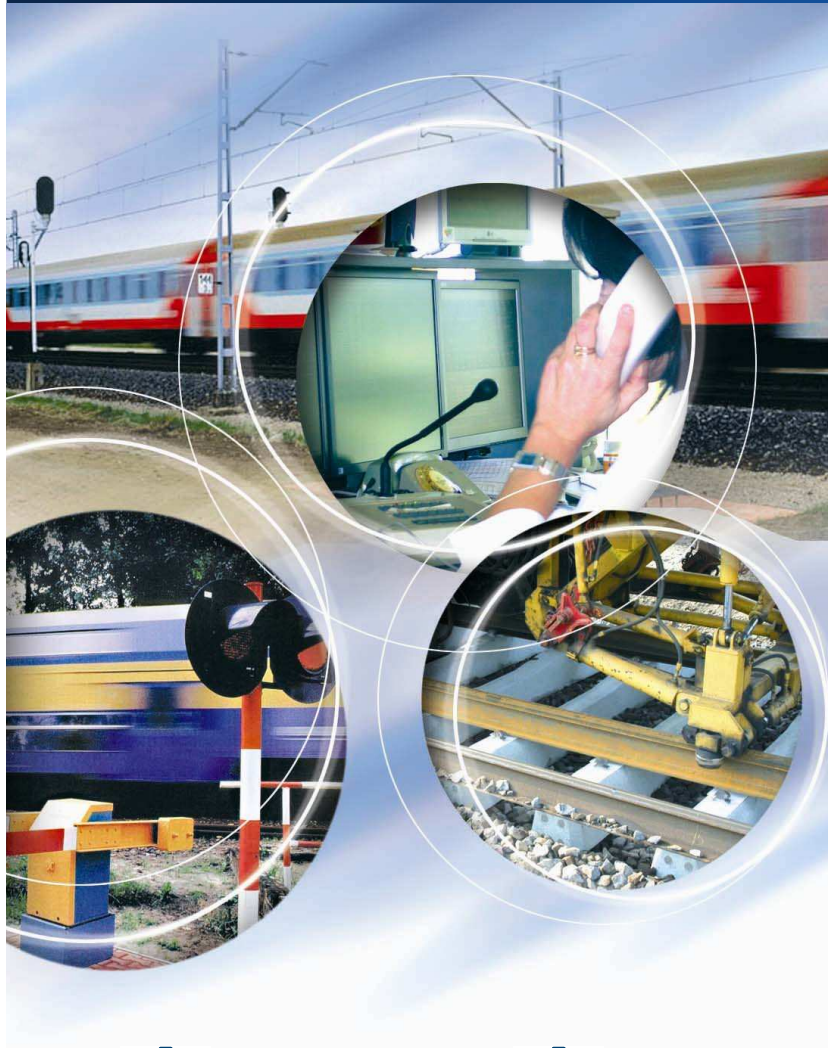




PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

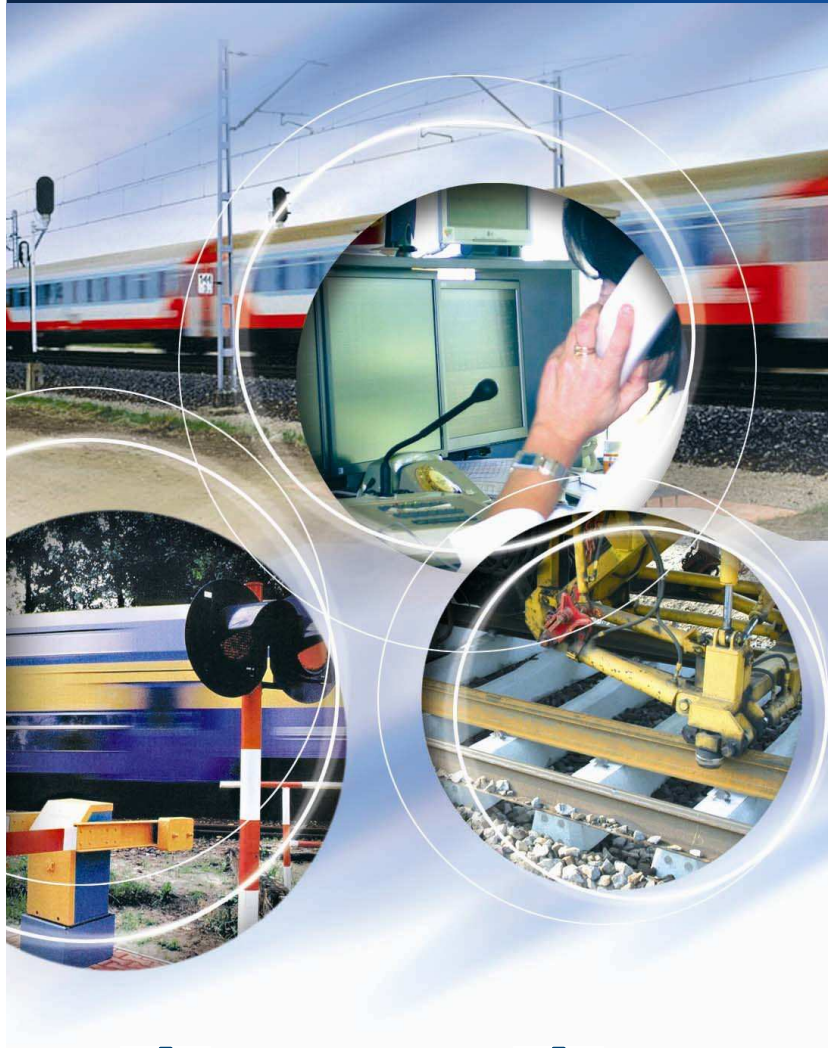


Stan techniczny i finansowanie infrastruktury kolejowej





PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.



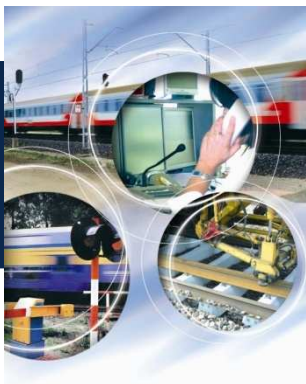
Ocena stanu technicznego infrastruktury kolejowej



