

**UCHWAŁA Nr .....**

**Rady Ministrów**

z dnia ..... 2013 r.

**zmieniająca uchwałę w sprawie zatwierdzenia Programu rzeczowo – finansowego  
wykorzystania środków Funduszu Kolejowego w 2013 r.**

Na podstawie art. 9 ust. 3 ustawy z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym (Dz. U. z 2006 r. Nr 12, poz. 61, z późn. zm.<sup>1)</sup>) Rada Ministrów uchwała, co następuje:

§ 1. W uchwale nr 54/2013 Rady Ministrów z dnia 19 marca 2013 r. w sprawie zatwierdzenia Programu rzeczowo-finansowego wykorzystania środków Funduszu Kolejowego w 2013 r., załącznik otrzymuje brzmienie określone w załączniku do niniejszej uchwały.

§ 2. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

**PREZES RADY MINISTRÓW**

---

<sup>1)</sup> Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2009 r. Nr 115, poz. 966, z 2010 r. Nr 108, poz. 686 i Nr 247, poz. 1651 oraz z 2011 r. Nr 187, poz. 1113.



## Uzasadnienie

Przedkładany projekt uchwały Rady Ministrów ma na celu wprowadzenie zmian w Programie rzeczowo-finansowym wykorzystania środków Funduszu Kolejowego w 2013 roku zatwierdzonym uchwałą Rady Ministrów nr 54/2013 z dnia 19 marca 2013 r.

Fundusz Kolejowy został utworzony na podstawie ustawy z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym (Dz. U. z 2006 r. Nr 12, poz. 61, z późn. zm.) i działa jako wyodrębniony rachunek bankowy prowadzony przez Bank Gospodarstwa Krajowego.

Kwestie opracowania, zawartości oraz sposobu przyjmowania Programu rzeczowo-finansowego wykorzystania środków Funduszu Kolejowego, zwanego dalej „Programem”, określa art. 9 ustawy z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym, zwanej dalej „ustawą”.

Z uwagi na uaktualnienie szacunków Banku Gospodarstwa Krajowego w odniesieniu do kwoty dostępnych środków Funduszu Kolejowego na zadania realizowane na powszechnie dostępnej infrastrukturze kolejowej, zmniejszenie wysokości dotacji podmiotowej z budżetu państwa dla PKP PLK SA na dofinansowanie kosztów remontów i utrzymania infrastruktury kolejowej oraz konieczność modyfikacji harmonogramów robót, jak również z uwagi na oszczędności osiągnięte w trakcie przeprowadzonych postępowań przetargowych, wystąpiła potrzeba:

### dokonania zmian w części A Programu, w tym m.in.:

- dodania pięciu nowych zadań o charakterze inwestycyjnym. Nowymi zadaniami są zadania realizowane przez spółkę PKP PLK S.A. ujęte w lp. 39–43;
- przesunięcia środków, które powoduje zwiększenie wydatków na określone zadania powyżej 20% wartości kosztorysowej zadań realizowanych przez PKP PLK S.A.;
- zwiększenia limitu środków Funduszu Kolejowego na rok 2013, dla zadań realizowanych przez PKP PLK S.A. (umieszczonych w lp. 9, 10, 13, 15, 16, 18, 23, 26, 37);
- zmniejszenia limitu środków Funduszu Kolejowego na rok 2013, dla zadań realizowanych przez PKP PLK S.A. (umieszczonych w lp. 8, 11, 12, 14, 17, 19–22, 25, 30, 31, 33);
- zmiany alokacji środków Funduszu Kolejowego pomiędzy rokiem 2012 a 2013 w związku z realizacją zadań w roku 2012,
  - dla zadań realizowanych przez PKP PLK S.A. (umieszczonych w lp. 8, 9, 12, 15–17, 23),
  - dla zadania realizowanego przez PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o. (umieszczonego w lp. 38);

- uaktualnienia wartości kosztorysowej/szacunkowego kosztu inwestycji dla zadań realizowanych przez PKP PLK S.A. (umieszczonych w lp. 8–16, 20–25, 30, 31, 34 i 37);
- uwzględnienia zaleceń pokontrolnych Najwyższej Izby Kontroli po kontroli „Wykonanie planu finansowego Krajowego Funduszu Drogowego oraz Funduszu Kolejowego w 2012 roku” w postaci wprowadzenia do Programu na rok 2013 zakresów rzeczowych niesłusznie rozliczonych w roku 2012 z uwagi na ich nieujęcie w Programie na rok 2012 oraz przeznaczenie na ich sfinansowanie kwoty 2 610,64 tys. zł zwróconej przez PKP PLK S.A. na rzecz Funduszu Kolejowego w ramach realizacji zaleceń pokontrolnych NIK (dla zadań umieszczonych w lp. 12, 15, 16, 23, 43);

– doprecyzowania wielkości zakresów rzeczowych niektórych zadań;

Równocześnie PKP PLK S.A. zrezygnowała z realizacji pięciu zadań ujętych w części A Programu w 2013 r., umieszczonych w lp. 27–29, 32 i 36:

- dla lp. 27 – z uwagi na brak podstawowego źródła finansowania, zadanie nie będzie realizowane w 2013 r. Spowodowane jest to odmową dofinansowania projektu przez Instytucję Zarządzającą RPO Województwa Zachodniopomorskiego ze względu na brak w obecnej perspektywie finansowej środków na projekty drugiej osi priorytetowej RPO Województwa Zachodniopomorskiego.;
- dla lp. 28 – w wyniku ograniczenia zakresu projektu w związku z wyłączeniem opracowania Studium Wykonalności dot. dostosowania układów torowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą oraz modernizację urządzeń sterowania ruchem kolejowym linii 201 na odcinku od stacji Kościerzyna – do km 188,100 (odcinek włączeniowy linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej do linii 201), linii 214 Somonino – Kartuzy, linii 229 Pruszcz Gdański – Łeba na odcinku Glinicz – Kartuzy (otrzymano wstępną zgodę z Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego na rozszerzenie zakresu projektu), dokumentacja przygotowawcza opracowywana będzie w ramach innego zadania pn. „Dokumentacja przygotowawcza dla Elektryfikacji linii kolejowych nr 201 na odc. Kościerzyna - Gdynia, linii PKM na odc. Gdańsk Wrzeszcz - Rębiechowo, linii nr 229 na odc. Glinicz - Kartuzy i nr 214 Somonino – Kartuzy”. Konieczność przygotowania nowego Opisu przedmiotu zamówienia, przesunięcie w czasie wszczęcia procedury przetargowej na wyłonienie wykonawcy dokumentacji przygotowawczej spowoduje przesunięcie rozpoczęcia realizacji robót na rok 2014.;
- dla lp. 29 – w związku z planowanym rozszerzeniem zakresu realizacji zadania o dostosowanie układów torowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą oraz modernizację urządzeń sterowania ruchem kolejowym linii 201 na odcinku od stacji Kościerzyna – do km 188,100 (odcinek włączeniowy linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej do linii 201), linii 214 Somonino – Kartuzy, linii 229 Pruszcz Gdański – Łeba na odcinku Glinicz – Kartuzy oraz uzyskaniem wstępnej zgody Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego zaistniała konieczność przygotowania nowego Opisu przedmiotu

zamówienia, co spowodowało przesunięcie w czasie wszczęcia procedury przetargowej na wyłonienie wykonawcy dokumentacji przygotowawczej. W związku z powyższym konieczne jest przesunięcie planowanych wydatków na rok 2014.;

- dla lp. 32 – z uwagi na brak decyzji Urzędu Marszałkowskiego Województwa Wielkopolskiego dotyczącej dofinansowania projektu nie została podpisana jeszcze umowa o dofinansowanie. Po uzyskaniu pozytywnej decyzji Urzędu o możliwości dofinansowania projektu oraz po podpisaniu umowy zostanie ogłoszony przetarg na realizację robót i nadzór. Jednak ze względu na długą rozpiętość w czasie procedur, konieczne jest przesunięcie realizacji projektu na kolejne lata, co nie pozwoli na jego realizację w 2013 roku.;
- dla lp. 36 – w związku z odmową dofinansowania projektu przez Instytucję Zarządzającą RPO Województwa Dolnośląskiego z dnia 06.06.2013 r. z uwagi na ograniczoną dostępność środków oraz umieszczenie projektu na liście rezerwowej, brak jest podstawowego źródła finansowania. W związku z tym zadanie nie będzie obecnie realizowane.

dokonania zmian w części B Programu, w tym m.in.:

- w wyniku zagospodarowania uzyskanych oszczędności na dotychczas realizowanych zadaniach dodaniu 2 nowych zadań (ujętych w lp. 38, 39);
- w związku ze zwiększeniem o kwotę 81 892,00 tys. zł limitu środków Funduszu Kolejowego w części B z powodu zmniejszenia wysokości dotacji podmiotowej z budżetu państwa dla PKP PLK S.A. na dofinansowanie kosztów remontów i utrzymania infrastruktury kolejowej wprowadzeniem 57 nowych zadań (ujętych w lp. 40–96);
- przesunięcia środków pomiędzy zadaniami ujętymi w części B Programu
- doprecyzowania wielkości zakresów rzeczowych niektórych zadań;
- zwiększenia limitu środków Funduszu Kolejowego na rok 2013 (dla zadań umieszczonych w lp. 24, 34);
- zmniejszenia limitu środków Funduszu Kolejowego na rok 2013 (dla zadań umieszczonych w lp. 8, 9, 21, 25, 27, 28, 31, 33, 37);
- zmiany alokacji środków Funduszu Kolejowego pomiędzy rokiem 2012 a 2013 w związku z realizacją zadań w roku 2012 (dla zadań umieszczonych w lp. 1, 5, 6, 10);
- uaktualnienia wartości kosztorysowej (dla zadań umieszczonych w lp. 8, 21, 24, 25, 27, 28, 31, 33, 34, 37).

W zakresie środków Funduszu w wysokości 136 561 009,92 zł przeznaczonych w części C Programu dla samorządów na zadania z zakresu zakupu, modernizacji oraz napraw pojazdów kolejowych przeznaczonych do regionalnych przewozów pasażerskich wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych, nie nastąpiły zmiany.

Również kwota 500 000,00 tys. zł przeznaczona na nabycie od PKP S.A. przez Skarb Państwa akcji PKP PLK S.A. nie uległa zmianie.

Środki Funduszu przeznaczone na wydatki bieżące PKP PLK S.A. związane z działalnością polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową zostały zwiększone z kwoty 60 000,00 tys. zł do kwoty 65 000,00 tys. zł. Dodatkowe środki w wysokości 5 000,00 tys. zł zostaną przeznaczone na dofinansowanie kolejowego ratownictwa technicznego.

Zgodnie z art. 9 ust. 5-7 ustawy minister właściwy do spraw transportu może dokonać przesunięć środków Funduszu Kolejowego pomiędzy zadaniami inwestycyjnymi ujętymi w Programie. Ustawa zastrzega, iż przesunięcie środków, które powoduje zwiększenie wydatków na określone zadanie, nie może być większe niż 20% wartości kosztorysowej tego zadania. Ponieważ projektowane zmiany wykraczają poza zakres określony w art. 9 ustawy o Funduszu Kolejowym konieczne było opracowanie zmiany Programu rzeczowo-finansowego i jego przedłożenia do zatwierdzenia przez Radę Ministrów.

Głównym źródłem zasilania Funduszu Kolejowego jest 20% wpływów z tzw. opłaty paliwowej pobieranej od wprowadzanych na rynek krajowy paliw silnikowych oraz gazu.

Zgodnie z uchwałą nr 54/2013 Rady Ministrów z dnia 19 marca 2013 r. na zadania ujęte w Programie przeznaczono w roku 2013 kwotę **1 231,79 mln zł**, z czego na zadania ujęte w części A i B Programu przeznaczono z Funduszu Kolejowego kwotę **535,2 mln zł**.

Kwota **1 231,79 mln zł**, została podzielona w następujący sposób:

- 265 278 600,00 zł – przygotowanie oraz realizacja budowy i przebudowy linii kolejowych przez PKP PLK S.A.;
- 12 000 000,00 zł – przygotowanie oraz realizacja budowy i przebudowy linii kolejowych przez PKP SKM w Trójmieście Sp. z o. o.;
- 257 947 170,00 zł – zadania w zakresie remontów i utrzymania linii kolejowych realizowane przez PKP PLK S.A.;
- 136 561 009,92 zł – finansowanie lub współfinansowanie przez samorządy województw zadań w zakresie zakupu, modernizacji oraz napraw pojazdów kolejowych przeznaczonych do przewozów pasażerskich wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych;
- 500 000 000,00 zł – sfinansowanie nabycia od PKP S.A. przez Skarb Państwa akcji PKP PLK S.A.;
- 60 000 000,00 zł – wydatki bieżące PKP PLK S.A. związane z działalnością polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową.

Zmieniony Program zakłada podział kwoty **1 321,29 mln zł** Funduszu Kolejowego w 2013 r. w następujący sposób:

- 267 889 240,00 zł – przygotowanie oraz realizacja budowy i przebudowy linii kolejowych przez PKP PLK S.A.;
- 12 000 000,00 zł – przygotowanie oraz realizacja budowy i przebudowy linii kolejowych przez PKP SKM w Trójmieście Sp. z o. o.;
- 339 839 170,00 zł – zadania w zakresie remontów i utrzymania linii kolejowych realizowane przez PKP PLK S.A.;
- 136 561 009,92 zł – finansowanie lub współfinansowanie przez samorzady województw zadań w zakresie zakupu, modernizacji oraz napraw pojazdów kolejowych przeznaczonych do przewozów pasażerskich wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych;
- 500 000 000,00 zł – sfinansowanie nabycia od PKP S.A. przez Skarb Państwa akcji PKP PLK S.A.;
- 65 000 000,00 zł – wydatki bieżące PKP PLK S.A. związane z działalnością polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową.

