres do 2023 r., należy przewidzieć możliwość realizacji przyjętych założeń z pewnymi modyfikacjami oraz w wymiarze powyżej lub poniżej przyjętych założeń. W związku z powyższym, DI będzie podlegał okresowemu monitoringowi, służącemu ocenie stopnia realizacji określonych w dokumencie celów.

Aktualizacja DI możliwa jest wyłącznie w przypadku stwierdzenia przez ministra właściwego ds. rozwoju regionalnego w uzgodnieniu z ministrem właściwym ds. transportu oraz ministrem właściwym ds. gospodarki morskiej zasadności przedłożenia do realizacji z wykorzystaniem funduszy

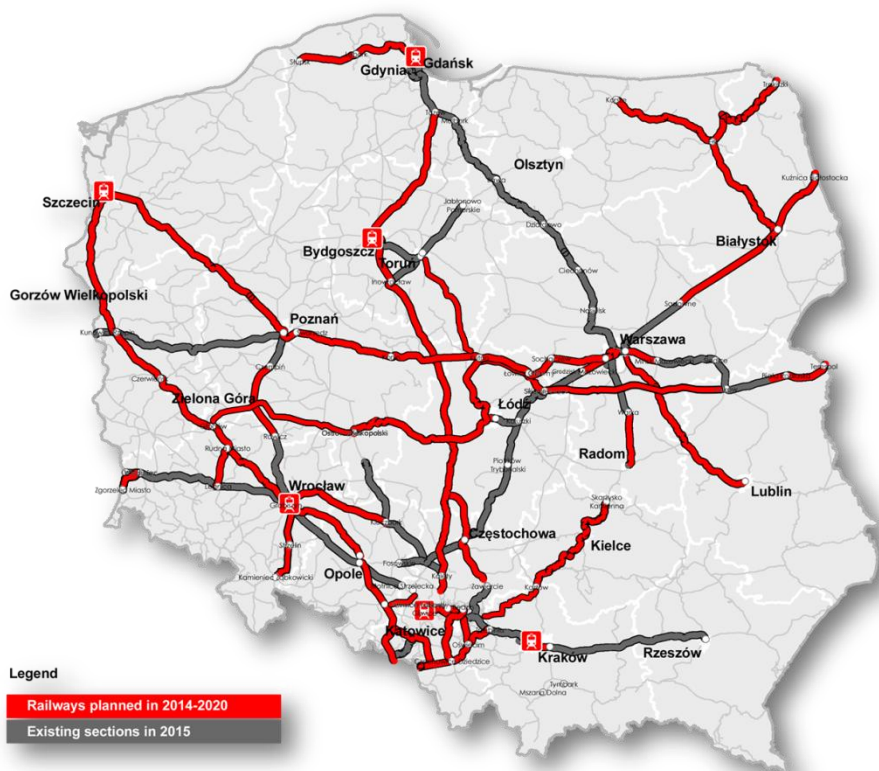
*Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r.
(z perspektywą do 2030 r.)*

UE projektu nie wymienionego uprzednio w DI. Ewentualna aktualizacja DI zostanie przeprowadzona zgodnie z obowiązującymi przepisami.

W przypadku zawartych w dokumencie harmonogramów realizacji projektów oraz w zakresie podejmowanych działań w celu osiągnięcia odpowiedniej zdolności instytucjonalnej przez beneficjentów projektów transportowych, jak również w przypadku ustalonych w DI wartości wskaźników realizacji projektów przewiduje się prowadzenie okresowej sprawozdawczości.

9. Mapy

9.1. Orientacyjna¹³⁶ mapa projektów kolejowych planowanych do realizacji w latach 2014-2020 przy wsparciu środków UE¹³⁷



¹³⁶ Mapa została opracowana na podstawie analizy szacunkowych kosztów projektów oraz alokacji środków UE na lata 2014-2020 i nie obejmuje wszystkich projektów zidentyfikowanych w DI, lecz jedynie orientacyjny katalog projektów, które mają szansę na realizację w latach 2014-2020. Katalog projektów może ulec zmianie np. w przypadku zmiany kosztów poszczególnych projektów lub przesunięć w alokacji środków.

¹³⁷ z pominięciem środków UE w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych.