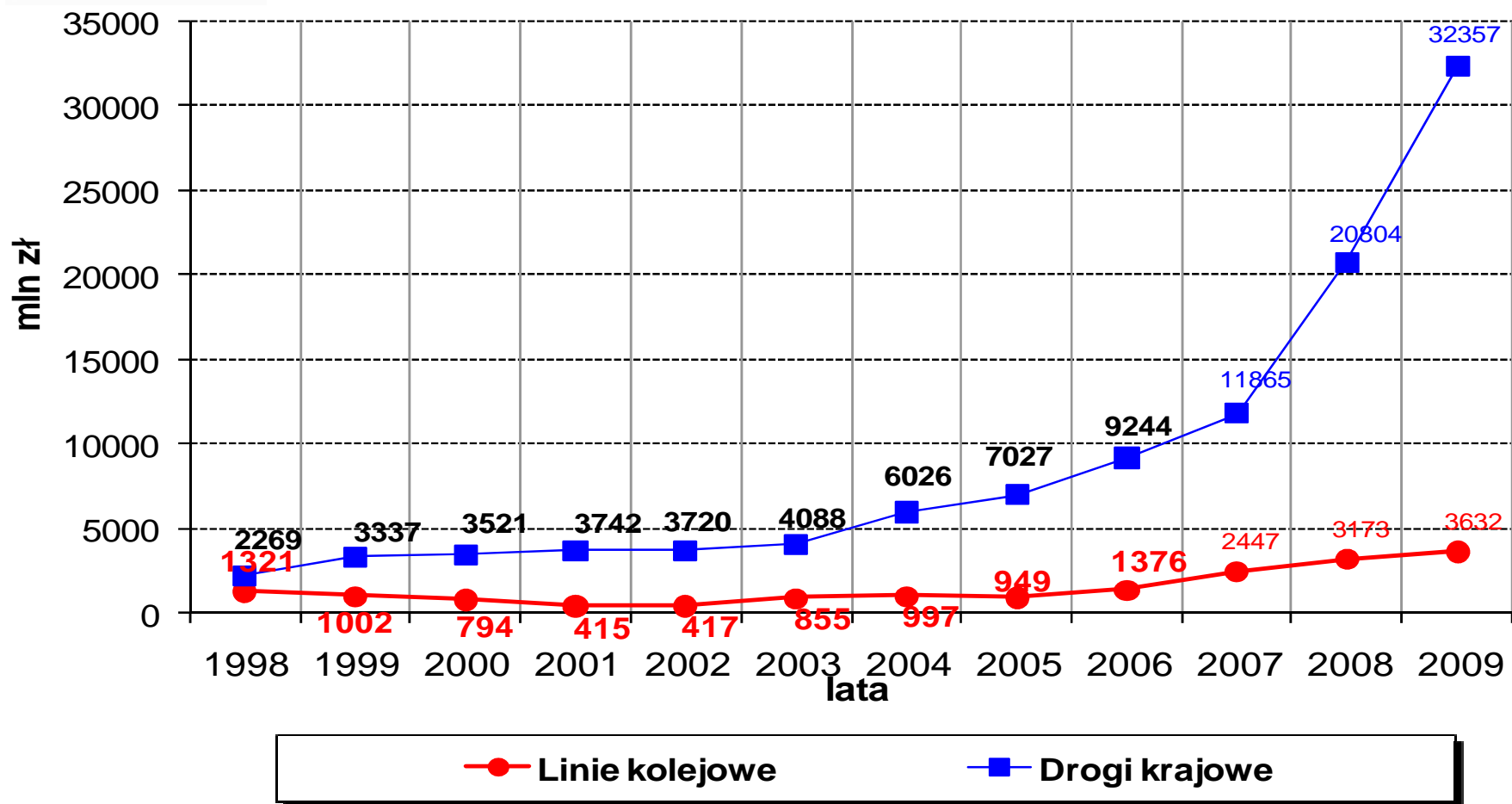


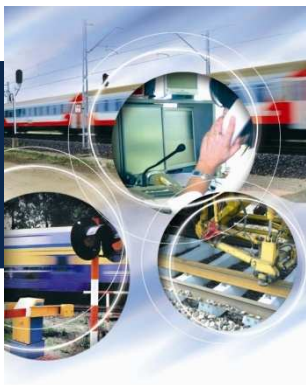
Przewaga transportu drogowego nad kolejowym





Wydatki na drogi krajowe (18,1 tys. km) oraz linie kolejowe (19,0 tys. km) do roku 2009





Wydatki na drogi krajowe (18,1 tys. km) oraz linie kolejowe (19,0 tys. km) w latach 1998–2009

W latach 1998–2009 wydatkowano:

- na drogi 108,0 mld zł (86,1%)
- na linie kolejowe 17,4 mld zł (13,9%)