W niżej wymienionych pozycjach występuje niezgodność z projektem Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych do roku 2015 przekazanym do uzgodnień międzyresortowych i konsultacji społecznych, tj.:

- zadanie ujęte pod lp. 42 nie jest ujęte w WPIK,
- w zadaniach ujętych w lp. 1–6, 8, 13, 16, 19, 33 i 39 nastąpiła zmiana okresu realizacji zadania,
- w zadaniach ujętych w lp. 8–16, 20–25, 30, 31, 34, 37, 38–40 i 43 nastąpiła zmiana wartości kosztorysowej zadania.

Zarówno zadanie w lp. 42, jak również lata realizacji i wartości kosztorysowe pozostałych zadań znajdują odzwierciedlenie w przygotowywanej aktualizacji WPIK.

## **Szczegółowe zmiany w Programie rzeczowo-finansowym wykorzystania środków Funduszu Kolejowego w 2013 roku:**

### **Część A - Inwestycje**

Limit środków dla PKP PLK S.A. w wysokości 265 278,60 tys. zł został zwiększony o kwotę 2 610,64 tys. zł, w związku z korektą wniosków z 2012 roku, które zgodnie z zaleceniem pokontrolnym Najwyższej Izby Kontroli zostały skorygowane z uwagi na rozliczenie w 2012 roku zakresu rzeczowego większego niż ten ujęty w Programie Funduszu Kolejowego na 2012 rok. Limit środków dla PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o. nie uległ zmianie i wynosi 12 000,00 tys. zł. W związku z tym łączny limit środków w części A wynosi 279 889,24 tys. zł.

#### **Lp. nr 1**

##### **„Wykonanie systemu informacji pasażerskiej na stacjach Warszawa Wschodnia/Warszawa Stadion oraz Warszawa Zachodnia/Warszawa Wola”**

- Zmiana w kolumnie nr 13 polega na zmniejszeniu limitu środków własnych i wynika z faktur wystawionych i opłaconych w 2012 roku współfinansowanych ze środków Funduszu Kolejowego.
- Powyższa zmiana spowodowała zmianę w kolumnie nr 10.

#### **Lp. nr 2**

##### **„Modernizacja linii kolejowych nr 16, 33 Zgierz - Kutno – Płock”**

- Zmiana w kolumnie nr 8 dotyczy skrócenia okresu realizacji tylko do 2012 roku w związku z brakiem środków na finansowanie zadania na lata 2013-2015.

#### **Lp. nr 3**

##### **„Rewitalizacja i modernizacja połączenia kolejowego do stadionu Arena w Gdańsku”**

- Zmiana w kolumnie nr 13 polega na zmniejszeniu limitu środków własnych i wynika z faktur wystawionych w 2012 roku współfinansowanych ze środków Funduszu Kolejowego.
- Powyższa zmiana spowodowała zmianę w kolumnie nr 10.

#### **Lp. nr 4**

##### **„Rewitalizacja infrastruktury kolejowej na linii nr 131, szlak Chociw Łaski – Kozuby”**

Bez zmian



#### **Lp. nr 5**

##### **„Modernizacja regionalnej linii kolejowej 403 Wałcz - Kalisz Pomorski – Ulikowo”**

- Zmiana w kolumnie nr 13 polega na zwiększeniu środków własnych w 2013 roku. Z uwagi na nie uznanie przez Instytucję Zarządzającą RPO WZ części wydatków jako kwalifikowalnych wystąpiła konieczność uregulowania ich ze środków własnych w części dotyczącej EFRR.
- Powyższa zmiana spowodowała zmianę w kolumnie nr 10.

#### **Lp. nr 6**

##### **„Rewitalizacja linii kolejowej nr 179 na odcinku Tychy - Górki Ściernie”**

Bez zmian

#### **Lp. nr 7**

##### **„Modernizacja linii kolejowej nr 8 Radom – Kielce”**

- Zmiana w kolumnie nr 8 polega na wydłużeniu okresu realizacji inwestycji z uwagi na pomyłkę pisarską.
- Zmiana w kolumnie nr 13 polega na zmniejszeniu limitu środków własnych i wynika z faktur wystawionych w 2012 roku współfinansowanych ze środków Funduszu Kolejowego.
- Zmiana w kolumnie nr 14 polega na zwiększeniu wartości.
- Powyższe zmiany spowodowały zmianę w kolumnie nr 10.

#### **Lp. nr 8**

##### **„Modernizacja linii kolejowej nr 357 Sulechów - Luboń na terenie województwa wielkopolskiego mającej duże znaczenie w obsłudze połączeń małych miejscowości z aglomeracją poznańską na odcinku Wolsztyn – Luboń”**

- Zmiana w kolumnie nr 9, 11, 12 oraz 16 polega na zmniejszeniu wartości kosztorysowej inwestycji oraz poszczególnych źródeł finansowania w wyniku rozliczenia i zakończenia realizacji zadania za kwotę niższą niż pierwotnie planowano.
- Zmiana w kolumnie nr 13 polega na zwiększeniu środków własnych w związku z ostatecznym zafakturowaniem.
- Powyższe zmiany spowodowały zmiany w kolumnie nr 10 oraz 15.

#### **Lp. nr 9**

##### **„Budowa toru dojazdowego od stacji Świdnik do terminalu Portu Lotniczego Lublin S.A. w Świdniku wraz z infrastrukturą towarzyszącą”**

- Zmiana w kolumnie nr 7 polega na zwiększeniu zakresu rzeczowego do rozliczenia w 2013 roku, zgodnie z zaleceniami pokontrolnymi Najwyższej Izby Kontroli.

- Zmiana w kolumnie nr 9 polega na zmniejszeniu wartości kosztorysowej inwestycji w wyniku podpisania umów z wykonawcami na kwoty niższe niż pierwotnie planowano.
- Zmiana w kolumnie nr 13 oraz 16 polega na zwiększeniu planowanego limitu wydatków w 2013 roku i wynika z konieczności uregulowania w 2013 roku zobowiązań dotyczących faktur wystawionych w 2012 roku.
- Zmiana w kolumnie nr 11 oraz 12 polega na:
  - zmniejszeniu o 0,09 tys. zł limitu środków Funduszu Kolejowego w związku z ostatecznym zafakturowaniem za 2012 rok,
  - zwiększeniu o 308,61 tys. zł limitu w związku z ujęciem zakresu rzeczowego, zgodnie z zaleceniem pokontrolnym NIK.
- Powyższe zmiany spowodowały zmiany w kolumnie nr 10 oraz 15.

### **Lp. nr 10**

#### **„Modernizacja linii kolejowej nr 29 Tłuszcz – Ostrołęka”**

- Zmiana w kolumnie nr 7 polega na zwiększeniu zakresu rzeczowego do realizacji w 2013 roku. W ramach zadania ze względu na stopień obciążenia ruchu linii nr 29 oraz poprawę bezpieczeństwa ruchu w pierwszej kolejności przewidziano modernizację:
  - nawierzchni na odcinku w km 1,100 – 7,058 oraz 9,974 – 11,319;
  - mechanicznych urządzeń sterowania na komputerowe przyłączone funkcjonalnie do urządzeń stacji Tłuszcz i Wyszaków w km 9,741 – 11,319.
 Ze względu na wystąpienie oszczędności środków Funduszu Kolejowego w br. na innych zadaniach realizowanych ze środków Funduszu Kolejowego wystąpiła możliwość zrealizowania wymiany nawierzchni na odcinku w km 7,058 – 7,200 oraz w km 7,250 – 9,741 oraz zabudowania urządzeń SSP na przejeździe w km 7,804, tj. robót umożliwiających na odcinku Tłuszcz - Wyszaków prowadzenie ruchu pociągów V=120 km/h dla pociągów osobowych i V=80 km/h dla pociągów towarowych.
- Zmiana w kolumnie nr 9, 11 oraz 13 polega na zwiększeniu wartości kosztorysowej oraz poszczególnych źródeł finansowania o wartość zwiększonego zakresu rzeczowego oraz robót uzupełniających.
- Powyższe zmiany spowodowały zmianę w kolumnie nr 10.

### **Lp. nr 11**

#### **„Budowa, przebudowa przystanków kolejowych na trasach Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej – poprawa dostępności komunikacyjnej poprzez utworzenie intermodalnych przystanków z Łódzką Koleją Aglomeracyjną – etap I”**

- Zmiana w kolumnie nr 7 polega na zmianie zakresu rzeczowego do realizacji w 2013 roku i wynika z konieczności jego uzupełnienia o zaplanowaną do realizacji w 2013 roku usługę pełnienia nadzoru procesu budowlanego.

- Zmiana w kolumnie nr 9, 11, 13, 16, 17 oraz 18 polega na zmniejszeniu limitu środków w związku z wyłączeniem z wartości projektu rezerwy na nieprzewidziane wydatki po podpisaniu wszystkich umów.
- Powyższe zmiany spowodowały zmiany w kolumnie nr 10 oraz 15.

#### **Lp. nr 12**

#### **„Modernizacja linii kolejowej nr 358 Zbąszynek - Gubin na odcinku Zbąszynek - Czerwieńsk wraz z budową łącznicy Pomorsko - Przylep omijającej stację Czerwieńsk, etap I”**

- Zmiana w kolumnie nr 7 polega na uszczegółowieniu zakresów rzeczowych o usługę nadzoru oraz o roboty na sieci trakcyjnej. Roboty te pierwotnie ujęte były w branży elektroenergetycznej obecnie zostały wyłączone i pokazane jako odrębna pozycja. Pozostałe zmiany wynikają z większego wykonania w 2012 roku. Zakres rzeczowy został również zwiększony, zgodnie z zaleceniami pokontrolnym Najwyższej Izby Kontroli.
- Zmiana w kolumnie nr 9 oraz 13 polega na zmniejszeniu wartości kosztorysowej inwestycji, a co za tym idzie środków własnych w wyniku podpisania umów na działania promocyjne i informacyjne oraz na przeprowadzenie audytu zewnętrznego na kwoty niższe niż pierwotnie planowano.
- Zmniejszenie środków w kolumnie nr 16 i zwiększenie ich w kolumnie nr 17 wynika z uregulowania zobowiązań 2012 roku w roku bieżącym oraz doprecyzowania planowanego poziomu wypłat zaliczek z EFFF w 2013 roku.
- Zmiana w kolumnie nr 11 oraz 12 polega na:
  - zmniejszeniu limitu środków Funduszu Kolejowego o kwotę 429,59 tys. zł w związku z uzyskanymi oszczędnościami w 2012 roku dzięki którym część robót pierwotnie planowanych do realizacji w roku 2013 została wykonana i zafakturowana w roku ubiegłym,
  - zwiększeniu o 325,44 tys. zł limitu wynikającej z ujęcia zakresu rzeczowego, zgodnie z zaleceniem pokontrolnym NIK.
- Powyższe zmiany spowodowały zmiany w kolumnie nr 10 oraz 15.

#### **Lp. nr 13**

#### **„Poprawa dostępności linii kolejowej poprzez przebudowę niektórych elementów infrastruktury na odcinkach linii kolejowej nr 106 Rzeszów - Jasło w ramach RPOWP na lata 2007 – 2013”**

- Zmiana w kolumnie nr 7 polega na zwiększeniu zakresu rzeczowego planowanego do realizacji w br. i wynika z konieczności wykonania umocnień brzegów w obrębie przebudowanego mostu kolejowego oraz robót uzupełniających związanych z dostawą

i montażem kontenera dla urządzeń srk i wykonaniem nasypu dla posadowienia trzech kontenerów w ramach zadania.

- Zmiana w kolumnie nr 8 dotyczy wydłużenia okresu realizacji do 2014 roku w związku z decyzją Województwa Podkarpackiego w Rzeszowie, w której Urząd wyraził zgodę na rozszerzenie zakresu rzeczowego projektu w kategorii wydatków niekwalifikowanych oraz wydłużenie terminu zakończenia rzeczowego i finansowego realizacji projektu do dnia 31 maja 2014 r.
- Zmiana w kolumnie nr 9 polega na zwiększeniu wartości kosztorysowej inwestycji w wyniku weryfikacji o wartość robót uzupełniających oraz o wartość not odsetkowych wystawionych przez wykonawcę w związku z nieterminowym regulowaniem zobowiązań.
- Zmiana w kolumnie nr 11 polega na zwiększeniu limitu środków w związku z rozszerzeniem zakresu rzeczowego.
- Zmiana w kolumnie nr 13 polega na zwiększeniu limitu środków w związku z rozszerzeniem zakresu rzeczowego oraz wystawieniem przez wykonawcę not odsetkowych z uwagi na nieterminowe regulowanie zobowiązań.
- Zmiana w kolumnie nr 16 wynika z prefinansowania środkami własnymi w 2013 roku wydatków przewidzianych do refundacji ze środków z EFRR.
- Powyższe zmiany spowodowały zmiany w kolumnie nr 10 oraz 15.

