

Lidia Grudzińska, Andrzej Harassek, Wacława Wojtkielewicz

# Kolejowe programy inwestycyjne realizowane ze współudziałem środków Unii Europejskiej

**Od ponad dziesięciu lat Polska korzysta z pomocy Unii Europejskiej w procesie modernizacji gospodarki i dostosowania jej do warunków współpracy międzynarodowej w ramach przyszłego członkostwa w europejskiej wspólnocie. W ramach wspierania przemian gospodarczych w krajach kandydujących do członkostwa w Unii Europejskiej utworzono wiele programów pomocy. Pomoc ta nie zakończy się z chwilą przyjęcia nowych członków, lecz będzie kontynuowana w ramach programów poakcesyjnych. Polskie koleje również uczestniczą w realizacji tych ambitnych zadań.**

Kolejowe przedsięwzięcia inwestycyjne są w znacznej mierze realizowane przy współudziale środków finansowych, pochodzących z dwóch programów: Phare i ISPA. Po wstąpieniu naszego kraju do Unii Europejskiej programy te zostaną zastąpione pomocą w ramach funduszy poakcesyjnych, z których kolejnictwa dotyczyć będą Fundusz Spójności (zwany także z języka angielskiego funduszem kohezji – Cohesion Fund) oraz fundusze rozwoju regionalnego (ERDV – European Regional Development Fund). W artykule tym autorzy pragną przedstawić syntetyczną informację na temat realizowanych przez Polskie Koleje Państwowe (do 31.12.2000 przedsiębiorstwo państwowe PKP, od 1.01.2001 PKP S.A., natomiast od lipca 2002 r – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.<sup>1)</sup>) przedsięwzięć współfinansowanych ze środków Unii Europejskiej.

## Program Phare

Program Phare, początkowo adresowany do Polski i Węgier (stąd nazwa – *Poland and Hungary: Assistance for Restructuring their Economy*), powstał w 1989 r. Obecnie objętych jest nim 11 krajów: Albania, Bułgaria, Czechy, Estonia, Litwa, Łotwa, Polska, Rumunia, Słowacja, Słowenia i Węgry. Program wspiera je w ponownym przyłączeniu się do głównego nurtu rozwoju europejskiego i stworzeniu silniejszych więzów politycznych i gospodarczych z Unią Europejską.

W każdym z tych krajów, mimo iż procesy przemian są w nich różnie zaawansowane, pomoc skierowana jest na te same priorytetowe dziedziny: restrukturyzację przedsiębiorstw państwowych i rolnictwa, rozwój sektora prywatne-

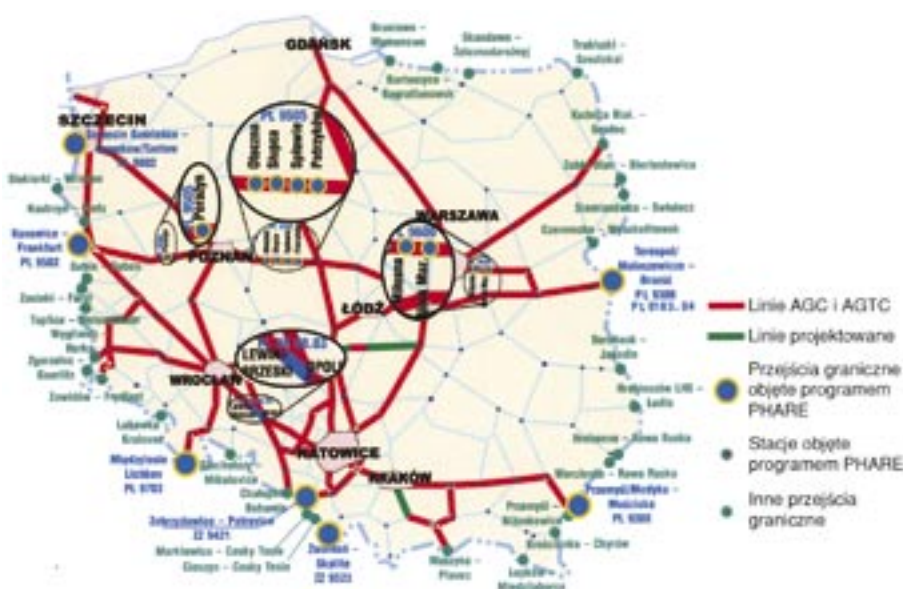
go, reformę instytucji publicznych i administracji, reformę systemów opieki społecznej, zdrowotnej, oświaty i zatrudnienia, restrukturyzację energetyki, transportu i telekomunikacji, ochronę środowiska i bezpieczeństwo korzystania z energii atomowej oraz dostosowywanie prawodawstwa tych krajów do norm i standardów Unii Europejskiej. W ten sposób dotacje Programu Phare służą wspieraniu procesów transformacji gospodarczej i umacnianiu w społeczeństwach nowych, demokratycznych stosunków.

Program Phare realizowany jest pod egidą Komisji Europejskiej (Organ Wykonawczy Wspólnot Europejskich, odpowiedzialny za realizację Budżetu Wspólnot Europejskich) i składa się z przedsięwzięć zwanych programami.

Ogólne zasady i warunki współpracy między Komisją Europejską a Państwami Partnerskimi Phare są zawarte w Porozumieniach Ramowych, podpisanych z rządami tych państw.

Wysokość wsparcia finansowego w zakresie poszczególnych programów określona jest w wiążących Memorandach Finansowych, uzgodnionych i podpisanych między Komisją Europejską i rządami państw korzystających z funduszu.

