

**UCHWAŁA Nr 276/2008**  
**Rady Ministrów**  
**z dnia 19 grudnia 2008 r.**

**w sprawie przyjęcia strategii ponadregionalnej - „Programu budowy i uruchomienia przewozów kolejami dużych prędkości w Polsce”**

Na podstawie art. 14 ust. 4 w związku z art. 13 ust. 5 ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2006 r. Nr 227, poz. 1658 oraz z 2007 r. Nr 140, poz. 984) Rada Ministrów uchwala, co następuje:

**§ 1.**

Przyjmuje się strategię ponadregionalną - „Program budowy i uruchomienia przewozów Kolejami Dużych Prędkości w Polsce”, zwaną dalej „Programem” stanowiącą załącznik do uchwały.

**§ 2.**

Zobowiązuje się ministra właściwego do spraw transportu do:

- 1) nadzoru nad przygotowaniem zadania inwestycyjnego objętego Programem, w tym w szczególności nad przygotowaniem studium wykonalności, określonym w pkt 8.2. Programu;
- 2) przedstawienia Radzie Ministrów wyników przeprowadzonych prac przygotowawczych, o których mowa w pkt 8.2. Programu, celem podjęcia dalszych decyzji w sprawie budowy linii kolejowej dużych prędkości, w szczególności dotyczących:
  - a) sposobu i prawnego trybu realizacji poszczególnych faz zadania inwestycyjnego Kolei Dużych Prędkości,
  - b) sposobu sfinansowania realizacji poszczególnych faz zadania inwestycyjnego Kolei Dużych Prędkości, w tym wykorzystania środków możliwych do pozyskania od inwestorów prywatnych,

**§ 3.**

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

**PREZES RADY MINISTRÓW**

## UZASADNIENIE

Przedkładany „Program budowy i uruchomienia przewozów kolejami dużych prędkości w Polsce”, zwany dalej *Programem* stanowi wykonanie przepisów § 7 ust. 2 Zarządzenia Nr 15 Prezesa Rady Ministrów z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie Międzyresortowego Zespołu do Spraw Kolei Dużych Prędkości. Zgodnie z tym zarządzeniem do zadań Zespołu należy:

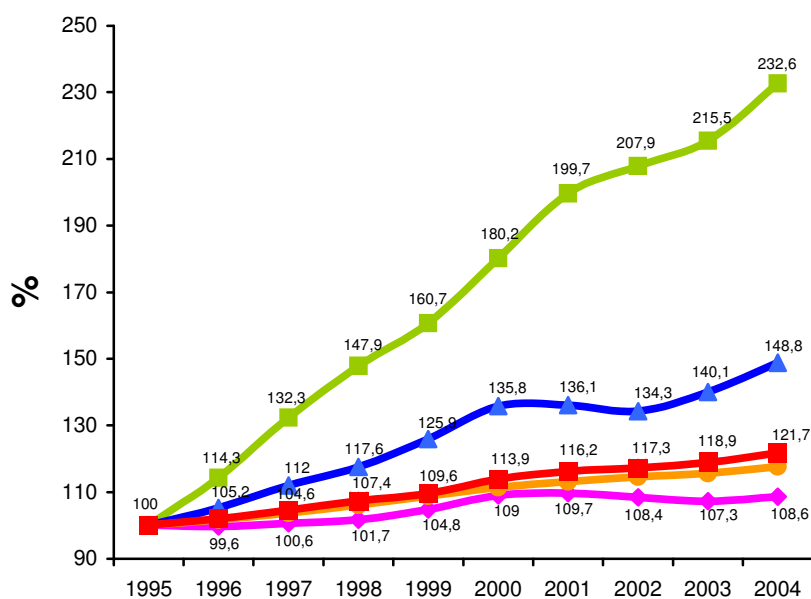
- 1) opracowanie projektu „Program budowy i uruchomienia przewozów kolejami dużych prędkości w Polsce”;
- 2) monitorowanie realizacji Programu.

W skład Zespołu weszli przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury, Kancelarii Prezesa Rady Ministrów, Ministerstwa Finansów, Ministerstwa Gospodarki, Ministerstwa Rozwoju Regionalnego, Ministerstwa Środowiska w randze sekretarzy lub podsekretarzy stanu, wojewodowie lub ich przedstawiciele z województw dolnośląskiego, łódzkiego, mazowieckiego i wielkopolskiego oraz Prezesa Zarządów spółek PKP S.A. i PKP PLK S.A.

Efektom prac Zespołu jest przedkładany *Program*. Zespół uznając za uzasadnioną budowę i uruchomienie przewozów kolejami dużych prędkości w Polsce rekomendował zatwierdzenie *Programu budowy i uruchomienia przewozów kolejami dużych prędkości w Polsce* przez Radę Ministrów w przedkładanym brzmieniu.

**Program jest dokumentem strategicznym**, którego celem jest zaprogramowanie przedsięwzięcia inwestycyjnego polegającego na budowie nowej linii kolejowej dużych prędkości. *Program* nie jest natomiast konkretnym projektem inwestycyjnym. Po zatwierdzeniu przez Radę Ministrów *Program* będzie stanowił podstawę do rozpoczęcia i realizacji konkretnych działań związanych z tą inwestycją. Ze względu na swój charakter *Program* nie rozstrzyga szczegółowo wielu istotnych dla realizacji

tego przedsięwzięcia elementów, w tym np. trasy przebiegu linii kolejowej dużych prędkości, szczegółowych rozwiązań technicznych, ostatecznej wartości inwestycji, czy sposobu finansowania przedsięwzięcia. Wszystkie te kwestie będą przedmiotem analiz i ostatecznych rozstrzygnięć studium wykonalności projektu, które zostanie opracowane ramach prac przygotowawczych.



◆ Kolejowy

▲ Lotniczy

■ PKB (w cenach stałych 1995r.)

■ Szybkie pociągi

■ Przewozy ogółem

Koleje dużych prędkości (KDP) w ostatnich latach prezentują najbardziej dynamicznie rozwijający się

sektor transportu zbiorowego, nie tylko w zaawansowanych technologicznie krajach Europy Zachodniej (Francja, Niemcy, Hiszpania), ale i w krajach rozwijających się (Turcja, Maroko, Chiny, Argentyna)<sup>2)</sup>. Stanowią one istotne wsparcie indywidualnego transportu drogowego, który w wielu regionach tych krajów lub porach dnia czy roku osiąga kres swojej zdolności przewozowej, nie zaspokajając potrzeb przemieszczania się społeczeństwa w sposób zadowalający.

Polska, jako kraj mający ambicje zmniejszać różnice w rozwoju gospodarczym w stosunku do dawnych członków UE-15, nie może pozostawać w tyle i w tej dziedzinie. Co więcej, poprawa dostępności komunikacyjnej terytorium kraju i łatwość przemieszczania się pomiędzy ośrodkami metropolitalnymi będą czynnikami stymulującymi dalszy rozwój gospodarczy kraju.

Celem nadrzędnym *Programu budowy i uruchomienia kolei dużych prędkości w Polsce* jest stworzenie w Polsce systemu przewozów kolejami dużych prędkości, połączonego z siecią kolejową Unii Europejskiej. Ponadto realizacja *Programu* przyczyni się do stworzenia spójnego i efektywnego systemu transportu kolejowego w kraju. Przedsięwzięcie takie musi być realizowane zgodnie ze szczegółowymi wymaganiami określonymi w dokumentach programowych polskich i unijnych. Wymagania te zostały uwzględnione w ramach niniejszego *Programu*.

*Program* dotyczy wybudowania nowej linii wysokich prędkości w układzie tzw. „Y”, łączącej Warszawę, Łódź, Poznań i Wrocław. Prognozy finansowe, w tym szacunki nakładów na budowę i eksploatację Kolei Dużych Prędkości (KDP) dotyczą tej nowej linii. Jednakże *Program* rozpatruje budowę KDP w kontekście modernizacji tradycyjnych linii kolejowych, co pozwoli na maksymalne wykorzystanie korzyści związanych z budową KDP w skali całego kraju.

*Program* będzie realizowany jednocześnie z programem modernizacji i rewitalizacji konwencjonalnej sieci kolejowej, którego założenia określone są w *Master planie dla transportu kolejowego do roku 2030*. Działania przewidziane w *Programie* i *Master Planie* będą się nawzajem uzupełniały tak, aby powstał w Polsce nowoczesny system transportu kolejowego pasażerów i towarów. Skoordynowana modernizacja konwencjonalnego systemu transportu kolejowego oraz realizacja *Programu* dla kolei dużych prędkości będą uwzględniać perspektywiczne założenia rządowych planów rozwoju innych gałęzi transportu i uzupełniać te plany. Przyczyni się to do unowocześnienia i podniesienia efektywności całego polskiego systemu transportowego zgodnie z założeniami polityki transportowej Unii Europejskiej. Osiągnięte zostaną cele zrównoważonego wzrostu sektora transportowego w Polsce.