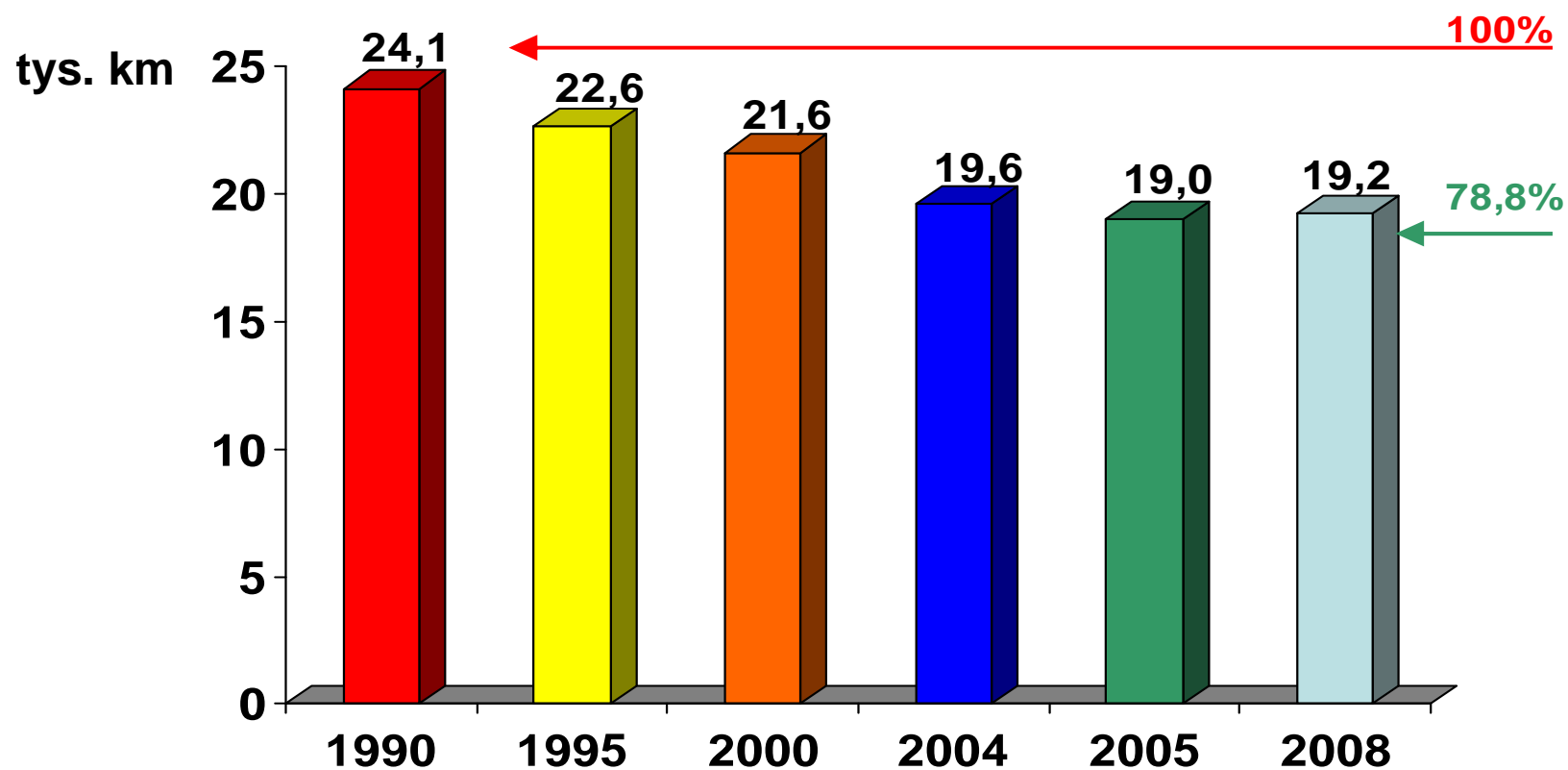
(tj. w okresie ostatnich 12 lat, rocznie średnio 76 tys. zł na 1 km linii kolejowej)

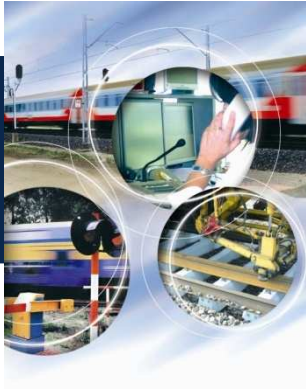
Powstałe z tego tytułu zaległości w stanie technicznym infrastruktury kolejowej będą w wielu przypadkach **nie do odrobienia.**



Długość eksploatowanych linii kolejowych

Ostatnią linię kolejową w Polsce zbudowano w 1987 r. !





Infrastruktura eksploatowana (1)

(stan 31.12.2008 r.)

Sieć PKP PLK S.A. to:

- **19 201** km linii kolejowych (**27 779** km torów głównych zasadniczych),
- **9 510** km torów stacyjnych,
- **44 458** rozjazdów,
- **2 540 km** szyn „OC” utwardzanych cieplnie.



