



**MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY I ROZWOJU**

**Raport z przebiegu konsultacji społecznych
projektu *Wieloletniego Programu Inwestycji
Kolejowych – dla inwestycji zgłaszanych
w konkursie CEF w 2014 roku***

Warszawa 2014

Zawartość

1. Wstęp	2
2. Sprawozdanie z Konferencji konsultacyjnej w sprawie projektu Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych – dla inwestycji zgłaszanych w konkursie CEF w 2014 roku	3
3. Zestawienie uwag zgłoszonych w ramach konsultacji społecznych wraz ze stanowiskiem i uzasadnieniem Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju.....	5

1. Wstęp

W dniu 25 lutego 2014 roku Minister Infrastruktury i Rozwoju skierował do konsultacji społecznych projekt *Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych* – dla inwestycji zgłaszanych w konkursie CEF w 2014 roku. Ogłoszenie o rozpoczęciu konsultacji społecznych zostało opublikowane w dzienniku o zasięgu krajowym (*Gazeta Wyborcza*) oraz na stronie internetowej Ministerstwa.

Obowiązek podania do publicznej wiadomości informacji o przystąpieniu do opracowywania projektu dokumentu i jego przedmiocie oraz obowiązek przeprowadzenia konsultacji społecznych wynika z *ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju oraz 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*. Konsultacje miały otwarty charakter.

Dokumenty związane z powyższym projektem udostępnione zostały w wersji elektronicznej na oficjalnej stronie internetowej Ministerstwa (w aktualnościach) oraz w Biuletynie Informacji Publicznej. Zostały one również wyłożone w siedzibie Ministerstwa, w Głównej Bibliotece Komunikacyjnej. Niezależnie od powyższego, projekt dokumentu przekazany został bezpośrednio do konsultacji z następującymi instytucjami i partnerami społecznymi:

- Marszałkiem Województwa Mazowieckiego,
- Marszałkiem Województwa Wielkopolskiego,
- Marszałkiem Województwa Podlaskiego,
- Marszałkiem Województwa Łódzkiego,
- Związkiem Województw Rzeczypospolitej Polskiej,
- Urzędem Transportu Kolejowego,
- Instytutem Kolejnictwa,
- Izbą Gospodarczą Transportu Lądowego,
- Stowarzyszeniem Inżynierów i Techników Komunikacji RP,
- Stowarzyszeniem na rzecz Interoperacyjności i Rozwoju Transportu Szynowego,
- Stowarzyszeniem Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego,
- Polską Izbą Producentów Urządzeń i Usług na rzecz Kolei,
- Związkiem Pracodawców Kolejowych,
- Związkiem Niezależnych Przewoźników Kolejowych,
- Business Centre Club – Związkiem Pracodawców,
- Krajową Izbą Gospodarczą,
- Railway Business Forum.

Uwagi do projektu dokumentu można było przysłać w formie elektronicznej na adres: wpik@mir.gov.pl, bez konieczności opatrywania ich bezpiecznym podpisem elektronicznym, o którym mowa w ustawie z dnia 18 września 2001 r. o podpisie elektronicznym, lub pisemnie na adres:

Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju - Departament Transportu Kolejowego
ul. Chałubińskiego 4/6; 00 – 928 Warszawa

Stosownie do art. 6 ust. 3 ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju, termin na wyrażenie opinii o projekcie wynosił 35 dni od daty ukazania się niniejszego ogłoszenia i minął w dniu 1 kwietnia 2014 r.

Konferencja poświęcona projektowi odbyła się w dniu 12 marca 2014 r. o g. 10.00 w siedzibie Ministerstwa. Sprawozdanie z przebiegu konferencji przedstawione jest w części 2 niniejszego raportu.

Uwagi, zgłoszone w trakcie konsultacji społecznych, wraz ze stanowiskiem i uzasadnieniem Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju, przedstawione zostały w części 3.

2. Sprawozdanie z Konferencji konsultacyjnej w sprawie projektu Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych – dla inwestycji zgłaszanych w konkursie CEF w 2014 roku

W dniu 12 marca 2014 r. o godz. 10.00 w siedzibie Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju (MIR) odbyła się konferencja konsultacyjna poświęcona projektowi Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych – dla inwestycji zgłaszanych w konkursie CEF w 2014 roku (CEFIK). Konferencja miała charakter otwarty i prowadzona była w ramach konsultacji społecznych ww. dokumentu.

Na konferencję przybyło ok. 30 osób reprezentujących głównie urzędy marszałkowskie oraz organizacje związane z transportem kolejowym. Konferencję poprowadził Pan Jakub Kapturzak Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Kolejowego w Ministerstwie. Ze strony spółki PLK S.A. obecny był Pan Maciej Kaczorek, Zastępca Dyrektora Biura Planowania Strategicznego.

Na wstępie Dyrektor Kapturzak poprosił o ograniczenie się do wypowiedzi dotyczących 5 zaproponowanych projektów. Udzielił też informacji o przyjętym założeniu, iż CEFIK przestanie obowiązywać po przyjęciu Krajowego Programu Kolejowego (KPK), który ma objąć wszystkie projekty planowane w perspektywie finansowej na lata 2014-2020, a więc również RPO, PO Polska Wschodnia, projekty krajowe – tzw. budżetowe. Zakłada się, że KPK ma szansę być przyjęty pod koniec roku, lub na początku przyszłego. Zwrócono się również z prośbą do przedstawicieli województw o sprawne procedowanie, uzgodnienie listy projektów w ramach RPO obecnej perspektywy.

W dyskusji głos zabrali:

Pan Łukasz Bielecki (Urząd Transportu Kolejowego) – pytanie o zakres dla projektu na linii E20.

Udzielono wyjaśnienia, iż zakres tego projektu jest znacznie większy, niż zadania realizowanego obecnie na wschodniej części linii E20 i obejmuje więcej niż 3 stacje.

Pytanie czy przewiduje się uzyskanie na odcinku linii E75 od Warszawy do Białegostoku prędkości powyżej 160 km/h?

Udzielono wyjaśnienia, iż będą tam krótkie odcinki z prędkością pow. 160 km/h.

Pan Ireneusz Gójski (Izba Gospodarcza Transportu Lądowego) - pytanie o hierarchię dokumentów strategicznych.

Udzielono wyjaśnienia, iż rzeczywiście Master Plan dla transportu kolejowego jest w trakcie aktualizacji, jednak musimy go traktować jako obowiązujący.

Pani Teresa Woźniak (UM Województwa Łódzkiego) - pytanie o odcinek Skierniewice – Łowicz.

Udzielono wyjaśnienia, iż jest to generalna przebudowa, w zasadzie budowa od nowa tego odcinka.

Pytanie o przewidywany dalszy ciąg procedowania pozostałych projektów, prowizorium dla pozostałych kopert, następnych konkursów, szczególnie ostatni konkurs w 2016 r.

Udzielono wyjaśnienia, iż aplikowanie do konkursu, zakłada, że jakieś projekty nie zostaną wybrane, ale nie wyklucza to składania aplikacji do Funduszu Spójności w ramach POIiŚ po 2014 r.

Trzy rzeczy uniemożliwiają obecnie opracowanie KPK, tj. pełnego planu inwestycyjnego na lata 2014-2020: zbilansowanie RPO, oszacowanie niezrealizowanych projektów obecnej perspektywy – na ile trzeba będzie sfinansować te projekty ze środków własnych i ile będziemy mieli dostępnych tych środków. Aby w tym roku opublikować KPK, te kwestie muszą zostać uzgodnione najpóźniej w czerwcu.

Pan Adam Pawlik (UM Województwa Wielkopolskiego) - pytanie kiedy i komu zgłaszać wniosek o dobudowę 3 toru na odcinku Poznań Wsch – Poznań Główny, priorytetowym dla województwa, gdzie łączą się 3 linie.

