

# WKŁAD INSTRUMENTU „ŁĄCZĄC EUROPE” (CEF) W BUDOWĘ INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ W POLSCE



Ministerstwo  
Funduszy  
i Polityki Regionalnej



Rzeczpospolita  
Polska



Finansowane przez  
Unię Europejską

## Spis treści

<b>1.</b> Słowo wstępne Ministra Funduszy i Polityki Regionalnej.....	03
<b>2.</b> Słowo wstępne Dyrektora Centrum Unijnych Projektów Transportowych .....	04
<b>3.</b> Słowo wstępne Dyrektora ds. inwestycji, innowacyjnego i zrównoważonego transportu w Komisji Europejskiej .	05
<b>4.</b> Słowo wstępne Dyrektora Europejskiej Agencji Wykonawczej ds. Klimatu, Infrastruktury i Środowiska .....	06
<b>5.</b> Instrument „łącząc Europę” – ogólne informacje .....	07
<b>6.</b> Instrument „łącząc Europę” w sektorze transportu w Polsce .....	08
<b>6.1</b> Wkład polskich projektów CEF w budowę sieci TEN-T .....	15
<b>6.2</b> Stopień zaawansowania realizacji w ujęciu finansowym.....	18
<b>7.</b> System zarządzania pomocą finansową CEF Transport na poziomie krajowym .....	20
<b>8.</b> Polscy beneficjenci CEF Transport.....	21
<b>9.</b> Projekty CEF Transport w Polsce .....	28
<b>9.1</b> Transport kolejowy.....	28
<b>9.1.1</b> Projekty na korytarzu Bałtyk – Adriatyk .....	28
<b>9.1.2</b> Projekty na korytarzu Morze Północne – Bałtyk .....	42
<b>9.1.3</b> Pozostałe projekty kolejowe .....	58
<b>9.2</b> Transport drogowy .....	61
<b>9.3</b> Transport morski .....	66
<b>9.3.1</b> Projekty portu Gdańsk.....	66
<b>9.3.2</b> Projekty portu Gdynia .....	70
<b>9.3.3</b> Projekty w portach Szczecin i Świnoujście .....	71
<b>9.4</b> Transport powietrzny - projekty SESAR .....	76
<b>9.5</b> Infrastruktura dla paliw alternatywnych .....	81
<b>9.6</b> Transport miejski .....	86
<b>10.</b> CEF w nowej perspektywie finansowej 2021-2027 .....	88

# 1

## Słowo wstępne Ministra Funduszy i Polityki Regionalnej

*Szanowni Państwo,*

polecam serdecznie kolejną już edycję broszury informacyjnej poświęconej unijnemu instrumentowi finansowania „Łącząc Europę” (Connecting Europe Facility, CEF). Chciałbym, aby przybliżyła ona Państwu efekty, jakie przynoszą dla Polski realizowane projekty objęte wsparciem z CEF. Inwestycje nadzorowane są przez Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej (MFIPR).

Środki z CEF, przyznawane centralnie przez Komisję Europejską, wspierają realizację kluczowych inwestycji w infrastrukturę transportową, energetyczną i telekomunikacyjną. Instrument „Łącząc Europę” w obszarze transportu służy przede wszystkim budowie transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T), w skład której wchodzi ważne nie tylko dla Polski, ale całej Unii Europejskiej szlaki drogowe, kolejowe, lotnicze, morskie oraz rzeczne.

Rozwijanie sieci TEN-T wpływa na skrócenie czasu podróży i przewozów oraz wzrost bezpieczeństwa i komfortu podróżowania. To także zwiększenie konkurencyjności unijnej gospodarki poprzez poprawę dostępności poszczególnych regionów UE.

Polska dzięki profesjonalnym działaniom MFIPR sprawnie i efektywnie wykorzystuje środki dostępne w Instrumencie „Łącząc Europę”. Największym odbiorcą pomocy finansowej są PKP Polskie Linie Kolejowe SA. Dzięki CEF polska kolej zmienia się na naszych oczach.

Przed nami unijna perspektywa finansowa 2021-2027. Nowy program CEF został rozpoczęty. Przyjęte zostały wypracowane po wielu miesiącach negocjacji dokumenty programowe oraz ogłoszono pierwszy konkurs. Tak jak dotychczas, wnioski o środki z CEF w obszarze transportu zatwierdzać będzie Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej. Resort, który reprezentuję, negocjuje z Komisją Europejską zakres wsparcia poszczególnych konkursów. Dążymy do tego, aby jak najlepiej odzwierciedlały one potrzeby naszego kraju.

*Szanowni Państwo,*

na sukces każdego z polskich projektów CEF składa się praca wielu osób. Dziękuję wszystkim za zaangażowanie w budowę nowoczesnej i bezpiecznej infrastruktury transportowej łączącej Europę. Zapraszam Państwa do lektury.

*Grzegorz Puda,*

*Minister Funduszy i Polityki Regionalnej*



# 2.

## Słowo wstępne Dyrektora Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT)

*Szanowni Państwo,*

CEF Transport pojawił się w Centrum Unijnych Projektów Transportowych w 2014 roku. Wcześniej, bo już od 2007 roku, CUPT zajmował się wdrożeniem programu krajowego - Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ), a w kolejnej perspektywie 2014-2020, obok kontynuacji POIiŚ, zaczęliśmy wdrażać drugi program krajowy - Polska Wschodnia.

CUPT kompleksowo wspiera Beneficjentów CEF w przygotowaniu i realizacji inwestycji, tak aby racjonalnie i efektywnie wykorzystać wszystkie środki UE przeznaczone na dofinansowanie projektów transportowych. Współpracujemy z beneficjentem doradzając na każdym etapie realizacji projektu, a każdy złożony projekt ma swojego opiekuna w CUPT.

Analizujemy zagrożenia i potencjalne bariery w realizacji projektu, kontrolujemy i prowadzimy okresową sprawozdawczość, jak również wspieramy potencjał beneficjentów szkoleniami, spotkaniami roboczymi, informacją na stronie www CUPT, na Twitterze, a także w Biuletynie CUPT.

Zachęcam Państwa do zapoznania się z projektami zamieszczonymi w broszurze.

*Joanna Lech,  
p.o. Dyrektora CUPT*



# 3

## **Słowo wstępne Dyrektora ds. inwestycji, innowacyjnego i zrównoważonego transportu w Komisji Europejskiej (DG MOVE, KE)**

*Szanowni Państwo,*

Instrument „Łącząc Europę” na lata 2021-2027 ma ogólny cel, jakim jest budowa, rozwój, modernizacja i ukończenie sieci transeuropejskich, z uwzględnieniem długoterminowych zobowiązań Unii w zakresie dekarbonizacji, a tym samym przyczynienie się do inteligentnego, trwałego wzrostu gospodarczego sprzyjającego włączeniu społecznemu oraz zwiększenie spójności terytorialnej, społecznej i gospodarczej.

W latach 2014-2020 Polska była pierwszym beneficjentem CEF i ma bardzo dobre osiągnięcia w zakresie realizacji projektów. Pierwszy nabór w nowym okresie 2021-2027 pozwoli przeznaczyć około 6 mld euro na najlepsze projekty z zakresu infrastruktury transportowej, zgodnie ze Strategią Unii Europejskiej na rzecz zrównoważonego i inteligentnego transportu.

Oczekujemy na wysokiej jakości wnioski z Polski, które przyczynią się do uzupełnienia i modernizacji polskich odcinków i węzłów transeuropejskich sieci transportowych.

*Herald Ruijters,*

*Dyrektor ds. Inwestycji, Innowacyjnego i Zrównoważonego Transportu  
w Dyrekcji Generalnej ds. Mobilności i Transportu w Komisji Europejskiej*

# 4

## Słowo wstępne Dyrektora Europejskiej Agencji Wykonawczej ds. Klimatu, Infrastruktury i Środowiska (CINEA, wcześniej INEA)

*Szanowni Państwo,*

Polska, z unijnym wsparciem w wysokości 4,3 mld euro, jest największym beneficjentem Instrumentu „Łącząc Europę” (CEF) w latach 2014-2020. Największa część tej kwoty przeznaczona jest na projekty związane z infrastrukturą kolejową (ok. 3,65 mld euro).

Wsparcie w ramach CEF było w szczególności ukierunkowane na inwestycje w korytarzach sieci bazowej TEN-T Bałtyk-Adriatyk (północ-południe) i Morze Północne-Bałtyk (wschód-zachód), mające na celu rozwiązanie problemu wąskich gardeł, brakujących połączeń i odcinków transgranicznych, przy jednoczesnym przyczynianiu się do stworzenia transportu bardziej przyjaznego dla środowiska. Doprowadziło to do poprawy atrakcyjności transportu kolejowego zarówno dla pasażerów, jak i dla przewozu towarów.

Wszystkie te projekty są realizowane dzięki ścisłej współpracy pomiędzy CINEA, beneficjentami projektów i polskim Ministerstwem Funduszy i Polityki Regionalnej, co przyniosło dobre rezultaty w zakresie terminowej i pełnej realizacji projektów, co stanowi dwa kluczowe priorytety dla CINEA.

Nadal pozostaje wiele do osiągnięcia - zarówno w zakresie ukończenia sieci TEN-T, jak i usprawnienia realizacji projektów. Nadchodzące lata i nowy Instrument „Łącząc Europę” na lata 2021-2027 przyniosą więcej możliwości wspierania dojrzałych projektów w Polsce, szczególnie skupiających się na niskoemisyjnych środkach transportu. CINEA będzie nadal wspierać polskich beneficjentów i władze w ich wysiłkach na rzecz realizacji bezpieczniejszej, bardziej ekologicznej, inteligentnej i interoperacyjnej infrastruktury w kraju. Zgodnie z naszym mottem „Finansowanie zielonej przyszłości dla Europy”, CINEA cieszy się na współpracę z Polską, aby CEF odniósł jeszcze większy sukces w okresie 2021-27.

*Dirk Beckers,*

*Dyrektor Europejskiej Agencji Wykonawczej ds. Klimatu, Infrastruktury i Środowiska*

# 5

## Instrument „Łącząc Europę” – ogólne informacje

Instrument „Łącząc Europę” to instrument finansowy ustanowiony na lata 2014-2020 rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1316/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r<sup>1</sup>. Został utworzony w celu wsparcia rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, energetycznej oraz telekomunikacyjnej, a więc inwestycji o wspólnym znaczeniu dla UE. Instrument ma przyczynić się do zrównoważonego rozwoju krajów Unii Europejskiej poprzez finansowanie budowy nowoczesnych sieci transeuropejskich o wysokiej wydajności. Inwestowanie w infrastrukturę o wspólnych standardach technicznych i funkcjonalnych ma za zadanie przynieść korzyści w postaci wzrostu konkurencyjności oraz spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej.

**Budżet CEF** w perspektywie finansowej 2014-2020 wynosił ponad 30 mld euro, z czego ok. 24 mld euro w sektorze transportu. Budżet na transport został zasilony pulą środków przeniesionych z Funduszu Spójności - 11,3 mld euro - dostępną tylko dla państw kohezyjnych (kwalifikujących się do korzystania z Funduszu Spójności, w tym Polski). Pozostałe środki - tzw. pula ogólna - dostępne były dla wszystkich państw członkowskich. W ramach CEF umożliwiono także łączenie finansowania bezzwrotnego (dotacji z CEF) z finansowaniem zwrotnym pochodzącym z krajowych i międzynarodowych instytucji finansowych.

Maksymalny poziom dofinansowania w ramach puli kohezyjnej wynosił 85% kosztów kwalifikowanych projektu, a w ramach puli ogólnej 20% - 50% dla projektów inwestycyjnych i 50% dla projektów studyjnych.

Dofinansowanie przyznawane było projektom wybranym w konkursach organizowanych bezpośrednio przez Komisję Europejską. Aby projekt uzyskał dofinansowanie musiał więc nie tylko spełniać wymagania konkursu (realizować wskazane cele), ale również być konkurencyjnym wobec innych zgłoszonych projektów.

**Priorytety wsparcia w sektorze transportu** były ukierunkowane na rozwój transeuropejskiej sieci transportowej poprzez projekty wspierające transport zrównoważony, likwidujące „wąskie gardła”, uzupełniające brakujące połączenia, rozwijające odcinki transgraniczne, rozwijające interoperacyjność transportu, wdrażanie zharmonizowanych systemów zarządzania ruchem w różnych sektorach transportu (ERTMS, ITS, SESAR i inne), a także wspierające dekarbonizację i niskoemisyjność transportu oraz rozwój infrastruktury w węzłach sieci transeuropejskiej.

Łącznie, w ramach całej UE w sektorze transportu dofinansowanie o wartości ok. 23 mld euro uzyskało ponad 1000 projektów, których łączny koszt wynosi ok. 50 mld euro. Część środków została przekazana na projekty wsparcia technicznego dla instytucji zaangażowanych we wdrażanie CEF, m.in. dla beneficjentów, konsultantów i administracji państwowych (tzw. pomoc techniczna).

<sup>1</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1316/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. ustanawiające instrument „Łącząc Europę”, zmieniające rozporządzenie (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 680/2007 i (WE) nr 67/2010

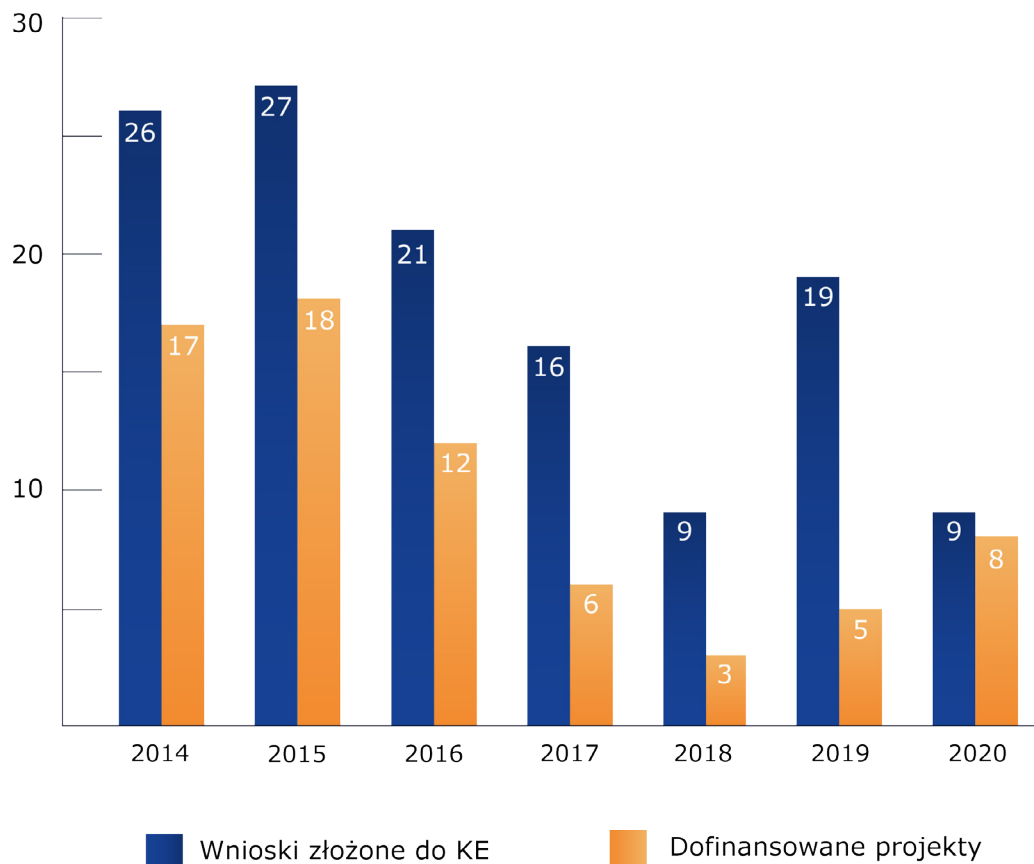
# 6

## Instrument „Łącząc Europę” w sektorze transportu w Polsce

Polskie podmioty mogły ubiegać się o środki z puli ogólnej oraz puli kohezyjnej, w ramach której tzw. koperta narodowa dla Polski wynosiła 4,14 mld euro i została zaalokowana z ponad 100% powodzeniem.

W ramach CEF 2014-2020 przeprowadzonych zostało 18 konkursów, w każdym udział wzięli wnioskodawcy z Polski, a ponad połowa złożonych propozycji projektów otrzymała dofinansowanie (69 na 127).

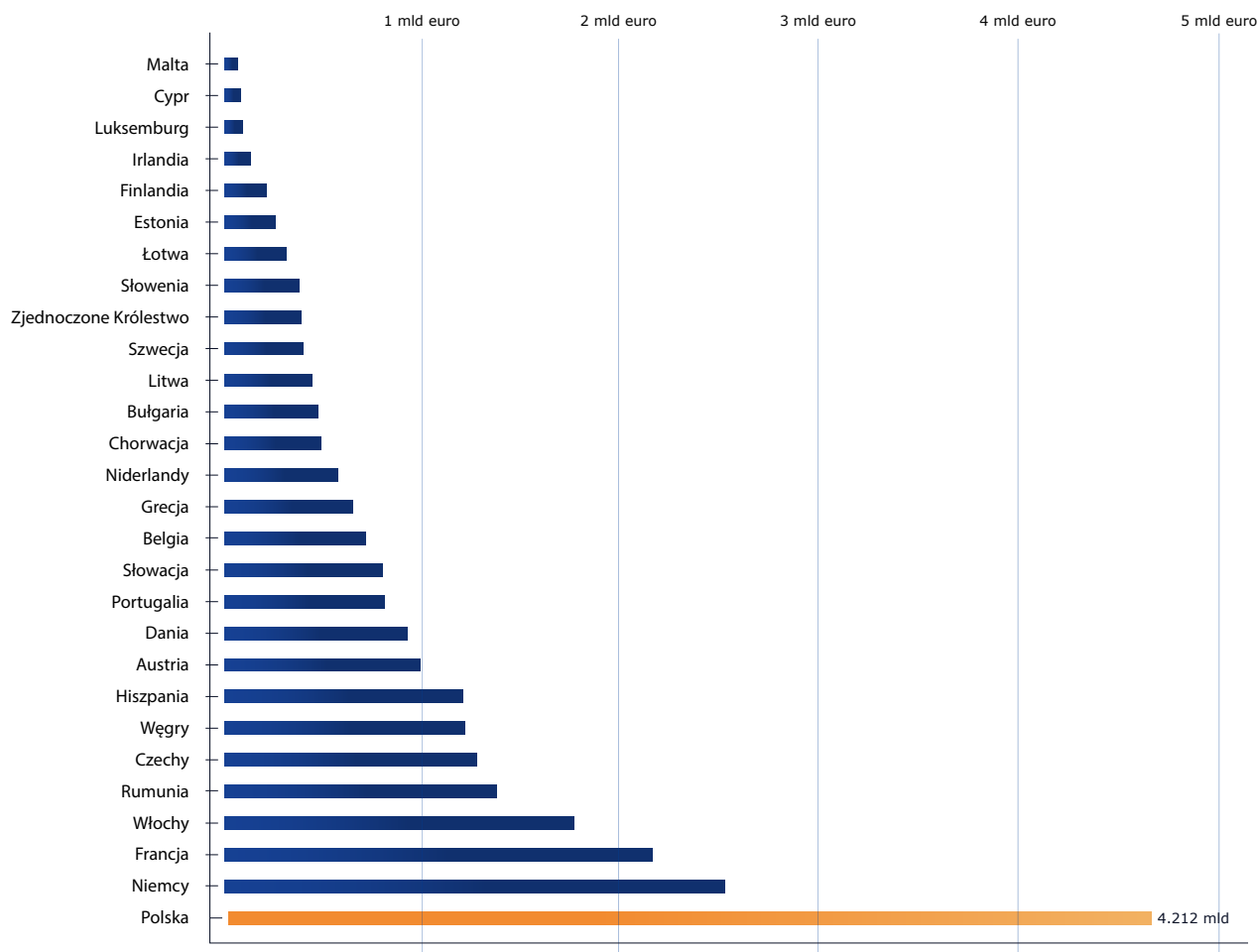
### Poziom skuteczności aplikantów z Polski w konkursach CEF



## 6. Instrument „Łącząc Europę” w sektorze transportu w Polsce

Polska jest największym beneficjentem CEF Transport w UE – ponad 18% przyznanego dofinansowania w sektorze transportu przypada na projekty z Polski. W wyniku rozstrzygnięcia ostatnich konkursów CEF Transport polska koperta narodowa została zakontraktowana w całości, a dodatkowo Polska pozyskała część środków, których nie były w stanie wykorzystać inne kraje kohezyjne. Łącznie dofinansowanie uzyskało 69 projektów, jednak dwa z nich nie są już realizowane, dlatego przyjmowana w dalszej części broszury liczba dofinansowanych projektów z Polski to 67.

### Przyznane dofinansowanie CEF dla polskich projektów na tle innych państw UE (mld euro)<sup>2</sup>

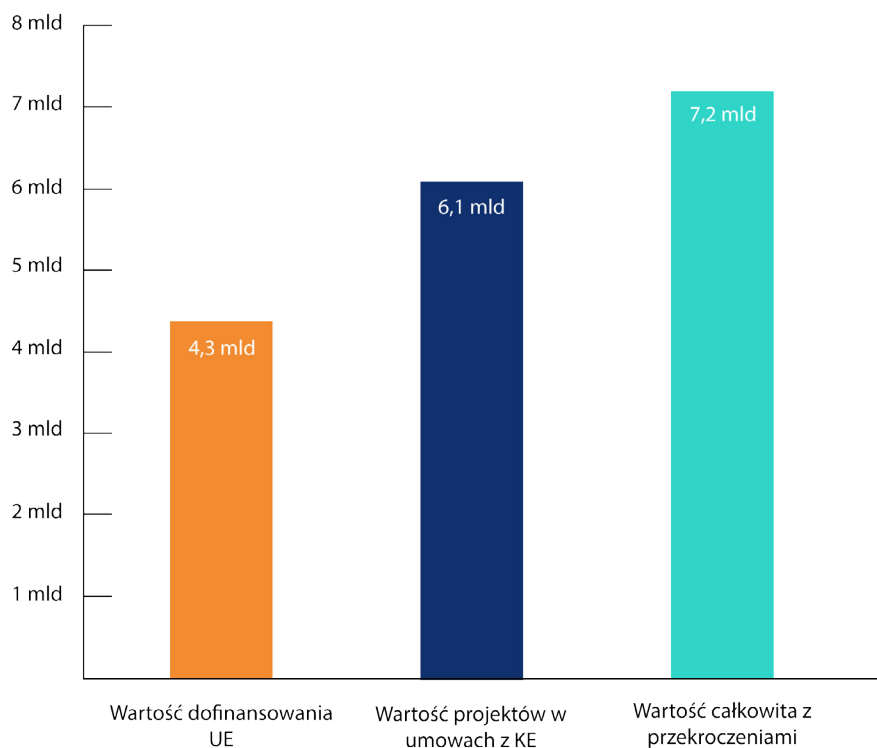


<sup>2</sup> Według dostępnych danych za 2019

## 6. Instrument „Łącząc Europę” w sektorze transportu w Polsce

Łącznie beneficjenci z Polski uzyskali dofinansowanie dla 67 projektów o wartości 4,345 mld euro. Łączna całkowita wartość projektów CEF określona w umowach dotacyjnych wynosi 6,057 mld euro. Średni poziom dofinansowania z CEF wynosi więc 72%. Jednak w trakcie realizacji, koszt realizacji wielu projektów uległ podwyższeniu (m.in. na skutek ogólnego wzrostu cen materiałów i usług), w związku z czym całkowita rzeczywista wartość projektów realizowanych w ramach CEF w Polsce wynosi 7,174 mld euro, co daje średni poziom dofinansowania z UE na poziomie 61%.