Biorąc pod uwagę obecny stan infrastruktury kolejowej, w Polsce występuje szereg przesłanek budowy systemu KDP – społecznych, ekonomicznych, infrastrukturalnych i innych.

Zaniechanie budowy linii dużych prędkości w sytuacji, kiedy jest realizowany program budowy autostrad (w tym szczególnie A2) i dróg ekspresowych (w tym S8) oraz kiedy następuje rozwój transportu lotniczego, spowoduje marginalizację transportu kolejowego i zmianę podziału międzygałęziowego na korzyść środków transportu bardziej obciążających środowisko naturalne niż kolej: samochodu osobowego i samolotu.

---

<sup>2)</sup> Źródło: *Energy and transport in figures 2006*

Uruchomienie w Polsce przewozu pasażerów kolejami dużych prędkości umożliwi m. in.:

- zdecydowane zwiększenie dostępności komunikacyjnej wielu regionów kraju, także dla tzw. ściany wschodniej oraz Polski zachodniej i wzmocnienie powiązań międzyregionalnych, nie tylko w relacjach do stolicy,
- podniesienie poziomu spójności społecznej, gospodarczej i przestrzennej kraju, co szczególnie jest istotne w stosunku do Wrocławia, a pośrednio Szczecina i Zielonej Góry,
- pełniejsze włączenie się regionów Polski w europejskie sieci współpracy gospodarczej, naukowej i kulturalnej,
- istotną poprawę jakości i dostępności usług transportu publicznego dla obywateli, zdecydowaną zmianę wizerunku polskiego transportu kolejowego,
- zdecydowaną poprawę stanu bezpieczeństwa w transporcie, zarówno poprzez wykonywanie przewozów kolejami dużych prędkości, których poziom bezpieczeństwa jest bezkonkurencyjny, jak i ograniczenie potrzeb podróżowania transportem indywidualnym,
- rozwój techniczny i technologiczny polskiego transportu kolejowego, a także współpracujących z nim producentów i placówek naukowo-badawczych,
- ograniczenie negatywnego wpływu transportu pasażerskiego na środowisko, w tym w szczególności emisji CO<sub>2</sub>.

Zgodnie z deklaracją złożoną przez Prezesa Rady Ministrów Pana Donalda Tuska w exposé zadania *Programu* powinny być tak zaplanowane i wykonywane, aby najdalej w 2011 roku rozpoczęła się realizacja projektu na pierwszym odcinku linii dużych prędkości. Ze względu na wieloletni okres upływający od podjęcia decyzji do uruchomienia pociągów na nowo budowanych trasach (8–12 lat), zasadne jest przystąpienie do realizacji *Programu* już w 2008 roku i sprawne jej prowadzenie.

Przyjęto następujące cele strategiczne KDP do roku 2020:

- Umocnienie udziału transportu kolejowego w przewozach pasażerskich w Polsce;
- Skrócenie o połowę czasu przejazdu pomiędzy największymi miastami w Polsce;
- Budowa wizerunku polskiej kolei jako nowoczesnego środka transportu;
- Uzyskanie bezkonkurencyjnego poziomu bezpieczeństwa w transporcie KDP;
- Ograniczenie oddziaływania transportu na środowisko, w tym wpływ KDP na redukcję emisji CO<sub>2</sub> w transporcie pasażerskim.

Biorąc pod uwagę już prowadzoną modernizację Centralnej Magistrali Kolejowej - CMK (z Warszawy do Krakowa i Katowic) do parametrów KDP oraz modernizację linii Warszawa – Trójmiasto, kluczowym problemem dla budowy sieci KDP jest połączenie Warszawy z Wrocławiem i Poznaniem. Najbardziej efektywne rozwiązanie układu tras KDP można uzyskać przyjmując wspólny przebieg tras Warszawa – Poznań i Warszawa – Wrocław na możliwie najdłuższym odcinku, z obsługą Łodzi i z rozgałęzieniem w rejonie Kalisza (tzw. „Y”). Taki przebieg tras pozwoli nie tylko na połączenie w/w miast siecią połączeń KDP, ale jest optymalny z punktu widzenia korzyści osiąganych przez wszystkie miasta i regiony w Polsce.

Zgodnie z definicją linii dużych prędkości zawartą w art. 4 pkt 27 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94 z późn. zm.), sieć KDP w Polsce obejmie docelowo nie tylko linię nowo budowaną (Warszawa – Łódź – Poznań/ Wrocław), ale także linie, przewidziane do modernizacji, w tym w szczególności:

- Centralną Magistralę Kolejową na odcinku Grodzisk Mazowiecki - Zawiercie (prędkość maksymalna 250 km/h, w dalszym etapie 300 km/h – po zmianie zasilania trakcyjnego) – do 2015 r. (projekt znajduje się obecnie na liście rezerwowej POliŚ) wraz z modernizacją połączenia Łódź Widzew – Opoczno Płd.,
- Odgałęzienie od CMK (Psary – Kraków) – do 2012 r. (prędkość maksymalna 200 km/h),
- linię Warszawa - Gdynia – do 2013 r. (prędkość maksymalna 200 km/h),
- linię Poznań - Szczecin - do 2014 r. (prędkość maksymalna 200 km/h),
- linię Warszawa – Białystok – do 2014 r. (prędkość maksymalna 200 km/h).

Z uwagi na założoną w *Programie* intraoperacyjność pociągów KDP z siecią kolei konwencjonalnych będą one mogły obsługiwać relacje wydłużone poza linię „Y” np. Warszawa – Szczecin lub Wrocław – Białystok. Oznacza to, że w zasięgu oddziaływania sieci KDP znajdują się również bezpośrednio lub pośrednio Kraków, Katowice, Rzeszów, Opole, Jelenia Góra, Zielona Góra, Gorzów Wlkp., Szczecin, Gdańsk – Sopot – Gdynia, Olsztyn, Białystok i Lublin, a ponadto również wiele miast zlokalizowanych w pobliżu dużych aglomeracji (przy założeniu zorganizowania dobrych dojazdów do węzłów przesiadkowych KDP).

Pozytywny wpływ uruchomienia pociągów KDP obejmie zatem znakomitą większość terytorium kraju, znacznie większą niż obszar bezpośredniego oddziaływania linii „Y”, zapewniając istotne skrócenie czasu podróży w wielu relacjach pomiędzy miastami wojewódzkimi.

Podobny system funkcjonuje np. we Francji, gdzie sieć linii dużych prędkości liczy 1700 km, ale pociągi TGV jeżdżą po prawie 20 tys. km linii.

Modernizacja linii kolejowej Poznań – Rzepin do prędkości 200 km/h (analogiczne plany co do odcinka Frankfurt/O – Berlin ma DB AG) umożliwi włączenie Berlina do strefy obsługi przez polską KDP (czas podróży konkurencyjny z lotnictwem), skąd wiodą połączenia kolejami dużych prędkości na zachód Europy. Zależnie od rozwoju KDP w krajach ościennych oraz osiągniętych porozumień realizacja *Programu* umożliwi zdecydowane polepszenie połączeń kolejowych z Pragą przez Wrocław. Połączenie Warszawa – Poznań leży też w ciągu połączenia Berlina z Moskwą.

Przewidziana w projekcie KDP opcja budowy przystanków pośrednich i ich obsługi przez niektóre pociągi stworzy możliwość obsługi przez KDP niektórych regionów przecinanych przez tę linię np. południowej Wielkopolski (Kalisz, Ostrów Wlkp.).

Dzięki równoczesnej realizacji nowych inwestycji oraz modernizacji linii istniejących będzie możliwe osiągnięcie efektu skali.

Projekty modernizacyjne konwencjonalnej sieci kolejowej, dostosowujące linie do standardów dużych prędkości, są przedmiotem innych dokumentów o charakterze strategicznym, a ich realizacja nie pokrywa się ze specyfiką budowy nowej linii dużych prędkości. *Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do roku 2030* równoważnie traktuje zarówno budowę nowych linii, jak i modernizację – a w wielu przypadkach rewitalizację – istniejącej sieci konwencjonalnej, podkreślając konieczność równoległego prowadzenia działań w obu obszarach.

Istotny jest sposób przeprowadzenia inwestycji, a w szczególności etapowanie budowy KDP, które powinno zostać racjonalnie powiązane z etapami modernizacji istniejącej linii konwencjonalnej Warszawa - Łódź. Te dwa projekty nie są konkurencyjne, ale wzajemnie się uzupełniają. *Program* KDP ma bardzo istotne znaczenie dla Łodzi. Projektowana w związku z KDP budowa tunelu pod centrum miasta rozwiąże zdecydowanie i jednoznacznie problemy

komunikacji kolejowej w węźle łódzkim, w szczególności wynikające z ulokowania miasta na uboczu głównych ciągów linii kolejowych oraz będącego pozostałością historyczną bardzo niefortunnego układu dwóch dworców, praktycznie uniemożliwiającego zorganizowanie zintegrowanej i sprawnej komunikacji kolejowej w regionie.