Infrastruktura eksploatowana (2)

(stan 31.12.2008 r.)

- **28 299** obiektów inżynierskich, w tym **24 791** na liniach eksploatowanych.

Najważniejsze cechy stanu istniejącego:

- **54,3%** obiektów **ma powyżej 91 lat**;
- **21** obiekty wyłączone są z eksploatacji z uwagi na ich stan techniczny;
- **136** obiektów jest zagrożonych wyłączeniem z użytkowania w perspektywie 12 miesięcy;
- **845** obiektów użytkowanych jest z ograniczeniem eksploatacyjnym prędkości, nośności lub skrajni.
- **1 025** obiektów jest zagrożonych wprowadzeniem do 31.12.2009r ograniczeń eksploatacyjnych lub pogłębieniem ograniczeń już wprowadzonych



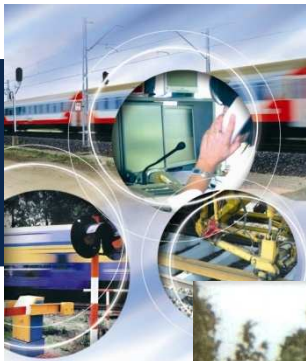
Infrastruktura eksploatowana (3)

(stan 31.12.2008 r.)

- **6 730** budynki,
- **11 701** budowle (perony, wiaty, ogrodzenia, studnie, place, drogi dojazdowe itp.)

Najważniejsze cechy stanu istniejącego:

- **30,4%** budynków nie ma podłączenia do wody bieżącej;
- **3,2%** budynków nie ma podłączenia do zasilania energią elektryczną;
- **87%** peronów to konstrukcje starsze o wysokości 0,25–0,38 m.



Skrzyżowania dróg i linii kolejowych

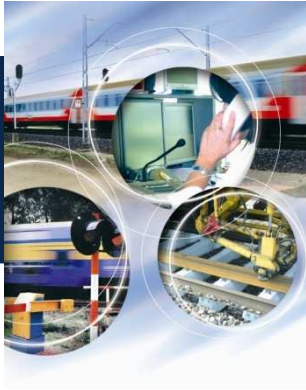


Przekraczając tory kolejowe

rozejrzyj się, czy nie nadjeżdża pociąg...

© Club Ferroviar 2008





Skrzyżowania dróg i linii kolejowych

(stan 31.12.2008 r.)

Na sieci PKP PLK S.A. eksploatowanych jest obecnie

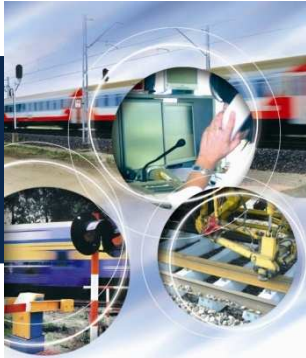
16 447 przejazdów kolejowych, w tym:

- 2 820 przejazdów **kategorii A**,
- 10 335 przejazdów **kategorii D**.