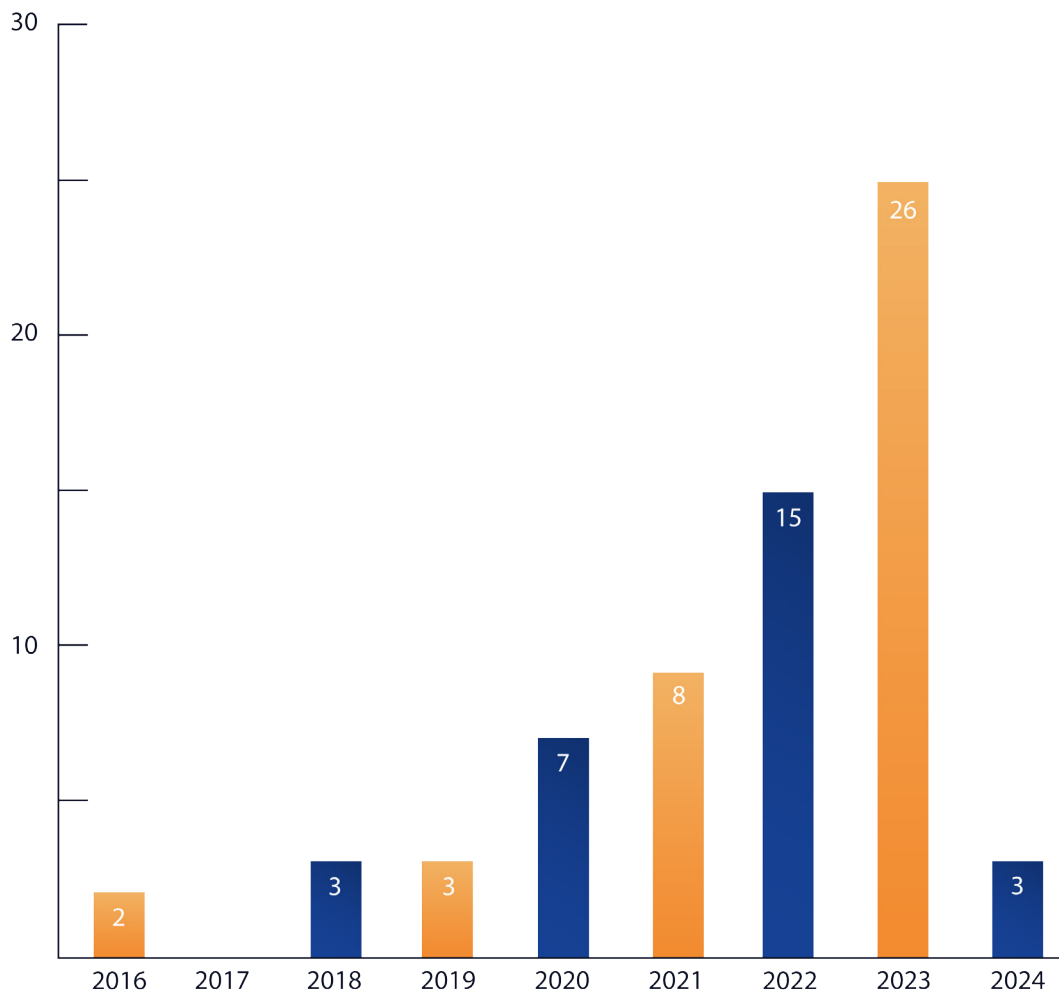
### Wartość projektów CEF w Polsce (mld euro)



W puli kohezyjnej dofinansowanie otrzymały 33 projekty, zaś w puli ogólnej 34. W ramach puli kohezyjnej realizowane są głównie duże projekty kolejowe oraz projekt drogowy, dlatego łączna wartość projektów w ramach tej puli to ok. 5,5 mld euro, przy dofinansowaniu CEF nieco ponad 4,2 mld euro. Wartość projektów z puli ogólnej to nieco ponad 500 mln euro, a dofinansowanie CEF to ok. 142 mln euro.



## Liczba projektów CEF kończących się w poszczególnych latach



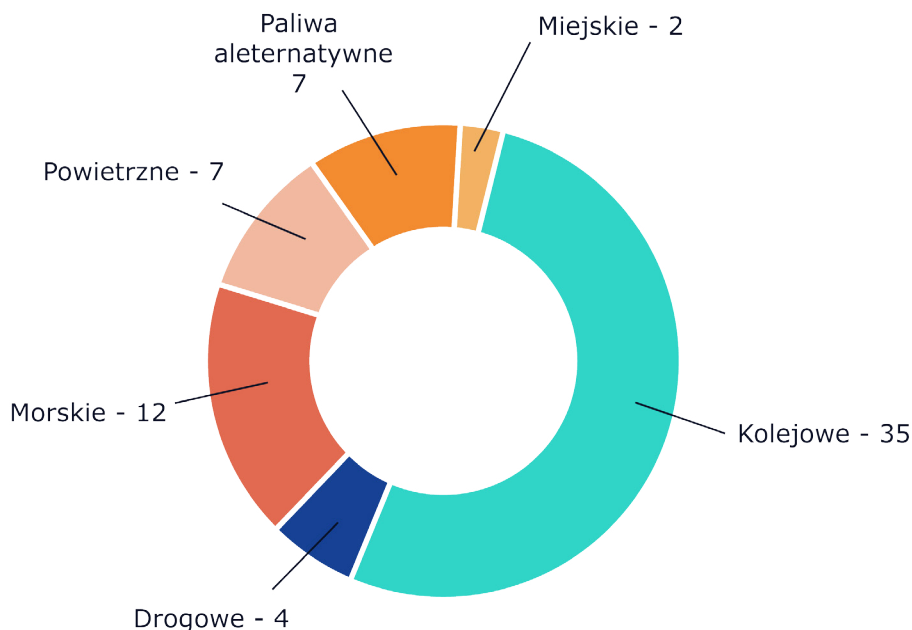
Do końca 2021 r. mają zakończyć się 23 projekty, zaś 44 zakończą się w najbliższych latach.

## 6. Instrument „Łącząc Europę” w sektorze transportu w Polsce

Projekty realizowane w Polsce z dofinansowaniem z Instrumentu „Łącząc Europę” obejmują praktycznie wszystkie gałęzie transportu. Zdecydowanie najwięcej, 35 projektów pochodzi z sektora kolejowego. Transport morski reprezentowany jest przez 12 projektów. 7 projektów dotyczy systemu zarządzania ruchem lotniczym (SESAR). CEF ma na celu wspieranie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i w tej gałęzi realizowanych jest 7 polskich projektów. 4 projekty pochodzą z sektora drogowego, przy czym 3 dotyczą Inteligentnych Systemów Transportowych (ITS), a jeden inwestycji infrastrukturalnej. Pozostałe 2 projekty reprezentują transport miejski.

### Portfolio CEF w podziale na sektory transportu

#### Liczba projektów CEF



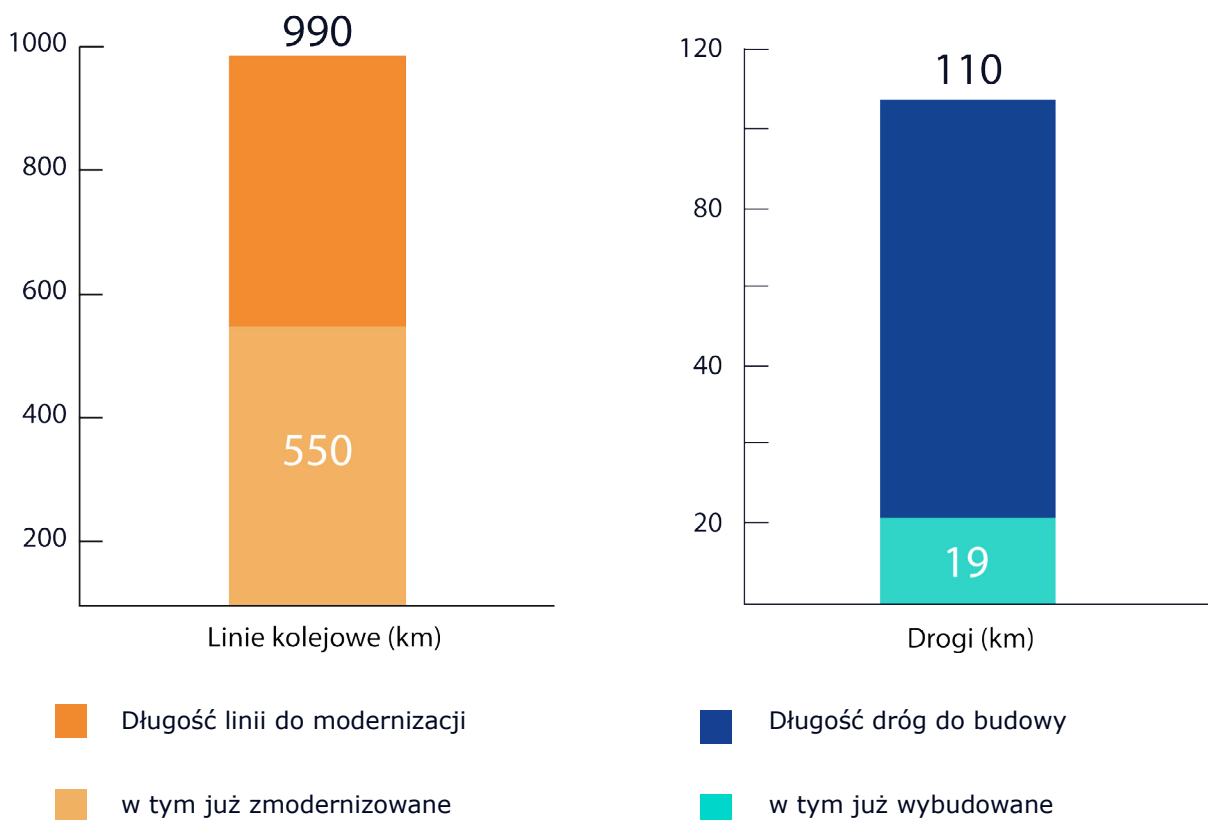
#### Wartość dofinansowania CEF w mln euro



## 6. Instrument „Łącząc Europę” w sektorze transportu w Polsce

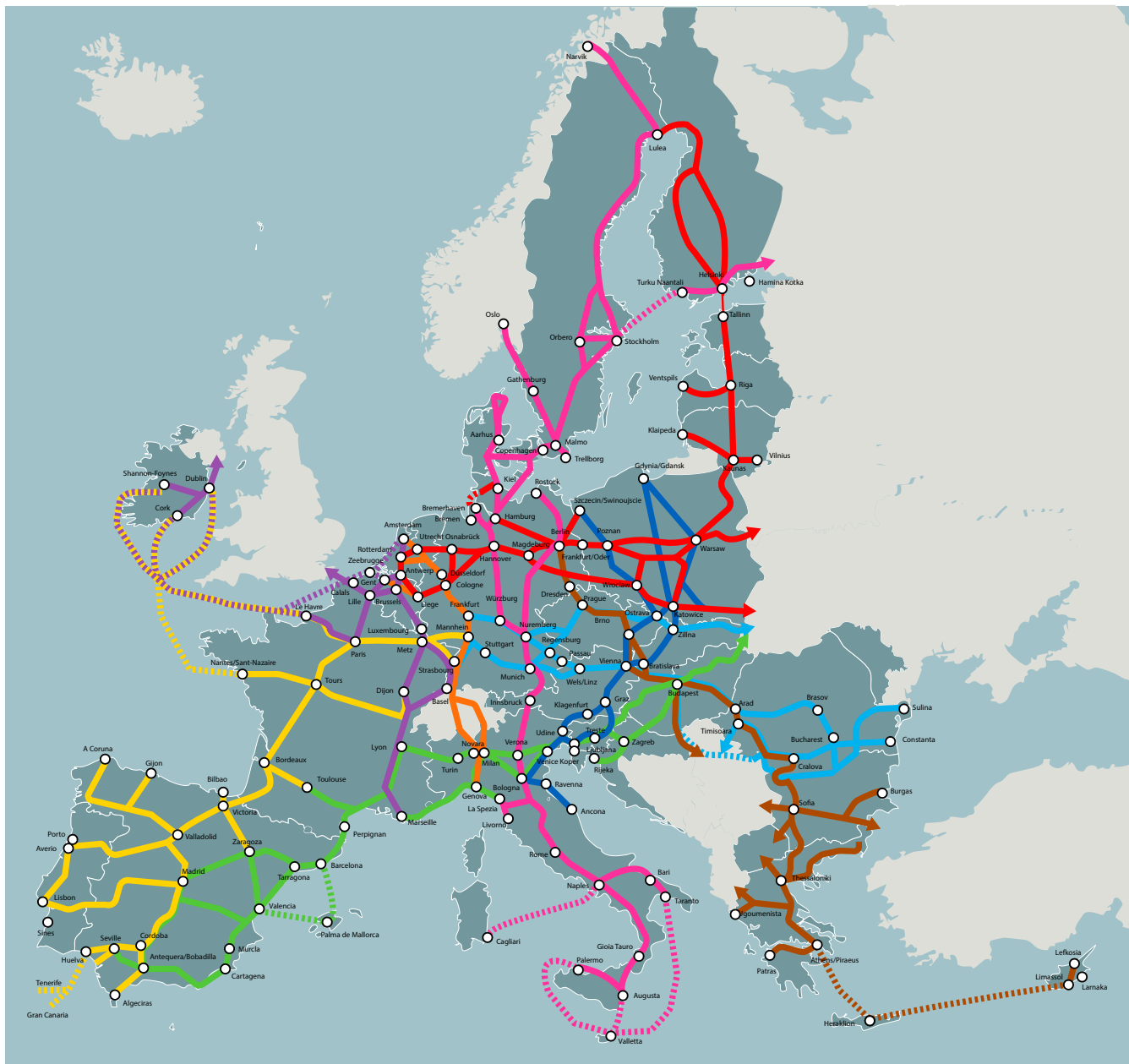
Efektom realizacji projektów kolejowych CEF w Polsce będzie modernizacja 990 km linii kolejowych (wraz z infrastrukturą towarzyszącą) i elektryfikacja 27 km. Powstanie 110 km nowej drogi ekspresowej (S61). Nowoczesny system zarządzania ruchem zostanie wprowadzony na 990 km linii kolejowych, 1100 km dróg, a także w ramach budowy jednolitej przestrzeni powietrznej. Na wybrzeżu nastąpi rozbudowa portów morskich wraz z infrastrukturą dostępową (drogi i linie kolejowe). Projekty realizowane dzięki CEF to także powstanie 20 dokumentacji projektowych przygotowujących inwestycje do realizacji w ramach perspektywy finansowej 2021-2027.

### Długość modernizowanych linii kolejowych i budowanych dróg (km)



# 6.1 Wkład polskich projektów CEF w budowę sieci TEN-T

## Mapa korytarzy sieci TEN-T



## 6.1. Wkład polskich projektów CEF w budowę sieci TEN-T

Realizacja projektów CEF ma przyczyniać się do budowy transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T, a szczególnie tzw. korytarzy sieci bazowej TEN-T, które są specjalnym instrumentem ułatwiającym skoordynowane wdrażanie sieci. Przez Polskę przebiegają dwa korytarze TEN-T<sup>3</sup>:

### 1. Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie:

Gdynia – Gdańsk – Katowice/Sławków, Gdańsk – Warszawa – Katowice, Katowice – Ostrawa – Brno – Wiedeń, Szczecin/Świnoujście – Poznań – Wrocław – Ostrawa, Katowice – Żylinia – Bratysława – Wiedeń

### 2. Morze Północne – Morze Bałtyckie:

Kowno – Warszawa, granica z Białorusią – Warszawa – Poznań – Frankfurt nad Odrą – Berlin – Hamburg (w Rozporządzeniu CEF 2021-2027 dodano odcinki: Warszawa – Łódź – Katowice/Wrocław, granica z Ukrainą – Rzeszów – Katowice – Wrocław – granica z Niemcami, Szczecin/Świnoujście – Berlin)

Korytarze te odzwierciedlają główne osie połączeń transportowych przebiegających przez Polskę: północ – południe (Bałtyk – Adriatyk) oraz wschód – zachód (Morze Północne – Bałtyk).

Wkład Polski w budowę korytarza Bałtyk - Adriatyk to przede wszystkim projekty we wszystkich 4 portach na bazowej sieci TEN-T (Gdańsk, Gdynia, Szczecin i Świnoujście), a także modernizacja dostępu kolejowego do portów. Modernizacji podlega niemal cała linia kolejowa E59 od Szczecina, przez Poznań, do Wrocławia. W pobliżu granicy z Czechami modernizowane są odcinki linii kolejowych pomiędzy Opolem i Kędzierzynom-Koźle oraz fragment trasy z Katowic do przejścia granicznego w Zebrzydowicach.

Na korytarzu Morze Północne – Bałtyk budowane i modernizowane są polskie odcinki kluczowej dla UE trasy kolejowej Rail Baltica oraz drogowej Via Baltica, łączącej kraje bałtyckie z Polską i resztą Europy. Poza tym, modernizowany jest bardzo duży fragment magistrali E20, która przebiega od granicy z Białorusią do granicy z Niemcami.

Inwestycje w infrastrukturę kolejową skutkować będą poprawą parametrów zgodnie z wytycznymi rozwoju sieci TEN-T:

- podniesienie dopuszczalnej prędkości do 160 km/h dla pociągów pasażerskich i do 100-120 km/h dla pociągów towarowych
- zwiększenie dopuszczalnego nacisku osi na tor do 22,5 t
- umożliwienie uruchamiania pociągów o długości 740 m.

<sup>3</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE

## 6.1. Wkład polskich projektów CEF w budowę sieci TEN-T

Oprócz poprawy tych trzech kluczowych parametrów, podczas inwestycji na sieci kolejowej modernizowane są następujące elementy:

- infrastruktura energetyczna dostarczająca prąd do pociągów
- perony
- urządzenia sterowania ruchem.

Efektom działań inwestycyjnych będzie:

- skrócenie czasu przejazdu
- dostosowanie peronów do obsługi pasażerów o ograniczonej możliwości poruszania się
- wzrost przepustowości dający możliwość uruchomienia większej liczby pociągów
- możliwość uruchamiania dłuższych i cięższych pociągów towarowych
- poprawa bezpieczeństwa w ruchu kolejowym.

Jako przykład można wskazać, że po zakończeniu inwestycji na liniach E59 i E20 znacznie skróci się czas przejazdu pomiędzy Warszawą a Szczecinem, który przed modernizacją wynosił ponad 5 godzin najszybszym pociągiem.

Nie należy też zapominać, że projekty CEF tworzą efekt synergii z projektami realizowanymi z dofinansowaniem unijnym w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko oraz w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych. Przykładem takiej synergii jest budowa Via Baltica, która zapewni połączenie drogą ekspresową S61 pomiędzy Warszawą a słabo skomunikowaną dotychczas Polską północno-wschodnią oraz z Litwą, Łotwą i Estonią. Część inwestycji realizowana jest w ramach CEF, a część w ramach POIiŚ. Inwestycje w portach z jednej strony poprawiają ich dostępność od strony lądu, a z drugiej przyczyniają się do modernizacji infrastruktury od strony morza. To z kolei przekłada się na stworzenie lepszych warunków dla statków i połączeń zarówno z krajami skandynawskimi, jak i szerzej z innymi krajami w UE i poza Europą.

Projekty w zakresie paliw alternatywnych dotychczas miały charakter głównie pilotażowy, ale celem w nowym CEF będzie sprawienie, by korytarze sieci TEN-T w Polsce oferowały więcej możliwości podróży niskoemisyjnych.

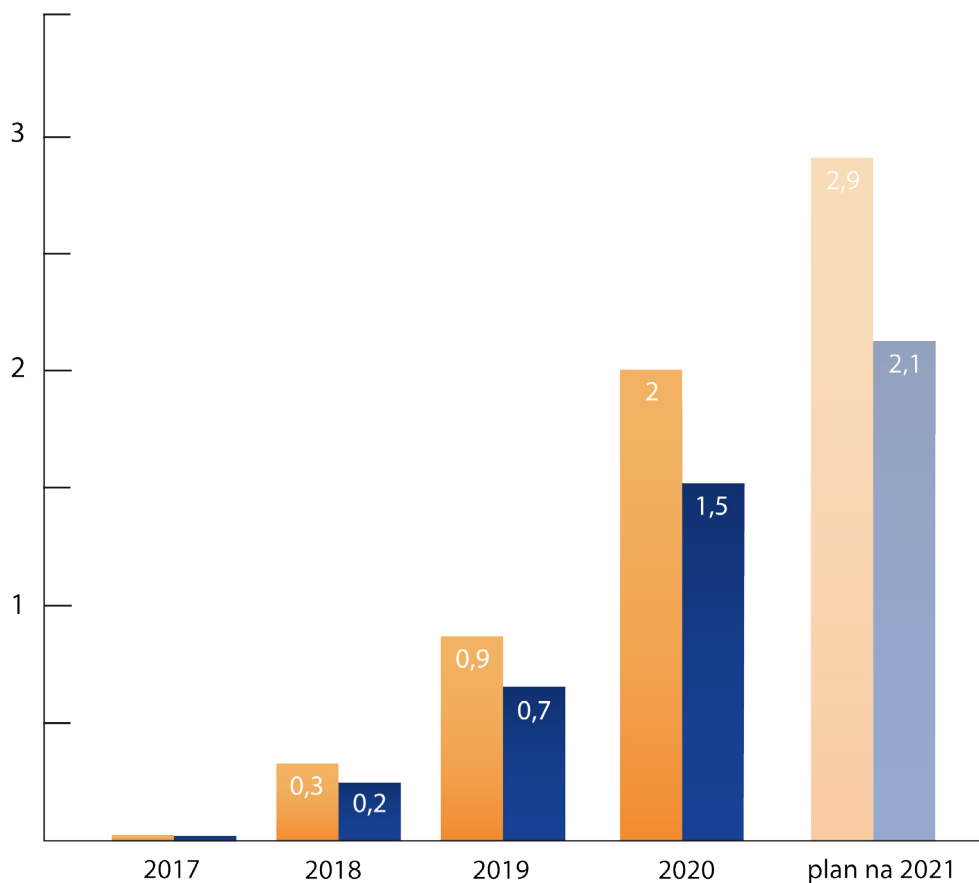
Podsumowując, projekty CEF w Polsce przyczyniły się w dużej mierze do modernizacji korytarzy sieci TEN-T, na które składają się wszystkie gałęzie transportu. Efektem tych działań będzie możliwość szybszych i wygodniejszych podróży krajowych i międzynarodowych, co przekłada się na poprawę swobody przepływu osób i towarów pomiędzy krajami UE, będącej jednym z filarów Unii. W ramach CEF w nowej perspektywie finansowej 2021-2027 planowane są kolejne inwestycje na korytarzach TEN-T, aby oferowały one spójne parametry na całej swojej rozciągłości.