#### **Lp. nr 14**

#### **„Poprawa dostępności linii kolejowej poprzez przebudowę niektórych elementów infrastruktury na odcinkach linii kolejowej nr 108 Stróże – Krościenko w ramach RPOWP na lata 2007 - 2013”**

- Zmiana w kolumnie nr 9 polega na zwiększeniu wartości kosztorysowej inwestycji w wyniku wystawienia przez wykonawcę not odsetkowych wystawionych w związku z nieterminowym regulowaniem zobowiązań.
- Zmiana w kolumnie nr 11 polega na zmniejszeniu wartości limitu Funduszu Kolejowego w związku z brakiem refundacji ze środków FK wydatku w kwocie 14,21 tys. zł poniesionego za uzyskanie decyzji urzędowych w sierpniu 2012 roku. Z uwagi na fakt zafakturowania tej usługi dopiero w 2013 roku przy niepełnym wykorzystaniu środków Funduszu Kolejowego w 2012 roku wystąpiła konieczność sfinansowania przedmiotowych wydatków ze środków własnych PKP PLK S.A.
- Zmiana w kolumnie nr 13 polega na zwiększeniu środków o kwotę niezrefundowaną z FK oraz o wartość not odsetkowych wystawionych przez wykonawcę w związku z nieterminowym regulowaniem zobowiązań.
- Zmiana w kolumnie nr 16 polega na zmniejszeniu planowanego limitu wydatków w 2013 roku ze względu na możliwość wcześniejszego wykonania i zafakturowania części robót,

za które zostały dokonane zapłaty jeszcze w 2012 roku, a nie jak pierwotnie planowano w 2013 roku.

- Powyższe zmiany spowodowały zmiany w kolumnie nr 10 oraz 15.

### **Lp. nr 15**

#### **„Przebudowa układu komunikacyjnego wraz z modernizacją wiaduktu kolejowego i przejścia podziemnego w obrębie dworca kolejowego Lublin”**

- Zmiana w kolumnie nr 7 polega na zmianie zakresu rzeczowego do realizacji w 2013 roku, co wynika z konieczności realizacji w 2013 r. części robót nie zrealizowanych w 2012 r. Z przyczyn leżących po stronie wykonawcy oraz z powodu braku uzgodnień zarządcy drogi (Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie) oraz MPWiK opracowana dokumentacja projektowa nie została przekazana zamawiającemu w 2012 roku. Zakres rzeczowy został również zwiększony, zgodnie z zaleceniami pokontrolnym Najwyższej Izby Kontroli.
- Zmiana w kolumnie nr 9 polega na zmniejszeniu wartości kosztorysowej inwestycji w związku z podpisaniem umowy na przeprowadzenie działań promocyjnych i informacyjnych na kwotę niższą niż pierwotnie planowano.
- Zmiana w kolumnie nr 12 polega na zwiększeniu wartości zobowiązań:
  - o wartość faktury w wysokości 465,83 tys. zł wystawionej w 2012 roku. Pierwotnie zafakturowanie i wykonanie robót objętych fakturą przewidziane było w roku 2013. Ze względu na możliwości wcześniejszej realizacji część robót została wykonana i zafakturowana jeszcze w 2012 roku. Jednak wartość faktury przekraczała limit środków Funduszu Kolejowego w 2012 r., w związku tym nie została ona sfinansowana.
  - w związku z ujęciem do rozliczenia zakresu rzeczowego na kwotę 15,75 tys. zł, zgodnie z zaleceniem pokontrolnym NIK.
- Zmiana w kolumnie nr 11 została zwiększona w związku z ujęciem do rozliczenia zakresu rzeczowego, zgodnie z zaleceniem pokontrolnym NIK.
- Zmiana w kolumnie nr 13 polega na zwiększeniu planowanego limitu wydatków w 2012 roku. Zwiększenie zapotrzebowania na środki wynika z faktu uregulowania części zobowiązań 2012 r. dotyczących działań promujących w 2013 r.
- Zmiana w kolumnie nr 16 i 17 wynika z uregulowania części zobowiązań w formie zaliczki z EFRR, a nie jak pierwotnie planowano ze środków własnych jako prefinansowanie wydatków EFRR.
- Powyższe zmiany spowodowały zmiany w kolumnie nr 10 oraz 15.

### **Lp. nr 16**

#### **„Modernizacja linii kolejowej nr 30 Łuków - Lublin Północny na odcinku Lubartów - Lublin Północny”**

- Zmiana w kolumnie nr 7 polega na zmianie zakresu rzeczowego do realizacji w 2013 roku, co wynika z konieczności realizacji w 2013 r. części robót nie zrealizowanych w roku 2012 oraz zwiększeniu zakresu do rozliczenia w 2013 roku o roboty, zgodnie z zaleceniami pokontrolnym Najwyższej Izby Kontroli.
- Zmiana w kolumnie nr 8 polega na wydłużeniu okresu realizacji zadania do roku 2015 i wynika z planowanego zwiększenia zakresu rzeczowego zadania na co zostało wyrażone pozytywne stanowisko Instytucji Zarządzającej.
- Zmiana w kolumnie nr 9 polega na zwiększeniu wartości kosztorysowej inwestycji w związku z weryfikacją planowanego rozszerzenia zakresu rzeczowego projektu obejmującego aktualizację studium wykonalności oraz opracowanie dokumentacji projektowej i wykonanie na jej podstawie robót budowlanych na odcinku od stacji Lubartów w kierunku stacji Parczew na długości ok. 3,5 km toru wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Na powyższe, zostało wyrażone pozytywne stanowisko Instytucji Zarządzającej.
- Zmiana w kolumnie nr 13 oraz 16 polega na zwiększeniu planowanego limitu wydatków w 2013 roku i wynika z faktu uregulowania części zobowiązań w 2013 roku wynikających z faktur wystawionych w 2012 roku.
- Zmiana w kolumnie nr 11 oraz 12 polega na:
  - zmniejszeniu środków o kwotę 0,50 tys. zł w wyniku rzeczywistego wykonania i zafakturowania zadania,
  - zwiększeniu o 12,81 tys. zł limitu wynikającego z ujęcia zakresu rzeczowego, zgodnie z zaleceniem pokontrolnym NIK.
- Powyższe zmiany spowodowały zmiany w kolumnie nr 10 oraz 15.

### **Lp. nr 17**

#### **„Modernizacja regionalnej linii kolejowej 402 Goleniów - Kołobrzeg wraz z budową łącznicy do portu lotniczego Szczecin/Goleniów”**

- Zmiana w kolumnie nr 7 polega na zmianie zakresu rzeczowego do realizacji w 2013 roku, co wynika z konieczności realizacji w 2013 r. części robót nie zrealizowanych w roku 2012. Jednocześnie po uruchomieniu na modernizowanej linii nr 402 nowych urządzeń srk (wykorzystujących do transmisji istniejącą napowietrzną linię teletechniczną), stwierdzono czasowe zakłócenia w ich pracy spowodowane głównie złymi warunkami atmosferycznymi. Przeprowadzona analiza wykazała, że linia napowietrzna nie utrzymuje parametrów technicznych zapewniających bezawaryjną pracę nowoczesnych urządzeń automatyki kolejowej. W związku z powyższym,

skierowano do Instytucji Zarządzającej RPO WZ wniosek o akceptację robót dodatkowych polegających na ułożeniu kabla światłowodowego i kabla teletechnicznego miejscowego (prowadzonych w jednym rowie kablowym) na odcinku Gryfice - Goleniów linii kolejowej 402 Koszalin – Goleniów.

- Zmiana w kolumnie nr 11 polega na zmniejszeniu wartości środków w 2013 roku z uwagi na częściowe ich rozliczenia w roku 2012.
- Zmiana w kolumnie nr 12 polega na zwiększeniu wartości zobowiązań z 2012 roku o wartość faktury wystawionej w 2012 roku. W związku z ogłoszeniem upadłości przez Wykonawcę robót Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury znacznie skomplikował się proces fakturowania wykonanych robót. Podwykonawcy PNI zaczęli przedkładać wnioski o solidarną płatność. Rozpoczęła się procedura gromadzenia dokumentacji dotyczącej podwykonawców. Ze względu na powyższe, faktura została wystawiona w dniu 27.12.2012 r., a więc po terminie wyznaczonym przez MTBiGM jako ostateczny dla przedkładania wniosków o wypłatę środków Funduszu Kolejowego.
- Zmiana w kolumnie nr 13 polega na zmniejszeniu środków własnych i wynika z konieczności poniesienia w 2012 r.:
  - większych kosztów obsługi prawnej związanych z postępowaniem sądowym przed NSA (postępowanie dotyczące wykupu gruntów), które pierwotnie planowane były do poniesienia na zakończenie realizacji zadania, tj. w 2013 roku,
  - dodatkowych kosztów analiz prawnych związanych z ogłoszeniem upadłości Przedsiębiorstwa Napraw Infrastruktury i roszczeniami podwykonawców.
- Zmiana w kolumnie nr 16 polega na zwiększeniu środków w związku z dostosowaniem kwoty do ostatecznego rozliczenia i zaplanowaniem płatności końcowej ze środków EFRR.
- Powyższe zmiany spowodowały zmiany w kolumnie nr 10 oraz 15.

#### **Lp. nr 18**

#### **„Modernizacja regionalnej linii kolejowej nr 309 Kłodzko Nowe - Kudowa Zdrój na odcinku Duszniki Zdrój - Kudowa Zdrój”**

- Zmiana w kolumnie nr 7 polega na uszczegółowieniu i doprecyzowaniu zakresu rzeczowego zgodnie z zawartą umową z wykonawcą robót budowlanych.
- Zmiana w kolumnie nr 11, 13 oraz 16 polega na zwiększeniu wartości środków w związku z mniejszym wykonaniem w 2012 roku, które spowodowane było przedłużającą się procedurą przetargową. Umowa na wykonanie robót budowlanych została zawarta w dniu 18 października 2012 r., czyli w terminie późniejszym niż pierwotnie planowano. Fakt ten przyczynił się do zmiany harmonogramu rzeczowo - finansowego na lata 2012 – 2013.
- Powyższe zmiany spowodowały zmiany w kolumnie nr 10 oraz 15.

### **Lp. nr 19**

#### **„Modernizacja regionalnej linii kolejowej nr 311 Jelenia Góra - Szklarska Poręba Górna”**

- Zmiana w kolumnie nr 7 polega na uszczegółowieniu i doprecyzowaniu zakresu rzeczowego zgodnie z zawartą umową z wykonawcą robót budowlanych.
- Zmiana w kolumnie nr 11 polega na zmniejszeniu limitu Funduszu Kolejowego i wynika z większego wykonania środków w 2012 roku związanego z możliwością zakupu przez wykonawcę większej ilości materiału niż pierwotnie zaplanowano.
- Zmiana w kolumnie nr 13 oraz 16 polega na zwiększeniu środków w wyniku dokonania zapłaty zobowiązań w 2013 roku z tytułu faktur wystawionych w grudniu 2012 roku.
- Powyższe zmiany spowodowały zmiany w kolumnie nr 10 oraz 15.

### **Lp. nr 20**

#### **„Rewitalizacja i modernizacja tzw. "Kościerskiego korytarza kolejowego" - odcinka Kościerzyna - Gdynia linii kolejowej nr 201”**

- Zmiana w kolumnie nr 7 polega na zmianie zakresu rzeczowego do realizacji w 2013 roku i spowodowana jest:
  - przesunięciem planowanego do wykonania w 2013 r. dodatkowego zakresu rzeczowego związanego z rewitalizacją 13 obiektów inżynierskich i części robót tzw. odcinka włączeniowego Pomorskiej Kolei Metropolitalnej w linię kolejową nr 201 na rok 2014;
  - koniecznością przesunięcia terminu ogłoszenia przetargu na wybór wykonawcy w systemie „projektuj – buduj” i wybór Inżyniera;
  - niedostarczeniem przez PKM S.A. materiałów, dokumentów, informacji i danych niezbędnych do przygotowania i ogłoszenia przetargu;
  - zmniejszeniem ilości robót nawierzchniowych i okołotorowych i wynika ze zwiększonego wykonania robót nawierzchniowych i okołotorowych w 2012 r.
- Zmiana w kolumnie nr 8 polega na wydłużeniu okresu realizacji zadania ze względu na rozszerzenie zakresu rzeczowego projektu.
- Zmiana w kolumnie nr 9 polega na zwiększeniu wartości kosztorysowej inwestycji i wynika z konieczności aktualizacji Studium Wykonalności (zgodnie z zaleceniem Instytucji Zarządzającej RPO WP) w związku z otrzymaną wstępną zgodą z Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego na rozszerzenie zakresu projektu, co zostanie usankcjonowane aneksem do Umowy o dofinansowanie, a także z uwagi na wartość not odsetkowych wystawionych przez wykonawcę w związku z nieterminowym regulowaniem zobowiązań.



- Zmiana w kolumnie nr 11 polega na zmniejszeniu wartości Funduszu Kolejowego w związku z koniecznością przesunięcia do realizacji części zakresów rzeczowych na rok 2014 z uwagi na przedłużającą się procedurę przygotowań do ogłoszenia przetargu na wybór wykonawcy w systemie „projektuj – buduj” i wybór Inżyniera.
- Zmiana w kolumnie nr 13 polega na zwiększeniu środków własnych i wynika z konieczności aktualizacji Studium Wykonalności oraz wystawienia przez wykonawcę not odsetkowych w związku z nieterminowym regulowaniem zobowiązań.
- Zmiana w kolumnie nr 16 oraz 17 polega na zmniejszeniu planowanego limitu wydatków w 2013 roku o kwoty wynikające z wartości dodatkowego zakresu rzeczowego i części robót tzw. odcinka wyłączeniowego PKM w linię kolejową nr 201, który został przesunięty na rok 2014.
- Powyższe zmiany spowodowały zmiany w kolumnie nr 10 oraz 15.