Modernizacja Centralnej Magistrali Kolejowej, a także innych głównych linii kolejowych stanowiących konwencjonalne przedłużenia linii „Y” stwarza możliwości przedłożenia podróżnym atrakcyjnej oferty. Stanowi zatem zadanie komplementarne. Przeciwnie – brak takiej modernizacji miałby negatywny wpływ na finansową wykonalność projektu KDP.

*Program KDP* zakłada realizację projektu po pozyskaniu odpowiednich źródeł finansowania, w tym również od partnerów prywatnych (głównie w zakresie taboru, zaplecza technicznego, dworców i innej infrastruktury towarzyszącej), bez naruszania jednak statusu finansowego zadań przewidzianych do wykonania na konwencjonalnej sieci kolejowej.

Pozytywny wpływ na przewozy KDP będzie mieć również modernizacja niektórych linii kolejowych o charakterze regionalnym. Dotyczy to m. in.:

- linii dowozowych w obszarze m. stołecznego Warszawy i jego okolic, w szczególności budowa nowej linii od przystanku Warszawa Służewiec do MPL Okęcie;
- linii Poznań – Wolsztyn i Poznań – Wągrowiec w obrębie i okolicach aglomeracji poznańskiej;
- linii Wrocław – Trzebnica i Wrocław – Kobierzyce – Sobótka w obrębie i okolicach aglomeracji wrocławskiej.

Budowa linii dużych prędkości będzie sprzyjała także zmianie struktury sieci kolejowej, a przede wszystkim wdrożeniu specjalizacji linii do określonych rodzajów przewozów.

W październiku 2007 r. Komisja Europejska ogłosiła komunikat pn.: *W kierunku sieci kolejowej nadającej pierwszeństwo przewozom towarowym*. Projekt KDP i w tym zakresie ma istotny przyczynek. O ile bowiem na kierunkach północ kraju (porty Gdańsk/Gdynia i Szczecin/Świnoujście) – południe (Śląsk, Dolny Śląsk) istnieją dogodne warunki do separacji szybkiego ruchu pasażerskiego (ciągi E 65 i E 59) od ruchu pociągów towarowych (ciągi C-E 65 i C-E 59), a zatem usprawnienia ruchu tych ostatnich zgodnie z oczekiwaniami Komisji Europejskiej i na korzyść kolejowych przewozów towarowych, to w relacjach wschód – zachód taka dogodna konfiguracja sieci kolejowej nie występuje, a na odcinkach przywęzłowych Warszawy i Poznania już obecnie obserwuje się przeciążenie linii E 20.

Budowa nowej linii KDP umożliwi uwolnienie linii konwencjonalnej E 20 (przez Kutno – Konin) od kursujących cyklicznie szybkich pociągów pasażerskich i wzrost przepustowości oraz płynności ruchu dla pociągów towarowych.

Przedstawione wyżej podejście do realizacji *Programu KDP* spójnej z modernizacją sieci konwencjonalnej znajduje pełne uzasadnienie także w kontekście dotychczasowych doświadczeń innych krajów europejskich.

Wykonalność i poziom nakładów na modernizację linii kolejowych wskazują, że takie podejście dla linii istniejących ma uzasadnienie przy podwyższaniu prędkości do rzędu 160–200 km/h w zależności od konfiguracji terenu i otoczenia linii. Jeśli celem jest osiągnięcie wyższych prędkości jazdy, tańsza jest budowa nowej linii dużej prędkości.

Dylemat ten miały rządy praktycznie wszystkich krajów, które rozważały budowę kolei dużych prędkości. Najbardziej aktualnym przykładem jest Portugalia, gdzie po zmodernizowaniu ok. jednej trzeciej konwencjonalnej linii kolejowej Lizbona – Porto – Vigo, opóźnieniu zadania inwestycyjnego w stosunku do harmonogramu i przekroczeniu

planowanego poziomu kosztów zdecydowano o budowie równoległej linii dużej prędkości. Projekt będzie zarządzany przez spółkę celową RAVE. Oczekuje się, że ogłosi ona postępowania przetargowe na poszczególne odcinki linii jeszcze w tym roku.

Na terenie Wielkiej Brytanii podjęto modernizację dwóch głównych magistral, tzw. linii wschodniego wybrzeża Londyn – York – Edynburg i zachodniego wybrzeża Londyn – Glasgow. Zestawienie osiągniętych efektów z poniesionymi dotychczas nakładami powoduje, że podnoszą się głosy wskazujące na potrzebę budowy nowej linii dużych prędkości, choć w tamtejszych warunkach terenowych (szczupłość dostępnego gruntu i sprawy proceduralne) byłoby to zadanie bardzo trudne.

Godnym podkreślenia efektem budowy pierwszej linii kolei dużych prędkości Madryt – Sewilla w Hiszpanii i uruchomienia przewozów, których jakość, punktualność i szybkość została bardzo wysoko oceniona przez społeczeństwo, jest silne poparcie społeczne dla kolejnych projektów kolejowych, przy czym dotyczy to nie tylko budowy następnych linii dużych prędkości, ale również modernizacji linii konwencjonalnych. Biorąc pod uwagę stan polskiego transportu kolejowego, w szczególności infrastruktury, oraz potrzebę racjonalizowania i zrównoważenia rozwoju transportu w Polsce, uzyskanie podobnego efektu byłoby bardzo pożądane jako wynik podjęcia Programu KDP i jego realizacji.

W świetle obecnie obowiązujących uregulowań prawnych nie istnieją przeszkody do wszczęcia i realizacji inwestycji KDP w oparciu o istniejące struktury prawno-organizacyjne (spółka specjalnego przeznaczenia/ koncesja na roboty budowlane).

Szacowane nakłady na realizację zadania inwestycyjnego KDP (prace przygotowawcze i inwestycyjne na infrastrukturę) wyniosą około 22 mld zł, i będą ponoszone w okresie od 2008 do 2020 roku, natomiast na zakup taboru będzie trzeba przeznaczyć kwotę rzędu 3,2 mld zł.

Przy rozłożeniu tych wydatków, zgodnie z harmonogramem, na okres 7 lat średnioroczne nakłady wyniosą nieco ponad 3 mld zł. Jest to poziom aktualnie już osiągnięty przez spółkę PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. na modernizację i rewitalizację sieci konwencjonalnej. Realizacja projektu KDP oznacza zatem dwukrotny wzrost nakładów na infrastrukturę kolejową w stosunku do średniorocznego poziomu obecnego.

Nakłady na projekt KDP zostały uwzględnione w planie finansowym *Master Planu dla transportu kolejowego w Polsce do roku 2030*. W efekcie udział krajowych wydatków publicznych na transport kolejowy w PKB wzrasta z aktualnego 0,25% do 0,35–0,40%, niemniej jednak udział ten będzie nadal bardzo niski, nie tylko w porównaniu do najbardziej rozwiniętych krajów Unii, ale również do niektórych unijnych krajów Europy Wschodniej.

W zapewnieniu finansowania projektu KDP będą uwzględnione również:

- 1) środki możliwe do pozyskania z Unii Europejskiej, głównie z puli przeznaczonej na rozwój sieci TEN-T (warunkiem jest wpisanie linii Warszawa – Wrocław do tej sieci, stosowne działania w tym zakresie już zostały podjęte);
- 2) środki możliwe do uzyskania od partnerów prywatnych i instytucji finansowych.

W *Programie* szacuje się, że całkowite zobowiązania Skarbu Państwa w perspektywie finansowej projektu KDP tj. do roku 2041 nie powinny przekroczyć 10% wartości projektu. Ich faktyczna wysokość zależeć będzie m. in. od konstrukcji finansowania przedsięwzięcia i udziału źródeł niepublicznych.

Zaplanowano, iż projekt uzyska wsparcie ze środków UE już na etapie przygotowania inwestycji. **Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013** zawiera w indykatywnym wykazie projektów kluczowych projekt pod nazwą „Przygotowanie budowy linii dużych prędkości”, ujęty na liście projektów podstawowych w osi priorytetowej VII

„Transport przyjazny środowisku”. W ramach POIiŚ będzie sfinansowana część prac przygotowawczych, tj. studium wykonalności. Na ten cel zaplanowano środki finansowe w kwocie 80 mln euro i wskazano jako ich beneficjenta PKP PLK S.A.

Do oszacowania wielkości popytu wykorzystano dotychczasowe prognozy wynikające z „Wstępnego studium wykonalności budowy linii dużych prędkości Wrocław/Poznań – Łódź – Warszawa” z 2005 roku oraz z *Master Planu dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku*, przy czym obie powyższe prognozy nie uwzględniają elastyczności popytu, który jest w dużym stopniu uzależniony nie tylko od czasu przejazdu, ale także od ceny biletu.