## 6.2 Stopień zaawansowania realizacji w ujęciu finansowym

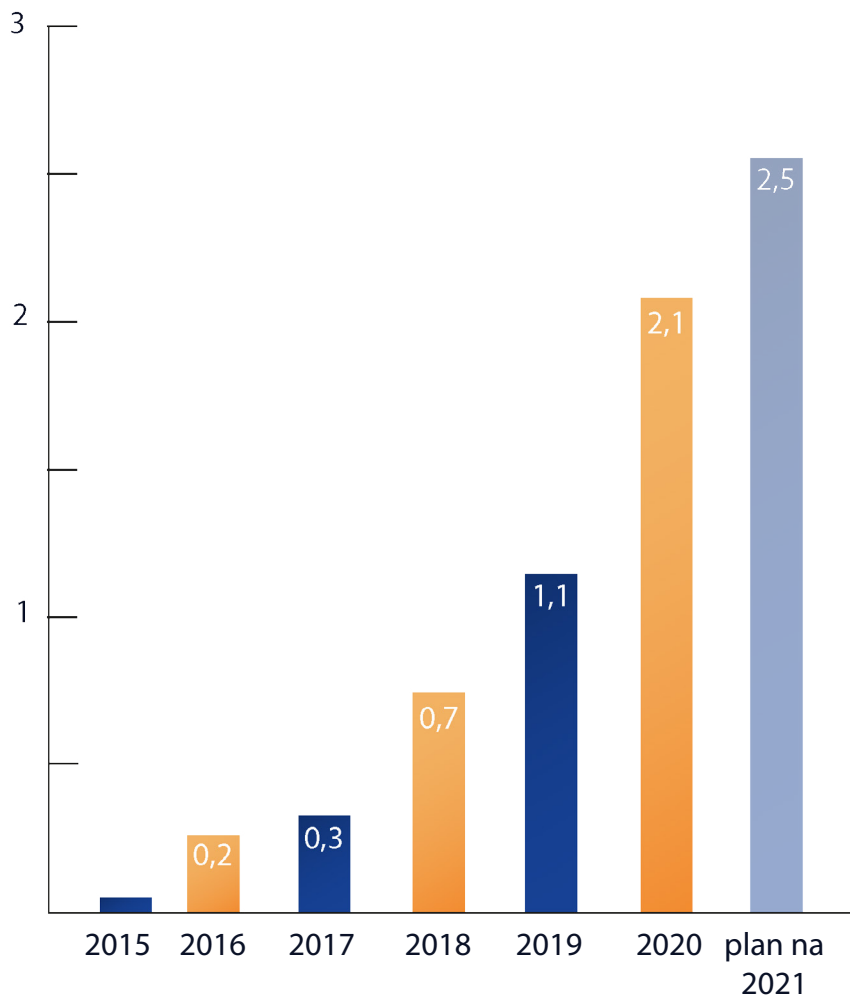
Komisja Europejska, na koniec 2020 r., zatwierdziła wydatki beneficjentów CEF z Polski na poziomie 2 mld euro, w tym dofinansowanie UE na poziomie 1,5 mld euro. Oznacza to, że ok. 1/3 z łącznie planowanych wydatków zostało już rozliczonych. W 2021 r. beneficjenci z Polski złożyli wnioski o zatwierdzenie ponad 900 mln euro wydatków, w tym prawie 600 mln euro dofinansowania z CEF. Wnioski te są jeszcze rozpatrywane przez CINEA, natomiast w przypadku pozytywnej weryfikacji, łącznie zatwierdzone wydatki osiągną poziom 2,9 mld euro, a dofinansowanie CEF 2,1 mld euro, co stanowi niemal połowę wartości projektów.

Kwotę środków CEF, jaka trafia do polskich beneficjentów w wyniku refundacji poniesionych wydatków, powiększają zaliczki na poczet wydatków planowanych.

### Kwota wydatków zatwierdzonych i planowanych do zatwierdzenia przez KE narastająco od 2017 do 2021 (mld euro)



## Kwota płatności, które wpłynęły lub planowane są do otrzymania z UE na realizację polskich projektów narastająco od 2015 do 2021 (mld euro)



Powyższe dane pokazują jakie są dotychczasowe finansowe korzyści z realizacji projektów dofinansowanych z CEF. Środki te przyczyniają się do rozwoju gospodarczego Polski, co było szczególnie istotne w ostatnim czasie, naznaczonym przez pandemię COVID-19.

# 7

## System zarządzania pomocą finansową CEF Transport na poziomie krajowym

Na poziomie krajowym funkcjonuje system zarządzania pomocą finansową CEF, umożliwiający skuteczną współpracę pomiędzy instytucjami krajowymi, unijnymi oraz Beneficjentami. Przyjęty system zarządzania umożliwia krajowe prefinansowanie dużych projektów infrastrukturalnych.

Podstawowe zadania w systemie pełnią:

- na poziomie unijnym: Komisja Europejska (KE), Europejska Agencja Wykonawcza ds. Klimatu, Infrastruktury i Środowiska (CINEA),
- na poziomie krajowym: Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej (MFIPR), Ministerstwo Finansów (MF) oraz Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT), a także Bank Gospodarstwa Krajowego jako akredytowana przez Komisję Europejską instytucja finansowa w ramach mechanizmu CEF Transport Blending Facility.

MFIPR pełni rolę organu odpowiedzialnego za wdrożenie CEF i odpowiada za realizację zadań państwa członkowskiego wynikających z *Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1316/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. ustanawiającego instrument „Łącząc Europę”, zmieniającego rozporządzenie (UE) nr 913/2010 oraz uchylającego rozporządzenia (WE) nr 680/2007 i (WE) nr 67/2010*. Ministerstwo współpracuje z Komisją Europejską w zakresie programowania Instrumentu i poszczególnych konkursów, a także z CINEA w zakresie monitorowania realizacji projektów, które otrzymały wsparcie. MFIPR zapewnia przekazywanie CUPT, beneficjentom oraz innym zaangażowanym podmiotom informacji niezbędnych dla prawidłowego wykorzystywania pomocy finansowej CEF oraz realizacji projektów zgodnie z prawem UE. W szczególności, resort opiniuje projekty wieloletnich i rocznych programów prac, koordynuje procedurę naboru wniosków o dofinansowanie na poziomie krajowym, analizuje i opiniuje złożone wnioski, prowadząc w razie potrzeby konsultacje z innymi instytucjami, zatwierdza wnioski o dofinansowanie przed ich przekazaniem do KE, pełni rolę punktu informacyjnego w trakcie prowadzonych naborów. Dla projektów, które otrzymały dofinansowanie CEF MFIPR, razem z CUPT, zawiera z beneficjentami umowy regulujące współpracę na szczeblu krajowym.

Istotną rolę w procesie monitorowania prawidłowej i terminowej realizacji projektów zgodnie z prawem krajowym i unijnym pełni CUPT. Wykonuje w szczególności zadania dotyczące weryfikacji wniosków o dofinansowanie projektów w obszarze wskazanym przez MFIPR oraz zadania w zakresie kontroli finansowej, audytu finansowego, weryfikacji postępowań i aneksów do umów w sprawie zamówień publicznych oraz innych umów z wykonawcami. Ponadto, dla projektów funkcjonujących w systemie finansów publicznych, CUPT uczestniczy w procesie przekazywania Beneficjentom dofinansowania.

MF uczestniczy w systemie zarządzania w zakresie przepływów finansowych na podstawie przepisów ustawy o finansach publicznych.

Bank Gospodarstwa Krajowego, jako akredytowana przez Komisję Europejską instytucja finansowa w ramach CEF Transport Blending Facility, uczestniczy we współpracy z MFIPR i CUPT w przygotowaniu project pipeline do ww. mechanizmu, a przede wszystkim w finansowaniu tzw. projektów „blendingowych” łączących dotacje CEF z finansowaniem zwrotnym.

# 8 Polscy beneficjenci CEF Transport

Grono beneficjentów CEF, którzy zyskali pozytywną ocenę dla swoich projektów i mogą je realizować, jest bardzo zróżnicowane i zawiera przedstawicieli wszystkich gałęzi transportu. Przedstawiamy poniżej niektórych z nich z nadzieją, że ich sukcesy zachęcą kolejnych wnioskodawców do skorzystania ze wsparcia CEF. Dzięki pomocy ze strony MFiPR, przygotowywanie samych wniosków nie powinno stanowić istotnej bariery przy aplikowaniu o unijne środki.

Polska osiągnęła duży sukces w pozyskiwaniu środków w ramach CEF. Świadczy o tym m.in. fakt, że największym beneficjentem środków CEF w skali całej Unii Europejskiej jest polska spółka - **PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PLK)**. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. są głównym zarządcą infrastruktury kolejowej w Polsce. Spółka zarządza siecią ponad 18,5 tys. km linii kolejowych (96% eksploatowanej sieci kolejowej w kraju). PLK to największy beneficjent zarówno pod względem wartości projektów (4,8 mld euro), wysokości przyznanego dofinansowania (3,6 mld euro), jak i liczby realizowanych projektów (28). Projekty PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. obejmują zarówno prace przygotowawcze, czyli opracowanie dokumentacji dla przyszłych robót, jak i przede wszystkim same roboty realizowane na dużej części sieci kolejowej, ze szczególnym uwzględnieniem korytarzy sieci bazowej TEN-T (magistrale E20, E30, E59, E65, E75). Inwestycje obejmują nie tylko modernizację torów kolejowych, ale także całą infrastrukturę towarzyszącą, np. energetyczną oraz urządzenia sterowania ruchem kolejowym.

Realizowane ze środków CEF prace modernizacyjne obejmują kluczowe dla prowadzenia ruchu kolejowego węzły – warszawski, śląski oraz krakowski, a także najważniejsze punkty generowania ruchu towarowego w Polsce – dostęp kolejowy do morskich portów w Gdańsku, Gdyni oraz Szczecinie i Świnoujściu. Spółka zaangażowana jest również w projekty CEF dotyczące rozbudowy i poprawy oferty w kolejowych korytarzach towarowych nr 5 i nr 8. W ten sposób następuje spójne wdrażanie standardów technicznych sieci TEN-T: zarówno na polskiej sieci kolejowej, jak i w odniesieniu do infrastruktury pozostałych zarządców. PLK są również prekursorem w Polsce w zakresie wykorzystania w projektach kolejowych mechanizmu blendingu, tj. montażu finansowego projektu, który łączy finansowanie bezzwrotne (grant CEF) oraz środki zwrotne (np. kredyty). Spółka wykorzystwała ten mechanizm dla projektu modernizacji odcinka linii kolejowej E59 Wronki – Słonice.

## 8. Polscy beneficjenci CEF Transport

Ireneusz Merchel, Prezes Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.:

*Dzięki inwestycjom współfinansowanym z CEF podróże między regionami są jeszcze szybsze. Zmodernizowane linie i komfortowe, dostępne dla wszystkich perony sprawiają, że ekologiczna kolej staje się coraz bardziej atrakcyjnym środkiem komunikacji zbiorowej w Polsce i Europie.*

*Bardzo duże środki otrzymały projekty realizowane na kolejnych odcinkach międzynarodowej linii kolejowej Rail Baltica, łączącej kraje bałtyckie z Polską oraz innymi krajami UE. To ważne inwestycje dla transeuropejskiej oraz polskiej sieci kolejowej.*

*Przy wsparciu funduszy CEF zelektryfikowany został ostatni odcinek linii Węgliniec – Zgorzelec, na międzynarodowej trasie E30. Inwestycja pozwoliła również na usprawnienie krajowego i międzynarodowego ruchu towarowego. Dofinansowanie CEF zapewni także krótsze podróże na linii z Krakowa do Katowic, z Wrocławia do Poznania oraz ze stolicy Wielkopolski do Szczecina.*

*Atrakcyjne i wygodniejsze, dzięki inwestycjom z udziałem środków CEF, stają się również podróże koleją w aglomeracjach. Codzienne i turystyczne podróże po Warszawie ułatwia zmodernizowana linia obwodowa łącząca Warszawę Zachodnią i Warszawę Gdańską. Przystanki są dostępne dla osób o ograniczonych możliwościach poruszania się, a komunikacja zintegrowana została z innymi środkami transportu miejskiego, np. metrem. Modernizacja linii kolejowej z Grodziska Mazowieckiego do stolicy zapewnia mieszkańcom szybką i bezpieczną podróż do pracy czy szkoły. W Krakowie realizowana jest obecnie ogromna inwestycja, dzięki której podróże w stolicy Małopolski, województwie i na międzynarodowym połączeniu będą jeszcze sprawniejsze dzięki dobudowanej, dodatkowej parze torów i nowym mostom.*

*Sytuacja związana z pandemią koronawirusa nie zatrzymała inwestycji kolejowych w Polsce. Prace postępują m.in. w ramach projektów portowych, których celem jest zwiększenie przepustowości linii do portów w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu, a tym samym zapewnienie możliwości większej wymiany towarów. Pojadą dłuższe, nawet 750-metrowe i cięższe pociągi. Porty przyjmą i odprawią więcej ładunków, co zwiększy konkurencyjność przewozów kolejowych oraz pozytywnie wpłynie na rozwój gospodarczy regionów. Obecnie intensywne prace prowadzone są przy zachowaniu ruchu pociągów.*



Nowe rozjazdy na stacji Konin

## 8. Polscy beneficjenci CEF Transport

Ze wsparcia CEF korzysta również **Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o. (CPK)**. Ambitne plany inwestycyjne beneficjenta mają kompleksowo przemodelować polski system transportowy. Centralny Port Komunikacyjny planowany węzeł przesiadkowy między Warszawą i Łodzią, który zintegruje transport lotniczy, kolejowy i drogowy.

Spółka realizuje obecnie 3 projekty w ramach CEF o wartości 52 mln euro. Przedsięwzięcia te koncentrują się głównie na opracowaniu dokumentacji dla odcinków, które będą stanowić sieć Kolei Dużych Prędkości w Polsce. Prace przygotowawcze podejmowane przez CPK dotyczą kompleksowych inwestycji, które zwiększą dostępność transportu kolejowego dla poszczególnych regionów kraju i wpłyną na rozwój szybkich połączeń kolejowych w Unii Europejskiej.

Mikołaj Wild, Prezes spółki CPK:

*Centralny Port Komunikacyjny to kluczowy projekt transportowy nie tylko z punktu widzenia Polski, ale także Europy, szczególnie Środkowo-Wschodniej. Bardzo się cieszę, że został dostrzeżony na poziomie unijnym, dzięki czemu na nasze działania otrzymywaliśmy i wciąż otrzymujemy finansowanie z Instrumentu CEF. Te dotacje pozwalają na prowadzenie prac przygotowawczych, projektowych, organizację warsztatów międzynarodowych i szerzej – na coraz większą rozpoznawalność naszego kolejowo-lotniczego projektu w całej Europie.*



Mapa programu kolejowego CPK

## 8. Polscy beneficjenci CEF Transport

Kolejnym narodowym zarządcą infrastruktury transportowej, który korzysta ze wsparcia CEF, przystosowując jej standardy do wymogów sieci TEN-T, jest **Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA)**. GDDKiA realizuje m.in. budowę drogi ekspresowej S61 do granicy z Litwą, która poza aspektem międzynarodowym poprawia dostępność pięknych okolic Pojezierza Suwalskiego i Pojezierza Ełckiego oraz tworzy efekt synergii z sąsiednim projektem dofinansowanym z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Beneficjent, realizując kolejne projekty CEF, dąży również do stworzenia jednolitego systemu zarządzania ruchem drogowym oraz elektronizacji międzynarodowej wymiany danych na temat ruchu drogowego. Dzięki dofinansowaniu z CEF bierze także udział we wdrażaniu kolejnych etapów rozwoju inteligentnych systemów transportowych w Unii Europejskiej. GDDKiA, przy wsparciu ze środków CEF, realizuje swoją misję, polegającą na dbałości o utrzymanie i rozwój infrastruktury dróg krajowych i autostrad w Polsce. Łącznie w ramach CEF realizowane są 4 projekty tego beneficjenta o wartości prawie 900 mln euro i dofinansowaniu z CEF ponad 500 mln euro.

Tomasz Żuchowski, p.o. Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad:

*Dofinansowanie w ramach CEF to w przypadku GDDKiA przede wszystkim dwa ogromne projekty. Pierwszy to budowa drogi ekspresowej S61 od Szczuczyna do granicy z Litwą, gdzie łączna długość realizowanych odcinków to blisko 110 km. Odcinek ten to element większej całości, międzynarodowego korytarza transportowego łączącego kraje bałtyckie z zachodnią Europą - Via Baltica. Ta trasa przejmie tranzyt pojazdów ciężarowych zmierzających do granicy z Litwą i dalej na północ przez Łotwę, Estonię do Finlandii. Z tego korytarza korzystają również firmy transportowe obsługujące połączenie drogowe pomiędzy Europą Zachodnią i Wschodnią. Droga ekspresowa S61 ułatwi także wygodny i bezpieczny dojazd do położonych wzdłuż niej miast: Łomży, Ełku i Suwałk, oraz atrakcyjnych terenów wypoczynkowych na Mazurach i Podlasiu.*

*Drugi projekt to Krajowy System Zarządzania Ruchem Drogowym (KSZRD). W dużym skrócie jest to nasze priorytetowe przedsięwzięcie w zakresie inteligentnych systemów transportowych (ITS). Zostanie zbudowany i wdrożony jednolity, zintegrowany system, dzięki któremu uruchomimy usługi ITS o największym znaczeniu dla kierowców. To dynamiczne i bieżące zarządzanie ruchem, dzięki któremu poprawi się nie tylko płynność ruchu, ale i bezpieczeństwo użytkowników dróg. Dzięki zintegrowanym systemom kierowcy otrzymają kompleksową informację o sytuacji na drodze. Będą mogli lepiej zaplanować podróż i reagować w czasie jej trwania.*

*Te dwa projekty tworzą tak naprawdę integralną całość. Czym byłyby nowoczesne drogi szybkiego ruchu bez nowoczesnego i innowacyjnego systemu zarządzania? Na rozwój sieci dróg krajowych patrzymy w GDDKiA szeroko. Nasze plany i realizacje nie kończą się na wybudowaniu nowych tras. To kompleksowe myślenie na temat nowoczesnej i bezpiecznej infrastruktury, nie tylko tu i teraz, ale przede wszystkim w przyszłości.*



Węzeł na obwodnicy Suwałk

## 8. Polscy beneficjenci CEF Transport

Warto zaznaczyć, że nie tylko podmioty z sektora transportu lądowego mają możliwość uzyskania wsparcia CEF. **Polska Agencja Żeglugi Powietrznej (PAŻP)** od lat pozostaje jednym z najaktywniejszych partnerów w ramach programu SESAR (Single European Sky ATM Research), technologicznego komponentu dedykowanemu Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Single European Sky, SES). Zaangażowanie PAŻP w programy wdrożeniowe SESAR przekłada się na 7 projektów o wartości ok. 25 mln euro. PAŻP jest beneficjentem CEF od 2014 roku.

Efektami realizacji przez PAŻP projektów współfinansowanych z CEF są m.in.: zmodernizowany system zarządzania ruchem lotniczym (Air Traffic Management, ATM), wyposażony w funkcjonalności umożliwiające wykonywanie lotów po liniach prostych, bez stałych dróg lotniczych (Free Route Airspace, FRA), umożliwienie migracji na nowy system zarządzania ruchem lotniczym iTEC, wdrożenie CPDLC (Controller-pilot data link communications) oraz nowych usług transmisji danych (Data Link Service – DLS), SWIM (System Wide Information Management) i newPENS (New Pan-European Network Services). Dzięki projektom CEF powstała również zmodernizowana infrastruktura komunikacyjna związana z przesyłem danych – lokalna sieć komputerowa (Local Area Network, LAN) i European ATM Communication Gateway.

Janusz Janiszewski, Prezes PAŻP:

*W Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej kierujemy nasze wysiłki na rzecz rozwoju technologii wspierających kontrolę ruchu lotniczego i poprawiających zarządzanie przestrzenią powietrzną, zgodnie z europejskim Masterplanem ATM. Naszą szczególną troską jest to, aby efekty tych rozwiązań miały wpływ na ochronę środowiska. Projektujemy je tak, aby zapewnić naszym pracownikom operacyjnym jak najwięcej danych, co podnosi poziom ich pracy. Każdego dnia nasi kontrolerzy korzystają m.in. z innowacji związanych z SESAR, które mają wspierać ich pracę.*



Stanowisko kontrolerów ruchu lotniczego

## 8. Polscy beneficjenci CEF Transport

Wsparcie ze środków CEF dla inwestycji w transport wodny pozytywnie wpływa na rozwój portów morskich w Polsce, które osiągnęły w ostatnich latach rekordowe wzrosty przeładunków, stając się kołem zamachowym nie tylko rozwoju lokalnego, ale też całej gospodarki krajowej. Dobrze widać to na przykładzie portu morskiego w Gdańsku. **Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. (ZMPG)** jest beneficjentem środków CEF, który obecnie realizuje dwa projekty, przy czym kolejne dwa zostały już zrealizowane, o wartości prawie 160 mln euro. Przedsięwzięcia te umożliwiły zmodernizowanie infrastruktury służącej bezpośrednio do obsługi statków, jak również kolejowej i drogowej infrastruktury dostępowej do portu od strony lądu. Pozwala to na wzrost tempa rozwoju samego Portu, zwiększenia jego konkurencyjności, ale przede wszystkim przekłada się na stworzenie spójnej infrastruktury transportowej korytarza sieci TEN-T Bałtyk – Adriatyk. Bez dostępu do środków z CEF, spółka nie byłaby w stanie zrealizować pełnego zakresu inwestycji w tak krótkim czasie. Wsparcie projektów ze środków CEF zwiększa wiarygodność biznesową portu i zachęca jego otoczenie gospodarcze do pogłębiania współpracy.

Sławomir Michalewski, Wiceprezes Zarządu ds. Finansowych, ZMPG S.A.:

*Port Gdańsk od kilku lat z powodzeniem realizuje duże infrastrukturalne inwestycje współfinansowane z Instrumentu „Łącząc Europę”. Projekty te przyczyniają się do zwiększenia możliwości przeładunkowych, a także do poprawy warunków transportu w Porcie Gdańsk, który jest kluczowym ogniwem transportu intermodalnego w sieci TEN-T. Realizowane inwestycje mają również pozytywny wpływ na rozwój rynku Europy Środkowo-Wschodniej, dzięki poprawie dostępu do Portu oraz zwiększeniu jego konkurencyjności i jakości świadczonych usług. Bez wsparcia z Instrumentu CEF realizacja w Porcie Gdańsk projektów na tak dużą skalę i w tak krótkim czasie nie byłaby możliwa.*



Port w Gdańsku

## 8. Polscy beneficjenci CEF Transport

W nieco mniejszym zakresie środki CEF umożliwiają rozwój systemów transportowych przyjaznych środowisku w miastach. Ze wsparcia CEF korzystają dwa największe miasta w Polsce – **Warszawa i Kraków**, które realizują projekty studyjne obejmujące rozwój zintegrowanego transportu.