Budżet Phare stanowi wydzielona część środków przyznawanych przez Parlament Europejski i nadzorowanych przez Komisję Europejską za pośrednictwem Dyrekcji Funduszu. Ponieważ są to fundusze przyznawane krajom beneficjentom bezwrotnie, mogą one być przekazywane i wydawane według ściśle określonych zasad, które jednakowo obowiązują kraje korzystające z pomocy



Lokalizacja projektów kolejowych realizowanych w ramach programu PHARE

<sup>1)</sup> Na mocy decyzji Ministerstwa Infrastruktury spółka PKP PLK S.A. przejęła w lipcu 2002 r. wdrażanie przedsięwzięć współfinansowanych ze środków Unii Europejskiej.



Pawilon odpraw granicznych w Przemysłu, hala odpraw i tablica pamiątkowa

Phare. Przy realizacji projektów Phare obowiązuje zasada równoległego finansowania zadań ze środków krajowych. Zwykle są to zadania rozdzielne, realizowane jednak w ramach jednego, większego programu, np. modernizacji dłuższego odcinka linii kolejowej. Unia Europejska wymaga, by finansowanie krajowe było w co najmniej tej samej wysokości, co grant Phare, ale często są to sumy znacznie większe.

W Polsce program Phare rozpoczął się w 1990 r. Program ten jest głównym źródłem środków pomocy bezzwrotnej, jakie otrzymuje Polska. Wspierane są działania związane z transformacją ekonomiczną, czyli przejściem od gospodarki planowej do rynkowej oraz ze spełnieniem warunków stawianych przyszłym członkom Unii Europejskiej.

Pomoc udzielona Polsce jest najwyższa wśród krajów Phare i w latach 1995–1999 wynosi ponad miliard euro. Program Phare wspiera rząd polski w procesie restrukturyzacji systemu transportowego, co ma na celu zaspokojenie zmieniających się potrzeb gospodarki oraz dostosowanie do rosnącej strategicznej roli Polski, jako pomostu pomiędzy krajami Europy Zachodniej i Wschodniej.

Strategiczne podstawy programowania Phare określone są w priorytetach zawartych w Partnerstwie dla Członkostwa i w Narodowym Programie Przygotowania do Członkostwa w Unii Europejskiej.

### Udział Phare w finansowaniu projektów kolejowych

Zaangażowanie Programu Phare w podsektorze kolejowym ma swój początek w 1993 r., choć praktycznie – biorąc pod uwagę datę wpływu do PKP pierwszego Memorandum Finansowego – za początkowy dla tych działań należy przyjąć 1994 r.

Od 1994 r. do 30 czerwca 2002 r. przedsiębiorstwo państwowe Polskie Koleje Państwowe (od 1 stycznia 2001 – Polskie Koleje Państwowe S.A.), a następnie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., w ramach Memorandów Finansowych podpisanych pomiędzy Komisją Wspólnot Europejskich a Rządem RP, uzyskały bezzwrotną pomoc finansową Unii Europejskiej w ramach Programu Phare, w łącznej wysokości 130 947 152 euro (w tym: 1 850 000 euro, jako oddzielna linia budżetowa w bezpośrednim zarządzie UE oraz 229 834 euro na tzw. pomoc techniczną w bezpośrednim zarządzie Ministerstwa Infrastruktury).

Pomoc finansowa Phare dla PKP została skierowana w dwa obszary:

- 1) modernizację kolejowych przejść granicznych, dla poprawy obsługi podróżnych i odprawy ładunków oraz stymulacji współpracy przygranicznej i ułatwienia tranzytu pomiędzy krajami;
- 2) modernizację linii kolejowych o znaczeniu międzynarodowym, objętych umowami AGC i AGTC, leżących w międzynarodowych korytarzach transportowych.

Środki pomocy bezzwrotnej Programu Phare przedsiębiorstwo PKP realizowało w ramach 10 programów, w tym:

- 6 programów dotyczących kolejowej infrastruktury punktowej (modernizacja kolejowych przejść granicznych) o wartości 22,9 mln euro,
- 4 programy dotyczące kolejowej infrastruktury liniowej (modernizacja linii kolejowych E20 i E30) o wartości 108 mln euro.

Projekty kolejowe są częścią następujących programów Phare:

- wdrażanych według starej orientacji Phare:



- Krajowych Programów Operacyjnych Phare dla Polski: 5 programów nr PL 9308, PL 9309, PL 9505, PL 9606, PL 9703,
- Programów Regionalnych (Multi-Country): 2 programy nr ZZ 9421 i ZZ 9523,
- Programu Współpracy Przygranicznej Polska – Niemcy (Cross Border Cooperation Programme): 2 programy nr PL 502 i PL 9802;
- wdrażanych według nowej orientacji Phare:
  - Program Narodowy 1999 – PL 9908.03.

## Realizacja poszczególnych programów

### 1. Programy zakończone

#### PL 9309

Data podpisania *Memorandum Finansowego* – 16 lutego 1994 r.

Daty wygaśnięcia programu w zakresie:

- kontraktowania 31 grudnia 1996 r.,
- płatności 31 grudnia 1997 r.

Kwota przyznanego grantu ogółem zgodnie z MF: 30 mln euro, z tego w dyspozycji:

- PKP 29,1 mln euro,
- UE-BXL 900 tys. euro.

W ramach programu zrealizowano zakup szyn UIC 60 i rozjazdów na potrzeby modernizacji linii E20, a także wykonano trzy prace studialne:

- 1) studium marketingowe dla odcinka Kunowice – Warszawa kolejowej linii E20,
- 2) studium wykonalności zasilania elektroenergetycznego dla linii E20,
- 3) studium wykonalności pilotowej instalacji ERTMS dla linii E20.

#### PL 9308

Data podpisania *Memorandum Finansowego* – 16 lutego 1994 r.

Daty wygaśnięcia programu w zakresie:

- kontraktowania 31 grudnia 1997 r.,
- płatności 31 grudnia 1998 r.

Kwota przyznanego grantu ogółem 4,1 mln euro.