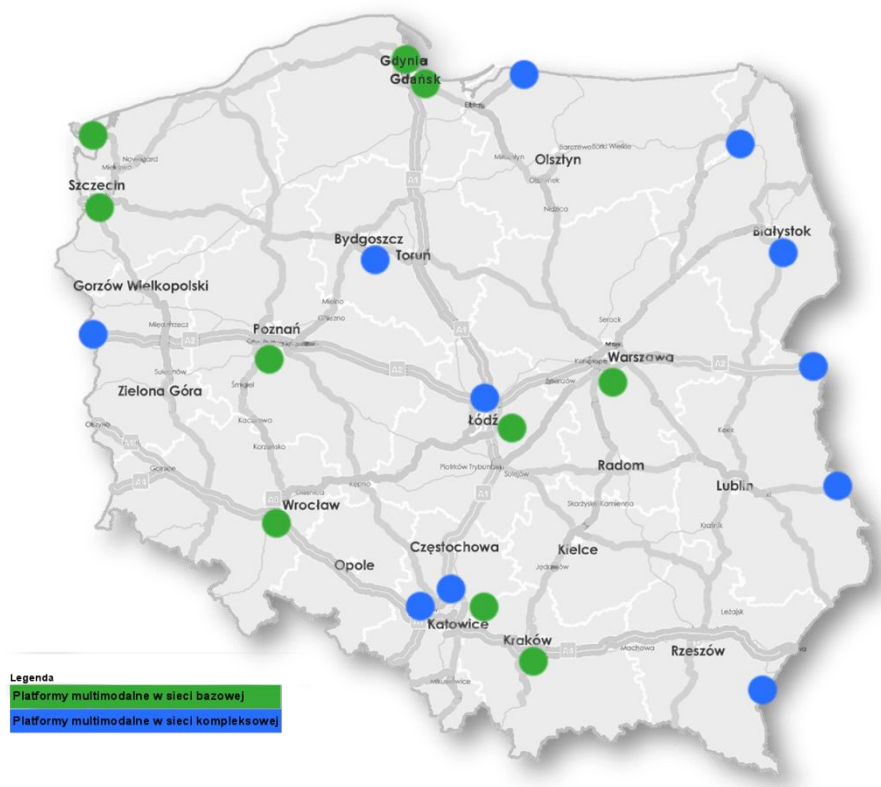
9.2. Orientacyjna¹³⁸ mapa projektów drogowych planowanych do realizacji w latach 2014-2020 przy wsparciu środków UE¹³⁹



¹³⁸ Mapa została opracowana na podstawie analizy szacunkowych kosztów projektów oraz alokacji środków UE na lata 2014-2020 i nie obejmuje wszystkich projektów zidentyfikowanych w DI, lecz jedynie orientacyjny katalog projektów, które mają szansę na realizację w latach 2014-2020. Katalog projektów może ulec zmianie np. w przypadku zmiany kosztów poszczególnych projektów lub przesunięć w alokacji środków.

¹³⁹ z pominięciem środków UE w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych.

9.3. Orientacyjna mapa lokalizacji platform multimodalnych



10. Spis rysunków

Rysunek 1. Struktura celów.....	6
Rysunek 2. Struktura celów.....	7
Rysunek 3. Udział transportu kolejowego w przewozach pasażerskich (lewy wykres) oraz w przewozach towarowych (prawy wykres): Polska na tle UE.....	11
Rysunek 4. Inwestycje kolejowe współfinansowane ze środków UE zrealizowane lub w trakcie realizacji.....	12
Rysunek 5. Dynamika wzrostu % udziału transportu samochodowego w przewozach pasażerskich (samochody osobowe - lewy rys.) oraz towarowych (transport drogowy - prawy rys.): Polska na tle UE.....	15
Rysunek 6. Sieć autostrad i dróg ekspresowych zrealizowana lub w trakcie realizacji.....	17
Rysunek 7. Przyrost liczby km dróg ekspresowych i autostrad w Polsce w latach 2005-2011 (wg GDDKiA).....	19
Rysunek 8. Statystyka wypadków w Polsce na przełomie 2002 - 2011.....	20
Rysunek 9. Liczba zabitych w wyniku wypadków drogowych przypadająca na 1 mln mieszkańców (w 2011 r.) w Europie.....	21
Rysunek 10. Przewozy ładunków żegluga śródlądową w latach 2003-2012 wyrażone w tonażu (tys. ton; GUS).....	28