Andrzej Kulig, Zastępca Prezydenta Miasta Krakowa ds. Polityki Społecznej i Komunalnej:

*W Krakowie budowa nowych linii tramwajowych sprawdza się jeśli chodzi o skomunikowanie peryferyjnych osiedli mieszkaniowych ze Śródmieściem, jednak obecnie potrzebne jest również stworzenie sprawnego systemu transportowego umożliwiającego pokonanie najbardziej zurbanizowanej, centralnej części Krakowa. Z przeprowadzonych, przy udziale środków CEF, obszernych analiz wynika, że to właśnie premetro jest optymalnym rozwiązaniem ze względów społecznych, funkcjonalnych i finansowych. Zależy nam, by jak najwięcej osób do przemieszczania wybierało rozwiązania inne niż samochód, a przejazd w 9 minut tunelem pod Śródmieściem i ścisłym centrum miasta to zmiana niemalże rewolucyjna.*

Instrument CEF wspiera także przedsięwzięcia innowacyjne, przyczyniające się do zmniejszania emisyjności transportu i rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych.

Jednymi z polskich beneficjentów obszarze są podmioty z **Grupy LOTOS**. Sektor paliw alternatywnych w Polsce jest na początkowym etapie rozwoju, ale należy spodziewać się znacznych postępów w tej dziedzinie w najbliższych latach, zgodnie z założeniami polityki transportowej UE.

Sylwia Pawlak, Dyrektor ds. innowacji Grupy LOTOS:

*Grupa LOTOS już od wielu lat korzysta ze środków z Instrumentu CEF. W istocie, instrument ten wspomaga nas w inicjowaniu działalności w każdym z segmentów rynku paliw alternatywnych: LNG, elektromobilność oraz wodoromobilność. Atrakcyjność Instrumentu CEF wynika przede wszystkim z relatywnie wysokiego poziomu dofinansowania, jednak bardzo cenna jest również dostępność bieżącego, szerokiego wsparcia administracyjnego ze strony instytucji krajowych, czyli Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej oraz Centrum Unijnych Projektów Transportowych.*

# 9

## Projekty CEF Transport w Polsce

### 9.1 Transport kolejowy

#### 9.1.1 Projekty na korytarzu Bałtyk – Adriatyk:

##### **Poprawa infrastruktury kolejowego dostępu do portu Gdańsk (projekt CEF nr 2015-PL-TM-0006-W)**

**Beneficjent:** PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

**Koszt kwalifikowany:** 132,77 mln euro

**Dofinansowanie z CEF:** 108,54 mln euro

**Lata realizacji:** 2016-2022

##### **Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni (projekt CEF nr 2015-PL-TM-0034-W)**

**Beneficjent:** PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

**Koszt kwalifikowany:** 190,87 mln euro

**Dofinansowanie z CEF:** 162,24 mln euro

**Lata realizacji:** 2016-2022

##### **Poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu (projekt CEF nr 2015-PL-TM-0125-W)**

**Beneficjenci:** PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (koordynator), Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

**Koszt kwalifikowany:** 141,06 mln euro

**Dofinansowanie z CEF:** 119,90 mln euro

**Lata realizacji:** 2016-2022

### 9.1.1 Projekty na korytarzu Bałtyk – Adriatyk:

Celem realizacji tych trzech projektów jest poprawa dostępu kolejowego i zdolności przeładunkowej portów poprzez podniesienie parametrów technicznych łącznie ok. 60 km linii kolejowych, tj. dostosowanie układu torowego w torach szlakowych oraz głównych zasadniczych do prędkości 60 km/h, a w pozostałych torach stacyjnych do 40 km/h; zapewnienie dopuszczalnego nacisku osi 221 kN dla wszystkich torów szlakowych i stacyjnych oraz nacisków do 245 kN dla obiektów inżynierskich; dostosowanie stacji do obsługi składów pociągów o długości 740 m.



Stacja Gdynia Port, stan sprzed realizacji



Stacja Gdynia Port, w trakcie realizacji

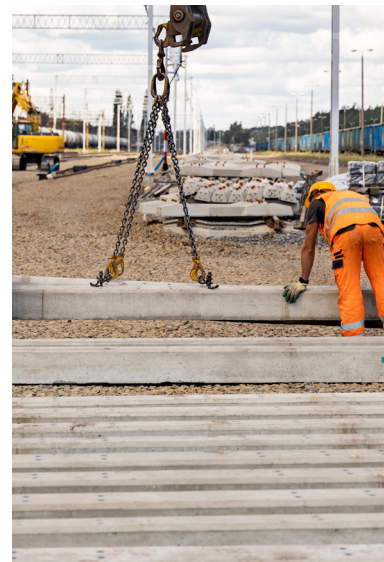
### 9.1.1 Projekty na korytarzu Bałtyk – Adriatyk:



Stacja Gdańsk Zaspa Towarowa



Stacja Szczecin Port



Stacja Świnoujście SiA



Stacja Gdańsk Port Północny

### Projekty na magistrali E59:

#### Prace na linii kolejowej E59 na odcinku Poznań Główny – Szczecin Dąbie (projekt CEF nr 2014-PL-TMC-0198-W)

**Beneficjent:** PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

**Koszt kwalifikowany:** 495,30 mln euro

**Dofinansowanie z CEF:** 407,53 mln euro

**Lata realizacji:** 2015-2022

Projekt dotyczy modernizacji linii kolejowej E59 na odcinkach Poznań – Wronki i Słonice – Szczecin Dąbie o łącznej długości ok. 119 km. W jego zakres wchodzi m.in. wykonanie dokumentacji projektowej, a także przebudowa układów torowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Prace obejmują przebudowę nawierzchni i podtorza, przebudowę 8 stacji kolejowych, modernizację 39 i likwidację 14 przejazdów kolejowych, modernizację 13 wiaduktów kolejowych, przebudowę 37 peronów wraz z małą architekturą, modernizację sieci trakcyjnej, układów zasilania, elektroenergetyki nietrakcyjnej. Projekt obejmuje również budowę urządzeń sterowania ruchem kolejowym oraz sieci telekomunikacyjnej.



Stacja Szamotuły



Przystanek Baborówko

### Prace na linii kolejowej E-59 na odcinku Wronki – Słonice (projekt CEF nr 2017-PL-TM-0054-W)

**Beneficjent:** PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

**Koszt kwalifikowany:** 302,74 mln euro

**Dofinansowanie z CEF:** 60,55 mln euro

**Lata realizacji:** 2019-2022

Projekt obejmuje modernizację linii kolejowej na odcinku Wronki – Słonice o łącznej długości 75 km. W jego zakres wchodzi m.in. przebudowa układów torowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Prace obejmują m.in. przebudowę 6 stacji kolejowych oraz 4 przystanków kolejowych, modernizację 24 i likwidację 4 przejazdów kolejowych, modernizację 5 wiaduktów kolejowych, przebudowę 20 peronów wraz z małą architekturą i modernizację sieci trakcyjnej. W skład projektu wchodzi również przebudowa urządzeń sterowania ruchem kolejowym oraz sieci telekomunikacyjnej.

W wyniku realizacji projektów na linii E59 na odcinku Poznań Główny – Szczecin Dąbie, czas podróży zostanie skrócony o około 50 minut (w zależności od kategorii pociągu).



Prace w rejonie Podleśca



Stacja Drawski Młyn

### Prace na linii kolejowej E59 na odcinku Wrocław – Poznań, etap IV, odcinek granica województwa dolnośląskiego – Czempin (projekt CEF nr 2014-PL TMC-0180-W)

**Beneficjent:** PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

**Koszt kwalifikowany:** 295,03 mln euro

**Dofinansowanie z CEF:** 226,50 mln euro

**Lata realizacji:** 2015-2023

Projekt obejmuje modernizację linii kolejowej E59 na odcinku od granicy województwa dolnośląskiego do Czempina o długości ok. 71 km, m.in. przebudowę układów torowych, przebudowę 5 stacji kolejowych oraz 22 peronów, przebudowę nawierzchni torowej i podtorza, modernizację 24 i likwidację 34 przejazdów kolejowych, modernizację 7 wiaduktów kolejowych oraz 1 wiaduktu drogowego, budowę 1 ekoduktu, 4 wiaduktów kolejowych i 3 wiaduktów drogowych oraz modernizację sieci trakcyjnej. Projekt obejmuje także budowę urządzeń sterowania ruchem oraz urządzeń sieci telekomunikacyjnych, zabudowę Lokalnego Centrum Sterowania w Lesznie.

*Budynek dworca kolejowego na stacji w Lesznie, przez którą przebiega modernizowana linia kolejowa, wszedł do finału plebiscytu Modernizacja Roku 2011, ponieważ uznano go za bardzo udaną modernizację budynku wybudowanego pierwotnie w latach 70. ubiegłego stulecia.*

*Na przełomie lat 40. i 50. XX wieku modernizowana linia obsługiwała tzw. Balt-Orient Express, czyli pociąg międzynarodowy o skomplikowanej relacji: Sztokholm – Malmö – Trelleborg (przeprawa wagonów promem) – Świnoujście – Szczecin Dąbie – Poznań Główny – Wrocław Główny – Chałupki – Bogumin – Żylina – Budapeszt – Bukareszt/Belgrad – Sofia. Podróż, w zależności od jej celu, trwała nawet do 4 dób, a pociąg na trasie ze Sztokholmu do Belgradu kursował trzy razy w tygodniu. W składzie pociągu znajdowały się również wagony z Norwegii, które włączano w Malmö.*



Stan sprzed realizacji, planowany wiadukt przy stacji Rawicz



Zrealizowany wiadukt Widziszewo

### **Dostosowanie stacji Krzyż do parametrów sieci bazowej TEN-T – dokumentacja projektowa (projekt CEF nr 2020-PL-TMC-0098-S)**

**Beneficjent:** PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

**Koszt kwalifikowany:** 2,06 mln euro

**Dofinansowanie z CEF:** 1,03 mln euro

**Lata realizacji:** 2021-2023

Projekt obejmuje wykonanie dokumentacji projektowej dla stacji Krzyż, dokumentacji przetargowej na roboty budowlane oraz pozyskanie decyzji administracyjnych umożliwiających rozpoczęcie fazy budowlanej. Jest to kontynuacja prac w ciągu kolejowym E59, w którym stacja Krzyż stanowi wąskie gardło.

### **Prace na linii kolejowej E59 na odcinku Kędzierzyn Koźle - Chałupki – dokumentacja projektowa (projekt CEF nr 2020-PL-TMC-0073-S)**

**Beneficjent:** PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

**Koszt kwalifikowany:** 21,41 mln euro

**Dofinansowanie CEF:** 18,20 mln euro

**Lata realizacji:** 2021-2023

Projekt jest elementem modernizacji ciągu kolejowego E59, prowadzącego na terenie Polski z portów Szczecina i Świnoujścia przez Poznań, Wrocław, Opole, Kędzierzyn-Koźle do Chałupek (granica polsko-czeska). Obejmuje przygotowanie dokumentacji dla planowanych robót budowlanych na 54 kilometrach linii kolejowej nr 151. Linia ta jest jednym z ostatnich odcinków E59 niezmodernizowanych w Polsce do standardów sieci bazowej TEN-T. Przyszłe prace budowlane poprawią możliwości wykorzystania linii poprzez świadczenie usług przewozowych o wyższych prędkościach eksploatacyjnych, zwiększenie przepustowości linii, skrócenie czasów przejazdu oraz wzrost bezpieczeństwa.

### Projekty w ramach magistrali E65:

#### **Poprawa bezpieczeństwa na Centralnej Magistrali Kolejowej poprzez likwidację przejazdów w poziomie szyn w km 127 i 147 oraz budowę skrzyżowań dwupoziomowych (projekt CEF nr 2014-PL-TMC-0207-W)**

**Beneficjent:** PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

**Koszt kwalifikowany:** 4,14 mln euro

**Dofinansowanie z CEF:** 3,52 mln euro

**Lata realizacji:** 2014-2016

Realizacja projektu polegała na likwidacji dwóch przejazdów kolejowo-drogowych na Centralnej Magistrali Kolejowej (CMK) i zastąpieniu ich wiaduktami drogowymi:

- w km 127 na skrzyżowaniu z drogą powiatową pomiędzy Rudą Pilczycką i Czermnem na granicy województw łódzkiego i świętokrzyskiego
- w km 147 na skrzyżowaniu z drogą gminną Zabrodzie – Jamskie w woj. świętokrzyskim.

Dzięki tej inwestycji dopuszczalna prędkość pociągów na odcinku Olszamowice – Włoszczowa Północ na CMK łączącej Warszawę z Krakowem i Śląskiem została podniesiona ze 160 km/h do 200 km/h.



Wybudowany wiadukt drogowy nad CMK

### 9.1.1 Projekty na korytarzu Bałtyk – Adriatyk:

#### **Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E30 i E65) na obszarze Śląska etap I: linia E65 na odc. Będzin – Katowice – Tychy – Czechowice-Dziedzice – Zebrzydowice - prace przygotowawcze (projekt CEF nr 2015-PL-TM-0081-S)**

**Beneficjent:** PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

**Koszt kwalifikowany:** 8,91 mln euro

**Dofinansowanie z CEF:** 7,57 mln euro

**Lata realizacji:** 2017- 2021

Celem projektu jest przygotowanie dokumentacji budowlanej, wykonawczej i przetargowej oraz uzyskanie niezbędnych decyzji administracyjnych. Gotowa dokumentacja pozwoli na rozpoczęcie robót budowlanych na odcinku Będzin – Katowice – Zebrzydowice – granica państwa (z wyłączeniem odcinka Katowice – Tychy) o łącznej długości ok. 127 km.

#### **Prace na linii kolejowej E65 na odcinku Będzin – Katowice – Tychy – Czechowice Dziedzice – Zebrzydowice, LOT C Most Wisła – Czechowice-Dziedzice – Zabrzeg (projekt CEF nr 2016-PL-TMC-0105-W)**

**Beneficjent:** PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

**Koszt kwalifikowany:** 111,71 mln euro

**Dofinansowanie z CEF:** 94,95 mln euro

**Lata realizacji:** 2017-2023

Projekt obejmuje modernizację linii kolejowej E65 na odcinku LOT C Most Wisła – Czechowice-Dziedzice – Zabrzeg (linie nr 93, 139, 150, 693) o długości 17,9 km. Roboty budowlane obejmują m.in. modernizację stacji Czechowice-Dziedzice wraz z sąsiednimi posterunkami odgałęźnymi (Most Wisła, Ochodza i Zabrzeg), modernizację nawierzchni i podtorza, modernizację przejazdów kolejowych, istniejących wiaduktów i mostów kolejowych, a także sieci trakcyjnej. Powstanie również Lokalne Centrum Sterowania (LCS) w Czechowicach - Dziedzicach.

### 9.1.1 Projekty na korytarzu Bałtyk – Adriatyk:

*Stacja kolejowa w ówczesnych Dziejicach została oddana do użytku w roku 1855, wraz z budową austro-węgierskiej Kolei Północnej. W okresie zaborów, stacja była stacją graniczną, ponieważ tereny po drugiej stronie Wisły, w kierunku Pszczyny, stanowiły obszar zaboru pruskiego. Dlatego też, sam budynek dworca Czechowice-Dziedzice zajmuje dość rozległy teren.*

*Również po odzyskaniu niepodległości przez Polskę w 1918 r., ze względu na swoją lokalizację na linii magistralnej i nadgraniczne położenie, na stacji Czechowice-Dziedzice witano pociągi przywożące do Polski prochy Henryka Sienkiewicza (25 października 1924 roku), czy generała Józefa Bema (20 czerwca 1929 roku).*

*Stacja kolejowa w Zebrzydowicach obsługuje z kolei najwięcej w Polsce tras pociągów towarowych w relacjach międzynarodowych: spośród około 58,7 tys. tras pociągów towarowych odprawionych w ruchu międzynarodowym, ponad 14,4 tys. zostało zrealizowanych przez stację Zebrzydowice (czyli ponad 24%, co oznacza, że prawie co 4. międzynarodowy pociąg towarowy wjeżdżał lub wyjeżdżał do/z Polski właśnie przez Zebrzydowice).*



Most nad Wisłą

### Projekty w warszawskim węźle kolejowym:

#### Prace na linii obwodowej w Warszawie - odc. Warszawa Gołębki / Warszawa Zachodnia - Warszawa Gdańska (projekt CEF nr 2014-PL-TMC-0212-W)

**Beneficjent:** PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

**Koszt kwalifikowany:** 54,07 mln euro

**Dofinansowanie z CEF:** 45,96 mln euro

**Lata realizacji:** 2015–2020

Projekt dotyczy prac na linii obwodowej w Warszawie w obszarze Warszawskiego Węzła Kolejowego i obejmuje prace projektowe oraz roboty związane z modernizacją linii kolejowych:

- nr 20 na odcinku Warszawa Zachodnia - Warszawa Gdańska od km 4,350 do km 11,200
- nr 507 Warszawa Główna Towarowa - Warszawa Gołębki od km 0,965 do km 2,523
- nr 509 Warszawa Główna Towarowa - Warszawa Gdańska na odcinku od km - 1,250 do km 10,262.

Projekt obejmuje także budowę dwóch nowych przystanków: Warszawa Powązki i Warszawa Obozowa, przebudowę 3 przystanków: Warszawa Zachodnia peron nr 8, Warszawa Kasprzaka oraz Warszawa Koło, budowę nowego peronu na stacji Warszawa Gdańska, przebudowę 8 wiaduktów kolejowych i 1 przejścia dla pieszych pod torami, a także budowę 3 kładek w okolicy przystanków Warszawa Kasprzaka, Obozowa i Koło. Wymienione prace zostały zrealizowane.



Nowy przystanek Warszawa Powązki

## Prace na linii kolejowej Warszawa Włochy - Grodzisk Mazowiecki (linia nr 447) (projekt CEF nr 2014-PL-TMC-0205-W)

**Beneficjent:** PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

**Koszt kwalifikowany:** 67,59 mln euro

**Dofinansowanie z CEF:** 50,35 mln euro

**Lata realizacji:** 2015-2021

W zakresie projektu wykonano następujące zadania: modernizacja linii kolejowej o długości ok. 24,4 km, w tym zabudowa rozjazdów na stacji Warszawa Włochy, modernizacja torów odstawczych na stacji Pruszków, modernizacja sieci trakcyjnej, układów zasilania, elektroenergetyki nietrakcyjnej. Projekt obejmował również modernizację 3 wiaduktów i 4 mostów, przejść podziemnych dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się, budowę tunelu drogowego w Pruszkowie wraz z ciągiem pieszo-rowerowym, przebudowę peronów wraz z wyposażeniem na przystankach osobowych, budowę nowego przystanku osobowego Parzniew, modernizację urządzeń sterowania ruchem kolejowym, budowę samoczynnej blokady liniowej, przebudowę urządzeń w zakresie telekomunikacji.

*Linia 447 jest częścią szlaku historycznej kolei warszawsko-wiedeńskiej. Linie kolejową otwarto w 1845 roku. 15 grudnia 1936 r. zelektryfikowano odcinek Warszawa Zachodnia - Pruszków, a 22 maja 1937 r. ukończono elektryfikację odcinka Pruszków - Grodzisk Mazowiecki, co uczyniło linię kolejową nr 447 w pełni zelektryfikowaną.*

*Podczas prowadzonej modernizacji w ramach projektu CEF w przejściu podziemnym pod stacją PKP Włochy odkryte zostały fragmenty historycznego rozkładu jazdy. Zabytkowy rozkład jazdy wraz z fragmentem ściany został wydobyty i ma być umieszczony w specjalnej gablocie na stacji.*



Peron w Milanówku z przedwojenną wiatą



Peron w Brwinowie

### Projekt w ramach programu budowy CPK:

#### Utworzenie nowego połączenia transgranicznego na odcinku Katowice – Ostrava sieci kompleksowej TEN-T (Etap I) (projekt CEF nr 2019-PL-TA-0064-S)

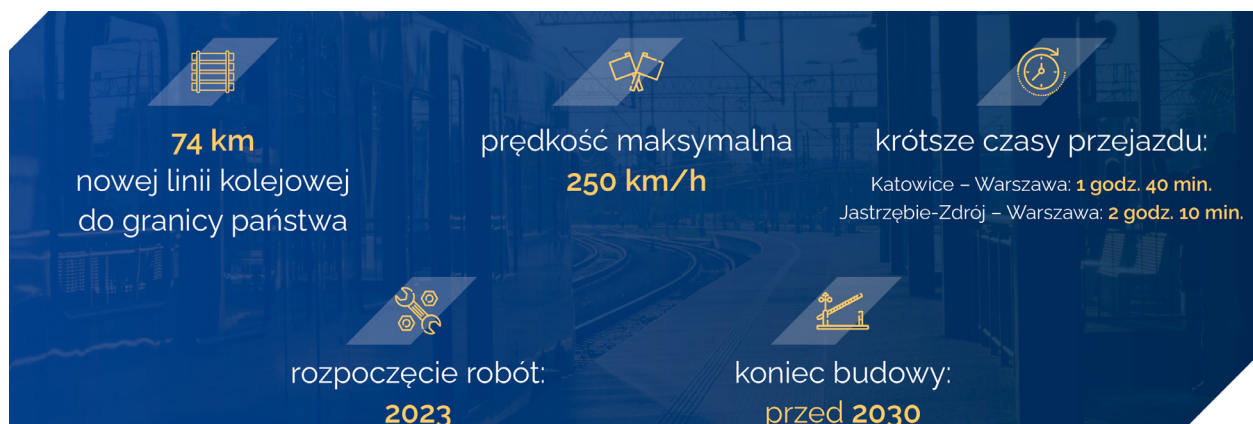
**Beneficjent:** Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o.

**Koszt kwalifikowany:** 3,5 mln euro

**Dofinansowanie CEF:** 1,75 mln euro

**Lata realizacji projektu:** 2019 - 2022

Projekt dotyczy prac studyjnych w zakresie utworzenia nowej linii kolejowej pomiędzy Chybiem a Żorami, Jastrzębiem-Zdrojem a przejściem granicznym Polska-Czechy. Jest to 30 kilometrowy odcinek linii kolejowej o charakterze transgranicznym, położony na sieci kompleksowej TEN-T, w sekcji Ostrava-Katowice. Zgodnie z Programem Kolejowym CPK projektowany odcinek będzie stanowił część „szprychy” nr 7 tj. CPK – CMK – Węzeł Małopolsko-Śląski (WMS) -- Czechowice-Dziedzice – Jastrzębie-Zdrój – granica państwa. Planowane połączenie będzie także odcinkiem europejskiej sieci kolejowej dużych prędkości. Zadania w ramach projektu CEF obejmują opracowanie niezbędnej dokumentacji do dalszej realizacji projektu, m.in. analizę wariantów przebiegu linii kolejowej, przeprowadzenie inwentaryzacji środowiskowej, opracowanie studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego i koncepcji programowej, przygotowanie dokumentacji środowiskowej. Inwestycja znacznie poprawi mobilność i dostępność Jastrzębia Zdroju, gęsto zaludnionego obszaru miejskiego (zamieszkanego przez ponad 100 000 osób), który jest obecnie jednym z największych miast w UE całkowicie odizolowanym od regularnych połączeń kolejowych.