Program obejmował dwa komponenty:

- 1) modernizację kolejowego przejścia granicznego w Przemysłu o wartości 2,5 mln euro, w ramach której zrealizowano budowę pawilonu odpraw paszportowych i celnych oraz służb PKP, zakup i zabudowę kontenerów grzewczych do ogrzewania składów oraz zakup i montaż systemu informacji dla podróżnych wraz z oświetleniem tunelu;
- 2) modernizację kolejowego przejścia granicznego w Małaszewiczach o wartości 1,5 mln euro, obejmującą budowę myjni wagonów towarowych wraz z oczyszczalnią ścieków; w ramach tego zadania zostały sprowadzone i opłacone ze środków Phare urządzenia i materiały do budowy systemu mycia wagonów i oczyszczania ścieków.

#### ZZ 9421

Data podpisania *Memorandum Finansowego* – 21 listopada 1994 r.

Daty wygaśnięcia programu w zakresie:

- kontraktowania 31 grudnia 1997 r.,
- płatności 31 grudnia 1998 r.

Kwota przyznanego grantu ogółem: 2,1 mln euro.

Program obejmował modernizację kolejowego przejścia granicznego w Zebrzydowicach, w tym zakup i montaż wagi wagonowej oraz budowę budynku służb celnych, granicznych i kolejowych, wiat peronowych i systemu ogrzewania rozjazdów.

#### ZZ 9523

Data podpisania *Memorandum Finansowego* – 16 maja 1996 r.

Daty wygaśnięcia programu w zakresie:

- kontraktowania 31 grudnia 1998 r.,
- płatności 31 grudnia 1999 r.

Kwota przyznanego grantu ogółem: 1,8 mln euro.

W ramach programu *Modernizacja kolejowego przejścia granicznego w Zwardoniu – udrożnienie linii kolejowej Bielsko-Biała – Żywiec – Zwardoń* zmodernizowano 12 przepustów oraz wybudowano budynek podstacji trakcyjnej w Jeleśni.

#### PL 9505

Data podpisania *Memorandum Finansowego* – 8 lutego 1996 r.

Daty wygaśnięcia programu w zakresie:

- kontraktowania 31 grudnia 1998 r.,
- płatności 31 grudnia 1999 r.

Kwota przyznanego grantu ogółem: 20 mln euro, z tego w dyspozycji:

- PKP 19,55 mln euro,
- UE-BXL 450 tys. euro.

W ramach projektu przeprowadzono modernizację pięciu stacji kolejowych na odcinku Kunowice – Warszawa linii E20: Otoczna, Patrzyków, Sptawie, Słupca i Porążyn.



Stacja Słupca i przejazd kolejowy

## PL 9606

Data podpisania *Memorandum Finansowego* – 2 czerwca 1997 r.

Daty wygaśnięcia programu w zakresie:

- kontraktowania 31 grudnia 1999 r.,
- płatności 31 grudnia 2000 r.

Kwota przyznanego grantu ogółem: 20 mln euro, z tego w dyspozycji:

- PKP 19,5 mln euro,
- UE-BXL 500 tys euro.

Program obejmował modernizację wschodniego odcinka linii kolejowej E20 Warszawa – Mińsk Mazowiecki, a w tym zakup materiałów nawierzchniowych oraz modernizację stacji Mińsk Mazowiecki i Mitosna.



Nowy most na rzece Srebrna i peron w Mińsku Mazowieckim

## PL 9703

Data podpisania *Memorandum Finansowego* – 19 grudnia 1997 r.

Daty wygaśnięcia programu w zakresie:

- kontraktowania 31 grudnia 1999 r. (pomoc techniczna) i 31 grudnia 2001 r. (infrastruktura),
- płatności 31 grudnia 2000 r. (pomoc techniczna) i 31 grudnia 2002 r. (infrastruktura).

Kwota przyznanego grantu ogółem: 4 129 538 euro, z tego w dyspozycji:

- PKP 3 899 704 euro,
- MTiGM (obecnie Ministerstwo Infrastruktury) 229 834 euro.

W ramach programu zrealizowane zostały zadania związane z modernizacją kolejowego przejścia granicznego w Międzyzlesiu. Zakończone w grudniu 2002 r. prace obejmowały modernizację budynku stacyjnego, modernizację kompleksu ekspedycji i budowę nowego budynku dla Straży Granicznej.

Poza zadaniami inwestycyjnymi, program ten obejmował komponent pomocy technicznej, w ramach której zrealizowane zostały opracowania:

- 1) studium wykonalności dla poprawy stanu i modernizacji połączenia kolejowego Warszawa – Białystok jako części I Pan-Europejskiego Korytarza Transportowego,
- 2) przygotowanie wniosku do funduszu ISPA dla projektu: Modernizacja kolejowej linii E20 na odcinku Rzepin – granica państwa,
- 3) przygotowanie wniosku do funduszu ISPA dla projektu: Modernizacja kolejowej linii E20 na odcinku Mińsk Mazowiecki – Siedlce,
- 4) studium wykonalności *Systemu transportu zbiorowego w aglomeracji katowickiej – optymalny podział zadań przewozowych oraz metody rozliczeń wpływów taryfowych* – w dyspozycji MTiGM (MI).

## 2. Programy zakończone, dla których funkcję jednostki wdrażającej pełniła Władza Wdrażająca Program Współpracy Przygranicznej

### PL 9502

Data podpisania *Memorandum Finansowego* – 25 września 1995 r.

Daty wygaśnięcia programu w zakresie:

- kontraktowania 31 lipca 1998 r.,
- płatności 31 lipca 1999 r.

Kwota przyznanego grantu ogółem: 6 mln euro.

Program obejmował zadania związane z modernizacją kolejowego przejścia granicznego Kunowice/Rzepin – Frankfurt nad Odrą. W ramach programu wykonano punkt napraw wagonów towarowych, punkt standaryzacji i punkt poprawy ładunków, a także roboty przygotowawcze do montażu wagi wagonowej.