Udzielono wyjaśnień, iż takie wnioski trzeba zgłaszać do Dokumentu Implementacyjnego i do KPK, gdyż celem CEFIK jest po pierwsze zadeklarowanie najbardziej gotowych projektów. Rozwiązaniem problemu przepustowości tego odcinka ma być projekt przebudowy linii ze Szczecina przez Franowo,

co pozwoli odciążyć ruch na odc. Poznań Wschód – Poznań Główny (wg przedstawicieli województwa nie rozwiąże to problemu).

Włodzimierz Finke (UM Województwa Wielkopolskiego) – pytanie o projekt na linii E59 Poznań – Szczecin.

Udzielono wyjaśnień, iż ten odcinek prawdopodobnie znajdzie się w drugim konkursie CEF, teraz nie mógł zostać ujęty z uwagi na brak decyzji środowiskowej, a staramy się zgłosić te projekty, które mają szansę na przejście procedury konkursowej.

Przedstawiciele UM Województwa Wielkopolskiego zaproszono na krótką rozmowę po konferencji, celem szerszego omówienia sprawy.

Henryk Toczydłowski (UM Województwa Podlaskiego) - pytanie w jakim terminie będzie zgłaszany projekt Rail Baltica?

Udzielono wyjaśnień, iż trwają obecnie przygotowania do decyzji środowiskowej na Podlasiu. Projekt ma być zgłoszony w pierwszym konkursie.

Pytanie też co będzie z dworcem w Białymstoku i kiedy będzie realizowany ciąg dalszy tej linii od Białegostoku na wschód oraz czy jest planowana łącznica w kierunku Ełku.

Wyjaśniono, iż łącznica ta jest częścią projektu w stronę Suwałk, kolejnego etapu.

Pytanie czy brak decyzji środowiskowej nie spowoduje negatywnej decyzji w konkursie?

Wyjaśniono, że w takim przypadku, wniosek zostanie ponowiony w kolejnym konkursie, kiedy będzie już lepiej przygotowany.

Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego zwróciło uwagę na potrzebę większej staranności przy projektowaniu inwestycji, podając przykład Grodziska Mazowieckiego gdzie projektowano na starych mapach i nie uwzględniono nowowyprowadzonego wiaduktu.

Uwagę przyjęto do wiadomości nie jest ona jednak związana z konsultacjami CEFIK.

Postawione zostało również pytanie czy koperty roczne mają swoje limity?

Wyjaśniono, że Polska ma kopertę do wykorzystania w 3 konkursach, potem – po 2016 roku, pozostała kwota przechodzi do puli ogólnodostępnej. Co oznacza, że w ostatniej kopercie w 3 konkursie teoretycznie może nie być już środków. Niemniej na dzisiaj 5 projektów ujętych w CEFIK, są to projekty najlepiej przygotowane.

3. Zestawienie uwag zgłoszonych w ramach konsultacji społecznych wraz ze stanowiskiem i uzasadnieniem Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju

Treść uwag w zestawieniu jest oryginalna, nie poprawiano błędów ortograficznych oraz składni. Część uwag została skrócona przy zachowaniu treści merytorycznej.

Uwagi zgłoszone po 1 kwietnia 2014 r. nie zostały uwzględnione.

Lp.	<p style="text-align: center;">Treść uwagi i zgłaszający Stanowisko Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju (MIR)</p>
1.	<p>Stanowisko ogólne MIR</p> <p><i>Zaproponowany program obejmuje 5 projektów, które zostaną zgłoszone w pierwszym konkursie o dofinansowanie ze środków Funduszu CEF. Są to projekty spełniające warunki udziału w konkursie, najlepiej przygotowane. Zgłaszanie innych projektów będzie możliwe do kolejnych konkursów. Pełna lista zadań planowanych do zgłoszenia do konkursów z Funduszu CEF ujęta została w projekcie Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do roku 2020, gdzie określone zostały również szczegółowe kryteria wyboru tych inwestycji.</i></p> <p><i>Ostateczne rozstrzygnięcia w zakresie procedury aplikowania w konkursach CEF nie zostały jeszcze określone, nie są one jednakże przedmiotem tego programu. Program wskazuje jedynie projekty kolejowe, które zamierza się realizować z wykorzystaniem środków z Funduszu CEF.</i></p>
2.	<p>Za celowe uznajemy przedstawienie projektów, które w ramach tzw. kopert narodowych, będą zgłoszone także w 2015 i 2016 roku, a które – wymienione do finansowania w ramach CEF w Dokumencie Implementacyjnym – trafią po 2017 roku do procedury konkursowej. Pozwoliłoby to na pełniejsze rozeznanie w zakresie polityki wykorzystania przez Polskę tego nowego źródła finansowania inwestycji.</p> <p>W przypadku Warszawskiego Węzła Kolejowego, ponieważ jest to projekt nowy, dobrze byłoby szerzej opisać na czym polegać będą prace zwiększające przepustowość na odcinku Warszawa Gołębki / Warszawa Zachodnia – Warszawa Gdańska.</p> <p>Zgłaszający: ZDG TOR</p> <p>Stanowisko MIR:</p> <p><i>Pełna lista zadań planowanych do zgłoszenia do konkursów z Funduszu CEF ujęta została w projekcie Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do roku 2020, gdzie określone zostały również szczegółowe kryteria wyboru tych inwestycji.</i></p> <p><i>W zakres projektu „Prace na linii obwodowej w Warszawie (odc. Warszawa Gołębki / Warszawa Zachodnia - Warszawa Gdańska)”, w tym prac mających na celu zwiększenie przepustowości, wchodzi: wyeliminowanie punktowych ograniczeń prędkości, spowodowanych stanem technicznym nawierzchni oraz obiektów inżynieryjnych (modernizacja układów torowych na szlakach i posterunkach ruchu bez zmiany liczby torów obejmująca wymianę nawierzchni, częściowa modernizacja obiektów inżynieryjnych), korekta układów geometrycznych oraz przebudowa głowic rozjazdowych (ukierunkowana na wzrost prędkości wjazdów i wyjazdów) na posterunkach ruchu, częściowa modernizacja systemu zasilania elektroenergetycznego, przebudowa istniejących urządzeń sterowania ruchem, budowa samoczynnej blokady liniowej, dostosowanie przystanku Warszawa Koło do pełnienia funkcji węzła przesiadkowego, przebudowa peronów na istniejących stacjach i przystankach osobowych z zapewnieniem dostępu dla osób z ograniczoną zdolnością poruszania się.</i></p>
3.	<p>Realizacja Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady UE ustanawiającego instrument „Łącząc Europę” i skierowanie do konsultacji społecznych projektu Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych - dla inwestycji zgłaszanych w ramach nowego mechanizmu finansowego UE tj. konkursie CEF w 2014 roku umożliwi likwidację bariery dalszego rozwoju pasażerskiej publicznej komunikacji</p>

kolejowej, szczególnie jakim jest Poznański Węzeł Kolejowy, poprzez rozszerzenie konsultowanego programu o następujące przedsięwzięcia:

1. Budowa dodatkowego (trzeciego) toru na odcinku pomiędzy stacjami Poznań Główny - Poznań Wschód
2. Budowa dodatkowego (trzeciego) toru na odcinku pomiędzy stacją Poznań Główny a posterunkiem odgałęźnym Poznań PoD (z przedłużeniem do miejsca włączenia projektowanego połączenia kolejowego do Portu Lotniczego Poznań Ławica na wysokości ul. Sytkowskiej).
3. Prace na linii E 59 na odcinku Poznań Główny – Szczecin Świnoujście.