### **Lp. nr 21**

#### **„Rewitalizacja i modernizacja tzw. "Helskiego korytarza kolejowego" - linii kolejowej nr 213 Reda – Hel”**

- Zmiana w kolumnie nr 7 polega na zmianie zakresu rzeczowego do realizacji w 2013 roku. Z uwagi na niesprzyjające warunki atmosferyczne (bardzo długa zima) oraz znacznego opóźnienia w opracowywaniu przez Wykonawcę dokumentacji projektowej wystąpiły opóźnienia w realizacji robót budowlanych, które spowodowały konieczność weryfikacji zakresów rzeczowych planowanych pierwotnie do realizacji w 2013 roku.
- Zmiana w kolumnie nr 9 polega na zwiększeniu wartości kosztorysowej inwestycji o wartość not odsetkowych wystawionych przez wykonawcę w związku z nieterminowym regulowaniem zobowiązań.
- Zmiana w kolumnie nr 13 polega na zwiększeniu środków własnych w związku z wystawieniem przez wykonawcę not odsetkowych za nieterminowe regulowanie zobowiązań.
- Zmiana w kolumnie nr 11, 16 oraz 17 polega na zmniejszeniu planowanego limitu wydatków w 2013 roku. Z uwagi na opóźnienia realizacji części zakresów rzeczowych planowanych do wykonania ze względu na niesprzyjające warunki atmosferyczne i opóźnienia w opracowywaniu przez Wykonawcę dokumentacji projektowej, wystąpiła konieczność weryfikacji harmonogramów rzeczowo-finansowych, co skutkuje zmianą źródeł finansowania w roku 2013.
- Powyższe zmiany spowodowały zmiany w kolumnie nr 10 oraz 15.

### **Lp. nr 22**

#### **„Rewitalizacja linii kolejowej nr 207 Toruń Wschodni - Malbork na odcinku Toruń Wschodni - Grudziądz - etap I obejmujący odcinek Chelmża – Grudziądz”**

- Zmiana w kolumnie nr 7 polega na urealnieniu zakresu rzeczowego do realizacji w 2013 roku w oparciu o harmonogram przedstawiony przez Wykonawcę na skutek podpisania umowy na wykonanie robót w systemie „projektuj – buduj” oraz uzyskanymi zamknięciami torowymi zgodnie z opracowanymi regulaminami prowadzenia ruchu pociągów.
- Zmiana w kolumnie nr 9, 11, 16 oraz 17 polega na zmniejszeniu wartości środków na to zadanie w wyniku podpisania umów z wykonawcami na niższe kwoty niż pierwotnie planowano.
- Zmiana w kolumnie nr 13 polega na zwiększeniu limitu środków własnych z powodu nie zrefundowania przez Instytucję Zarządzającą RPO części wydatków związanych z opracowaniem Studium Wykonalności.
- Powyższe zmiany spowodowały zmiany w kolumnie nr 10 oraz 15.

### **Lp. nr 23**

#### **„Rewitalizacja i modernizacja linii kolejowych Olsztyn - Szczytno - Szymany (odcinek Olsztyn - Szczytno - linia kolejowa nr 219 i odcinek Szymany - Szczytno - linia kolejowa nr 35) jako kolejowe połączenie modernizowanego lotniska w Szymanach z Olsztynem - etap I”**

- Zmiana w kolumnie nr 7 polega na zmianie zakresu rzeczowego w związku z brakiem realizacji w ubiegłym roku części robót ze względu na opóźnienia w opracowaniu przez wykonawcę dokumentacji projektowej i opóźnieniami w wykonywaniu robót budowlanych oraz niewłaściwą jakością robót wykończeniowych w zakresie nawierzchni oraz robót na przejazdach. Zakres rzeczowy został również zwiększony, zgodnie z zaleceniami pokontrolnym Najwyższej Izby Kontroli
- Zmiana w kolumnie nr 9 polega na zwiększeniu wartości kosztorysowej inwestycji o koszty kontraktu na dokończenie usługi nadzoru inwestorskiego w związku z przedłużeniem kontraktu na roboty budowlane oraz o wartość not odsetkowych wystawionych przez wykonawcę w związku z nieterminowym regulowaniem zobowiązań.
- Zmiana w kolumnie nr 11 polega na zwiększeniu wartości środków na to zadanie w 2013 roku z uwagi na:
  - niewykonanie planu w 2012 r. przez Wykonawcę w wysokości 2 898,00 tys. zł,
  - ujęcie środków w wysokości 1 389,38 tys. zł w ramach zobowiązań z 2012 roku, zgodnie z zaleceniem pokontrolnym NIK.

- Zmiana w kolumnie nr 12 polega na ujęciu wartości zobowiązań z 2012 roku, zgodnie z zaleceniem pokontrolnym Najwyższej Izby Kontroli.
- Zmiana w kolumnie nr 13 polega na zwiększeniu środków własnych i wynika z konieczności finansowania kontraktu na dokończenie usługi nadzoru inwestorskiego w całości ze środków własnych oraz o wartość not odsetkowych wystawionych przez wykonawcę w związku z nieterminowym regulowaniem zobowiązań.
- Zmiana w kolumnie nr 16 oraz 17 związana jest ze zmianą zakresu rzeczowego pierwotnie planowanego do realizacji w br. co jest wynikiem braku realizacji części robót w roku 2012 ze względu na opóźnienia w opracowaniu przez wykonawcę dokumentacji i wykonywaniu robót budowlanych oraz niewłaściwą jakością robót wykończeniowych.
- Powyższe zmiany spowodowały zmiany w kolumnie nr 10 oraz 15.

#### **Lp. nr 24**

##### **„Modernizacja linii kolejowej nr 274 Wrocław – Zgorzelec na odcinku Wrocław – Jelenia Góra”**

- Zmiana w kolumnie nr 7 wynika z uszczegółowienia zakresu rzeczowego projektu w 2013 r. ze względu na zmianę założeń realizacji rzeczowej części zadania polegającą na wydłużeniu czasu realizacji jednej z podpisanych umów.
- Zmiana w kolumnie nr 9 polega na zwiększeniu wartości kosztorysowej inwestycji i wynika z konieczności uregulowania w 2012 roku faktury za roboty dotyczące modernizacji nawierzchni kolejowej wraz z robotami towarzyszącymi w 2012 roku ze środków własnych. Pierwotnie faktura nie była zaplanowana do realizacji w 2012 roku. Zwiększenie związane jest również z wystawieniem przez wykonawcę not odsetkowych w związku z nieterminowym regulowaniem zobowiązań
- Zmiana w kolumnie nr 13 polega na zwiększeniu środków własnych w wyniku dokonania zapłaty zobowiązań w 2013 roku z tytułu faktur wystawionych w grudniu 2012 roku oraz o wartość not odsetkowych wystawionych przez wykonawcę w związku z nieterminowym regulowaniem zobowiązań.
- Powyższa zmiana spowodowała zmianę w kolumnie nr 10.

#### **Lp. nr 25**

##### **„Budowa nowego przystanku osobowego Warszawa Ursus Niedźwiadek wraz z infrastrukturą towarzyszącą na linii nr 447 Warszawa Zachodnia – Grodzisk Mazowiecki w rejonie osiedla mieszkaniowego „Niedźwiadek” w dzielnicy Ursus”**

- Zmiana w kolumnie nr 7 polega na uszczegółowieniu zakresów rzeczowych o wykonanie dokumentacji oraz o roboty na sieci trakcyjnej. Roboty te pierwotnie ujęte były w branży elektroenergetycznej obecnie zostały wyłączone i pokazane jako odrębna pozycja.

- Zmiana w kolumnie nr 9 oraz 11 polega na zmniejszeniu wartości kosztorysowej inwestycji oraz limitu środków FK w wyniku podpisania umowy z wykonawcą na kwotę niższą niż pierwotnie planowano.
- Zmiana w kolumnie nr 13 polega na zwiększeniu środków własnych i wynika z konieczności wykonania operatów szacunkowych na ustanowienie służebności przesyłu w związku z realizacją umowy zawartej z PKP Energetyka S.A. o usunięcie kolizji elementów sieci i urządzeń elektroenergetycznych oraz opłatami skarbowymi za dokumenty konieczne do realizacji zadania.
- Powyższe zmiany spowodowały zmianę w kolumnie nr 10.

#### **Lp. nr 26**

##### **„Rewitalizacja linii kolejowej nr 16 na odcinku Łódź Widzew – Zgierz”**

- Zmiana w kolumnie nr 7 polega na zmianie zakresu rzeczowego w związku z przesunięciem zakresów pierwotnie planowanych do realizacji w 2014 roku do realizacji w roku 2013. W wyniku ponownej analizy możliwości realizacyjnych po podpisaniu umowy z wykonawcą, stwierdzono iż uwarunkowania techniczno - eksploatacyjne pozwalają na wcześniejszą realizację, tj. w roku bieżącym 3 obiektów inżynierskich. Pierwotnie obiekty te planowane były do realizacji w roku 2014. Zmieniony harmonogram uwzględniający realizację zmienionego zakresu rzeczowego został uzgodniony z wykonawcą.
- Zmiana w kolumnie nr 11 oraz 17 polega na zwiększeniu limitu środków na to zadanie w 2013 roku w związku z realizacją w 2013 roku części zakresu robót planowanego na 2014 rok.
- Powyższe zmiany spowodowały zmiany w kolumnie nr 10 oraz 15.

#### **Lp. nr 27**

##### **„Ułożenie linii światłowodowej oraz modernizacja przejazdów kolejowych na linii kolejowej nr 402 Koszalin - Goleniów na odcinku Kołobrzeg – Goleniów”**

Rezygnacja z realizacji zadania.

#### **Lp. nr 28**

##### **„Modernizacja urządzeń sterowania ruchem kolejowym i urządzeń teletechnicznych na odcinku Kościerzyna - Gdynia linii nr 201 wraz z opracowaniem Studium Wykonalności, obejmującym również dokończenie modernizacji linii 201 oraz włączenie do systemu kolei regionalnej linii nr 229 i 214”**

Rezygnacja z realizacji zadania.

### **Lp. nr 29**

**„Dokumentacja przygotowawcza dla Elektryfikacji linii kolejowych nr 201 na odc. Kościerzyna - Gdynia, linii PKM na odc. Gdańsk Wrzeszcz - Rębiechowo, linii nr 229 na odc. Glinch - Kartuzy i nr 214 Somonino – Kartuzy”**

Rezygnacja z realizacji zadania.

### **Lp. nr 30**

**„Rewitalizacja i modernizacja linii kolejowych Olsztyn - Szczytno - Szymany (odcinek Olsztyn - Szczytno - linia kolejowa nr 219 i odcinek Szymany - Szczytno - linia kolejowa nr 35) jako kolejowe połączenie modernizowanego lotniska w Szymanach z Olsztynem - etap II”**

- Zmiana w kolumnie nr 7 wynika z uszczegółowienia zakresu rzeczowego o uzyskanie niezbędnych decyzji.
- Zmiana w kolumnie nr 8 polega na skróceniu okresu realizacji inwestycji z uwagi na pomyłkę pisarską.
- Zmiana w kolumnie nr 9, 11 oraz 16 polega na zmniejszeniu wartości kosztorysowej inwestycji oraz limitu środków w związku z rozstrzygnięciem przetargu na opracowanie dokumentacji przedprojektowej i projektowej dla zadania na wartość niższą niż pierwotnie planowano.
- Powyższe zmiany spowodowały zmiany w kolumnie nr 10 oraz 15.

### **Lp. nr 31**

**„Rewitalizacja odcinka Przybówka - Jasło oraz przebudowa mostu w km 19,837 linii kolejowej nr 106 Rzeszów - Jasło w ramach RPOWP na lata 2007-2013”**

- Zmiana w kolumnie nr 9, 11 oraz 16 polega na zmniejszeniu wartości kosztorysowej inwestycji oraz limitu środków w związku z podpisaniem umowy na kwotę niższą niż pierwotnie planowano.
- Zmiana w kolumnie nr 13 polega na zwiększeniu środków własnych i wynika z konieczności finansowania montażu tablic informacyjnych w 2013 roku, co pierwotnie zostało zaplanowane na rok 2014.
- Powyższe zmiany spowodowały zmiany w kolumnie nr 10 oraz 15.

### **Lp. nr 32**

**„Modernizacja linii kolejowej nr 356 Poznań Wschód – Bydgoszcz na terenie województwa wielkopolskiego mającej duże znaczenie w obsłudze połączeń małych miejscowości z aglomeracją poznańską na odcinku Poznań Wschód – Gołańcz – Etap I A”**

Rezygnacja z realizacji zadania.