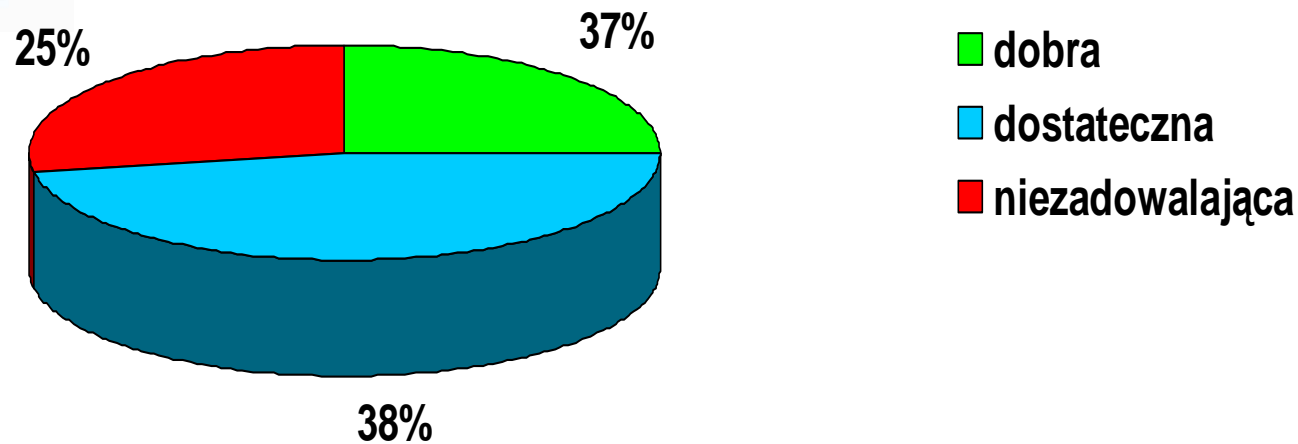
Najważniejsze cechy stanu istniejącego:

- Duża ilość przejazdów w poziomie szyn (średnio co **1,2 km** linii kolejowej);
- **47** przejazdów kategorii A z zawieszoną obsługą;
- **koszty utrzymania nawierzchni drogowej na przejazdach pokrywa wyłącznie PLK.**

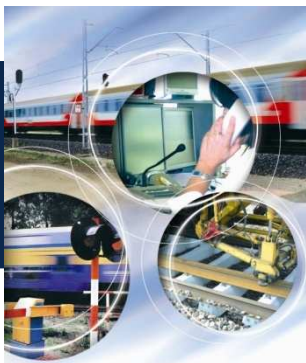




Ogólna ocena stanu linii

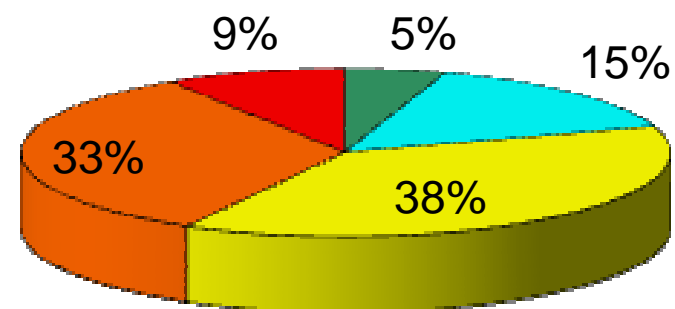


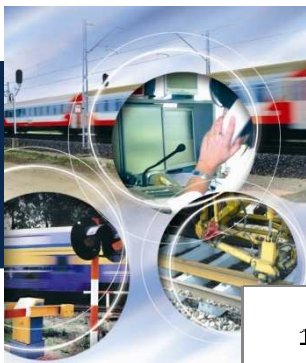
- Dobra – wymagana tylko konserwacja, brak ograniczeń,
- Dostateczna – niezbędne pojedyncze wymiany elementów, nieznaczne obniżenie prędkości rozkładowych lub wprowadzenie ograniczeń
- Niezadowalająca – konieczna wymiana kompleksowa, znaczne obniżenie prędkości rozkładowych oraz duża ilość ograniczeń