Charakterystyka planowanej linii

## Projekt dot. korytarza towarowego nr 5:

### Analizy oraz działania dotyczące rozszerzenia oferty Kolejowego Korytarza Towarowego nr 5 Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie (projekt CEF nr 2014-EU-TM-0335-S)

**Beneficjent:** Europejskie Zgrupowanie Interesów Gospodarczych Korytarza Towarowego nr 5

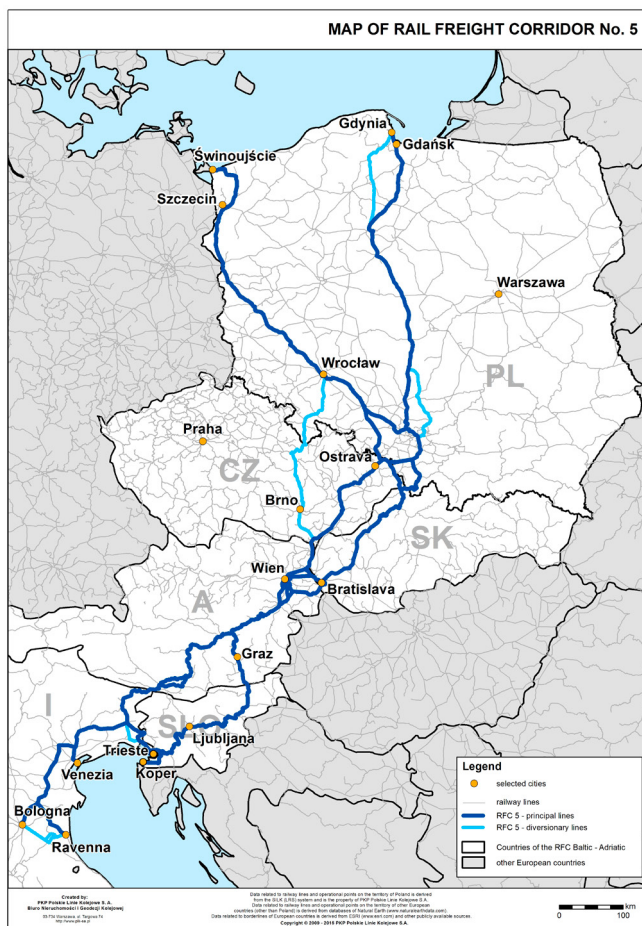
**Koszt kwalifikowany:** 2,9 mln euro

**Dofinansowanie z CEF:** 1,4 mln euro

**Lata realizacji:** 2016 - 2020

Projekt dotyczył działań niezbędnych do wdrożenia oraz wsparcia działania Kolejowego Korytarza Towarowego Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie w pierwszych latach po jego uruchomieniu.

W związku z przeniesieniem z dniem 1 stycznia 2019 r. siedziby Beneficjenta do Włoch nadzór nad realizacją projektu został przejęty przez administrację włoską.



Mapa korytarza towarowego nr 5

## 9.1.2 Projekty na korytarzu Morze Północne – Bałtyk

### Projekty Rail Baltica:

#### Prace na linii E75 na odcinku Sadowne – Czyżew wraz z pozostałymi robotami na odcinku Warszawa Rembertów – Sadowne (projekt CEF nr 2014-PL-TMC-0182-W)

**Beneficjent:** PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

**Koszt kwalifikowany:** 235,17 mln euro

**Dofinansowanie z CEF:** 179,20 mln euro

**Lata realizacji:** 2016-2023

Projekt obejmuje modernizację odcinka linii kolejowej E75 Sadowne – Czyżew o długości 35 km. W zakres projektu wchodzi m.in.:

- budowa 4 skrzyżowań dwupoziomych
- budowa 5 wiaduktów drogowych
- wykonanie 6 przejść pod torami
- modernizacja systemu sygnalizacji
- nowe Lokalne Centrum Sterowania Ruchem w Małkini.

Projekt obejmuje również wdrożenie Europejskiego Systemu Sterowania Pociągami ERTMS/ETCS na odcinku linii E75 Warszawa Rembertów – Czyżew.



Stacja Małkinia



Nowy most na Bugu

### Prace na linii E75 na odcinku Czyżew – Białystok (etap I) (projekt CEF nr 2015-PL-TM-0002-W)

**Beneficjent:** PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

**Koszt kwalifikowany:** 371,72 mln euro

**Dofinansowanie z CEF:** 283,25 mln euro

**Lata realizacji:** 2016-2022

Projekt obejmuje pierwszy etap modernizacji odcinka Czyżew – Białystok o długości 71 km. W zakres projektu wchodzi m.in. opracowanie dokumentacji projektowej oraz realizacja robót budowlanych, w tym m.in.: przebudowa nawierzchni i podtorza jednego toru istniejącej linii dwutorowej wraz z odwodnieniem, modernizacja 1 wiaduktu kolejowego oraz 3 mostów kolejowych, modernizacja 2 przystanków osobowych oraz 13 peronów, budowa 2 skrzyżowań dwupoziomowych, modernizacja sieci trakcyjnej oraz elektroenergetyki nietrakcyjnej w zakresie jednego toru, budowa Lokalnego Centrum Sterowania (LCS) w Białymstoku. Projekt obejmuje również pierwszy etap modernizacji 2 wiaduktów kolejowych, 7 mostów kolejowych oraz 9 przystanków, a także pierwszy etap budowy 7 przejść podziemnych oraz 3 skrzyżowań dwupoziomowych.



Most na rzece Narew, stan sprzed realizacji



Wiadukt w okolicy Czyżewa, stan sprzed realizacji

### Prace na linii E75 na odcinku Czyżew – Białystok (etap II) (projekt CEF nr 2019-PL-TMC-0322-W)

**Beneficjent:** PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

**Koszt kwalifikowany:** 453,79 mln euro

**Dofinansowanie z CEF:** 385,72 mln euro

**Lata realizacji:** 2020-2023

Projekt obejmuje drugi etap modernizacji odcinka Czyżew – Białystok o długości 71 km oraz modernizację ok. 15 km innych linii kolejowych związanych z przebudową stacji Białystok. W zakres projektu wchodzi realizacja robót budowlanych, w tym m.in.: przebudowa nawierzchni i podtorza jednego toru istniejącej linii dwutorowej wraz z odwodnieniem, budowa 17 skrzyżowań dwupoziomych, budowa 2 mostów drogowych, modernizacja 6 stacji kolejowych oraz 23 peronów, budowa 1 przystanku osobowego i 2 peronów. Projekt obejmuje również drugi etap modernizacji 2 wiaduktów kolejowych, 7 mostów kolejowych oraz 9 przystanków, a także drugi etap budowy 7 przejść podziemnych oraz 3 skrzyżowań dwupoziomych. Realizacja projektu przyczyni się do poprawy parametrów technicznych linii, m.in. poprzez zwiększenie maksymalnej prędkości pociągów osobowych do 200 km/h.



Przejazd w Trypuciach, stan sprzed realizacji



Stacja Białystok, stan sprzed realizacji

### Prace na linii E75 na odcinku Białystok – Suwałki – Trakiszki (granica państwa), etap I odcinek Białystok - Ełk (projekt CEF nr 2016-PL-TMC 0135-W)

**Beneficjent:** PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

**Koszt kwalifikowany:** 167,23 mln euro

**Dofinansowanie z CEF:** 142,14 mln euro

**Lata realizacji:** 2017-2023

Zakres projektu obejmuje wykonanie dokumentacji projektowej dla odcinka Białystok – Ełk, wykonanie robót budowlanych na terenie Ełku, m.in.: modernizacja dwóch stacji kolejowych i jednego przystanku osobowego, modernizacja nawierzchni i podtorza wraz z odwodnieniem na około 11 km linii, budowa 2 wiaduktów kolejowych, modernizacja 1 mostu kolejowego, budowa 2 podziemnych przejść dla pieszych, modernizacja i budowa sieci trakcyjnej, układów zasilania, elektroenergetyki nietrakcyjnej, budowa Lokalnego Centrum Sterowania (LCS) w Ełku.



Przejazd przez tory na terenie Ełku, stan sprzed realizacji

**Prace na linii E75 na odcinku Ełk-Trakiszki (granica państwa) - dokumentacja projektowa (projekt CEF nr 2019-PL-TMC-0302-S)**

**Beneficjent:** PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

**Koszt kwalifikowany:** 43,15 mln euro

**Dofinansowanie z CEF:** 36,68 mln euro

**Lata realizacji:** 2020-2023

Projekt obejmuje dokończenie Studium Wykonalności oraz opracowanie dokumentacji projektowej dla modernizacji odcinka Ełk-Trakiszki (granica z Litwą) wraz z uzyskaniem decyzji administracyjnych, pozwoleń na budowę. Transgraniczny odcinek Ełk-Trakiszki jest częścią korytarza sieci bazowej TEN-T Morze Północne-Bałtyk oraz linii kolejowej Rail Baltica. Realizacja projektu ma umożliwić ogłoszenie przetargu na roboty budowlane na odcinku Ełk – granica państwa, które mają dostosować go do wymagań sieci TEN-T, ale także do możliwości poruszania się z prędkością 250 km/h przez pociągi pasażerskie.

### Projekty w ramach magistrali E20:

#### Prace na linii kolejowej E20 na odcinku Warszawa – Poznań - pozostałe roboty, odcinek Sochaczew – Swarzędz (projekt CEF nr 2014-PLTMC-0185-W)

**Beneficjent:** PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

**Koszt kwalifikowany:** 462,71 mln euro

**Dofinansowanie z CEF:** 347,82 mln euro

**Lata realizacji:** 2015-2022

Projekt obejmuje wykonanie prac modernizacyjnych pomiędzy Warszawą i Poznaniem na odcinku Sochaczew – Swarzędz oraz na odcinku Placencja – Łowicz Główny (ok. 235 km linii E20/C-E20), polegających na przebudowie nawierzchni toru na odcinku ok. 186 km wraz z modernizacją podtorza, przebudowie sieci trakcyjnej, układów zasilania oraz elektroenergetyki nietrakcyjnej. Wykonana zostanie również zabudowa 3 Lokalnych Centrów Sterowania w Łowiczu, Kutnie i Koninie w nowoczesne systemy sterowania ruchem (SRK), z późniejszą możliwością zainstalowania systemu ERTMS.



Szlak Sochaczew - Bednary



Wyremontowana infrastruktura w okolicach Kutna

## Prace na linii kolejowej E20 na odcinku Siedlce – Terespol, Etap III - LCS Terespol (projekt CEF nr 2015-PL-TM-0007-W)

**Beneficjent:** PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

**Koszt kwalifikowany:** 101,09 mln euro

**Dofinansowanie z CEF:** 84,51 mln euro

**Lata realizacji:** 2016-2022

Modernizacja obejmuje odcinek linii kolejowej E20 o długości ok. 41 km. W jej zakres wchodzi m.in. zaprojektowanie i wykonanie robót budowlanych na obszarze Lokalnego Centrum Sterowania (LCS) Terespol – stacje Biała Podlaska, Małaszewicze, Terespol (pełny zakres robót) oraz odcinki szlakowe (tylko systemy sterowania ruchem kolejowym i telekomunikacja), m.in. budowa tunelu drogowego w Białej Podlaskiej, wybudowanie nastawni przy stacji Chotyłów, budowa strażnicy przejazdowej – stacja Kobylany, budowa dróg dojazdowych do infrastruktury kolejowej, regulacja torów linii kolejowej, zabudowa urządzeń zasilania energetycznego i sterowania ruchem kolejowym.



Stacja Terespol



Stacja Małaszewicze

### **Modernizacja infrastruktury kolejowej w Rejonie Przeładunkowym Małaszewicze korytarza 8 linii towarowych na granicy UE z Białorusią – prace studyjne (projekt CEF nr 2015-PL-TM-0037-S)**

**Beneficjent:** CARGOTOR Sp. z o.o.

**Koszt kwalifikowany:** 2,60 mln euro

**Dofinansowanie z CEF:** 2,21 mln euro

**Lata realizacji:** 2016-2021

Projekt dotyczył opracowania dokumentacji projektowej (studium wykonalności, projektu budowlanego, pozyskanie decyzji administracyjnych) w ramach przygotowania do przebudowy, rozbudowy i modernizacji infrastruktury kolejowej w rejonie przeładunkowym Małaszewicze. Inwestycje planowane do realizacji w oparciu o dokumentację wykonaną w ramach projektu przyczynią się do wzrostu zdolności przeładunkowej rejonu przeładunkowego Małaszewicze o ponad 45%.



Rejon przeładunkowy Małaszewicze

### Projekty w ramach magistrali E30 (granica z Niemcami – granica z Ukrainą):

#### Elektryfikacja linii kolejowych nr 274, 278 na odcinku Węgliniec – Zgorzelec (projekt CEF nr 2015-PL-TM-0022-W)

**Beneficjent:** PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

**Koszt kwalifikowany:** 12,79 mln euro

**Dofinansowanie z CEF:** 10,87 mln euro

**Lata realizacji:** 2017-2020

Projekt obejmował elektryfikację odcinka Węgliniec – Zgorzelec - granica państwa o długości ok. 27 km, w tym m.in. sporządzenie projektów wykonawczych, pozyskanie pozwolenia na budowę, realizację prac budowlanych oraz pozyskanie certyfikacji energetycznej w zakresie TSI ENERGIA. Zelektryfikowany odcinek został przyłączony do sieci elektroenergetycznej. W tym celu wybudowano dwie podstacje trakcyjne w Pieńsku i Zgorzelcu oraz zmodernizowano podstację trakcyjną w Węglińcu.



Zakończona elektryfikacja

### Prace na linii kolejowej E30 na odcinku Kędzierzyn – Koźle – Opole Zachodnie (projekt CEF nr 2016-PL-TMC-0013-W)

**Beneficjent:** PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

**Koszt kwalifikowany:** 142,38 mln euro

**Dofinansowanie z CEF:** 90,02 mln euro

**Lata realizacji:** 2017-2023

Projekt obejmuje modernizację linii kolejowej o długości ok. 44,5 km. Prace będą dotyczyły m.in. optymalizacji geometrii linii kolejowej, całkowitej wymiany nawierzchni torowej, modernizacji podtorza, przebudowy peronów z dostosowaniem dla osób o ograniczonych możliwościach poruszania się, wymiany przestarzałych urządzeń łączności przewodowej i radiowej, budowy cyfrowych systemów monitoringu i systemów informacji pasażerskiej, przebudowy wybranych przejazdów kolejowych.

*Niewątpliwą ciekawostką, charakterystyczną dla stacji Kędzierzyn-Koźle, jest zlokalizowana na tej stacji nastawnia bramowa – znajdująca się nietypowo, ponieważ zawieszona bezpośrednio nad torami kolejowymi oraz siecią jezdnią. Jest to widok szczególnie dobrze dostrzegalny na obszarze Górnego Śląska, gdzie nastawnie w takiej formie zlokalizowano choćby w Raciborzu, Gliwicach, Bytomiu, czy Pyskowicach. Budynki nastawni bramowych nad torami wykorzystywane w sterowaniu ruchem pociągów występują również na Pomorzu (na stacji Gdańsk Wrzeszcz).*

*Ponadto, sama stacja Kędzierzyn-Koźle wyposażona była również w tzw. perony bagażowe, o nieco obniżonej wysokości w stosunku do pozostałych peronów, przeznaczone do obsługi głównie wagonów i przesyłek pocztowych.*



Stacja Gogolin



Przystanek Jasiona

### Modernizacja linii kolejowej E30, odcinek Zabrze – Katowice – Kraków, etap IIb (projekt CEF nr 2015-PL-TM-0001-W)

**Beneficjent:** PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

**Koszt kwalifikowany:** 418,17 mln euro

**Dofinansowanie z CEF:** 324,33 mln euro

**Lata realizacji:** 2015-2022

Realizacja projektu polega na modernizacji linii kolejowej E30 na odcinku Jaworzno Szczakowa – Trzebinia – Kraków Mydlniki – Kraków Gł. Towarowy o długości ok. 52,5 km. Projekt obejmuje kompleksową modernizację, budowę i przebudowę drogi kolejowej, sieci trakcyjnej, urządzeń sterowania ruchem kolejowym i łączności. Dotyczy również obiektów inżynierskich, w tym modernizacji, budowy i przebudowy przejazdów kolejowych, wiaduktów kolejowych, wiaduktów drogowych, a także drogi objazdowej oraz systemu zasilania.

*To jedna z najbardziej oczekiwanych przez przewoźników kolejowych modernizacji na polskiej sieci kolejowej. Stanowi kolejową alternatywę dla autostrady A4, szczególnie na jej najbardziej obciążonym, śląskim odcinku.*

*Projekt zlokalizowany jest w ciągu linii kolejowej 133 Dąbrowa Górnicza Zabkowice – Kraków Główny przebiegającej m.in. przez stację Sosnowiec Maczki, która w okresie zaborów była ostatnią stacją Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej po stronie rosyjskiej. Stąd budynek dworca Sosnowiec Maczki do dziś zachował swój monumentalny charakter, ponieważ mieścił komorę celną i koszary. Po drugiej stronie Białej Przemszy znajdował się już zabór austriacki. Historycznie zaś, obszar u zbiegu Mysłowic, Sosnowca Jęzora i Brzęczkowic stanowił tzw. Trójkąt Trzech Cesarzy, jako że zbiegały się tu granice trzech państw zaborczych.*

*O znaczeniu ekonomicznym projektu świadczy fakt, że już w 2017 r. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego pierwszą w historii decyzję w sprawie otwartego dostępu dla przewoźnika z innego kraju UE wydał dla trasy obejmującej odcinek wsparty przez CEF. Była to decyzja o otwartym dostępie dla czeskiego przewoźnika pasażerskiego LEO Express a.s. na trasę Kraków – Praga.*



Stacja Dulowa



Stacja Kraków Bronowice

### Prace na linii kolejowej E30 na odcinku Kraków Główny Towarowy – Rudzice wraz z dobudową torów linii aglomeracyjnej (CEF nr 2015-PL-TM-0004-W)

**Beneficjent:** PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

**Koszt kwalifikowany:** 240,87 mln euro

**Dofinansowanie z CEF:** 194,91 mln euro

**Lata realizacji:** 2016-2023

W zakres projektu wchodzi m.in. modernizacja linii kolejowej nr 133 oraz linii nr 91 o łącznej długości ok. 19,6 km, budowa dwóch torów aglomeracyjnych na odcinku Kraków Główny Osobowy – Kraków Płaszów oraz jednego toru linii aglomeracyjnej na odcinku Kraków Płaszów – Kraków Bieżanów, rozbiórka, przebudowa lub budowa obiektów inżynierskich i kubaturowych wraz z budową dwóch nowych mostów przez rzekę Wisłę, budowa nowych przystanków osobowych oraz dwóch Lokalnych Centrów Sterowania (LCS Kraków Główny i Kraków Płaszów).

*Na elewacji wiaduktu kolejowego nad ul. Grzegórzecką w Krakowie zachowano cyfry „1863”. Jest to fragment wiaduktu, przebudowany w ramach projektu CEF. Data na elewacji to rok ukończenia budowy tego obiektu, który początkowo służył jako kolejowy most nad Wisłą. Dopiero kiedy pod koniec XIX wieku zasypano stare koryto Wisły, dotychczasowy most stał się wiaduktem i dzięki CEF będzie dalej funkcjonował. Rozbudowa infrastruktury kolejowej na wiadukcie o dodatkową parę torów pozwoli na obsłużenie większej liczby pociągów, zwłaszcza pociągów aglomeracyjnych, a w ciągu samego wiaduktu zostanie zlokalizowany nowy przystanek Kraków Grzegórzecki, nawiązujący swą nazwą do stacji istniejącej w Krakowie od końca XIX wieku do lat 80. XX wieku.*



Budowa nowego mostu na Wiśle

### **Prace na linii kolejowej E30 odcinek Rzeszów-Medyka – dokumentacja przedprojektowa (projekt CEF nr 2020-PL-TM-0074-S)**

**Beneficjent:** PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

**Koszt kwalifikowany:** 2,31 mln euro

**Dofinansowanie z CEF:** 1,15 mln euro

**Lata realizacji:** 2021-2024

Projekt obejmuje przygotowanie dokumentacji studyjnej (inventaryzacja przyrodnicza i Studium Wykonalności) niezbędnej dla opracowania dokumentacji projektowej, a następnie rozpoczęcia robót na ostatnim niezmodernizowanym odcinku linii E30 pomiędzy Katowicami i granicą z Ukrainą. Projekt stanowi pierwszy etap inwestycji, której celem jest dostosowanie kolei do wymagań sieci bazowej TEN-T, a w konsekwencji zwiększenie prędkości, skrócenie czasu przejazdu, zwiększenie przepustowości i poprawę bezpieczeństwa.

### **Prace na linii kolejowej C-E30 na odcinku Opole Groszowice - Jelcz - Wrocław Brochów – dokumentacja projektowa (projekt CEF nr 2020-PLTMC-0082-S)**

**Beneficjent:** PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

**Koszt kwalifikowany:** 4,74 mln euro

**Dofinansowanie z CEF:** 2,37 mln euro

**Lata realizacji:** 2021-2023

Projekt obejmuje przygotowanie dokumentacji dla przeprowadzenia robót budowlanych na odcinku C-E30 w celu osiągnięcia parametrów sieci bazowej TEN-T. Celem projektu jest pozyskanie dokumentacji ze wszystkimi decyzjami administracyjnymi niezbędnymi do ogłoszenia przetargu na roboty.

### Projekty w ramach programu budowy CPK:

#### Opracowanie dokumentacji przedprojektowej dla budowy nowej linii kolejowej na odcinku Warszawa – Łódź Niciarniana oraz Sieradz Północny – Poznań na terenie województw mazowieckiego, łódzkiego i wielkopolskiego (projekt CEF nr 2020-PL-TM-0085-S)

**Beneficjent:** Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o.

**Koszt kwalifikowany:** 21,92 mln euro

**Dofinansowanie z CEF:** 10,96 mln euro

**Lata realizacji:** 2021-2024

Projekt obejmuje opracowanie studium dla budowy dwutorowej linii kolejowej dużych prędkości na odcinkach Warszawa - Łódź i Sieradz - Poznań o łącznej długości ok. 300 km. Na nowej linii zakładana jest prędkość maksymalna 250 km/h, zabudowa urządzeń zapewniających wysoki poziom bezpieczeństwa i jej całkowita elektryfikacja.

Studium umożliwi rozpoczęcie projektowania linii kolejowej. Będzie to materiał analityczny w zakresie technicznym, środowiskowym i ekonomicznym pozwalający na wybór ostatecznego wariantu inwestycyjnego. Opracowana w ramach projektu dokumentacja przetargowa przyspieszy wybór wykonawcy projektu budowlanego. Uzyskana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach umożliwi opracowanie dokumentacji projektowej zgodnie z wymaganiami związanymi z minimalizacją oddziaływania na otoczenie.

Przedsięwzięcie stanowi element Projektu Globalnego, jakim jest budowa linii kolei dużych prędkości Warszawa - Łódź - Poznań/Wrocław. Wybudowanie nowej infrastruktury kolejowej, w oparciu o studium objęte projektem, pozwoli na znaczne skrócenie czasów jazdy w relacjach w obrębie korytarza Morze Północne – Morze Bałtyckie: krajowych (Warszawa - CPK - Łódź - Poznań) i międzynarodowych, łączących m.in. kraje bałtyckie z Polską oraz Niemcami. Umożliwi także włączenie Centralnego Portu Komunikacyjnego w sieć połączeń kolejowych. Z linii będą mogły korzystać także pociągi KDP (Kolei Dużych Prędkości) w relacjach do Wrocławia i Czech oraz szybkie pociągi regionalne.