Uzasadnienie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Wielkopolskiego:

Pkt. 1-2) Realizacja projektów jest zgodna z celami sektorowymi. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 1316/2013 z dnia 11 grudnia 2013 roku wprowadzające instrument CEF w Art. 4 ust. 2 zakłada, że w sektorze transportu, w ramach instrumentu "Łącząc Europę" wspiera się projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania służące m.in. realizacji szczegółowych celów takich jak usunięcie wąskich gardeł, zwiększeniu interoperacyjności kolei, czy uzupełnieniu brakujących połączeń. Stosowne pismo w tej sprawie skierowane zostało także do Ministra Infrastruktury i Rozwoju (pismo znak DT- 111.8060.17.1.20 14 z dnia 12.02.2014). Budowa dodatkowych torów na odcinkach Poznań Wschód - Poznań Główny oraz Poznań Główny - Poznań PoD jest zadaniem priorytetowym i znalazła się w zarekomendowanym przez Wykonawcę wariantcie w realizowanym Studium Wykonalności dla Poznańskiego Węzła Kolejowego do obsługi kolei dużych prędkości. Harmonogram realizacji przewiduje możliwość ich budowy zbyt późno w stosunku do występujących potrzeb tj. w długookresowej perspektywie obejmującej lata 2021 - 2030.

Znaczenie przedmiotowych projektów dla poprawy przepustowości stacji Poznań Główny i Poznańskiego Węzła Kolejowego a także jako integralnego elementu projektu kolei aglomeracyjnej determinuje realizację tych zadań w okresie budżetowania UE na lata 2014-2020.

Pkt. 3) Realizacja projektu wpisuje się w strategiczne kierunki rozwoju sieci TEN-T. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 1316/2013 z dnia 11 grudnia 2013 roku ustanawiające instrument „Łącząc Europę”, w wykazie wstępnie zidentyfikowanych projektów związanych z siecią bazową w sektorze transportu, cytowanego wyżej rozporządzenia, (załącznik I, część I) w pkt. 2 - Korytarze sieci bazowej, wymienia odcinek kolejowy Wrocław - Poznań - Szczecin/Świnoujście ciągu transportowego znajdującego się w korytarzu Szczecin/Świnoujście - Poznań - Wrocław - Ostrawa. Należy podkreślić, że projekt modernizacji linii E 59 na odcinku Poznań Główny - Szczecin Dąbie uzyskał czołowe miejsce na liście rankingowej projektów kolejowych o znaczeniu krajowym w Dokumencie Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku. Konsultowany obecnie projekt Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych - dla inwestycji zgłaszanych w konkursie CEF w roku 2014 przewiduje zgłoszenie przez PLK projektu odnoszącego się do odcinka linii E 59 od granicy województwa dolnośląskiego do Czempinia (etap IV) i nie uwzględnia odcinka Poznań Główny - Szczecin Dąbie.

Realizacja inwestycji odnoszącej się do całego ciągu transportowego E 59, szczególnie wraz z projektem zwiększenia przepustowości Poznańskiego Węzła Kolejowego, pozwoli na realizację jednego z najważniejszych celów ogólnych instrumentu CEF tj. tworzenia nowoczesnej i wysoce efektywnej infrastruktury, która przyczyni się do połączenia, integracji Unii i wszystkich jej regionów.

Uzasadnienie Stowarzyszenia Metropolia Poznań:

Stowarzyszenie realizuje ze środków Mechanizmu Finansowego EOG projekt "Master Plan dla Poznańskiej Kolei Metropolitalnej". W "Strategii Rozwoju Aglomeracji Poznańskiej. Metropolia Poznań 2020" kolej metropolitalna to jeden z podstawowych projektów. Zaplanowane w jego ramach działania są zbieżne z większością założeń strategicznych dokumentów unijnych dotyczących zrównoważonego transportu oraz kolejowych np. "Master Planu dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku." Brak wymienionych wnioskowanych zadań i obecnie istniejące ograniczenia w przepustowości Poznańskiego Węzła Kolejowego uniemożliwiają rozwój pasażerskiego transportu kolejowego w aglomeracji poznańskiej.

Zgłaszający: Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego, Stowarzyszenie Metropolia Poznań

Stanowisko MIR:

Zaproponowany program obejmuje 5 projektów, które zostaną zgłoszone w pierwszym konkursie o dofinansowanie ze środków Funduszu CEF. Są to projekty spełniające warunki udziału w konkursie, najlepiej przygotowane. Zgłaszanie innych projektów będzie możliwe do kolejnych konkursów. Pełna lista zadań planowanych do zgłoszenia do konkursów z Funduszu CEF ujęta została w projekcie Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do roku 2020, gdzie określone zostały również szczegółowe kryteria wyboru tych inwestycji. Na liście tej znajduje się również zadanie dotyczące linii E 59 na odcinku Poznań Główny – Szczecin Świnoujście, z uwagi na stan zaawansowania prac nad realizacją tego zadania, tj. z uwagi na brak decyzji środowiskowej, przewidziane jest do zgłoszenia w kolejnej edycji konkursu. Jednakże w związku z przesunięciem terminu ogłoszenia konkursu rozważa się możliwość włączenia go do programu i podjęcie próby aplikowania w pierwszej edycji konkursu.

Według oceny zarządcy - PKP PLK S.A. budowa trzeciego toru na odcinku Poznań Główny — Poznań PoD nie jest konieczna do zapewnienia zwiększenia i odpowiednio wysokiego poziomu przepustowości stacji Poznań Główny i linii kolejowych nr 354 Poznań Główny PoD — Piła Główna i nr 351 Poznań Główny — Szczecin Główny. W ramach innego projektu obejmującego odcinek Poznań Główny — Szczecin Dąbie planowane jest bowiem podjęcie szeregu działań poprawiających przepustowość szlaku Poznań Główny — Poznań PoD:

- podwyższenie prędkości na szlaku od Poznania Głównego do km 2,100 do 80 km/h, od km 2.100 do Poznania PoD do 100 km/h,
- zmodernizowanie układu torowego posterunku PoD poprzez zabudowę rozjazdów umożliwiających jazdę na kierunek zwrotny z $v = 60 - 100$ km/h, co pozwoli na szybszą jazdę pociągów na linii nr 354 w kierunku Piły.
- rozważa się zabudowę samoczynnej blokady liniowej na szlaku Poznań Główny – PoD, celem podzielenia szlaku na dwa odstępy.

Działania te pozwolą na ponad dwukrotne zwiększenie przepustowości na ww. szlaku, co w ocenie zarządcy będzie wystarczające do swobodnego trasowania i prowadzenia ruchu pociągów, tzn. będzie pozwalać na zbudowanie atrakcyjnej oferty przewozowej oraz zapewnienie niezawodności przewozów aglomeracyjnych. Należy podkreślić, iż konstrukcje ziemne (nasypy) oraz obiekty inżynieryjne na szlaku Poznań Główny — Poznań PoD są dostosowane wyłącznie do dwóch torów. Dlatego też podjęcie inwestycji polegającej na dobudowie trzeciego toru wiązałoby się z bardzo wysokimi kosztami, niewspółmiernymi do osiągniętych efektów. Na całej długości szlaku konieczna byłaby rozbudowa nasypu oraz budowa zupełnie nowych obiektów inżynieryjnych. W pasie koniecznym do zajęcia znajdują się obecnie różnego rodzaju zabudowania.

Odciążenie odcinka Poznań Główny – Poznań Wschód będzie możliwe po zakończeniu prac na linii obwodowej Poznania i skierowaniu części pociągów z kierunku wschodniego przez Poznań Franowo (w szczególności jadących do Szczecina, co pozwoli uniknąć zmiany czoła na stacji Poznań Główny).

Obecnie realizator programu – PKP PLK S.A. pracuje nad bardziej efektywną propozycją poprawy przepustowości Poznań Główny – Poznań Wschód (bez konieczności budowy 3 toru) i przedstawi tę propozycję zainteresowanym stronom niezależnie od konsultacji programu.

4. Ponieważ jednym z warunków aplikowania do konkursu jest umiejscowienie inwestycji na sieci bazowej TEN-T w konsultowanym projekcie znalazły się projekty zgłoszone przez PKP PLK S.A.