11. Bibliografia

1. Audyt przygotowania instytucjonalnego PKP PLK S.A. jako instytucji realizującej projekty inwestycyjne współfinansowane przez Unię Europejską oraz audyt wskazanych inwestycji – raport końcowy – badanie na zlecenie Ministerstwa Infrastruktury, grudzień 2009 r.
2. Komunikat Komisji BIAŁA KSIĘGA Plan utworzenia jednolitego europejskiej obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu, KOM (2011) 144 wersja ostateczna
3. Burnewicz J., Prognoza rozwoju transportu w Polsce do roku 2030 z dodatkowymi elementami analitycznymi – ekspertyza, Sopot, 30 listopada 2012 r.
4. Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju. Polska 2030. Trzecia Fala Nowoczesności (przyjęta uchwałą nr 16 Rady Ministrów z dnia 5 lutego 2013 r. (M.P. z 2013 r., poz. 121))
5. Komunikat Komisji „EUROPA 2020 Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu”, KOM (2010) 2020 wersja ostateczna
6. Evaluation of readiness for implementation of railway projects in Poland and assessment of the absorption capacity of the railway sector in Poland in relation to the operational programme infrastructure and environment 2007-2013 CCI 2011CE16BAT035 – final report – badanie na zlecenie Komisji Europejskiej, marzec 2012 r.
7. Mazur E., Terenochłonność transportu na przykładzie wybranych krajów, WNUS, Szczecin 1999
8. Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020 przyjęty przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w dn. 20 czerwca 2013 r.,
http://www.krbrd.gov.pl/download/pdf/NP%20BRD%202020_przyjety_przez_KRBRD.pdf
9. Polska. Dokument dotyczący polityki transportowej – w kierunku zrównoważonego rozwoju transportu lądowego, Bank Światowy, 2011 r., raport nr 59715-PL, http://siteresources.worldbank.org/POLANDEXTN/Resources/Poland_TPN_Final_Web_Feb25_POL_OK.pdf
10. Position of the Commission Services on the development of Partnership Agreement and programmes in Poland for the period 2014 – 2020, Komisja Europejska, 28 września 2012 r., ref. Ares(2012)1138133
11. Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2011 – 2015 (przyjęty uchwałą Rady Ministrów Nr 10/2011 z dnia 25 stycznia 2011 r., z późn. zm.),
http://bip.mir.gov.pl/Dokumenty%20oficjalne/Transport/Programy/Documents/Program_2011_2015.pdf
12. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz ustanawiające przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu

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

- Morskiego i Rybackiego oraz uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006 (Dz. Urz. UE, L 347 z 20.12.2013)
13. 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 uchylające decyzję nr 661/2010/UE (Dz. Urz. UE, L 348 z 20.12.2013)
 14. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1316/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. ustanawiające instrument „Łącząc Europę”, zmieniające rozporządzenie (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 680/2007 i (WE) nr 67/2010 (Dz. Urz. UE, L 348 z 20.12.2013)
 15. Sarna S., Koncepcja rozwoju transportu drogowego i infrastruktury drogowej, jako elementu spójnego, zrównoważonego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego, ekspertyza do SRT, Warszawa, listopad 2010 r.
 16. Skuteczność projektów pomocy technicznej Funduszu Spójności 2004-2006 dla realizacji inwestycji kolejowych, poszukiwanie rekomendacji dla poprawy skuteczności wdrażania projektów kolejowych w sektorze transportu POIiŚ 2007-2013. – badanie ewaluacyjne na zlecenie MRR, kwiecień 2012 r.
 17. Strategia Rozwoju Kraju 2020 (przyjęta uchwałą nr 157 Rady Ministrów z dnia 25 września 2012 r. (M.P. z 2012 r., poz. 882))
 18. Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) (przyjęta uchwałą nr 6 Rady Ministrów z dnia 22 stycznia 2013 r. (M.P. z 2013 r., poz. 75))
 19. Wojewódzka-Król K., Rolbiecki R., Koncepcja rozwoju transportu wodnego śródlądowego, jako element spójnego, zrównoważonego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego, ekspertyza do SRT, Sopot 2010 r.
 20. Komunikat Komisji *Zalecenie Rady w sprawie krajowego programu reform Polski z 2012 r. oraz zawierające opinię Rady na temat przedstawionego przez Polskę programu konwergencji na lata 2012–2015*, KOM (2012) 323 wersja ostateczna