### **Lp. nr 33**

#### **„Modernizacja linii kolejowej nr 357 Sulechów – Luboń na terenie województwa wielkopolskiego mającej duże znaczenie w obsłudze połączeń małych miejscowości z aglomeracją poznańską na odcinku Wolsztyn – Luboń - Etap II”**

- Zmiana w kolumnie nr 7 polega na zmniejszeniu zakresu rzeczowego do realizacji w 2013 roku ze względu na przedłużającą się procedurę podpisania umowy o dofinansowanie, co skutkuje przesunięciem w czasie w stosunku do pierwotnie zakładanego terminu podpisania umowy z wykonawcą oraz realizacji robót w 2013 roku.
- Zmiana w kolumnie nr 11 oraz 16 polega na zmniejszeniu limitu środków w 2013 roku w związku z przedłużającą się procedurą podpisania Umowy o dofinansowanie z Instytucją Zarządzającą WRPO. Wykonanie robót w ramach realizacji Etapu II oraz wykorzystanie pełnego limitu środków Funduszu Kolejowego pierwotnie zaplanowanego w 2013 obecnie jest nie możliwe. Umowa o dofinansowanie podpisana została w dniu 13.03.2013 r., natomiast podpisanie umowy z wykonawcą planowane jest na sierpień br.
- Powyższe zmiany spowodowały zmiany w kolumnie nr 10 oraz 15.

### **Lp. nr 34**

#### **„Rewitalizacja linii kolejowej nr 61 i 572 na odcinku Włoszczowa Północ - Częstochowa Stradom”**

- Zmiana w kolumnie nr 7 polega na zmianie zakresu rzeczowego do realizacji w 2013 roku. Wynika z konieczności skoordynowania robót prowadzonych przez kilku wykonawców oraz dostosowania zakresów rzeczowych w poszczególnych okresach realizacji do możliwości sfinansowania w ramach przydzielonych środków na rok 2013 i 2014.
- Zmiana w kolumnie nr 9 oraz 13 polega na zwiększeniu wartości kosztorysowej inwestycji oraz środków własnych z uwagi na konieczność zakupu map sytuacyjnych oraz dokonania opłat administracyjnych związanych z realizacją projektu.
- Powyższa zmiana spowodowała zmianę w kolumnie nr 10.

### **Lp. nr 35**

#### **„Budowa tunelu drogowego pod torami kolejowymi w ciągu ulic Wojska Polskiego - Orla w Ząbkach”**

- Zmiana w kolumnie nr 7 polega na zmniejszeniu zakresu rzeczowego o roboty nawierzchniowe i okołotorowe, które zostaną sfinansowane ze środków obcych Miasta Ząbki zgodnie z podpisanym porozumieniem z Miastem Ząbki.

- Zmiana w kolumnie nr 18 polega na zwiększeniu planowanego limitu wydatków w 2013 roku. Zmiana wysokości finansowania zadania w poszczególnych latach dokonana przez Urząd Miasta w Ząbkach.
- Powyższa zmiana spowodowała zmianę w kolumnie nr 10.

#### **Lp. nr 36**

#### **„Modernizacja regionalnej linii kolejowej nr 311 Jelenia Góra - Szklarska Poręba Górna - modernizacja peronów na stacjach kolejowych Jelenia Góra Zachodnia i Piechowice w ramach projektu Jeleniogórska Kolej Aglomeracyjna - etap I”**

Rezygnacja z realizacji zadania.

#### **Lp. nr 37**

#### **„Wymiana szyn OC linia 203 Tczew - Kostrzyn na odcinku Nowiny Wielkie - Kostrzyn tor nr 2”**

- Zmiana w kolumnie nr 7 polega na zwiększeniu zakresu rzeczowego zadania o 0,219 km toru, tj. z km 318,139 – 329,390 na 318,019 – 329,390 z uwagi na zawartą umowę z wykonawcą obejmującą ww. zakres.
- Zmiana w kolumnie nr 9, 11 oraz 13 polega na zwiększeniu wartości kosztorysowej inwestycji oraz limitu środków ze względu na większą wartość oferty przetargowej złożonej przez wykonawcę niż pierwotnie planowano.
- Powyższe zmiany spowodowały zmianę w kolumnie nr 10.

#### **Lp. nr 38**

#### **„Rozwój szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście POIiŚ 7.3-12”**

- Zmiana w kolumnie nr 13 i 19 polega na zmniejszeniu wysokości środków przeznaczonych na realizację Projektu w 2013 roku z powodu opóźnień w realizacji prac w ramach zadania.
- Zmiana w kolumnie nr 12 polega na zmniejszeniu wartości środków Funduszu Kolejowego w związku z mniejszą realizacją zadania w 2012 r. i przesunięciem pozostałego zakresu robót na rok 2013.
- Powyższe zmiany spowodowały zmiany w kolumnie nr 10.

Nowe zadania wprowadzane w części A do Programu:

#### **Lp. nr 39**

#### **Linia nr 356 Poznań Wschód – Bydgoszcz Główna**

**„Modernizacja linii kolejowej nr 356 Poznań Wschód – Bydgoszcz na terenie województwa wielkopolskiego mającej duże znaczenie w obsłudze połączeń małych miejscowości z aglomeracją poznańską na odcinku Poznań Wschód – Gołańcz – Etap I”**

*Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:*

- podniesienie prędkości rozkładowej z  $V=70$  km/h do  $V=120$  km/h,
- zmniejszenie kosztów utrzymania oraz zatrudnienia m.in. przez pobudowanie LCS (Lokalne Centrum Sterowania) w Wągrowcu oraz likwidację obsługi na 3 przejazdach kolejowych strzeżonych przez dróżnika,
- skrócenie czasu jazdy o ok. 30 min. oraz zwiększenie ilości pociągów,
- możliwość połączenia transportu miejskiego i podmiejskiego,
- podwyższenie standardu usług przewozowych,
- poprawa komfortu podróży pasażera,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu szynowego i drogowego,
- ograniczenie hałasu,
- zabudowa akustycznej informacji dla podróżnych,
- budowa nowoczesnych urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowych,
- przebudowa oświetlenia stacji i przystanków osobowych,
- przebudowa peronów na stacjach i przystankach pod kątem poprawy dostępności dla osób niepełnosprawnych,
- pobudowanie dwóch nowych przystanków osobowych zgodnie z oczekiwaniami potencjalnych klientów z nowopowstałych osiedli mieszkaniowych.

Zgodnie z deklaracją Wykonawcy rzeczowe zakończenie zadania miało nastąpić przed upływem umownego terminu, tj. do końca roku 2012. Ze względu na okres zimowy, odbiory końcowe miały zostać zakończone w listopadzie 2012 r., a zadanie pierwotnie planowano do rozliczenia w ramach limitu środków Funduszu Kolejowego w 2012 roku. Jednak odbiory trwały do końca grudnia 2012 i nie zostały zafakturowane z uwagi na zapisy w Umowach z Wykonawcą oraz na Dofinansowanie z Urzędem Marszałkowskim nie można było wystawić faktury za wykonane już prace – obowiązek ostatniej faktury w wysokości 10% wartości zadania. W roku 2012 nie zafakturowano kosztów prac końcowych w zakresie: nawierzchni, obiektów inżynierskich, przejazdów, peronów oraz pozostałych robót w branży telekomunikacja, automatyka, elektroenergetyka, ogólnobudowlana.

Zadanie zostało rzeczowo zakończone. Odbiory końcowe zostały zrealizowane w bieżącym roku, a faktura końcowa została wystawiona 29 kwietnia 2013 roku.

**Lp. nr 40**

**Linia nr 351 Poznań Główny – Szczecin Główny**

**„Modernizacja mostu w km 203,937 linii nr 351 Poznań – Szczecin Gł.”**

*Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:*



- likwidacja istniejących ograniczeń prędkości w torze nr 1  $V=30$  km/h oraz w torze nr 2  $V=60$  km/h,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu kolejowego i wodnego,
- podniesienie sprawności eksploatacyjnej,
- obniżenie kosztów utrzymania infrastruktury.

#### **Lp. nr 41**

##### **Linia nr 273 Wrocław Główny – Szczecin Główny**

##### **„Modernizacja linii kolejowej nr 273 na odcinku Głogów – Zielona Góra – Rzepin – Dolna Odra”**

*Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:*

- poprawa bezpieczeństwa ruchu pociągów,
- podniesienie prędkości rozkładowej w km od 247,933 do 254,200 z  $V=60$  km/h oraz w km od 254,200 do km 255,090 z  $V=40$  km/h do  $V_{max}=100$  km/h,
- przywrócenie przepustowości linii kolejowej,
- podniesienie sprawności eksploatacyjnej linii,
- likwidacja ograniczeń prędkości  $V=60$  km/h i  $V=40$  km/h,
- poprawa komfortu jazdy,
- obniżenie kosztów utrzymania infrastruktury,
- poprawa estetyki linii.

#### **Lp. nr 42**

##### **Linia nr 229 Pruszcz Gdański – Łeba**

##### **„Rewitalizacja linii kolejowej nr 229 Pruszcz Gdański - Łeba, odcinek Glinicz - Kartuzy, tor nr 1 w km 31,100 - 41,600”**

*Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:*

- zatrzymanie procesu degradacji infrastruktury kolejowej, poprawa stanu technicznego infrastruktury kolejowej;
- zwiększenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego i drogowego na przejazdach poprzez zmianę kategorii przejazdu kolejowego i naprawę nawierzchni na przejazdach;
- zwiększenie przepustowości linii i częstotliwości kursowania pociągów, a w związku z tym wzrost dostępności transportu szynowego dla społeczeństwa;
- poprawa bezpieczeństwa ruchu poprzez modernizację urządzeń sterowania ruchem kolejowym;
- szybszy i wygodniejszy dojazd do miejsc pracy i edukacji dla mieszkańców miast i wsi położonych w sąsiedztwie rewitalizowanej linii, a także poprawy komfortu i standardu

podróżowania co przyczyni się do poprawy jakości życia ludzi mieszkających w bliskim otoczeniu linii, korzystających obecnie z transportu kolejowego,

- odwołanie istniejących ograniczeń prędkości (efekt w minutach znany będzie po opracowaniu dokumentacji przygotowawczej);

Projekt ściśle związany z projektami pn.

- „Rewitalizacja i modernizacja tzw. "Kościerskiego korytarza kolejowego" – odcinka Kościerzyna – Gdynia linii kolejowej nr 201”
- „Pomorska Kolej Metropolitarna - Etap I - rewitalizacja „Kolei Kokoszkowskiej” realizowanym przez Spółkę Pomorska Kolej Metropolitarna S.A. w Gdańsku;
- "Dokumentacja przygotowawcza dla II Etapu rewitalizacji i modernizacji Korytarza Kościerskiego wraz z modernizacją urządzeń srk oraz elektryfikacją odc. linii kolejowych nr 201, 214, 229 i linii PKM";

### **Lp. nr 43**

#### **Linia nr 63 Dorohusk – Zawadówka Naftobaza (SZ)**

#### **„Modernizacja linii nr 63 Dorohusk - Zawadówka Naftobaza (SZ) na odcinku Granica Państwa Dorohusk – Wólka Okopska w km 0,100 - 4,000”**

Realizacja zadania została zakończona w 2012 roku. Jednak z uwagi na zalecenia pokontrolne Najwyższej Izby Kontroli, nastąpiła korekta wniosków z ub. roku, a zakres rzeczowy został ponownie ujęty w Programie na rok 2013. W związku z tym:

- W kolumnie nr 7 został ujęty zwiększony zakres rzeczowy o roboty wykonane i rozliczone ale nie zaplanowane w ramach „Programu wykorzystania środków Funduszu Kolejowego w 2012 roku” zgodnie z zaleceniami pokontrolnymi Najwyższej Izby Kontroli.
- W kolumnie nr 12 została wpisana wartość zobowiązań z 2012 roku wynikająca z realizacji w 2012 roku zwiększonego zakresu rzeczowego nie ujętego w Programie Funduszu Kolejowego w 2012 roku zgodnie z zaleceniem pokontrolnym Najwyższej Izby Kontroli.

## **Część B – Remonty i utrzymanie**

Limit środków dla części B wynosił 257 947,17 tys. zł. Z uwagi na wzrost środków o kwotę 81 892,00 tys. zł, obecny limit środków dla przedmiotowej części wynosi 339 839,17 tys. zł.

### **Lp. nr 1**

**„Tor nr 2 - naprawa ostateczna pękniętych szyn, wymiana pojedynczych szyn i podkładów, uzupełnienie brakujących akcesorii (pierścienie, wkręty itp.), oczyszczanie podsypki, podbicie toru - różne lokalizacje oraz roboty towarzyszące”**

- Zmiana w kolumnie nr 11 polega na zmniejszeniu wartości środków Funduszu Kolejowego w związku z mniejszą realizacją zadania w 2012 r. i przesunięciem pozostałego zakresu robót na rok 2013.

### **Lp. nr 2**

**„Wymiana 8 i likwidacja 4 rozjazdów w stacji Chybie; naprawa główna przejazdu w km 60,447; naprawa przepustu w km 61,472 oraz roboty towarzyszące”**

Bez zmian

### **Lp. nr 3**

**„Remont torów nr 1 i 2 od km 2,100 do km 16,600 odcinkami poprzez ciągłą wymianę podkładów, mechaniczne oczyszczenie podsypki tłuczniowej, podbicie torów, rozjazdów oraz wykonanie robót towarzyszących na przejazdach”**

Bez zmian

### **Lp. nr 4**

**„Remont toru nr 1 od km 8,890 do km 15,300 poprzez wymianę podkładów, pojedynczą wymianę szyn, mechaniczne oczyszczenie podsypki tłuczniowej, podbicie torów, rozjazdów oraz wykonanie robót towarzyszących na przejazdach”**

Bez zmian

### **Lp. nr 5**

**„Rewitalizacja toru nr 1 linii kolejowej nr 61 oraz toru nr 3 w stacji Turów”**

- Zmiana w kolumnie nr 11 polega na zmniejszeniu wartości środków Funduszu Kolejowego w związku z mniejszą realizacją zadania w 2012 r. i przesunięciem pozostałego zakresu robót na rok 2013.