Pomimo jednak faktu, iż projekty te nie dotyczą bezpośrednio spółki PKP LHS przekazujemy poniżej spostrzeżenia odnoszące się nie tyle do propozycji zawartych w samym dokumencie dotyczącym projektów aplikujących o dofinansowanie w roku 2014 ale dotyczące samego mechanizmu CEF oraz jego funkcjonowania w kolejnych latach, w ramach nowej perspektywy finansowej 2014-2020:

1) Ponieważ konkurs CEF na 2014 rok jest pierwszym z kilku jakie będą ogłaszane przez Agencję Wykonawczą ds. Innowacji i Sieci uważamy, że Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju powinno rozważyć zasadność opracowania i rozestania informacji na temat działalności w/w Agencji, procedur zgłaszania i rozpatrywania wniosków o dofinansowanie projektów z jej środków oraz na temat kryteriów, w oparciu o które są i będą kwalifikowane zadania do konkursów.

Ponadto, biorąc pod uwagę konkursowy charakter procedowania Agencji, niezbędnym byłoby również przekazanie informacji na temat losów zadań, które nie zostaną zaakceptowane w konkursach CEF.

2) Chcielibyśmy zatem poznać politykę Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju w kwestii zakresu terytorialnego potencjalnych projektów infrastrukturalnych, abyśmy mogli w przyszłości aplikować o środki funduszy zarządzanych przez Agencję ds. Innowacji i Sieci.

3) W Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju trwają prace nad tzw. liniami demarkacyjnymi pomiędzy projektami inwestycyjnymi, które będą mogły być realizowane ze środków POIiŚ, RPO i Polska Wschodnia.

Z przedłożonego nam dokumentu do konsultacji wynika, że istnieje jeszcze jedno potencjalne źródło finansowania inwestycji kolejowych na lata 2014 - 2020, którym są środki alokowane dla Agencji ds. Innowacji i Sieci na programy CEF, w ramach idei łączących Europę.

Uważamy zatem, że program CEF powinien być również uwzględniony w ramach prac nad liniami demarkacyjnymi pomiędzy w/w programami.

4) Wygranie konkursu CEF na rok 2014 oznaczać będzie konieczność koordynacji zarządzania tymi projektami w ścisłym współdziałaniu z procesem zarządzania inwestycjami infrastrukturalnymi współfinansowanymi ze środków POIiŚ, RPO, czy też innych krajowych programów operacyjnych.

Zasadniczym celem tej koordynacji powinno być zminimalizowanie w czasie skutków realizacji tych inwestycji dla transportu kolejowego ładunków. Generalnie, przewozy ładunków kolejną są nadal niekonkurencyjne w relacji do transportu samochodowego.

5) Jedną z zasadniczych cech polskiej infrastruktury kolejowej jest jej bezpośredni styk techniczny i organizacyjny z siecią linii kolejowej o szerokości torów 1520 mm.

Linia kolejowa nr 65 o szerokości torów 1520 mm zarządzana przez PKP LHS sp. z o. o. jest największą tego typu linią w Polsce. Linia LHS ma bezpośrednie połączenie z liniami kolejowymi Ukrainy. Biorąc pod uwagę aktualną sytuację polityczną na Ukrainie oraz deklarowane przez Polskę rozszerzenie współpracy gospodarczej z Ukrainą a także mając na względzie cele i idee łączenia Europy w ramach programów CEF, należałoby rozważyć możliwość przygotowania i zgłoszenia w kolejnych konkursach CEF inwestycji dotyczących infrastruktury linii kolejowej nr 65 oraz inwestycji w infrastrukturę logistyczną mającą powiązanie z linią szerokotorową.

Zgłaszający: PKP LHS sp. z o.o.

Stanowisko MIR:

Ad. 1 i 2. Ostateczne rozstrzygnięcia w zakresie procedury aplikowania w konkursach CEF nie zostały jeszcze określone, nie są one jednakże przedmiotem tego programu. Program wskazuje jedynie projekty kolejowe, które zamierza się realizować z wykorzystaniem środków z Funduszu CEF.

Podstawowym warunkiem udziału w konkursie jest stan przygotowania zadania do realizacji. Pełna lista zadań planowanych do zgłoszenia do konkursów z Funduszu CEF ujęta została w projekcie Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do roku 2020, gdzie określone zostały również

	<p>szczegółowe kryteria wyboru tych inwestycji.</p> <p><i>W przypadku nieuzyskania dofinansowania przez projekt zgłoszony do konkursu CEF, decyzja o jego realizacji uzależniona będzie od dostępnych środków. W zależności od konkretnego przypadku (w tym miejsca projektu w rankingu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r., otrzymanej oceny w konkursie CEF), będzie podejmowana decyzja o ponownym zgłoszeniu do konkursu CEF w następnym terminie lub przesunięciu do realizacji w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020, bądź też przesunięciu w czasie realizacji projektu.</i></p> <p>Ad.3. <i>Przyjęto uwagę do wiadomości.</i></p> <p>Ad.4. <i>Uwaga dotyczy fazy realizacji programu, niemniej PLK S.A. zwiększyła nacisk na aspekt wpływu prowadzonych inwestycji na działalność eksploatacyjną. Jest to element uwzględniany w postępowaniach przetargowych przy poszczególnych inwestycjach.</i></p> <p>Ad.5. <i>Przyjęto uwagę do wiadomości. Obecnie w ramach poprawy połączenia linii LHS z siecią normalnotorową rozważane są prace na linii Padew – Wola Baranowska, przy założeniu, że będzie możliwe sfinansowanie tego zadania z RPO województwa podkarpackiego.</i></p>
5.	<p>1. Ponieważ konkurs CEF na 2014 jest pierwszym z kilku jakie będą ogłaszane przez Agencję Wykonawczą ds. Innowacji i Sieci to uważamy za celowe szersze przedstawienie przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju kryteriów w oparciu o które są i będą kwalifikowane zadania do tych konkursów. Ponadto, biorąc pod uwagę konkursowy charakter procedowania Agencji, niezbędnym byłoby również przedstawienie informacji na temat losów zadań, które nie zostaną zaakceptowane w konkursie. Czy zadania te przejdą do konkursu w następnym roku, czy też będą realizowane w ramach krajowych programów operacyjnych?</p> <p>2. Inicjatywa konkursów CEF może być istotnym uzupełnieniem krajowego programu inwestycji infrastrukturalnych. Aby móc skutecznie rywalizować w konkursie z projektami z innych państw członkowskich należałoby starannie je przygotować. Zgłaszane przez Polskę projekty powinny wpisywać się w priorytety CEF. wśród których najważniejszym jest realizacja zadań w sieci europejskich korytarzy transportowych. Przedkładane przez Polskę projekty powinny być zaawansowane od strony ich przygotowania, tak w wymiarze projektowym i środowiskowym, jak i w wymiarze zabezpieczenia środków na wkład własny. Mamy nadzieję, że zaproponowane projekty spełniają powyższe kryteria i wymogi.</p> <p>3. Wygranie konkursu CEF na 2014 rok (taki jest przecież cel uczestnictwa w nim) nakładać będzie zadania koordynacji zarządzania tymi projektami w ścisłym współdziałaniu z procesem zarządzania inwestycjami infrastrukturalnymi współfinansowanymi ze środków POLiS, RPO, czy też innych krajowych programów operacyjnych. Zasadniczym celem tej koordynacji powinno być zminimalizowanie w czasie skutków realizacji tych inwestycji dla transportu kolejowego osób i ładunków.</p> <p>5. Budzą nasze wątpliwości późne terminy rozpoczynania zgłoszonych do konkursu zadań (co może wskazywać na małą dojrzałość przygotowawczą zgłoszonych zadań) oraz zakładane długie cykle realizacji konkursowych zadań inwestycyjnych, co stoi w ewidentnej sprzeczności z oczekiwaniami przewoźników kolejowych.</p> <p>Zgłaszający: Krajowa Izba Gospodarcza</p> <p>Stanowisko MIR:</p> <p>Ad. 1 i 5. <i>Szczegółowe kryteria wyboru projektów zostały opisane w Dokumencie Implementacyjnym do SRT 2020. Podstawowym kryterium dla wyboru 5 projektów do pierwszego konkursu CEF jest stopień zaawansowania prac przygotowawczych. Są to najlepiej przygotowane projekty na obecnym etapie, spośród całej listy projektów planowanych do finansowania w ramach Funduszu CEF, która zamieszczona jest w projekcie Dokumentu Implementacyjnego.</i></p> <p><i>W przypadku nieuzyskania dofinansowania przez projekt zgłoszony do konkursu CEF decyzja o jego realizacji uzależniona będzie od dostępnych środków. W zależności od konkretnego przypadku (w tym miejsca projektu w rankingu Dokumentu Implementacyjnego, otrzymanej oceny w konkursie CEF) będzie podejmowana decyzja o ponownym zgłoszeniu do konkursu CEF w następnym terminie lub przesunięciu do realizacji w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020, bądź też</i></p>