Dostępność społeczna (cenowa) KDP jest kwestią wymagającą odrębnego omówienia. Bazowym założeniem przyjętym w *Programie KDP* jest wysoka dostępność przejazdów pociągami KDP dla społeczeństwa. Oznacza to m. in. wysokość cen biletów na poziomie akceptowalnym przez podróżnych o różnym poziomie dochodów osobistych.

Dla celów ewaluacji zapotrzebowania na finansowanie projektu KDP w *Programie* założono uśrednioną cenę biletu na przejazd w przedziale 60–81 zł, w zależności od sposobu sfinansowania projektu i wkładu finansowego Skarbu Państwa. Porównując ją z obecną ceną biletu na 2 klasę pociągu ekspresowego (bez dopłaty za miejsce rezerwowane) w relacjach Warszawa – Wrocław lub Poznań (ok. 340 km) w wysokości 72 zł lub w relacjach Łódź – Wrocław/Poznań (ok. 230 km) w wysokości 58 zł stwierdzić należy, że cena przyjęta w *Programie* jest wprawdzie wyższa, ale nie są to relacje jak kilka do jednego.

Przewidywana cena biletu na pociąg KDP kształtuje się znacznie poniżej cen biletów lotniczych np. w relacji Warszawa – Wrocław co najmniej ok. 200 zł.

Zapewnienie wysokiej dostępności KDP dla społeczeństwa realizowane będzie m. in. za pomocą narzędzi opisanych niżej.

Dobra oferta przewozowa i krótki – praktycznie bezkonkurencyjny – czas przejazdu, zarówno w stosunku do samolotu, jak i samochodu osobowego, a także odpowiednie działania organizacyjne po stronie spółki zarządzającej KDP, spowodują wysoki stopień wykorzystania miejsc w pociągach, wynikiem czego będzie rozłożenie kosztów eksploatacji KDP na dużą liczbę podróżnych i akceptowalny poziom cen biletów.

Narzędziem do maksymalizacji przychodów z biletów przy jednoczesnym zachowaniu dostępności cenowej KDP będzie odpowiednia polityka taryfowa, która bardziej będzie przypominać podejście linii lotniczych (lub np. tzw. taryfę „kolorową” SNCF) niż obecny kolejowy system stałych tabel opartych na odległości w kilometrach. W porach dnia i dniach tygodnia wykorzystywanych głównie na podróże biznesowe ceny biletów będą odpowiednio wyższe, natomiast zdecydowanie niższe ceny będą stosowane w okresach i porach o mniejszej frekwencji, aby zachęcić podróżnych do przejazdu – również tych mniej zasobnych – i zwiększyć przychody ze sprzedanych biletów.

Zwiększeniu ilości podróżujących pociągami KDP będą służyć niższe ceny na bilety wielokrotne i okresowe, jak i różnego rodzaju promocje i programy lojalnościowe, z dostosowaniem charakteru promocji i programów do rodzaju podróży (biznesowe, turystyczne, socjalne itp.). Podobną politykę stosują przewoźnicy z Europy Zachodniej, jak Thalys czy Eurostar, gdzie najdroższym biletem jest zawsze bilet jednorazowy.

Ze względu na konieczność zachowania jednolitości systemu ulg przejazdowych w kraju w pociągach KDP, w tym również na odcinkach poza linią „Y”, będą honorowane uprawnienia do ulg ustawowych, podobnie jak w przypadku innych przewozów – w tym realizowanych przez prywatnych przewoźników.

Uruchomienie bezpośrednich pociągów KDP w relacjach dłuższych niż tylko po linii „Y” np. Warszawa – Szczecin, Warszawa – Jelenia Góra, Kraków – Poznań – Szczecin, Katowice/Kraków – Warszawa – Gdynia i in. stworzy bardzo atrakcyjną ofertę przewozową i wpłynie na wzrost potoków podróżnych na linii „Y”.



Nie można też pominąć faktu, że do czasu uruchomienia przewozów na KDP siła nabywca społeczeństwa wzrośnie, a zatem będzie ono skłonne zaakceptować wyższy poziom cen biletów, szczególnie jeśli w zamian otrzyma usługę wysokiej jakości.

Przy optymistycznych założeniach co do cen prac projektowych i robót budowlanych oraz kosztów eksploatacji i utrzymania, a także założeniu średnich cen biletów jak wyżej, na aktualnym poziomie analizy można zakładać zerowy wynik projektu przy przyjęciu prognozy projektu w perspektywie do roku 2041 (tzn. że projekt nie wygeneruje ani straty ani zysku).

Ważnym działaniem, towarzyszącym realizacji *Programu* KDP jest współpraca ze środowiskiem naukowo-badawczym kolejnictwa w realizacji badań dostosowawczych elementów infrastruktury i eksploatacji obserwowanej na poligonowych, wybranych odcinkach linii.

Harmonogram realizacji *Programu* KDP przewiduje uruchomienie przewozów pasażerskich KDP w latach 2019 – 2020, co jest spójne z rozwiązaniami przyjętymi w projekcie *Master Planu*. Realizacja tak ambitnego scenariusza wymaga zachowania następujących ram wykonania *Programu* KDP:

- Prace przygotowawcze rozpoczną się jeszcze w II półroczu 2008 roku;
- Prace budowlane zostaną zrealizowane w latach 2014 – 2019;
- W latach 2018 – 2020 przeprowadzone zostaną testy i próby powykonawcze;

Należy założyć, że optymalne etapowanie budowy i uruchamiania linii, zsynchronizowane z przedsięwzięciami na innych liniach kolejowych, pozwoli osiągać widoczne dla pasażera i podatnika rezultaty w krótszym horyzoncie czasowym.

Uruchomienie przewozów KDP w zakładanej postaci uwarunkowane jest ukończeniem następujących działań komplementarnych do realizacji *Programu* KDP:

- Realizacja infrastruktury towarzyszącej (przebudowa węzłów kolejowych, umożliwiająca wprowadzenie linii KDP do układu sieci linii konwencjonalnych, budowa/przebudowa dworców dla obsługi podróży pociągów KDP, budowa specjalizowanego zaplecza techniczno-obsługowego);
- Realizacja inwestycji modernizacyjnych na liniach, stanowiących bezpośrednie przedłużenie linii „Y”;
- Stworzenie skomunikowania KDP z centralnym portem lotniczym;
- Utworzenie systemu dróg dojazdowych do stacji obsługi pasażerów na linii „Y”;
- Działania promocyjne wobec wszystkich interesariuszy *Programu* (na wszystkich etapach jej realizacji);
- Przygotowanie kadr do projektowania, budowy i nadzoru oraz eksploatacji KDP.

Sprawne i efektywne uruchomienie przewozów w ramach KDP wymaga planu działania, który będzie spełniał następujące kryteria:

- *Kompleksowość* – powinien uwzględniać wszystkie elementy znajdujące się na „ścieżce krytycznej” uruchomienia przewozów KDP;
- *Praktyczność* – powinien zawierać jasno określone cele oraz ich miary, a także zaplanowane w czasie działania, które doprowadzą do realizacji celów;
- *Konsensus* – powinien być uzgodniony pomiędzy różnymi interesariuszami w zakresie kluczowych kwestii;
- *Zgodność z dokumentacją unijną i polską* – powinien być zgodny z dokumentami normatywnymi.

*Program KDP* spełnia powyższe założenia i stanowi podstawę do podjęcia działań w ramach uruchomienia systemu KDP w Polsce.

Struktura przedkładanego dokumentu jest następująca:

Rozdział 2 opisuje misję KDP i wizję KDP na rok 2020. Jednocześnie, wizja jest uszczegółowiona w ramach celów strategicznych, miar ich realizacji wraz z określeniem poziomów docelowych dla miar, w oparciu o aktualnie dostępne dane. Misja, wizja i cele KDP stanowią spójną całość.

W rozdziale 3 opisano założenia przyjęte w ramach budowy *Programu KDP*. Główne założenia dotyczą zasadności budowy KDP w Polsce oraz zakładanego układu tras, z uwzględnieniem istniejących szlaków komunikacyjnych oraz synergii z tradycyjną siecią kolejową.

Rozdział 4 zawiera opis strategicznych tematów nie związanych z technologią KDP, takich jak pasażerowie, siatka połączeń, wpływ na środowisko, czy bezpieczeństwo. W ramach każdego tematu wymienione są kluczowe kwestie oraz dodatkowe badania, które powinny zostać przeprowadzone na etapie studium wykonalności.

Rozdział 5 charakteryzuje strategiczne tematy związane z technologią KDP, w kontekście rozwiązań przyjętych w UE oraz stosowanych w Polsce.

Rozdział 6 przedstawia wskazanie rozwiązań prawnych, które umożliwią najbardziej sprawne zarządzanie projektem KDP, zarówno na etapie ich budowy, jaki i późniejszej eksploatacji.