### PL 9802

Data podpisania *Memorandum Finansowego* – 31 lipca 1998 r.

Daty wygaśnięcia programu w zakresie:

- kontraktowania 31 grudnia 2000 r.,
- płatności 31 grudnia 2001 r.

Kwota przyznanego grantu ogółem: 4 817 614 euro.

Program obejmował modernizację kolejowego przejścia granicznego Gumieńce – Grambow/Tantow wraz z budową stacji postojowej Szczecin Zaleskie Łęgi (obsługa składów pasażerskich).

## 3. Programy w trakcie realizacji

### PL 9908

Data podpisania *Memorandum Finansowego* – 31 grudnia 1999 r.

Daty wygaśnięcia programu w zakresie:

- kontraktowania 31 grudnia 2001 r.,
- płatności 30 czerwca 2003 r.

Kwota przyznanego grantu ogółem: 38 mln euro.

W ramach programu *Przebudowa i modernizacja wybranych odcinków linii kolejowej E30 i CE30 pomiędzy Legnicą, Wrocławiem i Opolem* realizowane są dostawy konstrukcji wsporczych dla sieci trakcyjnej, rozjazdów kolejowych i szyn UIC 60. Ponadto prowadzone są roboty modernizacyjne siedmiu obiektów inżynierii



ryjnych na trasie Przecza – Lewin Brzeski oraz dwóch stacji kolejowych: Lewin Brzeski i Opole Zachodnie.

Projekt jest częścią większego przedsięwzięcia o wartości 355,5 mln euro, współfinansowanego przez budżet państwa i Europejski Bank Inwestycyjny.

Udział środków finansowych Phare w całym przedsięwzięciu wynosi 10,7%.

## Program ISPA

ISPA – Instrument for Structural Policies for Pre-Accession (Instrument Polityki Strukturalnej w Okresie Przedakcesyjnym) jest nowym programem finansowym w ramach polityki strukturalnej Unii Europejskiej, przeznaczonym dla krajów ubiegających się o członkostwo w UE i skierowanym na finansowanie projektów w dziedzinie transportu oraz ochrony środowiska w 10 krajach Europy Środkowo-Wschodniej (Bułgaria, Czechy, Estonia, Litwa, Łotwa, Polska, Rumunia, Słowacja, Słowenia i Węgry).

Instrument ISPA został powołany Rozporządzeniem Rady UE nr 1267 z dnia 21 czerwca 1999 r. na okres ośmiu lat (2000–2007). Według wstępnych wskazań, na podstawie danych uwzględniających liczbę ludności, powierzchnię kraju oraz wysokość PKB *per capita*, alokacja funduszy na projekty transportowe w Polsce wyniesie około 1,24 mld euro.

Zadaniami ISPA w obszarze transportu są:

- poszerzenie oraz zwiększenie dostępu do sieci transeuropejskiej oraz zapewnienie dobrych powiązań między krajami kandydującymi a Unią Europejską,
- wzajemne powiązanie oraz harmonizacja funkcjonowania (tzw. interoperacyjność) krajowych sieci transportowych z sieciami transeuropejskimi,
- promocja polityki tzw. zrównoważonych przewozów.

Realizacja projektów inwestycyjnych w ramach ISPA ma służyć integracji polskiej infrastruktury z Sieciami Trans-Europejskimi (TENs) Unii Europejskiej. Wykaz szlaków o międzynarodowym znaczeniu, mających po przystąpieniu Polski do UE stać się częścią TEN, został określony we współpracy Komisji Europejskiej i wszystkich zainteresowanych krajów. W ramach prac komitetu TINA oszacowano potrzeby infrastruktury transportowej krajów kandydujących i ustalono projekt sieci transeuropejskich Unii Europejskiej dla państw z nią stowarzyszonych. Sieć ta obejmuje główne drogi i linie kolejowe, porty lotnicze, morskie, rzeczne drogi wodne oraz terminale przeładunkowe. Podstawowym elementem tej sieci są połączenia w ramach tzw. Paneuropejskich korytarzy transportowych ustanowionych na Konferencjach na Krecie (1994 r.) oraz w Helsinkach (1997 r.).

Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej (obecnie Ministerstwo Infrastruktury) w wyniku prac nad identyfikacją przedsięwzięć, które mogą kandydować do korzystania z funduszu ISPA, wyłoniło grupę priorytetowych projektów kolejowych i drogowych, spełniających kryteria ustanowione przez KE. Projekty te znalazły się w *Narodowej strategii dla sektora transportu (fundusz ISPA)*, opracowanej przez MTiGM w styczniu 2000 r. Dokument ten określa główne założenia polityki transportowej, strategiczne średnioroczne cele rozwoju infrastruktury transportowej w latach 2000–2006, kryteria selekcji projektów do współfinansowania środkami ISPA oraz projekty przewidziane do współfinansowania ISPA. Projekty te zlokalizowane są w korytarzach paneuropejskich i stanowią naturalną kontynuację działań podjętych w latach 90.,

w znacznym stopniu finansowanych przez Unię Europejską poprzez program Phare.

Stąd pierwszeństwo w ubieganiu się o środki z funduszu ISPA w latach 2000–2006 miały te inwestycje kolejowe, które:

- przyczyniają się do lepszego zintegrowania polskiego systemu transportowego z obecną i przyszłą siecią TEN,
- przyczyniają się do usprawnienia systemu transportowego, a tym samym do rozwoju gospodarki kraju,
- stanowią kontynuację działań podjętych w poprzednich latach.