	<p>przesunięciu w czasie realizacji projektu.</p> <p>Ad. 2 i 5. Przyjęcie projektowanego dokumentu jest krokiem w stronę zapewnienia finansowania dla wskazanych w nim 5 projektów. Są to obecnie najlepiej przygotowane projekty do realizacji.</p> <p>Ad. 3. Uwaga dotyczy fazy realizacji programu, niemniej PLK S.A. zwiększyła nacisk na aspekt wpływu prowadzonych inwestycji na działalność eksploatacyjną. Jest to element uwzględniany w postępowaniach przetargowych przy poszczególnych inwestycjach.</p>
6.	<p>Zaproponowane modernizacje / remonty linii wskazane w przedmiotowym materiale należy uznać za dedykowane przede wszystkim dla ruchu pasażerskiego.</p> <p>Za pozytywny akcent należy uznać planowane podniesienie nacisku na oś do 221 KN. Jest to element, o który wielokrotnie występowaliśmy.</p> <p>Oddzielną kwestią jest dostępność tych linii dla ruchu towarowego po ukończonej modernizacji. Na etapie uzgadniania ww. dokumentu właściwe byłoby zapewnienie o możliwości kursowania pociągów towarowych z prędkością powyżej 100 km/h. PKP CARGO S.A., jako przewoźnik towarowy, chciałoby mieć możliwość kursowania po takich liniach /najwyższej kategorii/ pociągów z ładunkami intermodalnymi lub lekkich składów, zestawionych z próżnego taboru.</p> <p>Zgłaszający: PKP CARGO S.A.</p> <p>Stanowisko MIR:</p> <p><i>Generalnym założeniem w przypadku zadań modernizacyjnych na głównych cięgach kolejowych ujętych w sieci bazowej TEN-T, jest zapewnienie możliwości kursowania pociągów towarowych z prędkością 100 km/h. Fundusz CEF skierowany jest przede wszystkim na inwestycje w zakresie sieci bazowej TEN-T. Wszystkie projekty ujęte w projekcie Programu przewidują możliwość prowadzenia ruchu towarowego z prędkością do 120 km/h (za wyjątkiem linii obwodowej w Warszawie, gdzie ograniczenie prędkości stanowi geometria linii, a jej modyfikacja nie jest realna oraz linii 447 przeznaczonej do ruchu podmiejskiego pasażerskiego, gdzie ruch towarowy nie jest prowadzony).</i></p>
7.	<p>1. Ponieważ konkurs CEF na 2014 jest pierwszym z kilku jakie będą ogłaszane przez Agencję Wykonawczą ds. Innowacji i Sieci to uważamy za celowe przedstawienie przez Departament Transportu Kolejowego kryteriów w oparciu o które są i będą kwalifikowane zadania do tych konkursów.</p> <p>Ponadto, biorąc pod uwagę konkursowy charakter procedowania Agencji, niezbędnym byłoby również przedstawienie informacji na temat losów zadań, które nie zostaną zaakceptowane w konkursie. Czy zadania te przejdą do konkursu w następnym roku, czy też będą realizowane w ramach krajowych programów operacyjnych ?</p> <p>Do zaproponowanych do konkursu zadań inwestycyjnych zgłaszamy następujące uwagi i opinie:</p> <p>2. Prace na linii kolejowej E 59 na odcinku Wrocław – Poznań, etap IV, odcinek granica województwa dolnośląskiego – Czempin.</p> <p>SEiMTS nie zgłasza uwag. (...)</p> <p>3. Prace na linii kolejowej E 20 na odcinku Warszawa – Poznań — pozostałe roboty, odcinek Sochaczew – Swarzędz.</p> <p>Stanowisko SEiMTS jest pozytywne. Projekt kończy trwającą prawie od 20 lat modernizację połączenia Warszawy z Poznaniem. (...)</p> <p>4. Prace na linii kolejowej Warszawa Włochy – Grodzisk Mazowiecki (linia nr 447).</p> <p>Z punktu widzenia potrzeby usprawnienia ruchu pociągów podmiejskich i aglomeracyjnych w rejonie Warszawy projekt należy ocenić pozytywnie. Stowarzyszenie wyraża jedynie wątpliwość, czy przyjęcie go w konkursie CEF będzie do zaakceptowania, jako że jest to typowo podmiejska linia pasażerska, nie pełniąca żadnej roli w sieci TEN-T (w tejże sieci jest linia „dalekobieżna” nr 1 Warszawa – Katowice).</p>

Realizacja projektu nie spowoduje nawet uwolnienia przepustowości na równoległej linii nr 1, jako że pociągi podmiejskie planowo linią nr 1 nie kursują.

Istotnym mankamentem projektu, w opinii Stowarzyszenia, jest brak przedłużenia pary torów podmiejskich (linii nr 447) od Grodziska Maz. do Żyrardowa. Odcinek ten wkrótce stanie się wąskim gardłem, a wolno kursujące pociągi Kolei Mazowieckich będą na odcinku 14 km blokować pociągi Warszawa – Łódź – Częstochowa/Katowice/Wrocław, kursujące po zakończeniu modernizacji linii nr 1 z prędkością 160 km/h (podobnie jak ma to miejsce obecnie na odc. Warszawa Gołębki – Sochaczew).

Niestety, brak długofalowej strategii rozwoju sieci kolejowej spowodował brak możliwości ujęcia w zakresie przebudowy st. Grodzisk Maz. wyjścia drugą parą torów w kierunku st. Żyrardów. Wyczerpanie w przyszłości zdolności przepustowej odcinka Grodzisk Maz. – Żyrardów, prowadzącego ruch mieszany pociągów z różnymi prędkościami – co z reguły powoduje ok. 5-krotny spadek przepustowości w stosunku do ruchu jednorodnego, spowoduje konieczność powtórnej przebudowy stacji Grodzisk Maz., a zatem wystąpienie w obecnej inwestycji nakładów straconych.

Popełniony został błąd analogiczny do sytuacji st. Warszawa Rembertów. Przebudowana kompleksowo w ramach modernizacji połączenia E 20 Warszawa – Mińsk Maz. z funduszy przedakcesyjnych (z pogorszeniem funkcjonalności układu torowego stacji), będzie powtórnie przebudowywana w ramach projektu E 75 Warszawa – Sadowne Węgrowskie.

5. Prace na linii obwodowej w Warszawie (odc. Warszawa Gołębki/Warszawa Zachodnia – Warszawa Gdańska).

Zdaniem SEIMTS, nie znając zakresu rzeczowego projektu, trudno go ocenić jednoznacznie. Zdaniem Stowarzyszenia jego sens powinien zamykać się podstawowo w zwiększeniu przepustowości ww. odcinków linii kolejowych poprzez przebudowę układów torowych (zabudowa rozjazdów o mniejszym skosie), zabudowę nowoczesnych urządzeń sterowania ruchem kolejowym i ew. samoczynnej blokady liniowej tam, gdzie wymaga tego gęstość ruchu.

Wyeliminowanie punktowych ograniczeń prędkości, spowodowanych stanem technicznym nawierzchni czy obiektów inżynierskich, jest niewątpliwie potrzebne, ale nie powinno stanowić istoty projektu.

6. Prace na linii kolejowej E 75 na odcinku Sadowne – Białystok wraz z robotami pozostałymi na odcinku Warszawa Rembertów – Sadowne.