### **Lp. nr 6**

**„Naprawa nawierzchni w torze nr 1 i 2 km 56,800 - 172,000, prace na stacji Łaskarzew i Ruda Talubska oraz roboty towarzyszące”**

- Zmiana w kolumnie nr 11 polega na zmniejszeniu wartości środków Funduszu Kolejowego w związku z mniejszą realizacją zadania w 2012 r. i przesunięciem pozostałego zakresu robót na rok 2013.

#### **Lp. nr 7**

**„Naprawa toru nr 1 i 2 od rozjazdu nr 16 w stacji Taciszów w km 42,926 - 61,386 poprzez oczyszczenie podsypki, podbicie toru, zabudowę geowłókniny, ścięcie łąw torowiska oraz roboty towarzyszące - różne lokalizacje”**

Bez zmian

#### **Lp. nr 8**

**„Remont torów nr 1 i 2 wraz z wymianą rozjazdów na st. Pierzyska, wymianą odciągów i konstrukcji wsporczych sieci trakcyjnej, napędów zwrotnicowych oraz robotami towarzyszącymi w torze nr 1 i 2 w km 0,400 - 43,735 w celu poprawy stanu infrastruktury oraz przystosowania linii odcinkami do prędkości  $V=150$  km/h”**

- Zmiany w kolumnach nr 8-12 polegają na zmniejszeniu wartości zadania oraz środków Funduszu Kolejowego i środków własnych w związku z wykonaniem zadania na kwotę mniejszą niż pierwotnie planowano.

#### **Lp. nr 9**

**„Wykonanie dokumentacji technicznej urządzeń srk oraz przebudowa urządzeń automatyki w celu podwyższenia prędkości do  $V=140/160$  km/h wraz z robotami towarzyszącymi”**

- Zmiana w kolumnie nr 10 i 11 polega na zmniejszeniu wartości środków Funduszu Kolejowego w związku z mniejszymi zobowiązaniami z 2012 r. niż pierwotnie zakładano.
- Zmiana w kolumnie nr 12 polega na zwiększeniu środków własnych z uwagi na wykonanie robót, które nie mieściły się w zakresie rzeczowym zadania, w związku z tym faktura nie mogła zostać zakwalifikowana do refundacji ze środków FK i została opłacona ze środków własnych.

#### **Lp. nr 10**

**„Kompleksowa naprawa bieżąca toru nr 1 wraz z robotami towarzyszącymi i podbiciem rozjazdu nr 85 w st. Laskowice Pom. oraz rozjazdu nr 27 w st. Twarda Góra; roboty energetyczne wraz z dokumentacją”**

- Zmiana w kolumnie nr 11 polega na zmniejszeniu wartości środków Funduszu Kolejowego w związku z mniejszą realizacją zadania w 2012 r. i przesunięciem pozostałego zakresu robót na rok 2013.

**Lp. nr 11**

**„Remont nawierzchni kolejowej w torze nr 1 i 2 w km od 0,000 do 1,389 wraz z naprawą podtorza i odwodnienia, wymianą 2 szt. rozjazdów oraz robotami towarzyszącymi”**

Bez zmian

**Lp. nr 12**

**„Naprawa toru nr 1 w km 4,000 - 43,845 poprzez wymianę podkładów, uzupełnienie tłucznia, podbicie toru oraz roboty towarzyszące - różne lokalizacje”**

Bez zmian

**Lp. nr 13**

**„Remont torów nr 1 i 2 w km 154,800 – 173,900 oraz toru nr 1 w km 177,800 – 192,900 poprzez wymianę szyn i podkładów wraz z robotami towarzyszącymi - różne lokalizacje”**

Bez zmian

**Lp. nr 14**

**„Wymiana szyn "OC" w torze nr 1 w km 209,055 - 249,110 - różne lokalizacje wraz z robotami towarzyszącymi”**

Bez zmian

**Lp. nr 15**

**„Kompleksowa wymiana nawierzchni toru nr 2 w km 30,142 - 31,378 i 31,480 - 32,356 wraz z robotami towarzyszącymi”**

Bez zmian

**Lp. nr 16**

**„Wymiana nawierzchni toru nr 1 w km 9,823 – 9,965; 10,760 – 10,920 i toru nr 2 w km 9,925 – 10,230; 10,584 – 10,710 w stacji Smolec oraz toru nr 1 w km 20,317 – 21,303 w stacji Kąty Wrocławskie wraz z robotami towarzyszącymi; wymiana rozjazdów nr 2 i 4 w stacji Smolec oraz rozjazdów nr 5, 19, 20 w stacji Kąty Wrocławskie; dokumentacja techniczna”**

Bez zmian

**Lp. nr 17**

**„Remont rozjazdów na stacji rozrządowej Poznań Franowo poprzez wymianę części rozjazdowych, podrozdnic oraz roboty towarzyszące”**

Bez zmian

**Lp. nr 18**

**„Remont wiaduktu kolejowego we Wrocławiu nad ul. Kruczą/Inżynierską – linia nr 349 w km 13,364 oraz linia nr 756 w km 0,584”**

Bez zmian

**Lp. nr 19**

**„Wymiana nawierzchni toru nr 2 w km 20,024 - 26,900 oraz toru nr 1 w km 19,980 - 26,900 wraz z robotami towarzyszącymi; naprawa przepustów w km 20,429, 23,507 i 25,177”**

Bez zmian

**Lp. nr 20**

**„Wybudowa szyn "OC" w torze nr 2 w km 54,376 - 55,480; 58,625 - 59,544 oraz w torze nr 1 w km 55,621 - 58,643 i zabudowa szyn surowych oraz roboty towarzyszące”**

- Zmiana w kolumnie nr 5 polega na zmianie lokalizacji, gdzie będzie dokonana wymiana szyn, w których stwierdzono największą ilość wad.

**Lp. nr 21**

**„Naprawa obiektu inżynierskiego w km 62,184 - wymiana konstrukcji nośnych wraz z adaptacją i wzmocnieniem podpór oraz roboty towarzyszące”**

- Zmiana w kolumnach nr 8-10 i 12 polega na zmniejszeniu środków w związku z niższą ceną wynegocjowaną w postępowaniu przetargowym.

**Lp. nr 22**

**„Wymiana nawierzchni w torze nr 1 i 2 w km 29,587 - 36,420, wietrzenie rozjazdów, wymiana części rozjazdowych i podrozdnic na st. Brzeźnica, naprawa przepustu w km 33,134 oraz roboty towarzyszące”**

- Zmiana w kolumnach nr 5 i 6 polega na zwiększeniu zakresu rzeczowego o 0,440 km toru, tj. z km 29,800 – 36,413 na 29,587 – 36,420 z powodu pogorszenia stanu nawierzchni w okolicach lokalizacji robót.

**Lp. nr 23**

**„Wymiana szyn w torze nr 1 km 65,700 - 95,000 wraz z podbiciem toru i robotami towarzyszącymi”**

Bez zmian

**Lp. nr 24**

**„Wymiana nawierzchni w torze nr 1 w km 64,838 – 69,600 wraz z wymianą rozjazdów nr 24 i ST 2 na st. Kędzierzyn Koźle Port oraz rozjazdów nr 27, 28 i 29 na st. Kędzierzyn Koźle Zachód, wstawek między rozjazdami, remont obiektu inżynieryjnego w km 68,906 oraz roboty towarzyszące”**

- Zmiana w kolumnach nr 8-10 i 12 polega na zwiększeniu środków w związku z dostosowaniem kosztów zadania do złożonych ofert.

**Lp. nr 25**

**„Remont wiaduktu w km 67,777”**

- Zmiana w kolumnie nr 5 związana jest z dostosowaniem nazwy zadania zgodnie z zawartą umową;
- Zmiana w kolumnach nr 8-10 i 12 polega na zmniejszeniu środków w związku z zawartą umową.

**Lp. nr 26**

**„Remont toru nr 1 i 2 w km 18,070 - 42,087 poprzez wymianę podkładów, oczyszczenie, uzupełnienie i wymiana podsypki, ułożenie geowłókniny, ścięcie ław torowiska, wykonanie zgrzein, podbicie torów, odtworzenie rowów bocznych oraz roboty towarzyszące - różne lokalizacje”**

Bez zmian

**Lp. nr 27**

**„Remont mostu w km 11,490”**

- Zmiana w kolumnie nr 5 związana jest z dostosowaniem nazwy zadania zgodnie z zawartą umową;
- Zmiana w kolumnach nr 8-10 i 12 polega na zmniejszeniu środków w związku z zawartą umową.

**Lp. nr 28**

**„Remont mostu w km 15,063”**

- Zmiana w kolumnie nr 5 związana jest z dostosowaniem nazwy zadania zgodnie z zawartą umową;

- Zmiana w kolumnach nr 8-10 i 12 polega na zmniejszeniu środków w związku z zawartą umową.

**Lp. nr 29**

**„Remont toru nr 1 w km -0,334 - 22,500 poprzez wymianę podkładów, naprawę przejazdów, podbicie toru z oczyszczeniem podsypki tłuczniowej, ścięcie ław torowiska, odtworzenie rowów oraz roboty towarzyszące - różne lokalizacje”**

Bez zmian

**Lp. nr 30**

**„Remont toru nr 1 i 2 w km 95,195 - 97,290 poprzez wymianę podkładów, wymianę rozjazdu, naprawę główną przejazdu, naprawę podtorza oraz roboty towarzyszące - różne lokalizacje”**

Bez zmian

**Lp. nr 31**

**„Wymiana nawierzchni w torze 3n wraz z wymianą skrzyżowania torów 1s/3n, splotu torów i nawierzchni drogowej w przejeździe w km 210,600”**

- Zmiana w kolumnach nr 8-10 i 12 polega na zmniejszeniu środków w związku z niższą ceną wynegocjowaną w postępowaniu przetargowym.

**Lp. nr 32**

**„Wymiana nawierzchni w torze nr 1 i 2 w km 44,585 - 53,567, naprawa obiektu inżynierskiego w km 47,883 oraz roboty towarzyszące - różne lokalizacje”**

Bez zmian

**Lp. nr 33**

**„Optymalizacja przechyłek łuków i podniesienie prędkości drogowej na odcinku Sochaczew - Bednary - Łowicz Główny po torach nr 1 i 2 przez uzupełnienie tłucznia, podbiciu ciągłym torów zespołem maszyn DPUS, rozjazdów maszyną UNIMAT oraz robotami towarzyszącymi”**

- Z uwagi na brak możliwości przekwalifikowania w 2013 roku przejazdu w km 70,428 na linii nr 3 z kat. D na kat. C, zakres rzeczowy zadania został zmniejszony o przedmiotowy przejazd.
- Ograniczenie zakresu rzeczowego spowodowało zmianę w kolumnach nr 5, 8-10 i 12.



#### **Lp. nr 34**

**„Optymalizacja przechylek luków i podniesienie prędkości drogowej na odcinku Warszawa Wschodnia Osobowa - Warszawa Rembertów po torach nr 1M, 2M linii nr 2 oraz torach nr 3M i 4M linii nr 448 przez uzupełnienie tłucznia, podbiciu ciągłym torów zespołem maszyn DPUS, rozjazdów maszyną UNIMAT, naprawa przejazdu w km 11,621 oraz roboty towarzyszące”**

- Zakres przedmiotowego zadania został rozszerzony o naprawę przejazdu w km 11,621 na linii nr 2.
- Zwiększenie zakresu rzeczowego spowodowało zmianę w kolumnach nr 5, 8-10 i 12.

#### **Lp. nr 35**

**„Wymiana rozjazdu nr 3 w torze nr 2 w st. Terespol Pomorski na linii nr 131; wymiana pojedynczych podkładów, mechaniczne oczyszczenie i uzupełnienie podsypki, regulacja toru i rozjazdów w planie i profilu oraz roboty towarzyszące - różne lokalizacje w torze nr 1 linii nr 18”**

Bez zmian

#### **Lp. nr 36**

**„Wymiana toru nr 2 w km 51,600 - 51,900 oraz naprawa bieżąca toru nr 2 w km 9,000 - 53,667 poprzez wymianę podkładów, szyn, oczyszczenie i uzupełnienie podsypki, wymianę uszkodzonych i uzupełnieniem brakujących złączek torowych, regulacja toru w planie i profilu, oczyszczenie rowów bocznych oraz roboty towarzyszące - różne lokalizacje”**

Bez zmian

#### **Lp. nr 37**

**„Naprawa bieżąca linii nr 279 w km -1,061 - 20,300 poprzez wymianę szyn, podkładów, naprawę przejazdów, naprawę obiektów inżynierskich wraz z częściową modyfikacją toru klasycznego na bezстыkowy - różne lokalizacje; roboty towarzyszące”**

- Zmiana w kolumnach nr 8-10 i 12 polega na zmniejszeniu środków w związku z niższą ceną wynegocjowaną w postępowaniu przetargowym.