Międzyzlesie – nowy budynek służb celnych i granicznych, widok budynków stacyjnych i tabliczki pamiątkowej

Podobnie jak w przypadku Phare, wielkość pomocy finansowej w zakresie poszczególnych projektów określają Memoranda Finansowe, uzgodnione i podpisane między Komisją Europejską i rządami odpowiednich państw. Podstawowa różnica między obydwojema programami polega na tym, że realizacja przedsięwzięcia odbywa się na zasadzie współfinansowania zadań, a nie równoległego finansowania oddzielnych zadań w ramach jednego, większego przedsięwzięcia, jak miało to miejsce w przypadku programu Phare. Środki z funduszu ISPA są przeznaczone na współfinansowanie konkretnych zadań. W Memorandum Finansowym określony jest projekt ISPA i jego wartość całkowita. Na tę wielkość składają się tzw. koszty kwalifikowane, z których ISPA pokrywa do 75% wydatków (w programach pomocy technicznej nawet więcej). Pozostałe koszty muszą być sfinansowane ze środków krajowych. W przypadku inwestycji kolejowych w Polsce jest to budżet państwa, ale w grę mogą wchodzić także środki własne lub kredyty. Jak widać z tego, rzeczywisty udział krajowy jest wyższy niż 25%, ponieważ koszty niekwalifikowane mogą stanowić istotną część całego zadania inwestycyjnego. W skład tych kosztów wchodzi wszystkie wydatki, poniesione przed podpisaniem memorandum finansowego. Kosztami niekwalifikowanymi są również niektóre grupy wydatków, niezależnie od czasu ich poniesienia, takie jak wykup gruntów, podatki, czy roboty nie związane bezpośrednio z modernizacją infrastruktury transportowej, a służące celom komercyjnym.

## Kolejowe projekty realizowane z funduszu ISPA 2000 i 2001

### 1. Projekt ISPA 2000/PL/16/P/PT/002 Modernizacja kolejowej linii E20 na odcinku Mińsk Mazowiecki – Siedlce

Data podpisania *Memorandum Finansowego* (przez Komisję Europejską i stronę polską) – 22 września 2000 r.

Daty wygaśnięcia programu 31 grudnia 2004 r.

Koszty kwalifikowane 124 595 625 euro.

Maksymalna kwota grantu 93 446 719 euro (75% kosztów kwalifikowanych).

Projekt obejmuje następujące zadania rzeczowe:

- 1) modernizację stacji kolejowej Mrozy,

- 2) modernizację odcinka Mińsk Mazowiecki – Mrozy, z likwidacją stacji Mienia (LOT A), oraz odcinka Mrozy – Siedlce, z likwidacją stacji Kotuń (LOT B),
- 3) modernizację urządzeń zasilania, podstacji trakcyjnych wraz z systemem zdalnego sterowania,
- 4) modernizację urządzeń sterowania ruchem na szlakach wraz z zabudową SSP na przejazdach oraz instalacją systemu zdalnego sterowania,
- 5) nadzór inżynierski.

Kontrakty obejmujące zadania nr 1, 2 (LOT A i B) i 3 oraz nadzór inżynierski (zadanie 5) zostały podpisane i weszły w fazę realizacji. Ostatnim przetargiem, prowadzonym w ramach tego projektu, jest przetarg na modernizację urządzeń sterowania ruchem kolejowym. Rozstrzygnięcie tego przetargu i podpisanie kontraktu powinno nastąpić w I kwartale 2003 r.

### 2. Projekt ISPA 2000/PL/16/P/PT/003 Modernizacja kolejowej linii E20 na odcinku Rzepin – granica państwa

Data podpisania *Memorandum Finansowego* – 12 grudnia 2000 r.

Daty wygaśnięcia programu 31 grudnia 2004 r.

Koszty kwalifikowane 23 626 480 euro.

Maksymalna kwota grantu 17 719 860 euro (75% kosztów kwalifikowanych).

Projekt obejmuje następujące zadania rzeczowe:

- 1) modernizację linii kolejowej E20 na odcinku Rzepin – granica państwa,
- 2) nadzór inwestorski.

Realizacja obu zadań rozpoczęła się w 2002 r.

### 3. Projekt ISPA 2001/PL/16/P/PA/005 Pomoc techniczna dla przygotowania projektu modernizacji linii kolejowej E65, odcinek Warszawa – Działdowo – Gdynia w Polsce

Data podpisania *Memorandum Finansowego* – 12 września 2001 r.

Daty wygaśnięcia programu 31 grudnia 2004 r.

Koszty kwalifikowane 14,9 mln euro.

Maksymalna kwota grantu 5,96 mln euro (40% kosztów kwalifikowanych)

Projekt obejmuje dwa zadania:

- 1) opracowanie studium wykonalności dla odcinka Warszawa – Gdynia oraz przygotowanie aplikacji do ISPA dla odcinka Warszawa – Działdowo i Działdowo – Gdynia,
- 2) opracowanie dokumentacji technicznej i przetargowej dla odcinka Warszawa – Działdowo.

Zadanie 1 znajduje się obecnie w II fazie przetargu dwustopniowego. Wybrane w prekwalifikacji firmy zostały zaproszone do składania ofert. Wyniki prac konsultanta (studium wykonalności) będą podstawą do ogłoszenia drugiego przetargu na realizację zadania nr 2.



Lokalizacja projektów kolejowych realizowanych w ramach programu ISPA



**4. Projekt ISPA 2001/PL/16/P/PT/013 Modernizacja linii kolejowej E30 na odcinku Legnica – Węgliniec**

Data podpisania *Memorandum Finansowego* przez KE – 17 grudnia 2001 r., przez stronę polską – 2 kwietnia 2002 r.

Daty wygaśnięcia programu 31 grudnia 2007 r.

Koszty kwalifikowane 123 783 000 euro.

Maksymalna kwota grantu 92 837 250 euro (75% kosztów kwalifikowanych).