### Opracowanie dokumentacji projektowej dla budowy Tunelu dalekobieżnego KDP w Łodzi (projekt CEF nr 2020-PL-TM-0084-S)

**Beneficjent:** Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o.

**Koszt kwalifikowany:** 26,32 mln euro

**Dofinansowanie z CEF:** 13,16 mln euro

**Lata realizacji:** 2021 - 2024

Projekt obejmuje prace projektowe dla budowy linii kolejowej o długości około 12 km na odcinku Łódź Fabryczna - Łódź Retkinia, tunelu dalekobieżnego KDP oraz łącznic do istniejącej linii Łódź - Sieradz. Składać się będzie z dwóch podstawowych fragmentów: tunelu o długości ok. 5,2 km oraz torów na powierzchni (ok. 6 km). Tunel o długości około 5,2 km będzie projektowany dla prędkości 200 km/h, jednak ze względu na oddziaływanie na otoczenie może być ona ograniczona do 160 km/h.

Celem projektu jest opracowanie dokumentacji projektowej oraz pozyskanie decyzji administracyjnych umożliwiających rozpoczęcie budowy tego odcinka. W ramach projektu pozyskana zostanie brakująca decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach dla posterunku odgałęźnego Retkinia oraz pozwolenia na budowę dla całego odcinka objętego projektem CEF. Dodatkowo opracowana w ramach projektu dokumentacja przetargowa przyspieszy wybór wykonawcy robót.

Wybudowanie infrastruktury, w oparciu o dokumentację opracowaną w ramach projektu CEF, będzie kluczowe dla rozwoju połączeń kolejowych w Europie Środkowej, w szczególności w ramach korytarza sieci bazowej TEN-T Morze Północne - Morze Bałtyckie. Nowa infrastruktura pozwoli na skrócenie czasów jazdy w relacjach w obrębie tego korytarza: krajowych (Warszawa - CPK - Łódź - Poznań) i międzynarodowych (wraz z Rail Baltica), łączących m.in. kraje bałtyckie z Niemcami oraz włączenie Łodzi (węzła sieci bazowej) w sieć tych połączeń. Z tunelu będą korzystały także pociągi KDP w relacjach do Wrocławia i Czech.



Zakończenie istniejącego tunelu konwencjonalnego

### Projekt dot. korytarza towarowego nr 8:

#### Utworzenie Kolejowego Korytarza Towarowego “Morze Północne - Bałtyk” oraz jego dalsza rozbudowa mająca na celu poprawę warunków międzynarodowego towarowego transportu kolejowego (projekt CEF nr 2014-EU-TM-0217-S)

**Beneficjent:** Europejskie Zgrupowanie Interesów Gospodarczych Korytarza Towarowego nr 8

**Koszt kwalifikowany:** 6,1 mln euro

**Dofinansowanie z CEF:** 3,06 mln euro

**Lata realizacji:** 2015 - 2020

Projekt dotyczył działań niezbędnych do wdrożenia i funkcjonowania Kolejowego Korytarza Towarowego Morze Północne - Morze Bałtyckie w pierwszych latach po jego uruchomieniu. W szczególności projekt obejmował przygotowanie środków wykonawczych mających na celu uruchomienie Korytarza, przygotowanie niezbędnej dokumentacji dla klientów (Dokumentu Informacyjnego Korytarza i katalogu tras wstępnie ustalonych), aktualizację Analizy Rynku Transportowego, przygotowanie przedłużenia Korytarza do Rygi i Tallina.

Poza głównym zadaniem związanym z oferowaniem przepustowości celem funkcjonowania Korytarza jest również harmonizacja w zakresie zarządzania ruchem towarowych pociągów międzynarodowych, koordynacji oraz konsultacja z wnioskodawcami planowanych zamknięć torowych, wsparcie zarządców infrastruktury w przypadku zdarzeń występujących na sieci a mających wpływ na międzynarodowy ruch pociągów.



Przebieg korytarza towarowego nr 8

### 9.1.3. Pozostałe projekty kolejowe

#### Prace na liniach kolejowych nr 14, 811 na odcinku Łódź Kaliska - Zduńska Wola - Ostrów Wielkopolski, etap I: Łódź Kaliska - Zduńska Wola (projekt CEF nr 2015-PL-TM-0005-W)

**Beneficjent:** PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

**Koszt kwalifikowany:** 66,81 mln euro

**Dofinansowanie z CEF:** 43,16 mln euro

**Lata realizacji:** 2016-2023

Projekt polega na modernizacji linii kolejowej o długości ok. 42,5 km. Obejmuje prace projektowe oraz roboty budowlane, w tym m.in. modernizację nawierzchni i podtorza wraz z odwodnieniem, prace budowlane na 32 obiektach inżynierskich, modernizację 13 przejazdów kolejowych, modernizację 9 obiektów kubaturowych, przebudowę obiektów przeznaczonych do obsługi podróżnych na 4 stacjach i 3 przystankach osobowych, wymianę istniejącej sieci trakcyjnej oraz modernizację 2 podstacji trakcyjnych. Dzięki tej inwestycji podniesiona zostanie dopuszczalna prędkość maksymalna dla pociągów pasażerskich do 120 km/h oraz dla towarowych do 100 km/h. Zostanie skrócony czas przejazdu na modernizowanym odcinku (w zależności od kategorii pociągu pasażerskiego o ok. 21-26 minut).



Wyremontowany przepust w Borszewicach



Zmodernizowany most na wyjeździe z Łodzi

## Zabudowa ERTMS/ETCS na liniach sieci bazowej TEN-T (projekt CEF nr 2016-PL-TMC-0136-W)

**Beneficjent:** PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

**Koszt kwalifikowany:** 219,83 mln euro

**Dofinansowanie z CEF:** 186,85 mln euro

**Lata realizacji:** 2017-2023

Projekt obejmuje opracowanie dokumentacji technicznej oraz zabudowę Europejskiego Systemu Sterowania Pociągami ERTMS/ETCS poziomu 2 na 4 liniach kolejowych o łącznej długości ok. 990 km położonych na sieci bazowej TEN-T w Polsce, które w większości są liniami dwutorowymi, obsługującymi przewozy zarówno towarowe, jak i pasażerskie:

- Linia kolejowa E20 na odcinkach Kunowice/granica z Niemcami – Warszawa Gołębki, Sulejówek Miłosna – Terespol/granica z Białorusią (linie nr 2, 3) o długości 659 km, w tym modernizacja urządzeń sterowania ruchem kolejowym i Lokalnych Centrów Sterowania
- Linia kolejowa E59 Poznań – Wrocław (linie nr 271, 273) o długości 168 km
- Linia kolejowa E30 Podłęże – Rzeszów (linia nr 91) o długości 135 km
- Linia kolejowa E30 Węglińiec – Zgorzelec/granica z Niemcami (linie nr 278, 274) o długości 28 km.

ETCS zapewnia sygnalizację kabinową, która pozwala na zobrazowanie sytuacji panującej na linii oraz kontrolę pracy maszynisty, opierając się na cyfrowej transmisji danych, np. o maksymalnej prędkości pociągu. Realizacja projektu zwiększy interoperacyjność systemu kolejowego oraz bezpieczeństwo ruchu. System ETCS jest niezbędny do jazdy pociągu z prędkością powyżej 160 km/h lub jednoosobowego kierowania pociągiem powyżej 130 km/h.



Balisy raportujące lokalizację pociągu



Pulpit maszynisty

## Modernizacja akustyczna wagonów towarowych w celu dostosowania ich do wymogów funkcjonalnych i systemowych (projekt CEF nr 2016-PL-TA-0240-W)

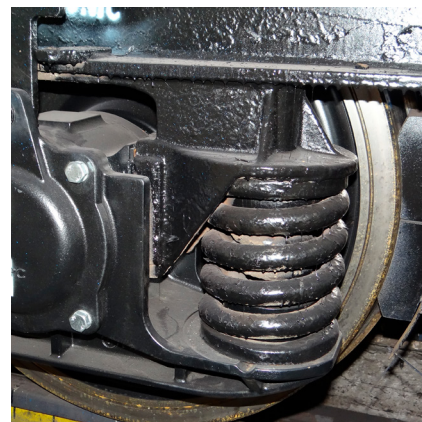
**Beneficjent:** PKP CARGO S.A.

**Koszt kwalifikowany:** 5,78 mln euro

**Dofinansowanie z CEF:** 1,16 mln euro

**Lata realizacji:** 2017 - 2021

Projekt obejmuje modernizację akustyczną 9265 szt. wagonów towarowych polegającą na wymianie żeliwnych wstawek hamulcowych na kompozytowe wstawki hamulcowe typu LL. Projekt przyczynia się do ograniczenia hałasu emitowanego przez kolejowy transport towarowy oraz dostosowania taboru do wymogów interoperacyjności.



Wstawki hamulcowe



Wagony towarowe w trakcie prac

## 9.2 Transport drogowy

### Budowa drogi ekspresowej S61 Szczuczyn – Budzisko (granica państwa) (projekt CEF nr 2014-PL-TMC-0214-W)

**Beneficjent:** Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

**Koszt kwalifikowany:** 742,82 mln euro

**Dofinansowanie z CEF:** 379,58 mln euro

**Lata realizacji:** 2015-2022

Zakres projektu obejmuje zaprojektowanie i budowę ok. 110 km drogi ekspresowej S61 na odcinku Szczuczyn - Budzisko (granica Polski z Litwą), m.in. budowę 7 węzłów drogowych, konstrukcji mostowych, budowę stref obsługi i odpoczynku podróżnych. Projekt został podzielony na następujące odcinki realizacyjne: obwodnica Szczuczyna – druga jezdnia, Szczuczyn – Raczki, obwodnica Suwałk, Suwałki – Budzisko. Razem z drogą A5 po stronie litewskiej droga ekspresowa S61 (tzw. Via Baltica) zapewni ciągłość korytarza sieci bazowej TEN-T Morze Północne – Morze Bałtyckie po obu stronach granicy.



Prace w okolicach Ełku

## 9.2 Transport drogowy

*W dniu 19 maja 2020 r. na budowie drogi ekspresowej S61 między Suwałkami a Budziskiem w miejscowości Słobódka w gminie Szypliszki drogowcy natrafili na części samolotu z II wojny światowej. Ustalono, że jest to samolot szturmowy Ił-2. Co ciekawe, wszystkie elementy zostały zachowane w świetnym stanie – jest to m.in. 12-cylindrowy widlasty silnik Mikulin AM38F z tabliczką znamionową, chłodnicę, działko pokładowe oraz część urządzeń nawigacyjnych.*

*Warto dodać, że wrak w Słobódce to nie jedyna wyjątkowa rzecz, którą odnaleziono przy budowie trasy Via Baltica. Pod koniec kwietnia 2020 r. w Suwałkach drogowcy natknęli się na fragmenty linii okopów z betonowymi jednoosobowymi pozycjami strzeleckimi, a w maju 2020 r. w okolicach Elku odnaleziono ślady osady z wczesnej epoki żelaza.*

*Latem 2021 r. podczas prac na odcinku Elk Południe - Wysokie, budownicy natrafili na kolejne niezwykle odkrycia. W miejscowości Przykópka (woj. warmińsko – mazurskie) natknięto się na cmentarz z XVIII-XIX w. Na miejscu znaleziska archeolodzy znaleźli również liczne zabytkowe przedmioty. Znalaziono m.in. bursztynowy naszyjnik, zawieszkę w kształcie serca, monety z XVIII i XIX wieku, elementy stroju i biżuterii (szpilki, guziki, zawieszki, spinki, obrączki, koraliki, ozdoby głowy z brązowymi aplikacjami), przedmioty codziennego użytku oraz licznie występujące fragmenty naczyń ceramicznych czy kości zwierzęcych.*



Obwodnica Suwałk

### Krajowy System Zarządzania Ruchem Drogowym na sieci TEN-T – etap I (projekt CEF nr 2015-PL-TM-0093-W)

**Beneficjent:** Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

**Koszt kwalifikowany:** 144,95 mln euro

**Dofinansowanie z CEF:** 123,21 mln euro

**Lata realizacji:** 2016-2023

Projekt zakłada wdrożenie jednolitego, zintegrowanego systemu umożliwiającego uruchomienie usług inteligentnych systemów transportowych (ITS) na ok. 1100 km dróg (część autostrad A1, A2, A4, A8 oraz dróg ekspresowych S1, S6, S7), zlokalizowanych wzdłuż dwóch korytarzy sieci bazowej TEN-T w Polsce. System umożliwi dynamiczne zarządzanie ruchem w celu poprawy bezpieczeństwa oraz zwiększenia płynności transportu drogowego, m.in. poprzez dostarczanie informacji o warunkach ruchu i czasach podróży, zdarzeniach, pogodzie, a także poprzez dynamiczne wyznaczanie objazdów. Zakres projektu obejmuje m.in.: instalację urządzeń w pasie drogowym, utworzenie oprogramowania centralnego do zarządzania systemem, utworzenie krajowego oraz 4 regionalnych centrów zarządzania ruchem (Warszawa oraz Katowice, Wrocław, Łódź i Gdańsk).



Budynek Krajowego Centrum Zarządzania Ruchem



Wizualizacja dyspozytorni

### CROCODILE 2 (projekt CEF nr 2014-EU-TM-0563-W)

**Beneficjent:** Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (projekt wielostronny, beneficjentami projektu były również podmioty z innych państw)

**Koszt kwalifikowany:** 41,29 mln euro

**Dofinansowanie z CEF:** 8,26 mln euro

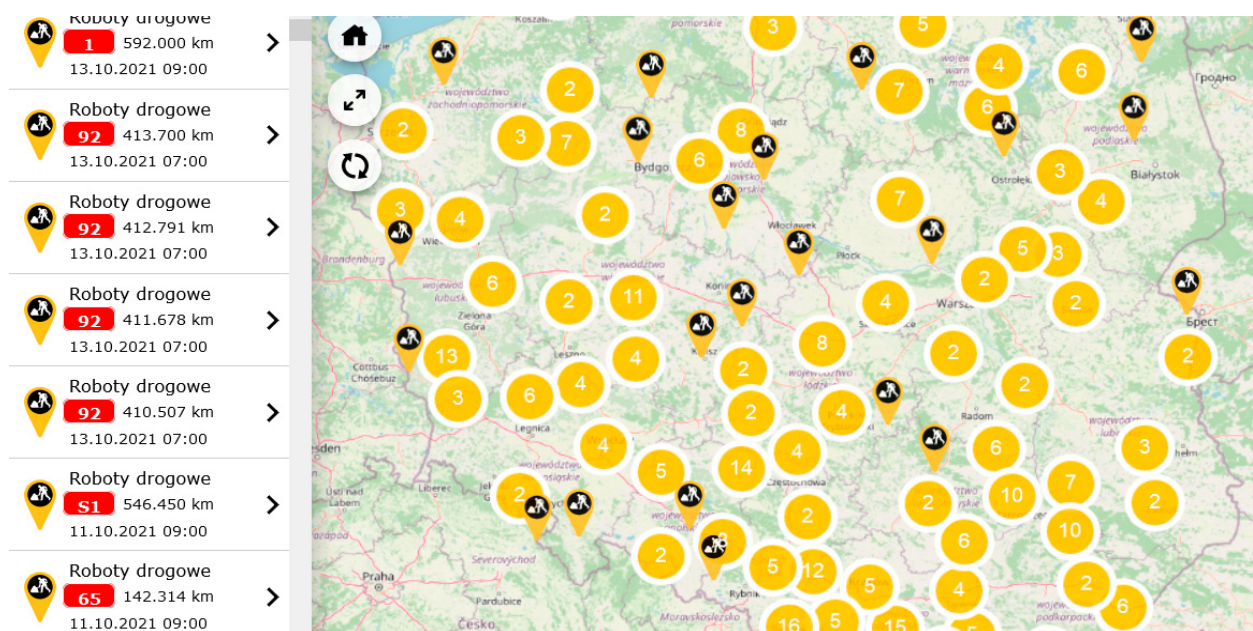
**Koszt kwalifikowany po stronie polskiej:** 3,24 mln euro

**Dofinansowanie z CEF:** 0,65 mln euro

**Lata realizacji:** 2015 - 2019

Projekt miał na celu połączenie poszczególnych operatorów infrastruktury drogowej oraz dostawców usług informacyjnych i umożliwienie wymiany danych o ruchu drogowym. Projekt obejmował szereg działań o charakterze międzynarodowym, wdrożone zostały Krajowe Punkty Dostępowe (KPD) zgodnie z dyrektywą ITS.

W ramach punktów KPD dostępne są informacje dla użytkowników końcowych m.in. za pośrednictwem strony internetowej projektu [kpd.gddkia.gov.pl](http://kpd.gddkia.gov.pl).



Widok mapy utrudnień na drogach

### **EU ITS Platform (projekt CEF nr 2014-EU-TM-0317-S)**

**Beneficjent:** Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (projekt wielostronny, beneficjentami projektu były również podmioty z innych państw)

**Koszt kwalifikowany:** 12,95 mln euro

**Dofinansowanie z CEF:** 6,47 mln euro

**Koszt kwalifikowany po stronie polskiej:** 0,15 mln euro

**Dofinansowanie z CEF:** 0,07 mln euro

**Lata realizacji:** 2015 - 2021

Projekt ma na celu stworzenie „platformy”, na której ministerstwa, instytucje zarządzające drogami, operatorzy dróg oraz podmioty z sektora publicznego oraz prywatnego poszczególnych krajów członkowskich będą współpracować na rzecz łatwiejszego, szybszego oraz bardziej dopasowanego wdrażania kolejnych etapów systemu ITS na terenie Europy.

Strona internetowa: [www.its-platform.eu](http://www.its-platform.eu)

## 9.3 Transport morski

### 9.3.1 Projekty portu Gdańsk

#### Rozbudowa i modernizacja sieci drogowej i kolejowej w Porcie Zewnętrznym w Gdańsku (projekt CEF nr 2015-PL-TM-0372-M)

**Beneficjent:** Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.

**Koszt kwalifikowany:** 28,77 mln euro

**Dofinansowanie z CEF:** 24,45 mln euro

**Lata realizacji:** 2016-2021

Celem projektu była poprawa multimodalnej infrastruktury dojazdowej, tj. sieci drogowej i kolejowej w Porcie Zewnętrznym oraz stworzenie sieci transportowej umożliwiającej obsługę transportu multimodalnego. Poprawa dostępu do portu umożliwiła stworzenie alternatywnego dostępu do nabrzeża dla samochodów i pociągów, a co za tym idzie lepsze skomunikowanie portu z terenami śródlądowymi. Przedsięwzięcie to jest jedną z największych inwestycji drogowo-kolejowych zrealizowanych przez Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. Swym zasięgiem obejmowało nie tylko modernizację istniejących już obiektów infrastrukturalnych, ale także budowę nowych, których celem była poprawa dostępności drogowo-kolejowej do poszczególnych baz i terminali zlokalizowanych w głębokowodnej części portu.



Dojazd do terminala DCT

## Modernizacja toru wodnego, rozbudowa nabrzeża oraz poprawa warunków żeglugi w Porcie Wewnętrznym w Gdańsku (projekt CEF nr 2015-PL-TM-0413-W)

**Beneficjent:** Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.

**Koszt kwalifikowany:** 110,28 mln euro

**Dofinansowanie z CEF:** 93,74 mln euro

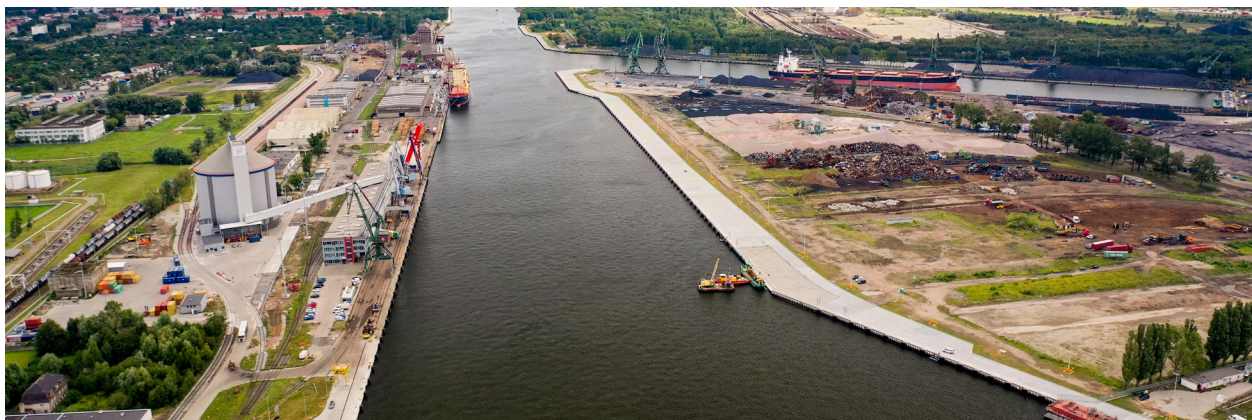
**Lata realizacji:** 2016-2022

W ramach projektu zostanie rozbudowana i zmodernizowana infrastruktura portu zwiększająca jego dostępność od strony morza (poszerzenie i pogłębienie toru wodnego w porcie oraz modernizacja nabrzeży) oraz dostosowująca go do zmieniającej się struktury obsługi ładunków i coraz większych rozmiarów obsługiwanych statków (nośność 30 tys. DWT lub długość 250m i szerokość 35m).

Umożliwi to zwiększenie wolumenu ładunków obsługiwanych w porcie oraz zwiększenie jego wydajności, jak również wpłynie na poprawę warunków nawigacyjnych. W rezultacie nastąpi poprawa takich parametrów jak czas i koszt obsługi statków oraz ładunków, a co za tym idzie wzrost konkurencyjności portu.



Widok na dworzec drzewny przed realizacją projektu



Projekt w trakcie realizacji

## Dokumentacja projektowa i środowiskowa dla rozbudowy i modernizacji węzłów sieci bazowej w Porcie Gdańsk w zakresie infrastruktury drogowo-kolejowej (projekt CEF 2015-PL-TM-0280-S)

**Beneficjenci:** Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A., Gmina Miasta Gdańsk

**Koszt kwalifikowany:** 1,05 mln euro

**Dofinansowanie z CEF:** 0,53 mln euro

**Lata realizacji:** 2016 - 2018

Projekt obejmował opracowanie dokumentacji projektowej oraz uzyskanie środowiskowych i administracyjnych pozwoleń niezbędnych dla wdrożenia kolejowej i drogowej infrastruktury w węźle miejskim Gdańsk. Na podstawie wykonanej w ramach projektu dokumentacji przeprowadzone zostaną inwestycje, które pozwolą na znaczącą poprawę połączenia Portu Gdańsk z korytarzem sieci bazowej TEN-T Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie. Działania jakie zrealizowano w ramach projektu to opracowanie projektu koncepcyjnego oraz uzyskanie decyzji środowiskowej, następnie przygotowano projekt szczegółowy i uzyskano pozwolenie na budowę w ramach Zarządu Morskiego Portu Gdańsk oraz w ramach Gminy Miasta Gdańsk.



Mapa zakresu projektu

## Rozbudowa i modernizacja węzłów sieci bazowej w Porcie morskim w zakresie dostępowej infrastruktury drogowo-kolejowej (projekt CEF nr 2018-PL-TM-0093-W)

**Beneficjent:** Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.

**Koszt kwalifikowany:** 19,36 mln euro

**Dofinansowanie z CEF:** 3,87 mln euro

**Lata realizacji:** 2019 - 2023

Celem projektu jest polepszenie dostępności do portu Gdańsk, zarówno od strony morza, jak i lądu, zwiększenie jego zdolności przeładunkowej oraz podniesienie standardu obsługi statków. Prace dotyczyć będą budowy nowej infrastruktury multimodalnej oraz modernizacji dotychczasowej na odcinku Nabrzeża Przemysłowego, łącznie około 6 km torów kolejowych oraz ok. 1,6 km dróg. Inwestycja wpłynie na usprawnienie połączeń pomiędzy istniejącymi towarowymi multimodalnymi terminalami portowymi oraz siecią TEN-T w obrębie korytarza sieci bazowej Bałtyk – Adriatyk, na odcinku „ostatniej mili”. Lokalizacja projektu przesądza o jego strategicznym znaczeniu - rozwój tego korytarza jest szczególnie istotny dla krajów bałtyckich oraz krajów bez dostępu do morza leżących w obrębie zaplecza portu i sieci bazowej TEN-T.