Nowe zadania wprowadzane w części B Programu w ramach uzyskanych oszczędności:

#### **Lp. nr 38**

Linia nr 272 Kluczbork – Poznań

Nazwa zadania: „Remont mostu w km 37,514 linii nr 272 Kluczbork - Poznań”

*Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:*

- przywrócenie prędkości rozkładowej z V=30/40 km/h do V=70 km/h,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu pociągów;

#### **Lp. nr 39**

Linia nr 94 Kraków Płaszów - Oświęcim

Nazwa zadania: „Naprawa mostu w torze Nr 2 km 16,113 wraz z robotami towarzyszącymi”

*Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:*

- podniesienie prędkości rozkładowej z V=60 km/h do V=80 km/h,
- zapobieżenie wprowadzenia ograniczenia prędkości do V=30 km/h;

Nowe zadania wprowadzane w części B Programu w ramach zwiększenia środków o kwotę 81 892,00 tys. zł

#### **Lp. nr 40**

Linia nr 137 Katowice - Legnica,

Nazwa zadania: „Remont mostu w km 34,301 linii nr 137 Katowice - Legnica nad rzeką Kłodnicą na szlaku Gliwice Łabędy - Tacziszów”

*Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:*

- podniesienie prędkości rozkładowej w torach nr 1 i 2 z V=50 km/h do V=120 km/h;

#### **Lp. nr 41**

Linia nr 14 Łódź Kaliska - Tuplice,

Nazwa zadania: „Kompleksowa wymiana rozjazdów nr 72, 77 i 78 w w st. Kalisz oraz rozjazdów nr 4 i 5 w st. Błaszki wraz z robotami towarzyszącymi”

*Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:*

- zapobiegnięcie wprowadzeniu ograniczeń prędkości;

#### **Lp. nr 42**

Linia nr 033 Kutno – Brodnica, linia nr 546 Warszawa Wschodnia Towarowa - Warszawa Rembertów,

Nazwa zadania: „Wymiana rozjazdów nr 1 i 3 w st. Florek i nr 26 w st. Warszawa Wschodnia Towarowa”

*Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:*

- przywrócenie prędkości rozkładowej na linii nr 033 z V=30 km/h do V=60 km/h,
- przywrócenie prędkości rozkładowej na linii nr 546 z V=20 km/h do V=40 km/h;

#### **Lp. nr 43**

Linia nr 3 Warszawa Zachodnia - Kunowice,

Nazwa zadania: „Naprawa przejazdu w km 44,127”

*Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:*

- zapobiegnięcie wprowadzeniu ograniczeń prędkości;

#### **Lp. nr 44**

Linia nr 12 Skierniewice – Łuków, linia nr 26 Łuków - Radom,

Nazwa zadania: „Mechaniczne oczyszczanie podsypki wraz z robotami towarzyszącymi na linii nr 12 w torze nr 1 w km 54,700 - 55,200 i torze nr 2 w km 52,600 - 158,890 linii nr 12 oraz na linii nr 26 w torze nr 1 w km 2,500 - 6,000 i torze nr 2 w km 2,750 - 5,800 linii nr 26 - różne lokalizacje”

*Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:*

- przywrócenie prędkości rozkładowej w torze nr 1 i 2 na linii nr 12 z  $V=30\div40$  km/h do  $V=50\div60$  km/h,
- utrzymanie prędkości rozkładowej pociągów  $V=100$  km/h na linii nr 26;

#### **Lp. nr 45**

Linia nr 215 Laskowice Pom - Bąk,

Nazwa zadania: „Naprawa główna toru nr 1 w km 47, 840 - 54,382 wymiana szyn i podkładów wraz z uzupełnieniem podsypki i podbiciem toru oraz roboty towarzyszące”

*Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:*

- podniesienie prędkości rozkładowej z  $V=60$  km/h do  $V=100$  km/h;

#### **Lp. nr 46**

Linia nr 8 Warszawa - Kraków,

Nazwa zadania: „Wymiana kompleksowa rozjazdu krzyżowego podwójnego nr 44 st. Sitkówka Nowiny”

*Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:*

- zapobiegnięcie wprowadzeniu ograniczeń prędkości;

#### **Lp. nr 47**

Linia nr 70 Włoszczowice - Chmielów,

Nazwa zadania: „Wymiana szyn 49E1 (w tym wybudowa szyn "oc") w torze nr 1 w km 15,600 - 52,000 - różne lokalizacje oraz roboty towarzyszące”

*Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:*

- przywrócenie prędkości rozkładowej z  $V=30\div50$  km/h do  $V=60$  km/h;

#### **Lp. nr 48**

Linia nr 18 Kutno - Piła,

Nazwa zadania: „Naprawa kompleksowa nawierzchni przejazdu kolejowego w km 21,989”

*Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:*

- przywrócenie prędkości rozkładowej z  $V=60$  km/h do  $V=120$  km/h,

**Lp. nr 49**

Linia nr 273 Wrocław Główny - Szczecin,

Nazwa zadania: „Remont przejazdu kolejowego w km 95,893”

*Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:*

- przywrócenie prędkości rozkładowej z  $V=30\div 40$  km/h do  $V=70$  km/h;

**Lp. nr 50**

Linia nr 227 Gdańsk Główny - Gdańsk Zaspą Tow.,

Nazwa zadania: „Wymiana rozjazdów Nr 62 i 63 na podrozjazdnicach betonowych wraz z wykonaniem pokryć ochronnych podtorza i robotami towarzyszącymi”

*Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:*

- zapobiegnięcie wprowadzeniu ograniczeń prędkości;

**Lp. nr 51**

Linia nr 18 Kutno - Piła,

Nazwa zadania: „Wymiana kompleksowa rozjazdów nr 144, 145 i skrzyżowania torów na st. Toruń Główny oraz roboty towarzyszące”

*Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:*

- przywrócenie prędkości rozkładowej z  $V=10$  km/h do  $V=40$  km/h,
- skrócenie czasu jazdy o ok. 2 min.;

**Lp. nr 52**

Linia nr 202 Gdańsk-Stargard Szczeciński,

Nazwa zadania: „Naprawa główna mostu w km 223,382 oraz roboty towarzyszące - etap II”

*Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:*

- przywrócenie prędkości rozkładowej z  $V=50$  km/h do  $V=120$  km/h,
- wydłużenie czasu eksploatacji obiektu;

**Lp. nr 53**

Linia nr 203 Tczew - Kostrzyn,

Nazwa zadania: „Naprawa główna mostu w km 155,564 oraz roboty towarzyszące”

*Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:*

- przywrócenie prędkości rozkładowej z  $V=20$  km/h do  $V=100$  km/h,
- wydłużenie czasu eksploatacji obiektu;

**Lp. nr 54**

Linia nr 408 Szczecin Główny - Granica RP,

Nazwa zadania: „Naprawa bieżąca mostu w km 3,393 oraz roboty towarzyszące - etap II”

*Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:*

- przywrócenie prędkości rozkładowej z  $V=60$  km/h do  $V=120$  km/h,
- wydłużenie czasu eksploatacji obiektu;

**Lp. nr 55**

Linia nr 402 Koszalin - Goleniów,

Nazwa zadania: „Naprawa bieżąca mostu w km 43,017 i 43,279 oraz roboty towarzyszące - etap II”

*Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:*

- przywrócenie prędkości rozkładowej z  $V=40$  km/h do  $V=100$  km/h,
- wydłużenie czasu eksploatacji obiektu;

**Lp. nr 56**

Linia nr 139 Katowice - Zwardoń,

Nazwa zadania: „Naprawa kładki w km 7,781, 25,461 i 76,531”

*Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:*

- przywrócenie wartości użytkowej kładki dla pieszych,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu;

**Lp. nr 57**

Linia nr 277 Opole Groszowice - Wrocław Brochów,

Nazwa zadania: „Remont toru - wybudowa szyn "OC" w torze nr 2 w km 34,775 - 35,546”

*Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:*

- zapobiegnięcie wprowadzeniu ograniczeń prędkości;

**Lp. nr 58**

Linia nr 220 Olsztyn - Bogaczewo,

Nazwa zadania: „Wymiana doborów podrojazdnic w rozjeździe Nr 3 i 4 na st. Gutkowo oraz w rozjeździe Nr 1 i 19 na st. Małdyty wraz z robotami towarzyszącymi”

*Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:*

- zapobiegnięcie wprowadzeniu ograniczeń prędkości,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu kolejowego;

**Lp. nr 59**

Linia nr 136 Kędzierzyn Koźle - Opole Groszowice,

Nazwa zadania: „Zaprojektowanie i wykonanie naprawy głównej przejazdu kolejowo-drogowego w km 11,772 linii nr 136 Kędzierzyn Koźle - Opole”

*Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:*

- poprawa bezpieczeństwa ruchu kolejowego i samochodowego,
- zwiększenie przepustowości linii,
- zmniejszenie kosztów utrzymania infrastruktury kolejowej i nawierzchni drogowej przejazdu,
- wyeliminowanie kosztów odszkodowań wypłacanych z tytułu uszkodzeń pojazdów samochodowych na przejeździe;

#### **Lp. nr 60**

Linia nr 94 Kraków Płaszów - Oświęcim,

Nazwa zadania: „Naprawa mostu w torze Nr 1 km 16,113 wraz z robotami towarzyszącymi”

*Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:*

- przywrócenie prędkości rozkładowej z  $V=30$  km/h do  $V=60$  km/h;

#### **Lp. nr 61**

Linia nr 137 Katowice - Legnica,

Nazwa zadania: „Remont przejazdu kolejowego w km 88,354”

*Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:*

- zapobiegnięcie wprowadzeniu ograniczeń prędkości;

#### **Lp. nr 62**

Linia nr 276 Wrocław Główny - Międzylesie,

Nazwa zadania: „Wybudowa szyn "OC" w torze nr 1 w km 10,700 - 14,324 - różne lokalizacje”

*Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:*

- przywrócenie prędkości rozkładowej z  $V=50$  km/h do  $V=100$  km/h;

#### **Lp. nr 63**

Linia nr 272 Kluczbork - Poznań,

Nazwa zadania: „Wymiana rozjazdu Nr 18 na st. Domanin”

*Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:*

- zapobiegnięcie wprowadzeniu ograniczeń prędkości;

#### **Lp. nr 64**

Linia nr 3 Warszawa Zachodnia - Kunowice,

Nazwa zadania: „Wymiana szyn OC w torze Nr 1 km 61,374 - 78,864 - różne lokalizacje oraz

roboty towarzyszące”

*Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:*

- zapobiegnięcie wprowadzeniu ograniczeń prędkości,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu;

**Lp. nr 65**

Linia nr 92 Przemyśl - Medyka-Granica Państwa,

Nazwa zadania: „Naprawa główna torów nr 104 i 105 w st. Medyka wraz z robotami towarzyszącymi”

*Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:*

- przywrócenie prędkości rozkładowej z  $V=20$  km/h do  $V=40$  km/h,
- skrócenie czasu jazdy o ok. 3 min.;

**Lp. nr 66**

Linia nr 68 Lublin - Przeworsk,

Nazwa zadania: „Naprawa główna przejazdu w km 150,607 i 168,333”

*Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:*

- zapobiegnięcie wprowadzeniu ograniczeń prędkości;

**Lp. nr 67**

Linia nr 108 Stróże - Krościenko,

Nazwa zadania: „Naprawa główna przejazdu w km 44,806 i 75,495”

*Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:*

- zapobiegnięcie wprowadzeniu ograniczeń prędkości;

**Lp. nr 68**

Linia nr 131 Chorzów Batory - Tczew,

Nazwa zadania: „Wymiana nawierzchni w torze Nr 3 st. Ponętów wraz z robotami towarzyszącymi”

*Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:*

- przywrócenie prędkości rozkładowej z  $V=10$  km/h do  $V=60$  km/h,
- skrócenie czasu jazdy o ok. 6 min.;

**Lp. nr 69**

Linia nr 729 Górki - Zajęczkowo Tczewskie,

Nazwa zadania: „Naprawa główna toru nr 1 w km 1,050 - 5,690 i w km 6,130 - 8,350 poprzez wymianę szyn i podkładów wraz z uzupełnieniem podsypki i podbiciem toru oraz robotami towarzyszącymi”

*Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:*

- przywrócenie prędkości rozkładowej z  $V=30$  km/h do  $V=60\div 80$  km/h;

**Lp. nr 70**

Linia nr 273 Wrocław Główny - Szczecin,

Nazwa zadania: „Remont przejazdu kolejowego w km 58,911”

*Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:*

- przywrócenie prędkości rozkładowej z  $V=30$  km/h do  $V=70$  km/h;

**Lp. nr 71**

Linia nr 94 Kraków Płaszów - Oświęcim,

Nazwa zadania: „Naprawa nawierzchni przejazdu kolejowego w km 45,343 tor Nr 1 i 2 w ciągu ulicy Chrzanowskiej w miejscowości Zator”

*Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:*

- zapobiegnięcie wprowadzeniu ograniczeń prędkości,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu;

**Lp. nr 72**

Linia nr 140 Katowice Ligota - Nędza,

Nazwa zadania: „Zaprojektowanie i wykonanie naprawy głównej przejazdu kolejowo-drogowego w km 62,169 linii nr 140 Katowice Ligota - Nędza”

*Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:*

- przywrócenie prędkości rozkładowej z  $V=30$  km/h do  $V=100$  km/h,
- skrócenie czasu jazdy o 1 min.,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu kolejowego i samochodowego,
- zwiększenie przepustowości linii,
- zmniejszenie kosztów utrzymania infrastruktury kolejowej i nawierzchni drogowej przejazdu;