Projekt obejmuje następujące zadania rzeczowe, dla których przewiduje się przeprowadzenie przetargów i zawarcie 7 kontraktów z wybranymi wykonawcami (jeden na usługi i sześć na roboty), tj.:

- 1) nadzór inżynierski dla wszystkich kontraktów,
- 2) wykonanie projektowania i zabudowa urządzeń sterowania i telekomunikacyjnych,
- 3) wykonanie robót modernizacyjnych na odcinku Legnica – Miłkowice,
- 4) wykonanie robót modernizacyjnych na odcinku Miłkowice – Okmiany,
- 5) wykonanie robót modernizacyjnych na odcinku Okmiany – Bolesławiec,
- 6) wykonanie robót modernizacyjnych na odcinku Bolesławiec – Zebrzydowa,
- 7) wykonanie robót modernizacyjnych na odcinku Zebrzydowa – Węgliniec.

Zakres robót obejmuje modernizację nawierzchni kolejowej i konstrukcji podtorza, obiektów inżynierskich, sieci trakcyjnej i zasilania, budynków i peronów oraz systemu sterowania ruchem i łączności.

W I półroczu 2003 r. planuje się podpisanie dwóch kontraktów: na nadzór inżynierski i roboty modernizacyjne dla pierwszego odcinka Legnica – Miłkowice.

Pozostałe kontrakty będą podpisywane sukcesywnie do końca 2003 r.

**5. Projekt ISPA 2001/PL/16/P/PT/014 Modernizacja poznańskiego węzła kolejowego na linii E20**

Data podpisania *Memorandum Finansowego* przez KE – 22 listopada 2001 r., przez stronę polską – 2 kwietnia 2002 r.

Daty wygaśnięcia programu 31 grudnia 2006 r.

Koszty kwalifikowane 67 439 560 euro.

Maksymalna kwota grantu 50 579 670 euro (75% kosztów kwalifikowanych).

W ramach projektu zmodernizowane zostaną stacje i szlaki kolejowe, leżące w obrębie poznańskiego węzła kolejowego na ciągu linii E20. Ważnym składnikiem projektu jest modernizacja urządzeń sterowania ruchem, połączona z budową systemu zdalnego sterowania, obejmującego wszystkie zmodernizowane stacje. Projekt obejmuje następujące zadania rzeczowe, dla których przewiduje się przeprowadzenie czterech przetargów (dwóch na usługi i dwóch na roboty), tj.:

- 1) wykonanie dokumentacji projektowej:
  - projektu wstępnego i dokumentacji przetargowej dla wszystkich kontraktów;
  - projektu budowy zasilania elektrycznego, linii napowietrznych, konstrukcji i nawierzchni kolejowej;
- 2) nadzór nad robotami;
- 3) wykonanie projektu i budowa systemu sterowania;



Stacja Mrozy – budowa przejścia podziemnego, nowe przejście rozjazdowe i tablica pamiątkowa

- 4) budowa zasilania elektroenergetycznego, sieci trakcyjnej, nawierzchni i budowli:

LOT A – budowa zasilania i elektroenergetycznego i sieci trakcyjnej;

LOT B – budowa nawierzchni i budowli;

LOT C – budowa wiaduktu w Swarzędzu.

Obecnie trwają prace nad przygotowaniem dokumentów przetargowych dla kontraktu na wykonanie dokumentacji projektowej, dla którego planuje się opublikowanie w I kwartale 2003 r. ogłoszenia o przetargu. W IV kwartale 2003 r. planuje się publikację ogłoszenia o przetargach dla zadań 2 i 3, natomiast przetarg dotyczący zadania 4 zostanie przeprowadzony w 2004 r.

**6. Projekt ISPA 2001/PL/16/P/PT/015 Modernizacja infrastruktury kolejowej i likwidacja wąskich gardel eksploatacyjnych**

Data podpisania *Memorandum Finansowego* przez KE – 28 listopada 2001 r., przez stronę polską – 2 kwietnia 2002 r.

Daty wygaśnięcia programu 31 grudnia 2006 r.

Koszty kwalifikowane 111 mln euro.

Maksymalna kwota grantu 83,25 mln euro (75% kosztów kwalifikowanych).

Projekt ma specyficzny charakter, z uwagi na to, że obejmuje swym zasięgiem najbardziej newralgiczne punkty infrastruktury kolejowej, rozproszone na terenie całej podstawowej sieci kolejowej Polski.

W strukturę projektu wchodzi następujące zadania rzeczowe, dla których przewiduje się przeprowadzenie 11 przetargów (dwóch na usługi i dziewięciu na roboty):

- 1) przygotowanie dokumentacji przetargowej,
- 2) nadzór i zarządzanie projektem,
- 3) zabudowa ssp na 17 przejazdach,
- 4) naprawa i wymiana obiektów inżynierskich wraz z ewentualną likwidacją osuwisk – 4 przetargi,
- 5) wymiana szyn OC, nawierzchni, rozjazdów,
- 6) wymiana nawierzchni, rozjazdów i sieci trakcyjnej,
- 7) wymiana szyn OC, nawierzchni, rozjazdów i sieci trakcyjnej,
- 8) wymiana nawierzchni ze wzmocnieniem podtorza.

Dla zadań 1 i 2, dotyczących przetargów na usługi, trwają obecnie prace nad uzgodnieniem przez przedstawicielstwo Komisji Europejskiej warunków wykonania (Terms of Reference). Przetargi powinny zostać ogłoszone w I kwartale 2003 r.

Przetargi na roboty, realizowane na zasadzie projekt i budowa (dla zadań 1 i 2) oraz typu przedmiarowego (dla zadań 5, 6, 7 i 8) przewiduje się przeprowadzić w 2003 i 2004 r.