Projekt stanowi logiczną kontynuację robót na odcinku Warszawa Rembertów – Sadowne, podjętych w perspektywie 2007–2013. Jest to kolejny etap budowy Rail Baltica. W pełni kwalifikuje się, zdaniem Stowarzyszenia, do zgłoszenia do konkursu CEF.(...)

7. Poważne zaniepokojenie Stowarzyszenia budzi natomiast fakt bardzo późnego planowanego podjęcia robót na tych projektach. We wszystkich główne prace rozpoczynają się „po 2016” roku. Wzbudza to wątpliwość, czy projekty te są rzeczywiście już obecnie w fazie zaawansowanego przygotowania, co przecież stanowi warunek zgłoszenia do konkursu CEF.

Zgłaszający: Stowarzyszenie Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego

Stanowisko MIR:

Ad. 1. *Ostateczne rozstrzygnięcia w zakresie procedury aplikowania w konkursach CEF nie zostały jeszcze określone, nie są one jednakże przedmiotem tego programu. Program wskazuje jedynie projekty kolejowe, które zamierza się realizować z wykorzystaniem środków z Funduszu CEF.*

Podstawowym warunkiem udziału w konkursie jest stan przygotowania zadania do realizacji. Pełna lista zadań planowanych do zgłoszenia do konkursów z Funduszu CEF ujęta została w projekcie Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do roku 2020, gdzie określone zostały również szczegółowe kryteria wyboru tych inwestycji.

W przypadku nieuzyskania dofinansowania przez projekt zgłoszony do konkursu CEF decyzja o jego

realizacji uzależniona będzie od dostępnych środków. W zależności od konkretnego przypadku (w tym miejsca projektu w rankingu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r., otrzymanej oceny w konkursie CEF) będzie podejmowana decyzja o ponownym zgłoszeniu do konkursu CEF w następnym terminie lub przesunięciu do realizacji w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020, bądź też przesunięciu w czasie realizacji projektu.

Ad. 4.

Prace na linii kolejowej Warszawa Włochy – Grodzisk Mazowiecki (linia nr 447) zgłaszane są do CEF jako spełniające cel zapisany w Artykule 4 ust.2 lit. a) „usunięcie wąskich gardeł” (w tym przypadku wąskiego gardła, jaki stanowi wjazd do Warszawy od strony zachodniej ze względu na znaczne obciążenie linii nr 1 ruchem dalekobieżnym towarowym i pasażerskim oraz konieczność pełnej separacji tego ruchu od ruchu aglomeracyjnego). Ponadto projekt stanowi „działanie wdrażające infrastrukturę transportową w węzłach sieci bazowej, w tym węzłach miejskich” zgodnie z art. 7, ust. 2, lit. F) rozporządzenia PE i Rady (UE) nr 1316/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. ustanawiającego instrument „Łącząc Europę”. Realizowany obecnie projekt budowlany jest dofinansowany z funduszu TEN-T, co świadczy o zainteresowaniu UE jego realizacją. Linia 447, jako druga para torów linii wylotowej z Warszawy w kierunku Skierniewic, przynależy do korytarza bazowego TEN-T. Dzięki modernizacji stacji Grodzisk Mazowiecki, wraz z linią nr 1, skróceniu ulegną czasy jazdy, a co za tym idzie zajętości szlaków, co wpłynie na poprawę przepustowości. Zarówno dla linii nr 1, jak i 447, na podstawie analiz przepustowości opracowywanych w ramach Studiów Wykonalności nie stwierdzono zagrożenia wystąpienia „wąskich gardeł”, a tym samym wykluczono potrzebę budowania nowej pary torów między w/w odcinkami.

Obecnie realizowany jest projekt POIiŚ 7.1-24.1 „Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, lot A – odcinek Warszawa Zachodnia – Miedniewice (Skierniewice)”, gdzie zakończono etap projektowania, a wszystkie odcinki (z wyjątkiem odcinka Grodzisk Maz. – Żyrardów) posiadają prawomocne pozwolenie na budowę. W projekcie tym nie ujęto budowy drugiej pary torów pomiędzy Grodziskiem Maz., a Żyrardowem, gdyż taka konieczność nie została zidentyfikowana na etapie opracowywania Studium Wykonalności (obejmującego analizy ruchowe) dla tego projektu. Podobnie projekt TEN-T 2011-PL-93141-S „Modernizacja linii kolejowej Warszawa Włochy – Grodzisk Mazowiecki – prace przygotowawcze” również nie przewiduje takiej budowy. Linia 447 kończy się w km 30,989. Projektowanie odbywa się w oparciu o Studium Wykonalności, które analogicznie jak w przypadku projektu POIiŚ 7.1-24.1 nie zakładało budowy drugiej pary torów.

Oba projekty są wykonywane w aglomeracji miejskiej. Teren sąsiadujący z linią kolejową jest mocno zurbanizowany. Budowa dodatkowej pary torów w takich warunkach terenowych wiązałaby się z dużymi trudnościami administracyjnymi jak i wykonawczymi.

Ad. 5.

W zakres projektu Prace na linii obwodowej w Warszawie (odc. Warszawa Gołębki / Warszawa Zachodnia - Warszawa Gdańska), w tym prac mających na celu zwiększenie przepustowości, wchodzi: wyeliminowanie punktowych ograniczeń prędkości, spowodowanych stanem technicznym nawierzchni czy obiektów inżynierskich (modernizacja układów torowych na szlakach i posterunkach ruchu bez zmiany liczby torów obejmująca wymianę nawierzchni, częściowa modernizacja obiektów inżynierskich), korekta układów geometrycznych oraz przebudowa głowic rozjazdowych (ukierunkowana na wzrost prędkości wjazdów i wyjazdów) na posterunkach ruchu, częściowa modernizacja systemu zasilania elektroenergetycznego, przebudowa istniejących urządzeń sterowania ruchem, budowa samoczynnej blokady liniowej, dostosowanie przystanku Koło do pełnienia funkcji węzła przesiadkowego, przebudowa peronów na istniejących stacjach i przystankach osobowych z zapewnieniem dostępu dla osób z ograniczoną zdolnością poruszania się.

Ad. 7.

Stan zaawansowania poszczególnych projektów przedstawia Tabela 1 „Przygotowanie projektów WPIK-

CEF2014". Do zgłoszenia zostały wybrane najlepiej przygotowane projekty będące w portfolio PKP PLK S.A. Rozpoczęcie robót zasadniczych na tych projektach najpóźniej planowane jest w 2016 r. Wcześniejszy termin nie jest uzasadniony ze względu na podawany obecnie termin podpisania decyzji o dofinansowaniu z funduszu CEF na koniec 2015 r. Rozpoczęcie prac przed uzyskaniem pewności w odniesieniu do finansowania skutkowałoby istotnym ryzykiem konieczności wypowiedzenia umowy na realizację w trakcie prowadzenia robót ze względu na brak środków w przypadku niezyskania dofinansowania. Efektem tego byłaby konieczność poniesienia kosztów kar umownych oraz niezakończenie rozpoczętych już prac, co pogorszyłoby parametry eksploatacyjne linii.

Ponadto, przewiduje się zakończenie opracowywania dokumentacji projektowej dla projektów wymienionych w Tabeli 1 w 2015 r. w ramach innych projektów (POLiŚ, TEN-T), co ma wpływ na rozpoczęcie robót budowlanych w 2016.