Rozdział 7 zawiera wstępne szacunki nakładów inwestycyjnych niezbędnych do uruchomienia KDP oraz wstępne wskazanie źródeł sfinansowania tych nakładów. Sygnalizowane są różne warianty finansowania, biorąc pod uwagę środki własne, fundusze UE, kredyty bankowe, jak również kapitał pochodzący od partnera prywatnego. Na potrzeby analiz nie rozstrzygano formy współpracy z partnerem prywatnym, w szczególności czy odbywać się ona będzie na podstawie ustawy o PPP, koncesji na roboty budowlane czy też innej formy prawnej, mimo, iż nie jest wskazane zastosowanie rozwiązań określonych ustawą o PPP ze względu na złożoność procedur przetargowych i modelu podejmowania decyzji wynikających z istoty PPP.

W rozdziale 8 zamieszczono propozycję harmonogramu budowy KDP, stawiając sobie za cel uruchomienie pierwszych przewozów pasażerskich stopniowo w latach 2019-2020. Rozdział ten zawiera również szczegółowy plan działań w ramach I etapu realizacji KDP – prac przygotowawczych.

Wreszcie, rozdział 9 charakteryzuje główne ryzyka powodzenia projektu KDP w Polsce oraz proponuje konkretne działania, które zapobiegą negatywnym skutkom wystąpienia tych ryzyk dla projektu KDP.

*Program KDP* uzupełnia (jako odrębny dokument) „Prognoza oddziaływania na środowisko Programu KDP”.

W Polsce dotychczas nie były budowane linie kolejowe dużych prędkości, a ostatnie zbudowane nowe linie kolejowe to Centralna Magistrala Kolejowa oraz Linia Hutnicza

Szerokotorowa powstała w latach siedemdziesiątych XX wieku, a więc w zupełnie innych warunkach gospodarczych i ekonomicznych. Zatem praktycznie w realizacji *Programu* nie można wykorzystać żadnych krajowych doświadczeń w zakresie budowy nowych linii kolejowych. Dotychczasowe rezultaty prac i analiz związanych z *Programem* wskazują, iż będzie to skomplikowane przedsięwzięcie inwestycyjne, tak ze względu na jego innowacyjny – w warunkach polskich – charakter techniczny i technologiczny, jak i zakres rzeczowy i finansowy. Istotną kwestią jest zatem rozstrzygnięcie dotyczące formy organizacyjno – prawnej, w jakiej *Program* powinien być realizowany.

Z przeprowadzonych analiz wynika, iż w celu zapewnienia sprawnej, skutecznej i zgodnej z założonym harmonogramem realizacji *Programu* wskazane jest, aby prace przygotowawcze w zakresie budowy i uruchomienia kolei dużych prędkości (KDP) prowadzone były przez powołany w tym celu dedykowany podmiot (spółkę celową). Uzasadniają to także obawy, iż zarządca infrastruktury kolejowej tj. spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. obciążona już obecnie modernizacją sieci kolejowej na ogromną skalę, ze względu na ograniczone możliwości wykonawcze w swojej obecnej strukturze organizacyjnej nie podoła dodatkowemu zadaniu inwestycyjnemu o tak znacznym zakresie.

Zakłada się, że spółkę celową do zarządzania projektem KDP utworzy Skarb Państwa. Podstawą utworzenia takiej spółki celowej będą stosowne przepisy ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 86, poz. 789 z późn. zm.), wprowadzone w trybie zmian tej ustawy.

Organem nadzorującym działalność spółki celowej w imieniu Skarbu Państwa powinien być minister właściwy do spraw transportu.

Zakłada się także, iż spółka celowa przy realizacji swoich zadań będzie korzystać z ułatwień ustawowych, analogicznych jak dla innych rodzajów infrastruktury transportu publicznego tj. budowy lub modernizacji dróg i autostrad oraz konwencjonalnych linii kolejowych.

Ponadto ze względu na fakt, iż w Programie Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko zaplanowano środki finansowe w kwocie 80 mln euro na przygotowanie budowy linii kolejowej dużych prędkości i wskazano jako ich beneficjenta PKP PLK S.A., konieczne będzie także po powołaniu spółki celowej podjęcie działań w celu zmiany beneficjenta tych środków.

Zakłada się, iż w pierwszym etapie przedmiotem działalności spółki celowej będzie:

1. przygotowanie i przeprowadzenie przetargu na wybór wykonawcy studium wykonalności,
2. prowadzenie działań promocyjnych, mających na celu uzyskanie zainteresowania projektem wśród potencjalnych partnerów prywatnych i wykonawców, którzy byliby zainteresowani udziałem w tym przedsięwzięciu,
3. bieżąca współpraca z wykonawcą studium wykonalności,
4. opracowanie dokumentacji środowiskowej,
5. opracowanie dokumentacji oraz uzyskanie decyzji lokalizacyjnych celu publicznego oraz o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu,
6. ustalenie i regulacja stanów prawnych gruntów oraz przeprowadzenie procedury wykupu,
7. przygotowanie projektu wstępnego (dokumentacja techniczna),
8. przygotowanie i przeprowadzenie przetargu na wybór wykonawcy lub partnera prywatnego, który będzie realizował inwestycję,
9. podjęcie działań w celu uzyskania finansowania inwestycji,
10. przygotowanie wytycznych i przepisów technicznych dla projektowania, budowy, uruchomienia i eksploatacji KDP,
11. prace projektowe.

Ponieważ na obecnym etapie przedsięwzięcia wielu danych, niezbędnych do podjęcia decyzji o sposobie realizacji projektu KDP, nie można określić z dostateczną dokładnością, przewiduje się, że po zrealizowaniu niezbędnych opracowań (w szczególności stosownego zaawansowania studium wykonalności) i pozyskaniu niezbędnych danych, **Rada Ministrów na wniosek ministra właściwego do spraw transportu podejmie decyzję, w której określi:**

1. Sposób i prawny tryb realizacji poszczególnych faz zadania inwestycyjnego KDP.
2. Sposób sfinansowania realizacji poszczególnych faz zadania inwestycyjnego KDP, w tym wykorzystanie środków możliwych do pozyskania od inwestorów prywatnych.

W związku z tym projekt uchwały Rady Ministrów w § 2 zawiera odpowiednie zobowiązania dla ministra właściwego do spraw transportu w tym zakresie.

## **OCENA SKUTKÓW REGULACJI**

### ***Podmioty, na które oddziałuje uchwała.***

Podmiotem, do którego bezpośrednio jest adresowana projektowana uchwała jest minister właściwy do spraw transportu odpowiedzialny za realizację „Programu budowy i uruchomienia przewozów Kolejami Dużych Prędkości w Polsce”.

Natomiast ze względu na swoje cele strategiczne beneficjentami *Programu* będą w przyszłości pasażerowie kolei dużych prędkości, którzy będą mogli korzystać ze zdecydowanie szybszych połączeń kolejowych w lepszych, bardziej komfortowych i bezpiecznych warunkach podróżowania, tzn. bardziej dostępnych usług w kolejowym transporcie publicznym o wysokiej jakości. Ponadto zwiększenie dostępności komunikacyjnej wielu regionów kraju, także dla tzw. ściany wschodniej oraz Polski zachodniej i wzmocnienie powiązań międzyregionalnych, nie tylko w relacjach do stolicy, poprawi mobilność społeczeństwa.

Szczególnie istotne znaczenie realizacja *Programu* będzie miała dla mieszkańców Wrocławia (dotychczas jedyne miasto wojewódzkie, które nie ma bezpośredniego kolejowego połączenia ze stolicą kraju) i Łodzi, a pośrednio Szczecina i Zielonej Góry, ze względu na podniesienie poziomu spójności społecznej, gospodarczej i przestrzennej kraju.

Beneficjentami *Programu* będą także regiony Polski, którym spójność polskiego systemu KDP z sieciami kolei europejskich umożliwi pełniejsze włączenie się w europejskie sieci współpracy gospodarczej, naukowej i kulturalnej.

Beneficjentami *Programu* będą pasażerscy przewoźnicy kolejowi, którzy będą mogli zaoferować wysokiej jakości usługi przewozowe.

Ponadto budowa linii dużych prędkości będzie sprzyjała zmianie struktury sieci kolejowej, a przede wszystkim wdrożeniu specjalizacji linii do określonych rodzajów przewozów (pasażerskich i towarowych). Zatem można uznać, iż pośrednio beneficjentami *Programu* będą także towarowi przewoźnicy kolejowi, którzy dzięki przeniesieniu części ruchu pasażerskiego (z linii E 20 Rzepin – Poznań – Kutno – Warszawa) otrzymają dostęp do

infrastruktury kolejowej o zdecydowanie lepszych parametrach techniczno – ruchowych. Oznacza to także poprawę jakości w przewozach towarów.