**Kolejowe projekty zgłoszone do funduszu ISPA w 2002 r.**

W pierwszym kwartale 2002 r. PKP PLK S.A. przedłożyły Komisji Europejskiej kolejne aplikacje o współfinansowanie z funduszu ISPA 2002. Memoranda finansowe dotyczące czterech z tych projektów zostały podpisane w ostatnich miesiącach. Pozostałe dwa projekty oczekują na zatwierdzenie przez Komitet Zarządzający ISPA i w konsekwencji na podpisanie memorandumów.

**1. Projekt 2001/PL/16/P/PT/012 Modernizacja linii E20 na odcinku Siedlce – Terespol – 1 etap**

Data podpisania *Memorandum Finansowego* przez KE – 30 września 2002 r., przez stronę polską – 25 października 2002.

Daty wygaśnięcia programu; 31 grudnia 2007 r.

Koszty kwalifikowane 185 274 000 euro/

Maksymalna kwota grantu 138 955 500 euro (75% kosztów kwalifikowanych).

Jest to projekt inwestycyjny zweryfikowany w stosunku do pierwotnie zgłoszonego w 2001 r. przedsięwzięcia (stąd numer projektu, odnoszący się do 2001 r.), obejmującego pełen zakres robót na wspomnianym odcinku linii. Obecnie zatwierdzony projekt obejmie przede wszystkim roboty torowe na szlakach, łącznie z modernizacją obiektów inżynierskich, modernizację sieci trakcyjnej, przebudowę przejazdów drogowych, budowę kablowej linii zasilającej 15 kV oraz roboty przygotowawcze do fazy drugiej. Ponadto w ramach fazy pierwszej wykonane będą prace studialne, mające na celu szczegółowe określenie zakresu robót przewidzia-

nych w fazie drugiej, obejmujących zasadniczo modernizację systemu zasilania (podstacje trakcyjne, zdalne sterowanie), urządzeń sterowania ruchem, w tym zabudowę SSP na przejazdach oraz przebudowę i modernizację stacji na omawianym odcinku linii E20. Zostanie również opracowany wniosek o pomoc w ramach funduszy europejskich i dokumenty przetargowe na drugą fazę przedsięwzięcia.

W ramach omawianego projektu (faza I) przewiduje się trzy przetargi na usługi i cztery na roboty:

- 1) przygotowanie dokumentacji przetargowej na roboty,
- 2) przygotowanie dokumentacji dla fazy II wraz z dokumentami przetargowymi,
- 3) nadzór nad robotami,
- 4) wykonanie robot modernizacyjnych na odcinku Siedlce – granica państwa, w tym odcinek:
  - Siedlce – Łuków (LOT A),
  - Łuków – Międzyrzec Podlaski (LOT B),
  - Międzyrzec Podlaski – Biała Podlaska (LOT C),
  - Biała Podlaska – Chotyłów – granica państwa (LOT D).

Kontrakty na usługi planuje się podpisać w ciągu 2003 r., natomiast przetarg na roboty zostanie przeprowadzony w 2004 r.

**2. Projekt 2002/PL/16/P/PT/016 Modernizacja linii kolejowej E 30 na odcinku Węglińiec – Bielawa Dolna i Węglińiec – Zgorzelec**

Data podpisania *Memorandum Finansowego* przez KE – 23 września 2002 r., przez stronę polską – 25 października 2002 r.

Daty wygaśnięcia programu 31 grudnia 2007 r.

Koszty kwalifikowane 83 451 000 euro.

Maksymalna kwota grantu 62 588 250 euro (75% kosztów kwalifikowanych).

Projekt obejmuje modernizację końcowych zachodnich odcinków linii E 30 w Polsce między Węglińcem a granicą państwa w Zgorzelcu wraz z odnogą dla ruchu towarowego Węglińiec – Bielawa Dolna – (Horka). Roboty obejmą modernizację szlaków i stacji wraz z obiektami inżynierskimi, modernizację systemów zasilania oraz sterowania ruchem i łączności, a na odcinku Węglińiec – Bielawa Dolna także elektryfikację. Modernizacja odcinka Węglińiec – Zgorzelec będzie prowadzona z uwzględnieniem ewentualnej elektryfikacji w przyszłości, zależnie od rozwoju przewozów na tym odcinku.

W ramach projektu przewiduje się cztery kontrakty na roboty i jeden na usługi:

- 1) roboty modernizacyjne na odcinku Węglińiec – Pieńsk,
- 2) roboty modernizacyjne na odcinku Pieńsk – Zgorzelec,
- 3) zabudowa urządzeń sterowania ruchem i łączności na odcinku Węglińiec – Zgorzelec,
- 4) roboty modernizacyjne na odcinku Węglińiec – Bielawa Dolna (granica) wraz z elektryfikacją,
- 5) nadzór nad robotami.

Przeprowadzenie przetargów na realizację wymienionych zadań planowane jest na 2003 r. i I połowę 2004 r.

**3. Projekt 2002/PL/16/P/PA/008 Pomoc techniczna dla przygotowania projektu modernizacji linii kolejowej E75 (Rail Baltica) na odcinku Warszawa – Białystok – Sokółka – Trakiszki – granica państwa**

Data podpisania *Memorandum Finansowego* przez KE – 5 lipca 2002 r., przez stronę polską – 20 sierpnia 2002 r.



Daty wygaśnięcia programu 31 grudnia 2005 r.

Koszty kwalifikowane 3 mln euro.

Maksymalna kwota grantu 2,4 mln euro (80% kosztów kwalifikowanych).

W ramach projektu zostanie zaktualizowane i uzupełnione zrealizowane w latach poprzednich studium wykonalności dla odcinka Warszawa – Białystok oraz opracowane będzie pełne studium dla odcinka Białystok – Trakiszki – granica państwa.