Widok na nabrzeża w porcie Gdańsk

## 9.3.2 Projekty portu Gdynia

### **Studium wykonalności wraz z dokumentacją techniczną inteligentnego systemu zarządzania ruchem samochodów ciężarowych w Porcie Gdynia (projekt CEF nr 2018-PL-TM-0023-S)**

**Beneficjent:** Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.

**Koszt kwalifikowalny:** 1,35 mln euro

**Dofinansowanie z CEF:** 0,67 mln euro

**Lata realizacji:** 2019 - 2022

Projekt dotyczy opracowania studium wykonalności oraz dokumentacji technicznej dla stworzenia inteligentnego systemu zarządzania ruchem drogowym w porcie Gdynia. Zakres projektu obejmuje również zaprojektowanie narzędzi cyfrowych wspomagających działanie systemu zarządzania ruchem. Realizacja projektu usprawni działania Portu w zakresie szeroko pojętej obsługi ruchu towarowego.

### **Prace przygotowawcze dla zadania inwestycyjnego „Rozbudowa infrastruktury dostępu w Porcie Gdynia” (projekt CEF nr 2020-PL-TM-0088-S)**

**Beneficjent:** Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.

**Koszt kwalifikowalny:** 1,68 mln euro

**Dofinansowanie CEF:** 0,84 mln euro

**Lata realizacji:** 2021 - 2023

Projekt polega na wykonaniu prac przygotowawczych prowadzących do rozpoczęcia robót budowlanych związanych z infrastrukturą dostępu dla statków w basenie IV i V Portu Gdynia oraz przebudową dostępu lądowego na odcinku „ostatniej mili”. Opracowana w ramach projektu dokumentacja umożliwi przeprowadzenie projektu inwestycyjnego, który poprawi dostępność transportową Portu dla statków.

### 9.3.3 Projekty w portach Szczecin i Świnoujście

**Zrównoważone połączenia morsko-lądowe Polska-Szwecja: Zrównoważona autostrada morska Świnoujście-Trelleborg oparta o ulepszoną infrastrukturę, rozwój transportu intermodalnego oraz integrację korytarzy zaplecza (projekt CEF nr 2014-EU-TMC-0641-M)**

**Beneficjent:** Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

(projekt wielostronny, beneficjentami projektu są również podmioty ze Szwecji)

**Koszt kwalifikowany:** 34,74 mln euro

**Dofinansowanie z CEF:** 24,79 mln euro

**Koszt kwalifikowany po stronie polskiej:** 29,81 mln euro

**Dofinansowanie z CEF:** 22,44 mln euro

**Lata realizacji:** 2014 - 2022

Celem projektu jest zwiększenie integracji i dostępności europejskich korytarzy transportowych poprzez dodatkowe inwestycje w istniejącą autostradę morską Świnoujście – Trelleborg. Nastąpi zwiększenie przepustowości terminalu promowego w Świnoujściu, dostosowanie portu do obsługi statków o długości całkowitej do 270 m, a także zwiększenie bezpieczeństwa operacji przeładunkowych.



Prace zbrojarskie na nabrzeżu



Prace na nawierzchni placu D

#### Sweden-Poland Sustainable Sea-Hinterland Services III (projekt CEF nr 2016-EU-TM-0290-M)

**Beneficjent:** Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

(projekt wielostronny, beneficjentami projektu są również podmioty ze Szwecji)

**Koszt kwalifikowany:** 3,25 mln euro

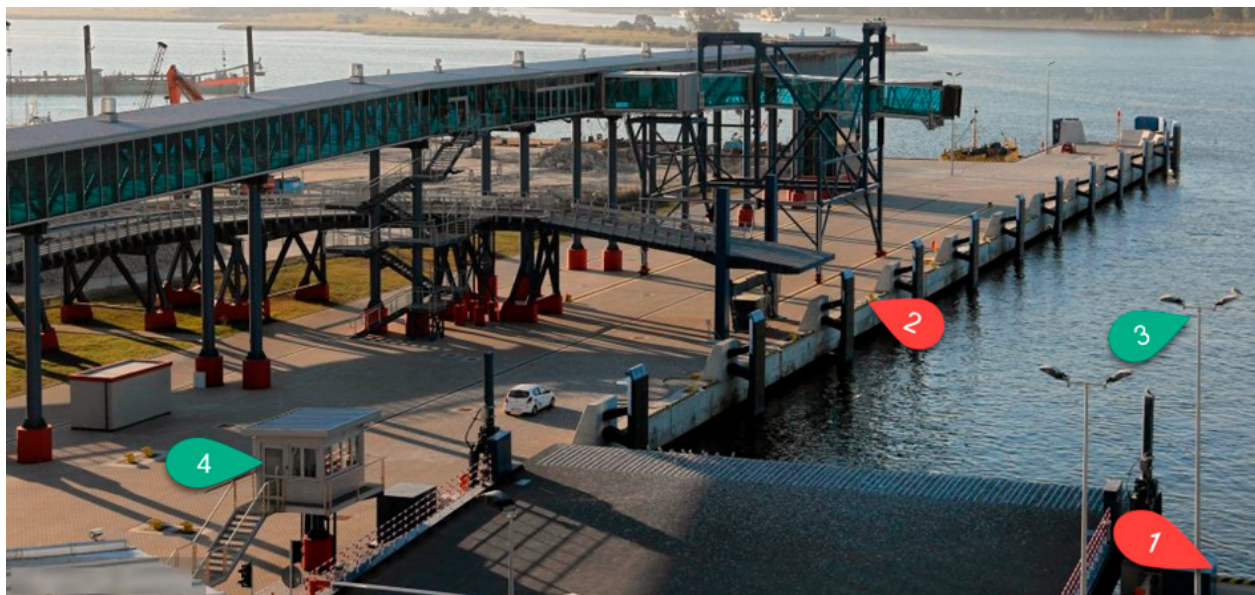
**Dofinansowanie z CEF:** 0,96 mln euro

**Koszt kwalifikowany po stronie polskiej:** 0,18 mln euro

**Dofinansowanie z CEF:** 0,08 mln euro

**Lata realizacji:** 2017 - 2019

W zakresie polskiej części projektu został opracowany, przetestowany i wdrożony System Pilotowo-Dokujący (PNDS) w porcie w Świnoujściu na nabrzeżu promowym nr 1, który za pomocą dwóch skanerów laserowych umożliwia precyzyjne określenie w czasie rzeczywistym położenia promu względem nadbrzeża oraz jego prędkości. Inwestycja ta przyczynia się do zwiększenia bezpieczeństwa i wydajności obsługi statków na autostradzie morskiej Świnoujście – Trelleborg.



Urządzenia PNDS: 1,2 - skanery laserowe, 3 - wiatromierz i kamera, 4 - kamera, odbiornik AIS, serwer

## Eliminacja wąskich gardel „ostatniej mili” - budowa parkingu rezerwowego w Terminalu Promowym w Świnoujściu (projekt CEF nr 2018-PL-TM-0028-W)

**Beneficjent:** Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

**Koszt kwalifikowany:** 6,94 mln euro

**Dofinansowanie z CEF:** 1,39 mln euro

**Lata realizacji:** 2019 - 2022

Projekt zakłada budowę parkingu dla 278 samochodów ciężarowych oczekujących na odprawę przed wjazdem na promy operujące w ramach autostrady morskiej Szwecja-Polska. Realizacja inwestycji pozwoli na uporządkowanie lokalnego ruchu samochodowego, zwiększając tym samym jego płynność i bezpieczeństwo, co przełoży się na eliminację tzw. wąskiego gardła dla dostępu do terminalu promowego oraz tunelu drogowego pod rzeką Świną. W ramach projektu realizowane są m.in. działania związane z opracowaniem dokumentacji projektowej, w tym dokumentacji geologiczno-inżynierskiej i geodezyjnej oraz projektu konstrukcji. Kolejnym etapem będzie wszczęcie prac budowlanych oraz nadzór nad ich przebiegiem.



Prace budowlane



Wizualizacja

#### **Zrównoważone połączenie transportu śródlądowego z portem bazowym w Szczecinie – most kolejowy na rzece Regalica (projekt CEF nr 2019-PL-TM-0244-W)**

**Beneficjent:** Państwowe Gospodarstwo Wodne „Wody Polskie” Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Szczecinie

**Koszt kwalifikowany:** 35,5 mln euro

**Dofinansowanie z CEF:** 7,1 mln euro

**Lata realizacji:** 2020 - 2023

Celem projektu jest eliminacja kolizji systemów transportu śródlądowego i kolejowego na trasie prowadzącej do portów Świnoujście i Szczecin. Dofinansowane przedsięwzięcie obejmuje budowę nowego, nowoczesnego mostu kolejowego w miejsce istniejącego, który posiada wąskie i niskie prześwity pomiędzy filarami, co nie pozwala na poruszanie się pod nim bez czasochłonnego podnoszenia ruchomych części. Oryginalne, podnoszone prześło zostanie zakonserwowane i pozostawione jako zabytek techniki. Nowy most zapewni swobodną żeglugę oraz płynny ruch pociągów, eliminując opóźnienia i poprawiając niezawodność przewozów towarowych i pasażerskich. Inwestycja poprawi dostępność do portów morskich w korytarzu sieci TEN-T oraz przygotuje infrastrukturę na przyszłe przepływy transportowe. Dodatkowo, zwiększenie prześwitów mostu pozwoli na przepływ lodołamaczy, co zapewni sprawną akcję kruszenia lodu w okresie zimowym i przyczyni się do zwiększenia ochrony przeciwpowodziowej rejonu Szczecina.



Wizualizacja nowego mostu

#### **Zwiększenie potencjału przeładunkowego wraz z udostępnieniem usługi bunkrowania LNG. Połączenie morskie Świnoujście - Ystad (projekt CEF nr 2017-EU-TM-0166-W)**

**Beneficjenci:** Gmina Ystad, Gaz System S.A., Polska Żegluga Bałtycka S.A.

**Koszt kwalifikowany:** 132,39 mln euro

**Dofinansowanie z CEF:** 34,85 mln euro

**Koszt kwalifikowany po stronie polskiej:** 34,9 mln euro

**Dofinansowanie z CEF:** 10,48 mln euro

**Lata realizacji:** 2018 - 2022

Projekt międzynarodowy realizowany przez 3 beneficjentów. Celem projektu jest poprawa przepustowości połączenia morskiego Świnoujście – Ystad, istotna dla dalszego rozwoju handlu morskiego między Polską a Szwecją oraz wzrostu mobilności obywateli. W wyniku jego realizacji zmodernizowana zostanie infrastruktura i terminal w porcie Ystad, zbudowany zostanie statek do bunkrowania LNG oraz prom, którego układ napędowy posiadać będzie podwójny system zasilania: LNG (jako główne paliwo - ten element będzie podlegać współfinansowaniu z CEF) oraz olej napędowy. Prom kursować będzie pomiędzy Świnoujściem i Ystad. Inwestycja zapewni wydajne i przyjazne środowisku połączenie między tymi dwoma portami, zdolne do obsługi rosnącej wymiany handlowej między państwami położonymi w Skandynawii i Europie Środkowo-Wschodniej. Do działań realizowanych przez polskich beneficjentów projektu należy: wdrożenie systemu ekologicznego napędu zasilanego gazem skroplonym (LNG) na promie typu ro-pax planowanym do wprowadzenia na linii Świnoujście-Ystad oraz (2) budowa i wdrożenie do eksploatacji bunkierki LNG.

#### **Projekt horyzontalny:**

#### **e-Freight Implementation Action (e-Impact) (projekt CEF nr 2014-EU-TM-0686-S)**

**Beneficjenci:** Instytut Logistyki i Magazynowania, BCT - Bałtycki Terminal Kontenerowy Sp. z o.o., Qumak S.A.(projekt wielostronny, beneficjentami projektu są również podmioty z Portugalii i Włoch)

**Koszt kwalifikowany:** 3,67 mln euro

**Dofinansowanie z CEF:** 1,84 mln euro

**Koszt kwalifikowany po stronie polskiej:** 1,13 mln euro

**Dofinansowanie z CEF:** 0,56 mln euro

**Lata realizacji:** 2015 – 2018

Projekt obejmował przeprowadzenie badań oraz pilotażowe wdrożenie gotowych rynkowo aplikacji spełniających standardy e-Freight, a także infrastruktury technologicznej w portach Polski, Włoch i Portugalii położonych na trzech korytarzach sieci bazowej TEN-T: Atlantyk, Morze Śródziemne oraz Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie.

## 9.4 Transport powietrzny - projekty SESAR (Single European Sky ATM Research)

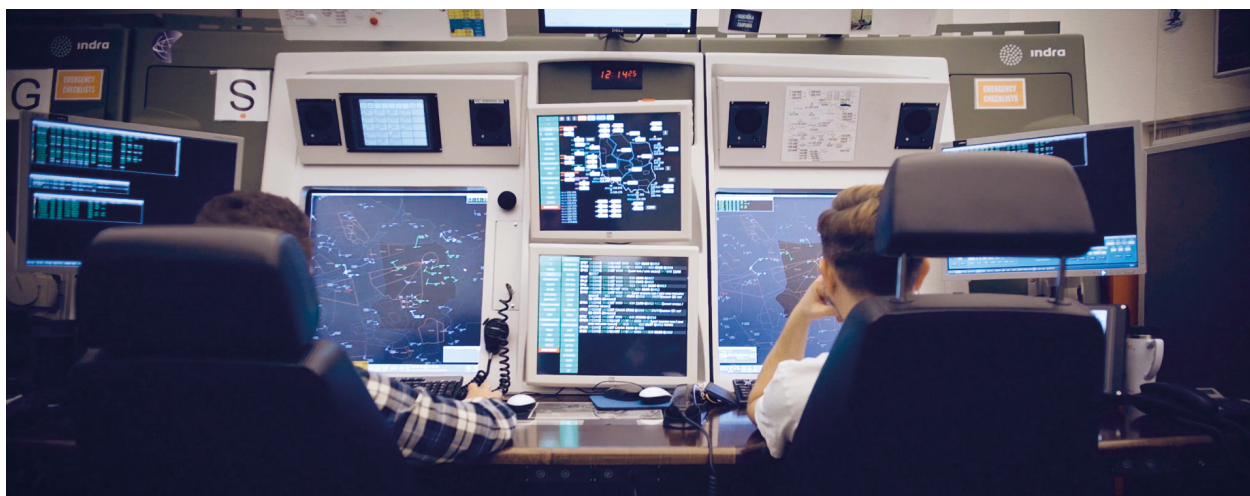
Projekty mające na celu wdrożenie kluczowych funkcjonalności systemów zarządzania ruchem lotniczym przyczyniają się nie tylko do poprawy bezpieczeństwa, ale także skrócenia czasu podróży, oszczędności paliwa i zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub>. Dotychczas zrealizowane w ramach SESAR projekty przyczyniły się do ograniczenia emisji porównywalnej z 3,3 milionami drzew oraz skrócenia średniego czasu podróży pasażerów o 250 000 minut.

Postęp projektów wdrożeniowych można na bieżąco śledzić na stronie:

<https://www.sesardeploymentmanager.eu/partners/pansa>

W realizacji projektów w ramach SESAR uczestniczy aż 93 beneficjentów z 27 Państw Członkowskich oraz 6 z Państw Trzecich.

Projekty SESAR mają do końca 2030 roku przyczynić się do ograniczenia emisji o 1,6 miliona ton CO<sub>2</sub> i mniejszego o 500 tysięcy ton zużycia paliwa.



Stanowisko kontrolerów ruchu lotniczego

### **DP Implementation – call CEF 2014 (projekt CEF nr 2014-EU-TM-0136-M)**

**Beneficjent:** Polska Agencja Żeglugi Powietrznej

(projekt wielostronny, beneficjentami projektu są również podmioty z innych państw)

**Koszt kwalifikowany:** 586,11 mln euro

**Dofinansowanie z CEF:** 289,73 mln euro

**Koszt kwalifikowany po stronie polskiej:** 6,60 mln euro

**Dofinansowanie z CEF:** 3,30 mln euro

**Lata realizacji:** 2014 - 2020

Projekt dotyczy zapewnienia wymaganych funkcjonalności zarządzania ruchem lotniczym opisanych w Rozporządzeniu Wykonawczym Komisji (UE) nr 716/2014 z dnia 27 czerwca 2014 r. w sprawie ustanowienia wspólnego projektu pilotażowego wspierającego realizację centralnego planu zarządzania ruchem lotniczym w Europie (tzw. „Pilot Common Project”).

Poświęcony jest wstępnemu wdrożeniu zintegrowanego zestawu 86 zadań, pokrywających swoim zakresem 5 funkcjonalności ATM (system zarządzania ruchem lotniczym). Polska Agencja Żeglugi Powietrznej pełni funkcję lidera w projekcie wdrożeniowym *1st part of the upgrade of the P\_21 PEGASUS system to SESAR functionalities - Test and Validation Platform* dla funkcjonalności ATM *wspólne zarządzanie siecią*. Projekt obejmuje instalację i uruchomienie platformy testowo-walidacyjnej dla nowego systemu zarządzania ruchem lotniczym (ATM). Platforma testowo-walidacyjna ułatwi proces przejścia z systemu PEGASUS21 do systemu iTEC z uwzględnieniem specyfiki polskiej przestrzeni powietrznej.

### SESAR Deployment Programme implementation 2015 - Cluster 3 (projekt CEF nr 2015-EU-TM-0197-M)

**Beneficjent:** Polska Agencja Żeglugi Powietrznej (projekt wielostronny, beneficjentami projektu są również podmioty z innych państw)

**Koszt kwalifikowany:** 58,40 mln euro

**Dofinansowanie z CEF:** 47,66 mln euro

**Koszt kwalifikowany po stronie polskiej:** 3,58 mln euro

**Dofinansowanie z CEF:** 3,04 mln euro

**Lata realizacji:** 2016 - 2021

Celem projektu jest wdrażanie koncepcji jednolitej przestrzeni powietrznej poprzez działania w obrębie funkcjonalności ATM (system zarządzania ruchem lotniczym). W ramach projektu wdrożone zostaną 24 zadania, pokrywające swoim zakresem 4 funkcjonalności ATM.

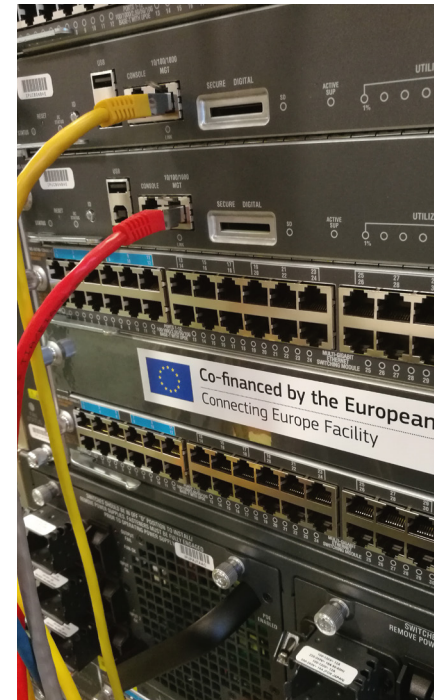
Polska Agencja Żeglugi Powietrznej w ramach projektu pełni funkcję lidera w projektach wdrożeniowych dla funkcjonalności ATM (funkcja wstępnego systemu zarządzania informacjami obejmującego cały system transportu lotniczego (SWIM)):

#### 1. 2015\_035\_AF5 LAN network upgrade

Modernizacja sieci LAN przyczyni się do zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa oraz poprawy zarządzania przepływem informacji w związku ze wzrostem ilości przetwarzanych w zarządzaniu ruchem lotniczym danych.

#### 2. 2015\_038\_AF5 The ECG Communication System upgrade

W ramach modernizacji głównego systemu ECG (En Route Communications Gateway) zainstalowany będzie System ECG-Contingency z EDS (European directory service), co przyczyni się do usprawnienia wymiany danych pomiędzy systemami kontroli ruchu lotniczego.



Serwerownia PAŻP

### SESAR Deployment Programme implementation 2016 – Cluster 1: General (projekt CEF nr 2016-EU-TM-0117-M)

**Beneficjent:** Polska Agencja Żeglugi Powietrznej (projekt wielostronny, beneficjentami projektu są również podmioty z innych państw)

**Koszt kwalifikowany:** 599,05mln euro

**Dofinansowanie z CEF:** 246,71 mln euro

**Koszt kwalifikowany po stronie polskiej:** 13,40 mln euro

**Dofinansowanie z CEF:** 5,76 mln euro

**Lata realizacji:** 2017 - 2022

Projekt poświęcony jest wstępnemu wdrożeniu zintegrowanego zestawu 69 zadań, pokrywających swoim zakresem wszystkie 6 funkcjonalności ATM (system zarządzania ruchem lotniczym). Polska Agencja Żeglugi Powietrznej w ramach projektu pełni funkcję lidera w projektach wdrożeniowych dla funkcjonalności ATM *elastyczne zarządzanie przestrzenią powietrzną i swoboda planowania tras:*

1. 2016\_085\_AF3 - ATM System Upgrade Towards Free Route Airspace

Projekt stanowi kontynuację serii aktualizacji systemu ATM, które umożliwią zastosowanie Free Route Airspace (FRA) między zainteresowanymi Rejonami Informacji Powietrznej (FIR) i pozwolą wdrożyć regionalny FRA.

2. 2016\_087\_AF3 - iTEC Tests, Validations and Planning (iTEC-TVP)

Projekt stanowi drugą fazę migracji PAŻP na nowy system zarządzania ruchem lotniczym.

PAŻP jest także liderem w projekcie wdrożeniowym dla funkcjonalności *wstępna funkcja wymiany informacji o trajektoriach* 2016\_162\_AF6 Implementation of Data Link Service for the ATM in FIR Warsaw. Celem projektu jest wdrożenie usług Data Link Service powyżej FL285 w FIR Warszawa wymaganych regulacją Komisji Europejskiej nr 29/2009. Projekt na płaszczyźnie technicznej obejmuje rozbudowę systemu zarządzania ruchem lotniczym Pegasus\_21 o funkcjonalność CPDLC (łączość kontroler-pilot za pomocą łącza danych).