Ważnym działaniem, towarzyszącym realizacji *Programu KDP* będzie współpraca ze środowiskiem naukowo-badawczym kolejnictwa w realizacji badań dostosowawczych elementów infrastruktury i eksploatacji obserwowanej na poligonowych, wybranych odcinkach linii, co wyznacza kolejną grupę beneficjentów *Programu*.

Nie należy zapominać także o przedsiębiorstwach świadczących usługi w zakresie produkcji i sprzedaży taboru kolejowego, firmach z branży teleinformatycznej dostarczających na rynek (w tym także rynek transportu kolejowego) nowoczesne rozwiązania pozwalające np. na wdrożenie Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Pociągów (ERTMS), informacji dla podróżnych, rezerwacji miejsc i sprzedaży biletów.

Podsumowując można uznać, iż przedkładany projekt, ze względu na jego charakter, jest kierowany do bardzo wielu beneficjentów

### ***Konsultacje społeczne.***

Konsultacje społeczne projektów „*Programu budowy i uruchomienia przewozów Kolejami Dużych Prędkości w Polsce*” wraz z „*Prognozą oddziaływania na środowisko dla Programu KDP*” przeprowadzone zostały w trybie określonym w art. 6 ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. Nr 277, poz. 1658 z późn. zm.) oraz zgodnie z przepisami art. 40 – 45 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo Ochrony Środowiska (Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150 z późn. zm.). Projekt był poddany konsultacjom społecznym z jednostkami samorządu terytorialnego, partnerami społecznymi i gospodarczymi oraz Komisją Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego.

Ponadto projekt w ramach konsultacji został bezpośrednio przekazany do Izby Gospodarczej Transportu Lądowego.

W ramach konsultacji zorganizowano cztery debaty w miastach siedzibach województw, właściwych ze względu na planowany przebieg linii kolejowej dużych prędkości, tj. w Łodzi, Wrocławiu, Poznaniu i Warszawie. Informacje o konsultacjach społecznych były rozpowszechniane w następujący sposób:

- poprzez stronę internetową Ministerstwa Infrastruktury (<http://www.mi.gov.pl/2-482be1a920074-1788236.htm>), uruchomioną dnia 11 sierpnia 2008 r. na której zawarto daty zaproszeń na poszczególne debaty, cel oraz linki do dokumentów: „Program budowy i uruchomienia przewozów kolejami dużych prędkości w Polsce” oraz „Prognoza oddziaływania na środowisko dla Programu budowy i uruchomienia przewozów kolejami dużych prędkości w Polsce” w wersji pełnej i w formie syntezy;
- poprzez ogłoszenie Ministra Infrastruktury w ogólnopolskim dzienniku (Rzeczpospolita z dnia 11 sierpnia br.) zapraszające do udziału w konsultacjach;
- pisemne indywidualne zaproszenia do udziału w debatach wysłane w imieniu Ministra Infrastruktury Pana Cezarego Grabarczyka do stowarzyszeń, organizacji pozarządowych, władz samorządowych, mediów, związków zawodowych oraz organizacji i stowarzyszeń biznesowych; wszystkie osoby zaproszone wpisane są na listy obecności (załącznik nr 12 raportu zbiorczego z konsultacji);
- zaproszenia wysyłane drogą elektroniczną do organizacji pozarządowych (stowarzyszenia, fundacje), polityków oraz mediów;
- plakaty informujące rozwieszane na budynkach, w których odbywały się konsultacje;
- ulotki informacyjne (załącznik nr 1 raportu zbiorczego) wykładane na stacjach kolejowych oraz w pociągach dalekobieżnych.

Projekt *Programu i Prognozy* był wyłożony w siedzibach: Ministerstwa Infrastruktury, urzędów wojewódzkich i marszałkowskich w Warszawie, Łodzi, Poznaniu i Wrocławiu oraz w siedzibach PKP S.A., PKP Intercity S.A. i PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Z przebiegu konsultacji sporządzony został „Raport (...)”, który zgodnie z przepisami art. 6 ust. 4 ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2006 r. nr 227, poz. 1658 oraz z 2007 r. nr 140, poz. 984) oraz art. 44 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2001 r. nr 62 poz. 627 oraz z 2008 r. nr 111, poz. 708) został opublikowany na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury. Raport m.in. zawiera stanowisko MI do uwag i opinii zgłoszonych w ramach konsultacji.

Z przebiegu konsultacji wynika, że większość ich uczestników popiera budowę KDP i prezentowane w dokumentach założenia programowe. Entuzjazm ten jest o tyle istotny, że dzielą go zarówno mieszkańcy jak i przedstawiciele władz publicznych, a nawet przedsiębiorcy. Niektórzy uczestnicy debat byli zaniepokojeni odległym czasem realizacji inwestycji i postulowali maksymalne skrócenie procedur poprzez dostosowanie prawa oraz powołanie odrębnego od dotychczasowych podmiotu odpowiedzialnego za przygotowanie i realizację KDP na wzór choćby spółki celowej, „PL.2012” która odpowiada za przygotowanie naszego kraju do Euro 2012.

Wiele pytań natury technicznej dotyczyło szczegółowych rozwiązań, które zostaną wybrane po analizie przygotowanej w ramach studium wykonalności projektu. Również dokładna lokalizacja linii i jej powiązania komunikacyjne z pozostałymi systemami transportowymi regionów i całego kraju wzbudzała duże zainteresowanie. Na te pytania odpowiedzi zostaną udzielone w dokumentach studialnych, jednak nakreślone przybliżone korytarze dla linii „Y” spotkały się z aprobatą społeczną.

Zainteresowanie wzbudziła także strona ekonomiczna przedsięwzięcia. Koszty budowy, choć wysokie spotykały się ze zrozumieniem uczestników konsultacji, jednak główny nacisk w pytaniach kładziono na koszty przejazdu pociągiem KDP. Obawy o „elitarność” tego środka transportu zostały zdecydowanie zdementowane kalkulacjami wstępnymi oraz przykładami zagranicznymi.

Również wpływ KDP na środowisko wzbudził duże zainteresowanie. Przedstawiona analiza przy zastrzeżeniu konieczności jej aktualizacji w dalszej fazie projektowania spotkała się ze zrozumieniem i akceptacją. Przedstawione przez ekspertów nowoczesne metody ograniczenia hałasu, wibracji i emisji zanieczyszczeń dla środowiska dzięki zastosowaniu ultranowoczesnych technologii pozwolą wyeliminować większość uciążliwości dla życia ludzi. Omówiono również metody ochrony flory i fauny zarówno podczas budowy jak i eksploatacji KDP.

Nieliczne opinie sceptyczne dotyczyły obawy ograniczenia nakładów inwestycyjnych na linie kolei konwencjonalnych jako potencjalny skutek budowy KDP. Zapewniono o braku negatywnego wpływu realizacji KDP na pozostałą część sektora kolejowego.

Generalnie należy uznać, że istnieje ogromne przyzwolenie społeczne dla realizacji kolei dużych prędkości w Polsce, dlatego wskazanym jest przyspieszenie prac studialnych i projektowych przy ciągłym informowaniu społeczeństwa i wieloetapowym konsultowaniu najważniejszych zagadnień mogących mieć wpływ na życie ludzi i środowisko naturalne.

Konsultacje zostały pozytywnie ocenione przez ich uczestników przede wszystkim ze względu na otwartość dyskusji oraz rozpoczęcie ich już na etapie wstępnym projektu.

**„Program budowy i uruchomienia przewozów kolejami dużych prędkości w Polsce” wraz z „Prognozą oddziaływania na środowisko dla tego Programu”, zostały**

zaakceptowane w dniu 24 września br. przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego, z uwagami zgłoszonymi przez Prezydenta Miasta Łódź oraz przedstawicieli Województwa Śląskiego. Uwagi te zawierały postulaty, których uwzględnienie nie wymagało modyfikacji Programu, czy Prognozy.

Raport z konsultacji społecznych dokumentów strategicznych: „**Programu budowy i uruchomienia przewozów kolejami dużych prędkości w Polsce**” oraz „**Prognozy oddziaływania na środowisko dla tego Programu**”, załączono do przedkładanych przedmiotowych projektów Uchwały Rady Ministrów i pozostałych dokumentów.

Ponadto projekty *Programu i Prognozy* opiniowane były przez Ministra Środowiska i Głównego Inspektora Sanitarnego w trybie art. 43 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150) i zostały skorygowane zgodnie z zaleceniami zawartymi w opinii Ministra Środowiska. Natomiast charakter uwag Głównego Inspektora Sanitarnego powoduje, iż będą one uwzględnione na późniejszym etapie realizacji *Programu*, tzn. w studium wykonalności projektu inwestycji.

### ***Wpływ na sektor finansów publicznych, w tym na budżet państwa i budżety samorządu terytorialnego.***

Zatwierdzenie *Programu* samo w sobie nie obciąży budżetu państwa, niemniej jednak realizacja *Programu* tj. prace przygotowawcze oraz realizacja budowy linii kolejowej dużych prędkości skutkowałą będzie wydatkami środków publicznych, których poziom na obecnym etapie prac nie jest możliwy do precyzyjnego oszacowania.