**4. Projekt 2002/PL/16/P/PA/009 Pomoc techniczna dla przygotowania projektu modernizacji korytarza kolejowego II (E20 Rzepin – Warszawa i CE20 Łowicz – Skierniewice – Łuków) – pozostałe roboty**

Data podpisania *Memorandum Finansowego* przez KE – 23 września 2002 r., przez stronę polską – 25 października 2002 r.

Daty wygaśnięcia programu 31 grudnia 2005 r.

Koszty kwalifikowane 3 mln euro.

Maksymalna kwota grantu 2,25 mln euro (75% kosztów kwalifikowanych).

Projekt obejmie prace studialne, mające na celu zakończenie modernizacji wschodniego odcinka linii E20, od granicy państwa w Kunowicach do Warszawy oraz odcinka linii CE20 z Łowicza przez Skierniewice do Łukowa. W latach ubiegłych realizowane były na linii E20 roboty modernizacyjne, które jednak nie objęły wszystkich elementów infrastruktury kolejowej, a w tym przede wszystkim dużych stacji, jak Zbąszynek, Konin, czy Kutno (także węzeł poznański, objęty obecnie wymienionym nowym projektem ISPA). Nie była też modernizowana linia CE 20. Omawiany projekt pomocy technicznej powinien zidentyfikować zadania modernizacyjne, które należy jeszcze podjąć, by doprowadzić cały polski odcinek korytarza II do standardów międzynarodowych.

**5. Projekt 2002/PL/16/P/PA/012 Pomoc techniczna dla przygotowania projektu modernizacji linii kolejowej E30 na odcinku Opole – Katowice – Kraków**

Wniosek złożony w II kwartale 2002 r. znajduje się w trakcie rozpatrywania przez Komisję Europejską. Poniższe dane pochodzą ze złożonej aplikacji i nie są jeszcze ostatecznie ustalone.

Koszty kwalifikowane 3 mln euro.

Maksymalna kwota grantu 2,55 mln euro (85% kosztów kwalifikowanych).

**Nowe źródła finansowej pomocy Unii Europejskiej**

Przedstawione projekty ISPA praktycznie wyczerpują przyznane Polsce środki finansowe, przeznaczone dla podsektora kolejowego. Wraz z przystąpieniem naszego kraju do Unii Europejskiej zostaną Polsce udostępnione nowe fundusze, z których transportu kolejowego dotyczyć będzie Fundusz Spójności (zwany także z języka angielskiego funduszem kohezji – Cohesion Fund) oraz Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego (ERDF – European Regional Development Fund). Przedsięwzięcia przeznaczone do współfinansowania z Funduszu Spójności i funduszy rozwoju regionalnego są ujęte w przygotowywanych obecnie w Ministerstwie Infrastruktury dokumentach: Sektorowy Program Operacyjny – Transport – Gospodarka Morska na lata 2004–2006 (w ramach

Narodowego Planu Rozwoju) oraz Strategia Rozwoju Sektora Transportu w latach 2004–2006 dla wykorzystania środków z Funduszu Spójności. Do programu tego PKP PLK S.A. zgłosiły propozycje realizacji wielu zadań inwestycyjnych. Są to przede wszystkim projekty, dla których odpowiednie dokumenty wstępne (studia wykonalności, dokumentacje projektowe i materiały przetargowe, a także wnioski aplikacyjne) będą opracowane w ramach przedstawionych projektów pomocy technicznej ISPA. Ponieważ obydwa wymienione dokumenty nie mają jeszcze formy ostatecznej i nie zostały jeszcze zamknięte, niżej przedstawione projekty należy traktować jako zgłoszenie propozycji, a nie zatwierdzony i przyjęty do realizacji program działań.

Do Funduszu Spójności zgłoszono następujące zadania:

- 1) modernizacja linii kolejowej E20 na odcinku Siedlce – Terepol – granica państwa – faza II; zadanie to będzie kontynuacją projektu ISPA 2001/PL/16/P/PT/012, zatwierdzonego do realizacji w bieżącym roku i obejmującego I fazę modernizacji wspomnianego odcinka;
- 2) pozostałe roboty na linii E20 Rzepin – Warszawa i CE 20 Łowicz – Skierniewice – Łuków; konieczne jeszcze do wykonania na linii E20 i CE20 roboty zostaną określone w ramach opisanego wyżej projektu pomocy technicznej ISPA;
- 3) modernizacja linii kolejowej E30 i CE30 Opole – Katowice – Kraków; podobnie jak w przypadku linii E20, podstawą do sformułowania wniosku będą wyniki prac studialnych, realizowanych w ramach projektu pomocy technicznej ISPA;
- 4) modernizacja linii kolejowej E65 na odcinku Warszawa – Działdowo; również w tym wypadku podstawą będą opracowania studialne i projekty techniczne, wykonane w ramach projektu pomocy technicznej ISPA;
- 5) modernizacja linii kolejowej E75 na odcinku Warszawa – Białystok – Trakiszki – granica państwa; także to zadanie będzie realizowane na podstawie wyników prac, wykonanych wcześniej w ramach pomocy technicznej ISPA.

Szczegółowy zakres prac, przewidzianych do realizacji w ramach poszczególnych projektów Funduszu Spójności, zostanie ustalony z uwzględnieniem wielkości dostępnych środków.

Do funduszy regionalnych (ERDF) zgłoszone zostały propozycje modernizacji trzech odcinków linii kolejowych:

- Warszawa – Koluszki – Łódź,
- Warszawa – Radom – Kielce,
- Psary – Starzyny – Kozłów – Kraków.

Modernizacja odcinka Warszawa – Koluszki jest przedsięwzięciem podstawowym, natomiast pozostałe odcinki należy traktować jako projekty rezerwowe, których realizacja będzie zależała od wielkości dostępnych w ramach funduszy regionalnych środków finansowych.



*Autorzy*

*Lidia Grudzińska, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.*

*Andrzej Harassek, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.*

*Wacława Wojtkielewicz, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.*