**Lp. nr 73**

Linia nr 100 Kraków Mydlniki - Gaj,

Nazwa zadania: „Naprawa mostu w torze Nr 2 km 9,233 wraz z robotami towarzyszącymi”

*Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:*

- zapobiegnięcie wprowadzeniu ograniczeń prędkości;

**Lp. nr 74**

Linia nr 1 Warszawa Centralna – Katowice, linia nr 131 Chorzów Batory – Tczew, linia nr 15 Bednary - Łódź Kaliska,



Nazwa zadania: „Kompleksowa wymiana rozjazdów: Nr 22, 25, 28 w stacji Piotrków Trybunalski, Nr 7 w stacji Koluszki, Nr 349, 347, 348 w stacji Zduńska Wola Karsznice, Nr 3, 4, 5, 6 w stacji Łódź Żabieniec oraz wymiana skrzyżowania toru Nr 1 w stacji Łódź Żabieniec i rozjazdu Nr 4 w stacji Lublinek”

*Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:*

- przywrócenie prędkości rozkładowej z  $V=20$  km/h do  $V=90$  km/h,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu;

#### **Lp. nr 75**

Linia nr 395 Zieleniec - Kiekrz,

Nazwa zadania: „Wzmocnienie konstrukcji przęsła, kraty oraz antykorozja dolnych pasów mostu w km 6,146 w torze nr 2 oraz naprawa chodnika wraz z robotami towarzyszącymi”

*Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:*

- zapobiegnięcie wprowadzeniu ograniczeń prędkości;

#### **Lp. nr 76**

Linia nr 1 Warszawa - Katowice,

Nazwa zadania: „Wymiana kompleksowa nawierzchni w torze Nr 104 w st. Myszków”

*Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:*

- zapobiegnięcie wprowadzeniu ograniczeń prędkości,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu;

#### **Lp. nr 77**

Linia nr 143 Kalety - Wrocław Mikołajów,

Nazwa zadania: „Naprawa nawierzchni w torze Nr 2 w km 141,550 - 142,300 oraz w przejściu między rozjazdami nr 6 i 8, podbicie rozjazdów Nr 1, 2, 3, 4, 6, 24, 25, 26 i 27, wykonanie stabilizacji podtorza, naprawa przejazdu kolejowego w km 141,533 wraz z wykonaniem projektów organizacji ruchu oraz roboty towarzyszące”

*Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:*

- przywrócenie prędkości rozkładowej z  $V=30$  km/h do  $V=120$  km/h dla pociągów pasażerskich i do  $V=80$  km/h dla pociągów towarowych,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu;

#### **Lp. nr 78**

Linia nr 33 Kutno - Brodnica,

Nazwa zadania: „Naprawa główna przejazdu kolejowego w km 29,898 wraz z opracowaniem projektu organizacji ruchu oraz robotami towarzyszącymi”

*Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:*

- przywrócenie prędkości rozkładowej z V=20 km/h do V=60 km/h,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu;

**Lp. nr 79**

Linia nr 691 Nędza Wieś - Turze,

Nazwa zadania: „Remont mostu w km 1,098 na linii nr 691”

*Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:*

- zapobiegnięcie wprowadzeniu ograniczeń prędkości,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu kolejowego;

**Lp. nr 80**

Linia nr 2 Warszawa - Terespol,

Nazwa zadania: „Naprawa główna przejazdu kolejowego w km 21,049 i km 34,997 wraz z robotami towarzyszącymi”

*Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:*

- zapobiegnięcie wprowadzeniu ograniczeń prędkości,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i kolejowego,
- zmniejszenie kosztów utrzymania infrastruktury kolejowej i nawierzchni drogowej przejazdu;

**Lp. nr 81**

Linia nr 29 Tłuszcz - Ostrołęka,

Nazwa zadania: „Naprawa główna przejazdu kolejowego w km 51,563 wraz z robotami towarzyszącymi”

*Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:*

- zapobiegnięcie wprowadzeniu ograniczeń prędkości,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i kolejowego,
- zmniejszenie kosztów utrzymania infrastruktury kolejowej i nawierzchni drogowej przejazdu;

**Lp. nr 82**

Linia nr 12 Skierniewice - Łuków,

Nazwa zadania: „Naprawa główna przejazdu kolejowego w km 108,035 wraz z robotami towarzyszącymi”

*Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:*

- zapobiegnięcie wprowadzeniu ograniczeń prędkości,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i kolejowego,

- zmniejszenie kosztów utrzymania infrastruktury kolejowej i nawierzchni drogowej przejazdu;

**Lp. nr 83**

Linia nr 146 Wyczerpy - Chorzew Siemkowice,

Nazwa zadania: „Wymiana nawierzchni torowo - drogowej na przejeździe kolejowym w km 7,560 Mykanów i w km 35,644 Wistka”

*Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:*

- zapobiegnięcie wprowadzeniu ograniczeń prędkości,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i kolejowego;

**Lp. nr 84**

Linia nr 139 Katowice - Zwardoń,

Nazwa zadania: „Wzmocnienie podtorza przy pomocy pociągu naprawy podtorza z maszyną wiodącą typu AHM-800R na szlaku Pszczyna - Kobiór tor nr 1 w km 29,200-30,050 oraz Tychy - Kobiór tor nr 1 w km 17,800-20,750; tor nr 2 w km 17,900-18,825 wraz z robotami towarzyszącymi”

*Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:*

- przywrócenie prędkości rozkładowej z  $V=50$  km/h do  $V=120$  km/h,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i kolejowego;

**Lp. nr 85**

Linia nr 276 Wrocław Główny - Międzylesie,

Nazwa zadania: „Przemurowanie ścian kamiennych oraz parapetów ceglanych, wykonanie drenażu odwadniającego - ściana oporowa w km 86,538 - 86,955”

*Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:*

- zapobiegnięcie wprowadzeniu ograniczeń prędkości,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i kolejowego;

**Lp. nr 86**

Linia nr 353 Poznań Wschód - Skandawa,

Nazwa zadania: „Wykonanie stalowej konstrukcji wzmacniającej oraz odwodnienia wiaduktu w km 0,817”

*Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:*

- podniesienie prędkości rozkładowej  $V=120$  km/h  $V=140$  km/h;

**Lp. nr 87**

Linia nr 68 Lublin - Przeworsk,

Nazwa zadania: „Naprawa mostu stalowego w km 111,984 w torze nr 1 i 2”

*Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:*

- przywrócenie prędkości rozkładowej z  $V=30$  km/h do  $V=120$  km/h,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu kolejowego;

#### **Lp. nr 88**

Linia nr 7 Warszawa - Dorohusk,

Nazwa zadania: „Naprawa przejazdu kolejowego kat "A" w km 249,226”

*Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:*

- poprawa bezpieczeństwa ruchu na skrzyżowaniu linii kolejowej z drogą publiczną,
- poprawa obowiązujących parametrów techniczno-eksploatacyjnych;

#### **Lp. nr 89**

Linia nr 26 Łuków - Radom,

Nazwa zadania: „Naprawa toru nr 1 i 2 w km 61,780 – 65,148”

*Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:*

- poprawa bezpieczeństwa ruchu kolejowego;

#### **Lp. nr 90**

Linia nr 203 Tczew - Kostrzyn,

Nazwa zadania: „Naprawa mostu Herburtowo w km 231,569 wraz z robotami towarzyszącymi”

*Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:*

- przywrócenie prędkości rozkładowej z  $V=80$  km/h do  $V=100$  km/h,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu kolejowego;

#### **Lp. nr 91**

Linia nr 431 Police - Police Chemia,

Nazwa zadania: „Naprawa linii kolejowej Nr 431 Police - Police Chemia w km 0,451 - 3,906 wraz z robotami towarzyszącymi”

*Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:*

- przywrócenie prędkości rozkładowej z  $V=20$  km/h do  $V=60$  km/h,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu kolejowego;

#### **Lp. nr 92**

Linia nr 181 Herby Nowe - Oleśnica,

Nazwa zadania: „Przebudowa peronu nr 1 na stacji w Kępnie”

*Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:*

- poprawa bezpieczeństwa pasażerów,
- przystosowanie dla osób niepełnosprawnych;

**Lp. nr 93**

Linia nr 14 Łódź Kaliska - Tuplice,

Nazwa zadania: „Przebudowa peronu nr 1 na stacji w Sieradzu”

*Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:*

- poprawa bezpieczeństwa pasażerów,
- przystosowanie dla osób niepełnosprawnych;

**Lp. nr 94**

Linia nr 273 Wrocław Główny - Szczecin,

Nazwa zadania: „Remont linii kolejowej nr 273 na odcinku Wrocław Pracze - Brzezinka Średzka - Księginice poprzez wzmocnienie podtorza wraz z robotami towarzyszącymi”

*Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:*

- przywrócenie prędkości rozkładowej z  $V=20\div 50$  km/h do  $V=70\div 100$  km/h,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu kolejowego;

**Lp. nr 95**

Linia nr 274 Wrocław Świebodzki - Zgorzelec,

Nazwa zadania: „Naprawa wiaduktu w km 73,244 wraz z robotami towarzyszącymi”

*Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:*

- zapobiegnięcie wprowadzeniu ograniczeń prędkości,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu kolejowego;

**Lp. nr 96**

Linia nr 274 Wrocław Świebodzki - Zgorzelec,

Nazwa zadania: „Naprawa mostu w km 176,633 wraz z robotami towarzyszącymi”

*Merytoryczne uzasadnienie dla zadania:*

- przywrócenie prędkości rozkładowej z  $V=20$  km/h do  $V=70$  km/h,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu kolejowego;

### **Część C**

Część C zawiera zestawienie środków, jakimi dysponują województwa w 2013 roku, przeznaczonych na zakup, modernizację oraz naprawę pojazdów kolejowych przeznaczonych do przewozów pasażerskich wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych, o której mowa w art. 4 pkt 19 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.). Kwota środków w wysokości 136 561 009,92 zł nie uległa zmianie.

### **Część D**

Część D zawiera zestawienie środków na sfinansowanie nabycia od PKP S.A. przez Skarb Państwa reprezentowany przez ministra właściwego do spraw transportu, akcji PKP PLK S.A, zgodnie z art. 1 *Ustawy z dnia 20 maja 2010 r. o zmianie ustawy o Funduszu Kolejowym oraz ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”* w wysokości 500 000,00 tys. zł.

Limit środków Funduszu Kolejowego w zakresie „wydatków bieżących” w wysokości 65 000,00 tys. zł zostanie przeznaczony na:

- częściowe pokrycie wynagrodzeń zasadniczych funkcjonariuszy Straży Ochrony Kolei – kwota 60 000,00 tys. zł,
- dofinansowanie kolejowego ratownictwa technicznego – kwota 5 000,00 tys. zł, tj.:
  - zakup 17 szt. pomocniczych wózków holowniczych (tor 1435 mm),
  - zakup 20 szt. mostków niskich do wkolejania (komplet o długości 3300, 2250 i 1200 mm + złącze);
  - zakup 20 szt. agregatów prądotwórczych 10 KW (230/400V).

## **Ocena Skutków Regulacji**

### **1. Podmioty, na które oddziałuje projekt uchwały**

Projekt oddziałuje na:

- PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. – zarządców powszechnie dostępnej infrastruktury kolejowej,
- Bank Gospodarstwa Krajowego,
- samorzady województw.

### **2. Konsultacje społeczne**

Projekt nowelizacji uchwały Programu na 2013 r. został przygotowany na wniosek i w porozumieniu z PKP PLK S.A. i PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o. oraz w porozumieniu z Ministerstwem Finansów i Bankiem Gospodarstwa Krajowego. Projekt został skierowany do zaopiniowania przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego.

### **3. Wpływ regulacji na:**

#### **a) sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządowych**

Wejście w życie uchwały nie będzie miało wpływu na budżet państwa, a budżety województw nie ulegną zmianie w porównaniu do pierwotnej uchwały Rady Ministrów.

#### **b) rynek pracy**

Wejście w życie uchwały nie wpłynie bezpośrednio na rynek pracy. Niemniej jednak środki z Funduszu Kolejowego na dofinansowanie infrastruktury wpłyną na wykonywanie w szerszym zakresie inwestycji, co znajdzie odzwierciedlenie w zwiększonych zamówieniach dla branż współpracujących z transportem kolejowym.

#### **c) konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw**

Program zapewnia dofinansowanie inwestycji, remontów i utrzymania infrastruktury kolejowej, co poprawi jej stan techniczny i tym samym zwiększy konkurencyjność transportu kolejowego wobec innych gałęzi transportu, zwiększy jego udział w rynku przewozów pasażerskich i towarowych. Pełna realizacja zadań określonych w Programie spowoduje przywrócenie parametrów techniczno-eksploatacyjnych na liniach i odcinkach linii kolejowych objętych tym Programem oraz skrócenie czasu podróży, likwidację punktowych ograniczeń prędkości, wzrost bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Stworzenie zachęty do korzystania z transportu kolejowego ma szczególne znaczenie m.in. z uwagi na ochronę środowiska, wysokie bezpieczeństwo, niskie koszty zewnętrzne tej gałęzi transportu.

**d) sytuację i rozwój regionalny**

Program nie będzie miał bezpośredniego wpływu na rozwój gospodarczy regionów. Natomiast pośrednio poprawa stanu technicznego linii kolejowych powinna być zachętą dla przedsiębiorców do wykorzystywania kolei jako środka transportu oraz do prowadzenia działalności gospodarczej na obszarach położonych w bezpośrednim sąsiedztwie linii kolejowych.