### **SESAR Deployment Programme Implementation 2017 (projekt CEF nr 2016-EU-TM-0076-M)**

**Beneficjent:** Polska Agencja Żeglugi Powietrznej (projekt wielostronny, beneficjentami projektu są również podmioty z innych państw)

**Koszt kwalifikowany:** 457,64 mln euro

**Dofinansowanie z CEF:** 228,16 mln euro

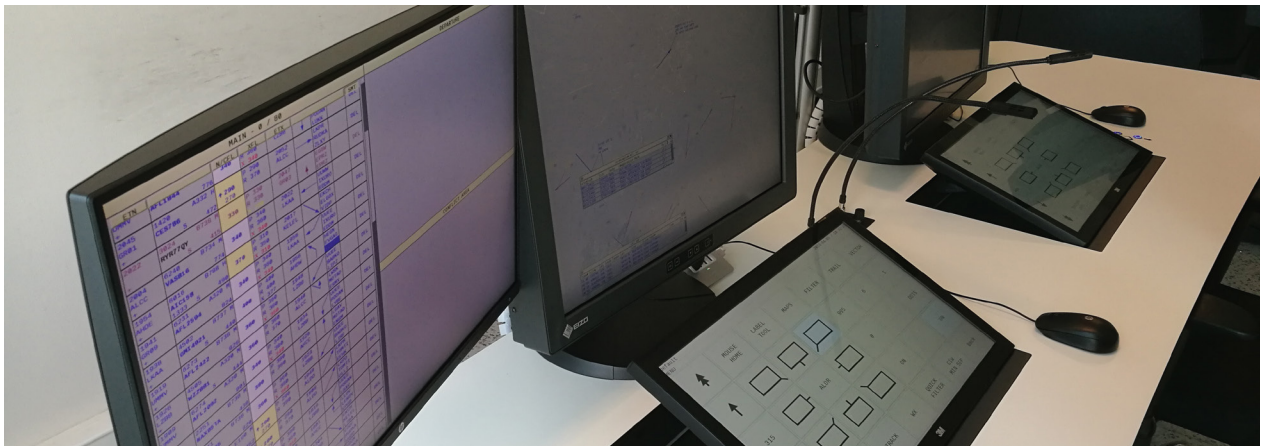
**Koszt kwalifikowany po stronie polskiej:** 1,95 mln euro

**Dofinansowanie z CEF:** 0,97 mln euro

**Lata realizacji:** 2018 - 2023

Projekt poświęcony jest wstępnemu wdrożeniu zintegrowanego zestawu 49 zadań, pokrywających swoim zakresem wszystkie 6 funkcjonalności ATM.

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej uczestniczy także w trzech projektach wielostronnych (**2016-EU-TMC-0113-M** Cluster 2: Cohesion, **2015-EU-TM-0193-M** Cluster 1, **2015-EU-TM-0196-M** Cluster 2) polegających na koordynacji działań na rzecz unowocześnienia europejskiego systemu zarządzania ruchem lotniczym (działania administracyjne). Łączna wartość kosztów kwalifikowanych przypisanych PAŻP w tych projektach wynosi 13 743 euro.



Stanowiska z elektronicznymi paskami postępu lotu

## 9.5 Infrastruktura dla paliw alternatywnych

### Projekt LEM – pilotażowe wdrożenie elektromobilności wzdłuż sieci bazowej TEN-T (projekt CEF nr 2016-PL-TM-0281-S)

**Beneficjent:** LOTOS Paliwa Sp. z o.o.

**Koszt kwalifikowany:** 0,8 mln euro

**Dofinansowanie z CEF:** 0,4 mln euro

**Lata realizacji:** 2017 - 2020

Projekt dotyczył prac studyjnych wraz z pilotażowym wdrożeniem infrastruktury do ładowania pojazdów elektrycznych na sieci stacyjnej należącej do spółki LOTOS Paliwa, zlokalizowanej wzdłuż korytarzy sieci bazowej TEN-T (Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie oraz Morze Północne – Morze Bałtyckie) w Polsce. Projekt obejmował m.in.: budowę 12 publicznie dostępnych, uniwersalnych stacji szybkiego ładowania na trasie Gdynia - Warszawa (odcinki autostrad A1 i A2), wykonanie biznesplanu oraz analizy CBA dla wdrożenia Projektu Globalnego, polegającego na wdrożeniu infrastruktury do ładowania pojazdów elektrycznych wzdłuż dróg na korytarzach sieci bazowej TEN-T w Polsce, z rozszerzeniem na kraje bałtyckie (Litwę i Łotwę).



Stacja ładowania Brwinów Południe przy autostradzie A2

### Terminal przeładunkowy LNG małej skali w Gdańsku oraz usługi bunkrowania (projekt CEF Synergy nr 2016-PL-SA-0011)

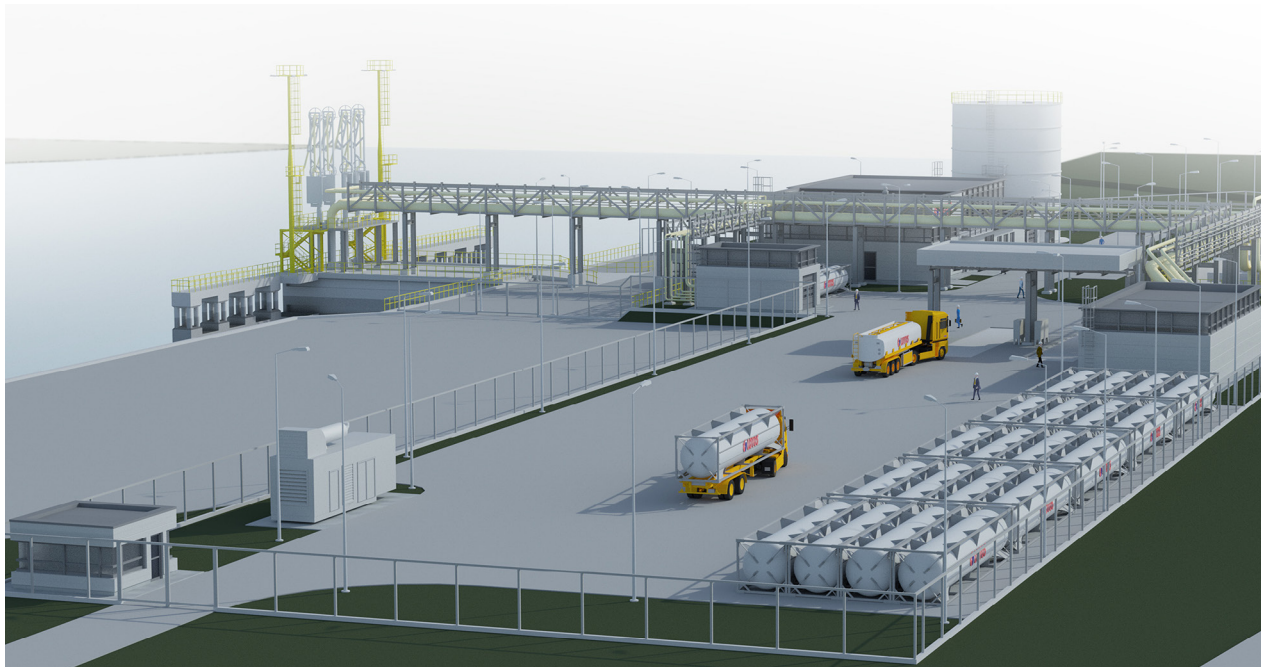
**Beneficjent:** Grupa LOTOS S.A., Operator Gazociągów Przesyłowych GAZ-SYSTEM S.A.

**Koszt kwalifikowalny:** 1,75 mln euro

**Dofinansowanie CEF:** 1,05 mln euro

**Lata realizacji:** 2017 - 2020

Projekt obejmował opracowanie dokumentacji przygotowawczej, która pozwoli zdefiniować techniczną, formalną, prawną, środowiskową i ekonomiczną wykonalność inwestycji budowy w Gdańsku terminala LNG małej skali, pełniącego rolę bazy przeładunkowej, bunkrowania i dystrybucji LNG do odbiorców końcowych i stacji paliw. W ramach projektu wykonane zostało studium wykonalności dla statków bunkrujących LNG, a także wstępne studium wykonalności oraz studium wykonalności dla terminala LNG w Gdańsku.



Wizualizacja terminala LNG

### **PureH2 – Stacja oczyszczania wodoru oraz budowa stacji jego tankowania (projekt CEF nr 2018-PL-TM-0157-W)**

**Beneficjent:** Grupa LOTOS S.A. i LOTOS Paliwa Sp. z o.o.

**Koszt kwalifikowalny:** 9,92 mln euro

**Dofinansowanie CEF:** 1,98 mln euro

**Lata realizacji:** 2018 - 2023

Projekt przewiduje wybudowanie instalacji do oczyszczania wodoru na terenie rafinerii w Gdańsku oraz budowę i udostępnienie dwóch stacji tankowania wodoru w Gdańsku i Warszawie. Uruchomienie instalacji do oczyszczania wodoru umożliwi dostęp do lokalnego źródła wodoru o wysokiej jakości umożliwiającej jego wykorzystanie jako paliwa do transportu drogowego.



Wizualizacja stacji tankowania

### **Czyste miasta – wodorowa mobilność w Polsce (faza I) (projekt CEF nr 2019-PL-TM-0378-W)**

**Beneficjent:** PKN ORLEN S.A.

**Koszt kwalifikowalny:** 9,99 mln euro

**Dofinansowanie CEF:** 1,99 mln euro

**Lata realizacji:** 2021 - 2023

Projekt obejmuje wybudowanie dwóch ogólnodostępnych stacji tankowania wodoru w Poznaniu i Katowicach, jednej mobilnej stacji tankowania wodoru we Włocławku, instalacji oczyszczania wodoru wraz z linią sprężania we Włocławku oraz 5 naczepek do transportu wodoru. Celem projektu jest zwiększenie dostępności odpowiedniej jakości wodoru, co przyczyni się do dekarbonizacji i redukcji emisji w transporcie drogowym. Projekt będzie realizowany w formule *blendingu*, polegającej na montażu finansowym środków bezwrotnych (dotacja z CEF) ze środkami zwrotnymi, pochodzącymi z akredytowanych przez Komisję Europejską instytucji finansowych. Na gruncie polskim akredytację posiada Bank Gospodarstwa Krajowego. Taka forma dofinansowania ma być promowana w perspektywie 2021-2027 w ramach CEF 2.

### **Badania optymalizujące funkcjonowanie i rozmieszczenie stacji paliw alternatywnych sieci bazowej TEN-T (projekt CEF nr 2014-PL-TMC-0220-S)**

**Beneficjent:** Sieć Badawcza Łukasiewicz – Przemysłowy Instytut Motoryzacji

**Koszt kwalifikowalny:** 1,79 mln euro

**Dofinansowanie CEF:** 1,52 mln euro

**Lata realizacji:** 2015-2018

W ramach projektu wykonano prace analityczne dotyczące optymalnego rozmieszczenia publicznie dostępnych stacji tankowania LNG i CNG wzdłuż korytarzy sieci bazowej TEN-T na terytorium Polski oraz pozyskano zgody administracyjne niezbędne do budowy pilotażowej, demonstracyjnej stacji tankowania alternatywnych paliw gazowych CNG i LNG w Warszawie. Projekt zrealizowany częściowo.

### **Budowa pilotażowej stacji dokującej jako elementu systemu dystrybucji LNG w oparciu o kontenery zbiornikowe (projekt CEF nr 2016-PL-TM-0268-S)**

**Beneficjent:** Remontowa LNG Systems Sp. z o.o.

**Koszt kwalifikowany:** 0,78 mln euro

**Dofinansowanie z CEF:** 0,39 mln euro

**Lata realizacji:** 2017 - 2021

Projekt dotyczy prac studyjnych wraz z wdrożeniem pilotażowym obejmującym budowę i próbną eksploatację stacji dokującej, umożliwiającej długoterminowe magazynowanie LNG w kriogenicznych kontenerach zbiornikowych i redystrybucję LNG na rzecz odbiorców końcowych w transporcie lądowym oraz morskim. Celem projektu było przygotowanie wdrożenia intermodalnego systemu dystrybucji LNG w oparciu o kriogeniczne kontenery zbiornikowe oraz inteligentne stacje dokujące. Przedsięwzięcie zakończyło się na etapie prac przygotowawczych do zabudowy stacji, po opracowaniu jej właściwego projektu, a zebrane doświadczenie zostanie wykorzystane w przyszłych projektach o podobnej charakterystyce.

### **Rozwój infrastruktury LNG w Polsce – projekt pilotażowy (projekt CEF nr 2014-PL-TM-0341-S)**

**Beneficjent:** Gaspol S.A.

**Koszt kwalifikowany:** 6,64 tys. euro

**Dofinansowanie z CEF:** 3,32 tys. euro

**Lata realizacji:** 2015 - 2016

Celem projektu było zbadanie możliwości rozwoju infrastruktury dystrybucji paliwa LNG w Polsce w ramach sieci TEN-T. W ramach przedsięwzięcia przeprowadzono analizy rynkowe obecnego i przyszłego zapotrzebowania na paliwo LNG, dostępnych i potencjalnych łańcuchów jego dostaw oraz identyfikację optymalnych miejsc dla lokalizacji nowych stacji tankowania LNG. W wyniku realizacji projektu powstał raport opisujący jak kształtuje się rynek LNG w sektorze transportu w Polsce.

## 9.6 Transport miejski

### Studium wykonalności budowy szybkiego, bezkolizyjnego transportu szynowego w Krakowie (projekt CEF nr 2016-PL-TM-0026-S)

**Beneficjent:** Gmina Miejska Kraków

**Koszt kwalifikowany:** 2 mln euro

**Dofinansowanie z CEF:** 1 mln euro

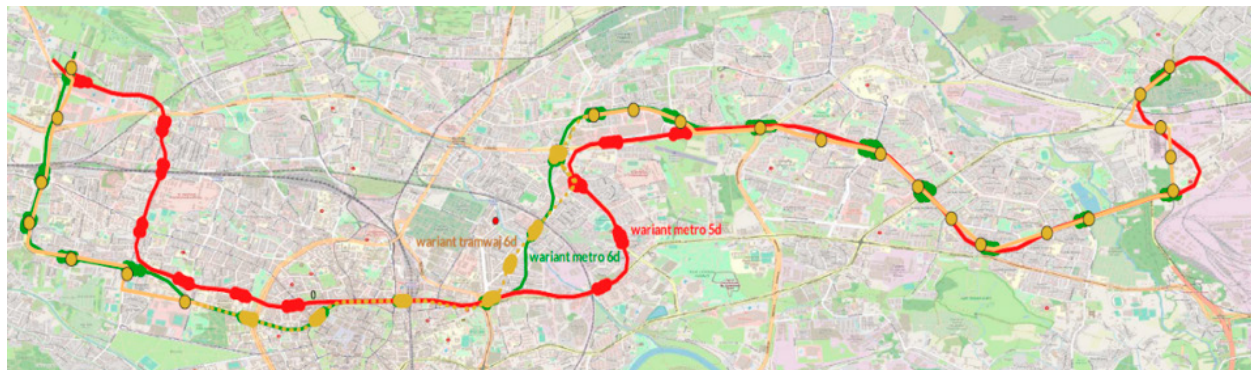
**Lata realizacji:** 2017 - 2023

Projekt obejmuje przygotowanie studium wykonalności budowy szybkiego, bezkolizyjnego transportu szynowego w Krakowie oraz opracowanie dokumentacji środowiskowej wraz z pozyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz ogłoszeniem przetargu na projektowanie.

W ramach studium przeprowadzone zostały szerokie analizy planistyczne, finansowane, ruchowe oraz techniczne. Rozpatrywane były trzy podsystemy transportu zbiorowego (metro, premetro „wahadło”, premetro szybki tramwaj) w różnych wariantach przebiegu, obsługujące północną część miasta na kierunku wschód-zachód. Analizom ruchu poddano każdy z siedmiu wariantów przebiegu tras, z czterema dodatkowymi podwariantami dla każdego z nich oraz sprawdzono możliwość zastosowania trzech wspomnianych środków transportu.

W rezultacie wybrana została opcja premetra, jako najbardziej optymalne rozwiązanie dla Krakowa z punktu widzenia finansowego, społecznego i funkcjonalnego. Linia będzie obejmować odcinek prawie 22 km, do 32 stacji, dwa tunele – jeden pod Śródmieściem oraz półtorakilometrową estakadę. Pierwsza linia krakowskiego premetra ma połączyć Wzgórza Krzesławickie z rejonem ul. Jasnogórskiej w Bronowicach.

Kolejny etap realizacji projektu to pozyskanie przez Miasto Kraków decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla pierwszego etapu premetra. Chodzi o odcinek estakadowo-tunelowy, od stacji „DH Wanda” do stacji „Stadion Miejski”. Trasa ma prawie 10,5 km długości. Realizacja projektu zakończy się ogłoszeniem przetargu na projektowanie dla wskazanego odcinka centralnego.



Analizowane warianty trasy

### **Analiza możliwości rozwoju zintegrowanego transportu w Warszawie w oparciu o metro i multimodalne węzły przesiadkowe (projekt CEF nr 2019-PL-TM-0215-S)**

**Beneficjent:** Miasto Stołeczne Warszawa

**Koszt kwalifikowany:** 4,17 mln euro

**Dofinansowanie z CEF:** 2,09 mln euro

**Lata realizacji:** 2020 - 2023

Celem projektu jest opracowanie analizy możliwości rozwoju zintegrowanego transportu w Warszawie opartego na sieci metra i utworzeniu multimodalnych węzłów przesiadkowych Warszawa-Centrum i Warszawa-Wschód. W ramach projektu przygotowane zostanie (1) studium rozwoju systemu metra w Warszawie - analiza potencjalnych tras i docelowy zarys sieci metra, (2) studium i dokumentacja przedprojektowa związana z rozbudową linii metra M1 i możliwością budowy linii metra M3 pomiędzy stacjami „Stadion Narodowy” i „Goćław” oraz (3) studium wykonalności technicznej budowy multimodalnego węzła przesiadkowego Warszawa-Wschód. Wymienione opracowania stanowią przygotowanie do inwestycji, które przyczynią się do usprawnienia połączeń z węzłami przesiadkowymi dla dalekobieżnych przewozów kolejowych i autobusowych, a pośrednio transportu lotniczego (połączenia kolejowe z Lotniskami Chopina i Modlin).

# 10

## CEF w nowej perspektywie finansowej 2021-2027

### Rozporządzenie CEF 2021-2027

Rozporządzenie Unii Europejskiej ustanawiające Instrument „Łącząc Europę” na nową perspektywę finansową 2021-2027 (Rozporządzenie CEF 2<sup>4</sup>) zostało przyjęte 7 lipca 2021 r. Rozporządzenie obowiązuje wstecznie od 1 stycznia 2021 r.

Rozporządzenie wskazuje cele nowego programu CEF, budżet, a także formy i warunki wsparcia. Podobnie jak w perspektywie 2014-2020, celem CEF jest wsparcie kluczowych dla UE projektów w sektorach transportu, energii i technologii cyfrowych. Ogólny budżet wynosi 33,7 mld euro, w tym:

- transport 25,8 mld euro
- energia 5,8 mld euro
- technologie cyfrowe 2,1 mld euro.

W **sektorze transportu** budżet dzieli się na:

- pulę ogólną o wartości 12,830 mld euro, z dofinansowaniem 30% - 50% kosztów, dostępną dla wszystkich państw UE
- pulę kohezyjną (środki przeniesione do CEF z Funduszu Spójności) o wartości 11,286 mld euro, z dofinansowaniem do 85%, przeznaczoną dla państw kohezyjnych dla Polski
- nową pulę tzw. Mobilności Wojskowej o wartości 1,691 mld euro na potrzeby infrastruktury podwójnego cywilno-wojskowego zastosowania, z dofinansowaniem 50%, dostępną dla wszystkich państw UE.

W ramach puli ogólnej 1,56 mld euro zarezerwowane jest na brakujące transgraniczne połączenia kolejowe między państwami kohezyjnymi z dofinansowaniem do 85% kosztów.

W ramach puli kohezyjnej 70% środków trafi do kopert narodowych, a 30% do koperty konkurencyjnej, o środki z której będą rywalizować po 2023 r. wszystkie państwa kohezyjne. Po 2023 r. niewykorzystane koperty narodowe zostaną dodane do koperty konkurencyjnej. Ponadto, zgodnie z postanowieniami Rozporządzenia CEF 2, wprowadzony został pułap maksymalnej kwoty alokacji dla państwa (170% koperty narodowej), który będzie stosowany do końca 2025 r. Koperta narodowa dla Polski (70%) wyniesie ok. 2 mld euro, a ok. 860 mln euro to polski udział w kopercie konkurencyjnej (30%).

Celem CEF Transport nadal będzie wspieranie projektów wspólnego unijnego zainteresowania znajdujących się na transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T, ze szczególnym akcentem na **brakujące i transgraniczne połączenia**. Jednocześnie nowy CEF ma przyczynić się do realizacji unijnych działań przeciwko zmianom klimatu poprzez przeznaczenie 60% jego środków na **cele klimatyczne**, w zgodzie z Europejskim Zielonym Ładem i nową Strategią na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności.

Programem zarządzać będzie unijna Agencja Wykonawcza ds. Klimatu, Infrastruktury i Środowiska (CINEA).

<sup>4</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1153 z dnia 7 lipca 2021 r. ustanawiające instrument „Łącząc Europę” i uchylające rozporządzenia (UE) nr 1316/2013 i (UE) nr 283/2014

## Program prac i pierwsze konkursy

W sierpniu 2021 r. Komisja Europejska przyjęła decyzję ws. finansowania w ramach CEF Transport oraz ws. przyjęcia programu prac na lata 2021-2027, zawierającą priorytety i program konkursów w latach 2021-2023. Pierwszy konkurs w nowym CEF został ogłoszony 16 września 2021 r. z możliwością składania wniosków aplikacyjnych do 19 stycznia 2022 r.

Program prac uszczegóławia priorytety określone w Rozporządzeniu CEF2 . Wsparcie z CEF będzie skierowane na następujące rodzaje inwestycji:

- rozwój infrastruktury kolejowej, śródlądowych dróg wodnych i portów, portów morskich, dróg, terminali kolejowo-drogowych i multimodalnych platform logistycznych
- rozwój infrastruktury paliw alternatywnych
- systemy zarządzania ruchem (ERTMS, ITS, SESAR, EMSWe, VTMISS itp.)
- działania wspierające nowe technologie i innowacjeautomatyzację, zarządzanie ruchem i przepustowością, integrację modalną, e-ticketing itp.
- usuwanie przeszkód w zakresie interoperacyjnościautomatyczne urządzenia do zmiany rozstawu kół wspierające wzrost kolejowego ruchu towarowego
- autostrady morskie
- multimodalne węzły pasażerskie
- redukcja hałasu w kolejowych przewozach towarowych
- bezpieczna infrastruktura parkingowa
- bezpieczeństwo ruchu drogowego
- działania zwiększające odporność infrastruktury transportowej (na zmiany klimatu)
- dostosowanie infrastruktury do celów kontroli na granicach zewnętrznych UE
- dostosowanie sieci TEN-T do infrastruktury podwójnego cywilno-wojskowego zastosowania (Mobilność Wojskowa).

Budżet pierwszego naboru CEF Transport to 7,05 mld euro. Kolejne konkursy CEF Transport z podobnym budżetem, harmonogramem i zakresem planowane są w 2022 i 2023 r.

Zachęcamy wszystkich potencjalnych beneficjentów do aplikowania i sięgnięcia po środki CEF. Propozycje projektów w obszarze transportu prosimy przesyłać do Departamentu Programów Infrastrukturalnych w MFiPR lub na skrynkę mailową: [cef@mfipr.gov.pl](mailto:cef@mfipr.gov.pl)

Zachęcamy także do śledzenia informacji na stronie [www.cef.gov.pl](http://www.cef.gov.pl)

Numer ISBN: 978-83-7610-713-4

**Wydawca:** Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej

Egzemplarz bezpłatny

Wersja polska

Warszawa, listopad 2021