Na podstawie dotychczasowych wstępnych prac studialnych oraz analiz przygotowywanych w ramach prac nad *Programem* określono, iż szacunkowo koszty jego realizacji będą następujące:

- 1) Prace przygotowawcze (1,56 mld zł – wartość oszacowana zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 18 maja 2004 r. w sprawie określenie metod i podstaw sporządzania kosztorysu inwestorskiego, obliczania planowanych kosztów prac projektowych (...)) (Dz. U. Nr 130, poz. 1389) i wykup gruntów (400 mln zł)– 1,96 mld zł
- 2) Nakłady inwestycyjne obejmujące budowę linii, tabor (3,2 mld zł), zaplecze obsługowe dla taboru – 26,07 mld zł
- 3) Koszty utrzymania, eksploatacji i remontów (UEiR) łącznie – 0,30 mld zł

Wszystkie nakłady podane są dla zakładanego horyzontu inwestycyjnego 2008-2020, a koszty utrzymania w ujęciu rocznym.

Powyższe szacunki będą weryfikowane na etapie przygotowywania studium wykonalności. W Polsce dotychczas nie były budowane linie kolejowe dużych prędkości, a ostatnie nowe linie kolejowe były budowane w latach siedemdziesiątych XX wieku, a więc w zupełnie innych warunkach ekonomicznych. Z tego względu nie jest możliwe szacowanie nakładów inwestycyjnych poprzez porównanie z podobnymi projektami realizowanymi w kraju. Obecnie realizowane inwestycje kolejowe dotyczą modernizacji istniejących linii kolejowych do prędkości 160 km/h lub 200 km/h. Koszt jednostkowy takich inwestycji, który w ostatnich latach wynosił około 4 mln EUR/km, ulega obecnie zwiększeniu. Należy oczekiwać, że koszt budowy nowej linii będzie większy, przede wszystkim z uwagi na konieczność wykupu gruntów oraz wykonania dużego zakresu robót ziemnych. Z drugiej strony w przypadku budowy nowej linii na zmniejszenie kosztów budowy wpłynie brak konieczności zachowania ciągłości prowadzenia ruchu, jaka występuje w przypadku modernizacji linii istniejącej, a także brak robót rozbiórkowych.

Przygotowując szacunki kosztów opierano się zatem na doświadczeniach krajów Europy Zachodniej dotyczących budowy linii kolei dużych prędkości, a także eksperckiej ocenie osób zajmujących się inwestycjami kolejowymi w Polsce.

Na potrzeby oszacowania kosztów i przychodów przyjęto kilka uproszczonych założeń. Najważniejsze z nich to:

- Wszystkie koszty podane są według wartości realnych na dzień 1.01.2008 r.
- Nie różnicowano kosztów i przychodów w zależności od struktury organizacyjnej oraz zastosowania lub nie modelu z udziałem partnera prywatnego. Choć będzie to miało wpływ na wielkości kosztów i przychodów - na potrzeby niniejszego *Programu* nie jest to konieczne;
- Na potrzeby oszacowania potencjalnych zobowiązań Skarbu Państwa (zobowiązania Skarbu Państwa rozumiane są jako obciążenia budżetu państwa – z tytułu kosztów związanych z dofinansowaniem projektu) dla całego projektu założono, że koszty i przychody obejmują budowę i obsługę linii, obsługę połączeń oraz finansowanie projektu. Nie determinuje to przyszłej struktury organizacyjnej projektu oraz liczby zaangażowanych jednostek organizacyjnych.

*Program* wstępnie jako potencjalne źródła sfinansowania szacowanych nakładów wskazuje:

- Krajowe środki publiczne z budżetu państwa lub funduszy celowych;
- Finansowanie długiem z międzynarodowych instytucji finansowych (Bank Światowy, Europejski Bank Inwestycyjny itp.);
- Finansowanie długiem przez komercyjne instytucje finansowe;
- Emisja obligacji;
- Fundusze unijne;
- Gwarancje i poręczenia Skarbu Państwa spłaty zobowiązań kredytowych i wynikających z obligacji, związanych z realizacją projektu;
- „Instrument gwarancji pożyczkowej dla projektów transeuropejskiej sieci transportowej LGTT” uruchomiony niedawno przez Komisję Europejską oraz Europejski Bank Inwestycyjny;
- Wsparcie Komisji Europejskiej dla projektów opartych o płatności za dostępność<sup>3)</sup>;
- Ubezpieczenie typu monoline (ubezpieczenie spłaty obligacji).

W ramach *Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013*, zaplanowano, iż projekt uzyska wsparcie ze środków UE na etapie przygotowania inwestycji. Projekt pod nazwą „Przygotowanie budowy linii dużych prędkości”, został ujęty na liście projektów podstawowych w osi priorytetowej VII „Transport przyjazny środowisku”. W ramach POIiŚ będzie sfinansowana część prac przygotowawczych, tj. studium wykonalności. Na ten cel zaplanowano środki finansowe w kwocie 80 mln euro i wskazano jako ich beneficjenta PKP PLK S.A.

*Program* ostatecznie nie rozstrzyga sposobu finansowania inwestycji. Zakłada się, iż możliwe rozwiązania w tym zakresie wskaże studium wykonalności projektu. W związku tym, nie jest możliwe dokonanie oceny w zakresie dotyczącym udzielania pomocy publicznej.

Budżet państwa poniesie także wydatki w przypadku utworzenia spółki celowej ze względu na konieczność zapewnienia środków na jej funkcjonowanie. Koszty te precyzyjnie zostaną

---

<sup>3)</sup> Rozporządzenie (WE) nr 680/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z 20.06.2007 ustanawiające ogólne zasady przyznawania pomocy finansowej Wspólnoty w zakresie transeuropejskich sieci transportowych i energetycznych.



określone na etapie prac nad nowelizacją ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. Obecnie możliwe jest dokonanie tylko szacunków w tym zakresie.

Zakładając, iż :

- Zarząd spółki zostanie powołany w 2 – osobowym składzie, Rada Nadzorcza będzie powołana w składzie 3 - osobowym;
- organizacja spółki będzie maksymalnie uproszczona i do minimum będzie ograniczona liczba zatrudnionych pracowników;
- zadania spółki będą dotyczyły tylko i wyłącznie prac przygotowawczych;

można oszacować wstępnie, że koszty utworzenia spółki i roczne koszty jej funkcjonowania będą następujące:

1. koszty wynagrodzeń brutto – **kwota 2 130 000 zł**. Na sumę tą składają się koszty wynagrodzeń:

- Zarząd - 2 osoby x 18 000 zł<sup>4)</sup> przez okres 12 miesięcy – kwota 432 000 zł,
- Rada Nadzorcza - 3 osoby x 3 000 zł<sup>5)</sup> przez okres 12 miesięcy – kwota 108 000 zł,
- sekretariat, obsługa Zarządu i kadry – 8 osób x 4 000 zł przez okres 12 miesięcy – kwota 384 000 zł,
- służby finansowo – księgowo – 5 osób x 5 000 zł przez okres 12 miesięcy – kwota 300 000 zł,
- obsługa prawna – 2 osoby x 6 000 zł przez okres 12 miesięcy – kwota 144 000 zł,
- pracownicy merytoryczni – 10 osób x 5 000 zł przez okres 12 miesięcy – kwota 600 000 zł.

2. koszty utworzenia i wyposażenia stanowisk 27 pracy x 10 000 zł ( w tym: meble, zestaw komputerowy, oprogramowanie, internet, systemy informatyczne, telefon, fax) - **kwota 270 000 zł**;

3. koszty zakupu środków trwałych – **kwota 200 000 zł**

4. koszty wynajęcia i użytkowania (opłaty za media, sprzątnięcie) pomieszczeń – **kwota 266 400 zł** (średnia cena wynajmu powierzchni biurowej w Warszawie to ok. 20 EUR za 1 m<sup>2</sup> miesięcznie, w przeliczeniu 1 EUR to ok. 3,7 zł x 300 m<sup>2</sup> przez okres 12 miesięcy).

5. rezerwa nadzwyczajna (wydatki trudne do przewidzenia na obecnym etapie szacowania) – **kwota 1 133 600 zł**.

Zatem łączne zapotrzebowanie wynosi 4 000 000 zł. Zakłada się, iż źródłem finansowania kosztów ponoszonych przez spółkę w pierwszym roku funkcjonowania, będzie kapitał zakładowy, ustalony na tę kwotę przepisami ustawy regulującymi powołanie spółki. Natomiast w związku z tym, iż działalność spółki nie będzie generowała zysku, koszty tej działalności w kwocie ok. 2 496 400 zł (koszty wynagrodzeń i koszty wynajmu i użytkowania pomieszczeń) w następnych latach będą finansowane ze środków budżetu państwa.