8. W Projekcie Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych dla inwestycji zgłaszanych w konkursie CEF w 2014 roku nie przewidziano żadnych inwestycji na ciągu C-E 59 łączącym Skandynawię z południem Europy. Znalazły się tam natomiast projekty o zasięgu lokalnym, jak np. modernizacja linii aglomeracyjnej nr 447 Warszawa Włochy – Grodzisk Mazowiecki, co nie współgra z ideą funduszu CEF i może grozić odrzuceniem całego Programu przez Komisję Europejską, a w konsekwencji utratą przyznanych Polsce środków finansowych. W związku z powyższym zgłaszamy propozycję ujęcia w Programie następujących nowych zadań wypełniających wymienione luki:

Zadanie nr 1:

Poprawa dostępu kolejowego oraz wodnego śródlądowego do portu morskiego w Szczecinie poprzez modernizację linii kolejowej nr 273 Wrocław – Szczecin na odcinku Szczecin Podjuchy – Szczecin Port Centralny z przebudową jednotorowego mostu zwodzonego na Regalicy (Odrze Wschodniej) na przeprawę dwutorową, podwyższoną względem dotychczasowej konstrukcji.

Realizacja zadania nr 1 powinna obejmować:

- przebudowę jednotorowego mostu zwodzonego na Regalicy na stały most dwutorowy, podwyższony o około 2-3 metry względem dotychczasowej przeprawy, dla umożliwienia swobodnej żeglugi statków śródlądowych Odrą Wschodnią,
- odbudowę toru nr 2 na odcinku Szczecin Podjuchy – Szczecin Port Centralny SPA,
- przebudowę stacji Szczecin Podjuchy pod kątem poprawy przepustowości i bezpieczeństwa oraz standardu obsługi podróżnych.

Efektem realizacji zadania nr 1 byłyby:

- eliminacja (po przeszło 70 latach) wąskiego gardła dla ruchu pociągów na linii nr 273 oraz jednocześnie likwidacja głównej bariery dla funkcjonowania i rozwoju żeglugi śródlądowej na Odrzańskiej Drodze Wodnej w postaci wąskiego, niskiego i awaryjnego zwodzonego mostu kolejowego na Regalicy,
- poprawa przepustowości końcowego odcinka linii kolejowej nr 273,
- skrócenie czasu przejazdu pociągów pasażerskich,
- poprawa standardu i bezpieczeństwa obsługi podróżnych na stacji Szczecin Podjuchy.

Zadanie nr 2:

Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Świnoujściu oraz standardu obsługi i bezpieczeństwa podróżnych przez modernizację linii kolejowej nr 401 na odcinku Świnoujście Przytór – Świnoujście oraz jej wybranych elementów na odcinku Szczecin Dąbie – Goleniów.

Realizacja zadania nr 2 powinna obejmować:

- modernizację 5 km szlaku Świnoujście Przytór – Świnoujście z dobudową brakującego toru nr 2,
- przebudowę stacji Świnoujście pod kątem poprawy warunków obsługi podróżnych (podwyższenie i zadaszenie peronów), itp.,
- budowę przejścia podziemnego łączącego budynek dworca z peronem nr 2 oraz likwidację niebezpiecznego i uciążliwego dla podróżnych przejścia przez tory na stacji Goleniów,
- modernizację urządzeń sterowania ruchem kolejowym na stacji Goleniów pod kątem poprawy

przepustowości stacji (umożliwienie jednoczesnych wjazdów na stację Goleniów pociągów z kierunku Szczecina i Kołobrzegu oraz umożliwienie wjazdu pociągów z linii nr 402 na tor stacyjny nr 2 w Goleniowie),

- zabudowę systemu samoczynnej blokady liniowej na odcinku Szczecin Dąbie – Goleniów w celu zwiększenia przepustowości tego odcinka linii nr 401 i poprawy płynności ruchu pociągów (po likwidacji stacji Szczecin Załom przepustowość tego odcinka uległa drastycznemu ograniczeniu, co odczuwalne jest szczególnie podczas jakichkolwiek prac torowych na tym odcinku).

Efektom realizacji zadania nr 2 byłyby:

- poprawa przepustowości linii i płynności ruchu pociągów dotychczas ograniczonej przez końcowy jednotorowy odcinek linii oraz przez brak samoczynnej blokady liniowej na odcinku Szczecin Dąbie – Goleniów,
- poprawa dostępu do kolejowego terminala promowego i skrócenie tranzytu towarowego przez Polskę,
- poprawa standardu obsługi podróżnych,
- skrócenie czasu podróży,
- poprawa bezpieczeństwa podróżnych na stacji Goleniów dzięki budowie przejścia podziemnego łączącego perony.

Zgłaszający: Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego

Stanowisko MIR:

Ad. Zadanie nr 1.

Linia 273 nie należy do sieci bazowej TEN-T. Tylko inwestycje na liniach sieci bazowej mogą otrzymać dofinansowanie z CEF. Obecnie prowadzony jest remont jednego z mostów na Regalicy, zakończenie przewidziane jest do 2014 roku.

Ad. Zadanie nr 2.

Modernizacja linii nr 401 na odcinku Świnoujście Przytór – Świnoujście jest planowana do zgłoszenia w konkursie CEF w części morskiej, w ramach projektu „Poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu”. Szczegółowy zakres zostanie ustalony w trakcie realizacji Studium wykonalności.

Realizacja znacznego zakresu prac na linii Szczecin Dąbie – Świnoujście, sfinansowanego ze środków krajowych, zakończy się w bieżącym roku. Planowane jest uzyskanie prędkości maksymalnej dla pociągów pasażerskich do 120 – 130 km/h oraz zlikwidowane ograniczenia dla ruchu towarowego.

9. Przesiany projekt WPIK-CEF2014 uwzględnia jedynie 5 inwestycji, które zostaną zgłoszone przez PKP PLK SA w pierwszym konkursie CEF w 2014 r. spośród 23 projektów wyszczególnionych w Dokumencie Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r. - wersja z dnia 12 marca 2014 r.), przewidzianych do realizacji z wykorzystaniem instrumentu CEF w ramach perspektywy finansowej UE 2014-2020.

Biorąc pod uwagę, że w trzech pierwszych konkursach tzn. w roku 2014, 2015, 2016 funkcjonować będą tzw. „koperty krajowe” i projekty ubiegające się o dofinansowanie w tym okresie nie będą musiały konkurować o dofinansowanie z projektami innych krajów, niezbędne jest również opracowanie na obecnym etapie wykazu projektów planowanych do udziału w konkursie CEF w 2015 r. zapisanych w Dokumencie Implementacyjnym.

Zgłaszający: Urząd Marszałkowski Województwa Łódzkiego

Stanowisko MIR:

Na obecnym etapie nie chcemy szczegółowo definiować zakresów zadań, które zgłoszone zostaną w konkursie w roku 2015. Jest to uzależnione m.in. od wyników pierwszego konkursu. Poza tym, fundusz CEF jest nowym mechanizmem, szczegółowe procedury na podstawie których ma funkcjonować nie zostały