---

<sup>4)</sup> Wynagrodzenie członków Zarządu oszacowano na podstawie przepisów ustawy z dnia 3 marca 2000 r. o wynagradzaniu osób kierujących niektórymi podmiotami prawnymi, jako sześciokrotność przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw bez wypłat nagród z zysku w czwartym kwartale roku poprzedniego, ogłoszonego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego; według Dz. Urz. GUS z 2008 r. Nr 2 poz. 9 kwota ta w IV kwartale 2007 roku wynosiła 2 897,35 zł; dla dokonywanych szacunków kosztów kwotę tę zaokrąglono do 3 000 zł.

<sup>5)</sup> Wynagrodzenie członków Rady Nadzorczej oszacowano na podstawie przepisów ustawy z dnia 3 marca 200 r. o wynagradzaniu osób kierujących niektórymi podmiotami prawnymi, jako jedno przeciętne miesięczne wynagrodzenie w sektorze przedsiębiorstw bez wypłat nagród z zysku w czwartym kwartale roku poprzedniego, ogłoszonego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego; według Dz. Urz. GUS z 2008 r. Nr 2 poz. 9 kwota ta w IV kwartale 2007 roku wynosiła 2 897,35 zł; dla dokonywanych szacunków kosztów kwotę tę zaokrąglono do 3 000 zł.

Ponadto w Ministerstwie Infrastruktury w Departamencie Kolejnictwa konieczne będzie wzmocnienie kadrowe i utworzenie nowego stanowiska pracy realizującego zadania związane z wdrożeniem *Programu*. Koszty z tego tytułu także obciążą budżet państwa kwotą w wysokości **84 758,0 zł**, na którą składają się następujące elementy:

- jednorazowe koszty utworzenia i wyposażenia 1 stanowiska pracy – kwota 5 970,0 zł ( w tym: 4 200 zł - zakup sprzętu komputerowego i 1 770 zł – zakup sprzętu biurowego);
- średnie roczne koszty wynagrodzenie z pochodnymi 64 232,0 zł ( 1 etat wg średniej 4.550,0 zł x 12 miesięcy – kwota 54 600,0 zł i pochodne od wynagrodzenia 54 600,0 zł x 17,64% - kwota 9 632,0 zł).

Koszty utworzenia i utrzymania jednego stanowiska pracy zostały wyliczone na podstawie wydatków dokonywanych w roku 2007 z części budżetu 39 – Transport.

*Program* nie będzie miał bezpośredniego wpływu na budżety samorządu terytorialnego.

#### ***Wpływ regulacji na rynek pracy.***

Realizacja *Programu* nie będzie miała bezpośredniego wpływu na rynek pracy. Niemniej jednak inwestycja realizowana w tak szerokim zakresie, znajdzie odzwierciedlenie w zwiększonych zamówieniach dla branż pracujących na rzecz transportu kolejowego.

Z uwagi na fakt, iż budowa nowej linii kolejowej realizowana będzie w powiązaniu z konwencjonalną siecią kolejową zarządzaną przez PKP PLK S.A., a także musi uwzględniać ruch kolejowy na liniach, z którymi będzie powiązana, uznać należy, że w realizację *Programu* będą zaangażowani także pracownicy ze spółek Grupy PKP S.A. Konieczne zatem będzie zapewnienie kadr o odpowiednich, wysokich kwalifikacjach.

W związku z realizacją *Programu* niezbędne będzie także nawiązanie współpracy i zaangażowanie przedstawicieli środowisk naukowych reprezentujących wyższe uczelnie, których zadaniem będzie badanie różnych aspektów dotyczących kolei dużych prędkości, w tym nie tylko technicznych czy eksploatacyjnych, ale także zadania związane z uruchomieniem odpowiednich programów nauczania dla zapewnienia odpowiednio wykwalifikowanych pracowników. Zatem można oczekiwać, iż realizacja *Programu* nie tylko „wymusi” podnoszenie kwalifikacji pracowników w Grupie PKP. Jej efektem także będzie zwiększone zapotrzebowanie na wysokiej klasy specjalistów nie tylko z „branż kolejowych”, ale także z innych dziedzin (np. finanse, zarządzanie, telekomunikacja, informatyka).

#### ***Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionów.***

KDP zapewniają wysokiej jakości przewóz osób na analizowanych trasach, przy mniejszym jednostkowym obciążeniu środowiska – w tym emisji CO<sub>2</sub> – w porównaniu do lotnictwa i transportu samochodowego, a także na bezkonkurencyjnym poziomie bezpieczeństwa w porównaniu do transportu samochodowego. Budowa linii KDP pozwoli wprowadzić najnowsze technologie do polskiego kolejnictwa i wyznaczyć nowe standardy także dla pozostałej sieci kolejowej. Przyczyni się do rozwoju gospodarczego zarówno regionów objętych siecią KDP, jak również pozostałych poprzez znaczne skrócenie czasu przejazdu między większością miast wojewódzkich w Polsce.

KDP jako narodowa kolej pasażerska obejmie swoim wpływem znaczącą część społeczeństwa i uwzględni korzyści płynące dla jak najszerzej grupy regionów Polski. Korzyści te są następujące:

- Skrócenie czasu przejazdu pomiędzy największymi polskimi miastami, a w tym bezpośrednie połączenie centrów miast (bez konieczności znajdowania miejsca do parkowania, czy dojazdu do/ z podmiejskiego lotniska);
- Zapewnienie bezpieczeństwa i komfortu przejazdu na poziomie przyjętym w UE;

- Zaproponowanie alternatywnego w stosunku do transportu samochodowego i lotniczego, środka transportu o niższym jednostkowym obciążeniu środowiska w przeliczeniu na pasażerokilometr (mierzoneym wskaźnikiem emisji CO<sub>2</sub>).

Ponadto uruchomienie w Polsce przewozów pasażerów kolejami dużych prędkości przyniesie dla regionów Polski następujące pozytywne skutki :

- zdecydowane zwiększenie dostępności komunikacyjnej wielu regionów kraju, także dla tzw. ściany wschodniej oraz Polski zachodniej i wzmocnienie powiązań międzyregionalnych, nie tylko w relacjach do stolicy,
- podniesienie poziomu spójności społecznej, gospodarczej i przestrzennej kraju, co szczególnie jest istotne w stosunku do Wrocławia, a pośrednio Szczecina i Zielonej Góry,
- pełniejsze włączenie się regionów Polski w europejskie sieci współpracy gospodarczej, naukowej i kulturalnej,
- zdecydowaną poprawę stanu bezpieczeństwa w transporcie, zarówno poprzez wykonywanie przewozów kolejami dużych prędkości, których poziom bezpieczeństwa jest bezkonkurencyjny, jak i ograniczenie potrzeb podróżowania transportem indywidualnym,
- ograniczenie negatywnego wpływu transportu pasażerskiego na środowisko, w tym w szczególności emisji CO<sub>2</sub>.

Realizacja *Programu KDP* zgodnie z opisanymi powyżej założeniami przełoży się na zwiększenie konkurencyjności polskich regionów.

### ***Wpływ regulacji na konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki.***

Realizacja *Programu* wpłynie na zdecydowaną poprawę konkurencyjności transportu kolejowego wobec innych gałęzi transportu.

W Polsce w horyzoncie do 2020 roku (okres dwóch budżetów UE) możliwe jest przekształcenie kolei w środek transportu pasażerskiego o wysokim standardzie, który stanie się konkurencyjny w wymiarze czasu i komfortu podróży wobec samochodu osobowego (także po zrealizowaniu programu budowy autostrad i dróg ekspresowych) oraz lotnictwa (także w warunkach ożywienia lokalnych połączeń lotniczych) w relacjach krajowych pomiędzy stolicą i miastami wojewódzkimi, a także niektórymi stolicami państw ościennych.

Ponadto istotnym aspektem, powiązaniem z realizacją *Programu*, jest podejmowanie działań zmierzających do wzrostu udziału kolei w przewozach ładunków na terenie Unii Europejskiej. Wymaga to specjalizacji poszczególnych ciągów linii kolejowych dla określonych rodzajów ruchu, zgodnie z inicjatywami Komisji Europejskiej.

W Polsce w związku z realizacją *Programu* bez problemu można będzie wprowadzić specjalizację linii kolejowych na kierunku północ – południe kraju, co jest przewidziane w *Master planie dla transportu kolejowego do roku 2030*. W kierunku wschód–zachód w przypadku znacznego wzrostu przewozów towarowych, przewidywanego w prognozach, wystąpią problemy z przepustowością ciągu E 20, w szczególności na podejściach do aglomeracji Warszawy i Poznania. Realizacja *Programu* umożliwi zwolnienie przepustowości na konwencjonalnej linii kolejowej Warszawa – Kutno – Poznań dla pociągów towarowych i regionalnych przez skierowanie ruchu szybkich pociągów pasażerskich na nowo zbudowaną linię dużych prędkości.