	<p><i>jeszcze wdrożone. Komisja Europejska nie podała jeszcze terminu ogłoszenia drugiego konkursu, a zadania które mogłyby zostać do niego wytypowane są jeszcze w bardzo wczesnej fazie przygotowawczej.</i></p>
10.	<p>- Prace na linii 447 na odc. Warszawa Włochy – Grodzisk Mazowiecki oraz prace na linii obwodowej w Warszawie na odc. Warszawa Gołębki/Warszawa Zachodnia-Warszawa Gdańska nie przyniosą znaczących korzyści dla przewozów dalekobieżnych, w tym realizowanych przez PKP Intercity S.A. Planowane prace wpłyną jedynie na usprawnienie ruchu pociągów podmiejskich i aglomeracyjnych w okolicach Warszawy. Na obu liniach pociągi w ruchu dalekobieżnym kursują w sytuacjach awaryjnych i w przypadku planowanych zamknięć torowych zarządzanych przez zarządcę infrastruktury.</p> <p>- W dokumencie brakuje informacji o wymiarze skrócenia czasu przejazdu na poszczególnych liniach po zakończeniu prac modernizacyjnych. Z punktu widzenia przewoźnika dalekobieżnego, informacja na temat czasu przejazdu po zakończeniu robót jest niezbędna do planowania długofalowej oferty dla podróżnych.</p> <p>- Terminy planowanych prac w ramach poszczególnych projektów, jakie wskazano w projekcie WPIK – dla inwestycji zgłaszanych w konkursie CEF w 2014 roku, są odłożone w czasie – wszystkie zaplanowano po 2016 roku. Wskazaniem byłoby rozpoczęcie przynajmniej części z nich już w 2015 roku.</p> <p>- W tabeli nr 2 podano błędną informację o obecnej prędkości maksymalnej na linii E20 na odc. Sochaczew-Swarzędz. Wskazana weryfikacja.</p> <p>Zgłaszający: PKP Intercity S.A.</p> <p>Stanowisko MIR:</p> <p><i>Prace na linii 447 są zgłaszane do CEF jako spełniające cel zapisany w Artykule 4 ust.2 lit. a) „usunięcie wąskich gardeł”, w tym przypadku wąskiego gardła, jaki stanowi wjazd do Warszawy od strony zachodniej ze względu na znaczne obciążenie linii nr 1 ruchem dalekobieżnym towarowym i pasażerskim oraz konieczność pełnej separacji tego ruchu od ruchu aglomeracyjnego.</i></p> <p><i>Modernizacja linii obwodowej, poza korzyściami dla przewozów w obrębie aglomeracji, jest niezbędna dla przejścia przez te linie ruchu dalekobieżnego podczas robót na linii średnicowej.</i></p> <p><i>W Tabeli nr 2 „Obecne i projektowane parametry eksploatacyjne oraz obciążenie ruchem pociągów” podano informację o planowanym zwiększeniu prędkości maksymalnych, co pozwala oszacować skrócenie czasu.</i></p> <p><i>Szczegółowe parametry modernizowanych linii są przedmiotem analiz w ramach opracowywanej dokumentacji projektowej. Wstępne oszacowania czasów jazdy pomiędzy 18 ośrodkami wojewódzkimi zostały uwzględnione w ramach prac nad Dokumentem Implementacyjnym.</i></p> <p><i>Rozpoczęcie robót zasadniczych na tych projektach najpóźniej planowane jest w 2016 r. Wcześniejszy termin nie jest uzasadniony ze względu na podawany obecnie termin podpisania decyzji o dofinansowaniu z funduszu CEF: koniec 2015 r. Rozpoczęcie prac przed uzyskaniem pewności odnośnie finansowania skutkowałoby istotnym ryzykiem konieczności wypowiedzenia umowy na realizację w trakcie prowadzenia robót ze względu na brak środków w przypadku niezyskania dofinansowania. Efektem tego byłaby konieczność poniesienia kosztów kar umownych oraz niezakończenie rozpoczętych już prac, co pogorszyłoby parametry eksploatacyjne linii.</i></p> <p><i>Ponadto, przewiduje się zakończenie opracowywania dokumentacji projektowej dla projektów wymienionych w Tabeli 1 w 2015 r. w ramach innych projektów (POIIŚ, TEN-T), co ma wpływ na rozpoczęcie robót budowlanych w 2016 r.</i></p> <p><i>Dziękujemy za uwagę dotyczącą prędkości maksymalnej na odcinku Sochaczew – Swarzędz: 80 – 160 km/h. Wartość zostanie skorygowana.</i></p>
11.	<p>1. Wskazane jest, aby w części opisowej projektu Programu.... przedstawić tryb postępowania, jaki będzie obowiązywać w Polsce przy tworzeniu Krajowego Programu Kolejowego, który ma się opierać na Strategii Rozwoju Transportu i Dokumencie Implementacyjnym do niej i obejmować zadania inwestycyjne ze wszystkich możliwych źródeł finansowania.</p> <p>Bez tego nie jest możliwe skoordynowanie działań inwestycyjnych województw i PKP PLK.</p> <p>2. Zarówno w materiale jak i w trakcie spotkania zabrakło nam jakichkolwiek informacji n/t Komunikatu</p>

Komisji: „Budowa bazowej sieci transportowej: korytarze sieci bazowej oraz instrument „Łącząc Europę”, do którego resort zbierał opinie i przygotowywał stanowisko dla rządu RP.

Z komunikatu tego wynika, że dla każdego korytarza mają być mianowani europejscy koordynatorzy, utworzone fora oraz grupy robocze, które będą decydować o praktycznych działaniach w tych korytarzach.

W wieloletnich programach nie należy pomijać wpływu w/w organów.

3. W wymienionych w opiniowanym Programie pięciu zadaniach inwestycyjnych tylko jedno z nich rozpoczyna się w 2014 roku a pozostałe dopiero w 2016 roku. Świadczy to o słabym przygotowaniu PKP PLK do realizacji CEF. W zadaniu drugim programu „Prace na linii kolejowej E20...” brak jest informacji odnośnie do docelowych podstawowych parametrów linii E-20 (tj. 200km/godz., czy 160km/godz.). W 2008 roku prędkość została ograniczona do 160km/godz. ze względu na planowaną budowę KDP.

Zgodnie z nowym stanowiskiem rządu KDP nie będą budowane.

Zasadnicze pytanie brzmi, do jakich parametrów będzie modernizowana linia E-20?

4. Wątpliwości budzi także wprowadzenie do Programu zadania 3. **Prace na linii kolejowej Warszawa – Włochy – Grodzisk Mazowiecki (linia 447).** Linia ta jest wykorzystana wyłącznie do pasażerskiego ruchu podmiejskiego. Czy w tej sytuacji linia 447 może zostać włączona do sieci bazowej?

Zgłaszający: Izba Gospodarcza Transportu Lądowego

Stanowisko MIR:

Ad. 1. Tryb postępowania, jaki będzie obowiązywać w Polsce przy tworzeniu Krajowego Programu Kolejowego nie jest jeszcze ostatecznie rozstrzygnięty, sprawa znajduje się obecnie na etapie wstępnych uzgodnień wewnątrzresortowych. Niemniej kwestia ta nie wpływa bezpośrednio na niniejszy program.

Ad. 2. Kwestia administracyjno-organizacyjna dotycząca funkcjonowania Funduszu CEF nie jest przedmiotem niniejszego programu. Program skierowany jest do beneficjenta tego Funduszu, chodzi przede wszystkim o stworzenie formalnych warunków do ubiegania się o dofinansowanie.

Ad. 3. Parametry docelowe linii E20 wskazano w Tabeli nr 2 „Obecne i projektowane parametry eksploatacyjne oraz obciążenie ruchem pociągów”, jest to prędkość max. 160 km/h oraz 221 kN nacisków na osiowych. Projektowana prędkość na linii kolejowej nr 3 (Sochaczew-Swarzędz) to 160km/h za wyjątkiem miejsc gdzie prędkość zmniejszona jest ze względu na geometrię linii oraz na stacjach Łowicz, Koło, Konin. Celem realizacji zgłaszanego do CEF projektu jest zmodernizowanie odcinków, które nie były objęte robotami w ramach poprzednich działań inwestycyjnych, w tym likwidacja występujących na odcinku ograniczeń prędkości oraz ograniczeń przepustowości na stacjach i zabudowa nowoczesnych urządzeń srk.

Ad. 4. Projekt ten jest zgłaszany do CEF jako spełniający cel zapisany w Artykule 4 ust.2 lit. a) „usunięcie wąskich gardeł” (w tym przypadku wąskiego gardła, jaki stanowi wjazd do Warszawy od strony zachodniej ze względu na znaczne obciążenie linii nr 1 ruchem dalekobieżnym towarowym i pasażerskim oraz konieczność pełnej separacji tego ruchu od ruchu aglomeracyjnego). Ponadto stanowi on „działanie wdrażające infrastrukturę transportową w węzłach sieci bazowej, w tym węzłach miejskich” zgodnie z art. 7, ust. 2, lit. f) rozporządzenia PE i Rady (UE) nr 1316/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. ustanawiającego instrument „Łącząc Europę”. Realizowany obecnie projekt budowlany jest dofinansowany z funduszu TEN-T, co świadczy o zainteresowaniu UE jego realizacją. Linia 447, jako druga para torów linii wylotowej z Warszawy w kierunku Skierniewic, przynależy do korytarza bazowego TEN-T.