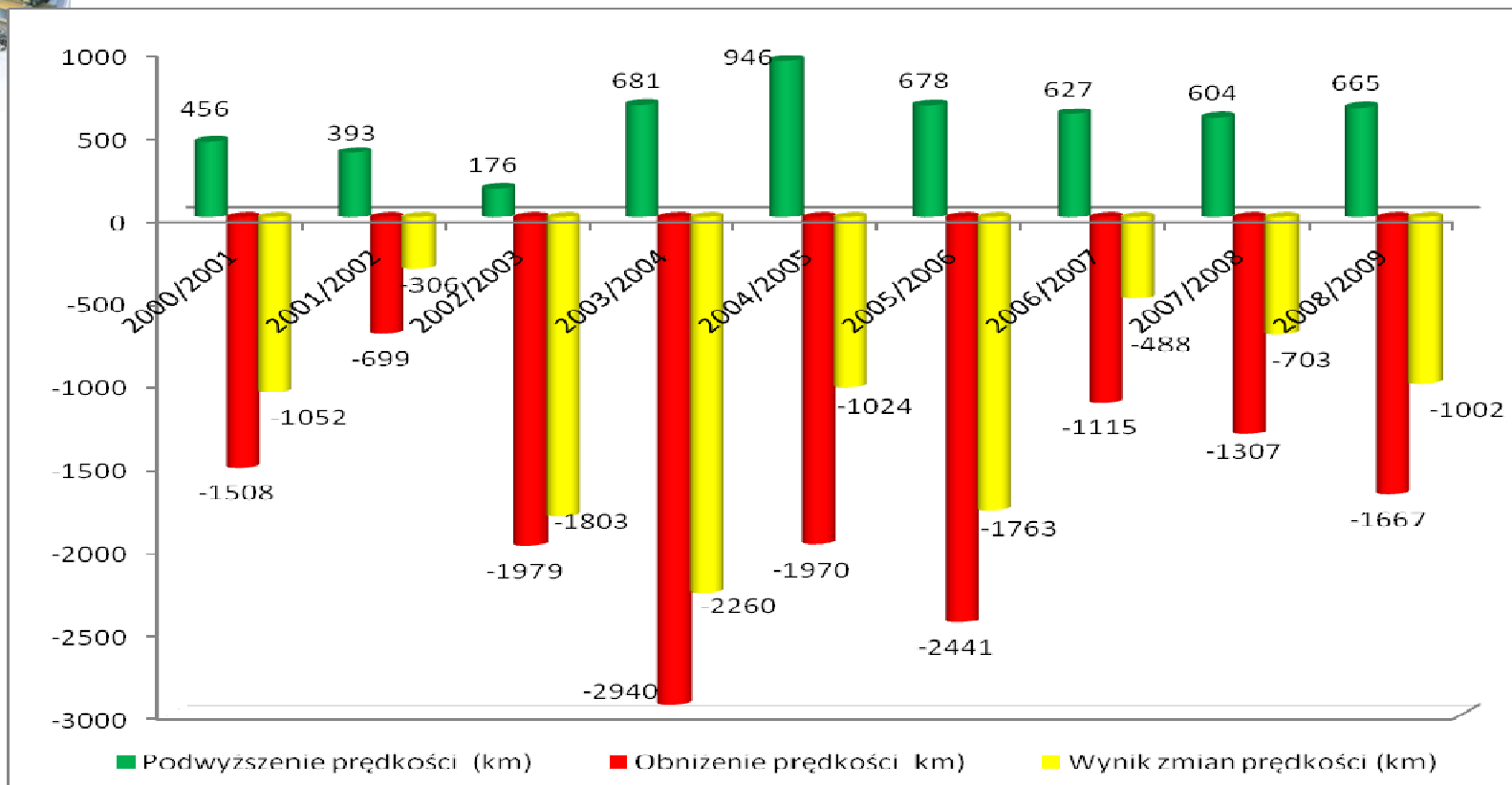
Obowiązujące prędkości maksymalne na liniach eksploatowanych

Przedział prędkości	Długość torów (km)	% udział długości torów
$V \leq 160$ km/h	1 493	5%
$120 \leq V < 160$ km/h	4 011	15%
$80 \leq V < 120$ km/h	10 482	38%
$40 \leq V < 80$ km/h	9 259	33%
$V < 40$ km/h	2 534	9%
Razem	27 779	100,0%





Zmiany prędkości rozkładowych

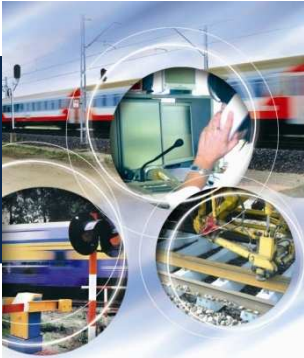


Od rozkładu jazdy 2000/2001:

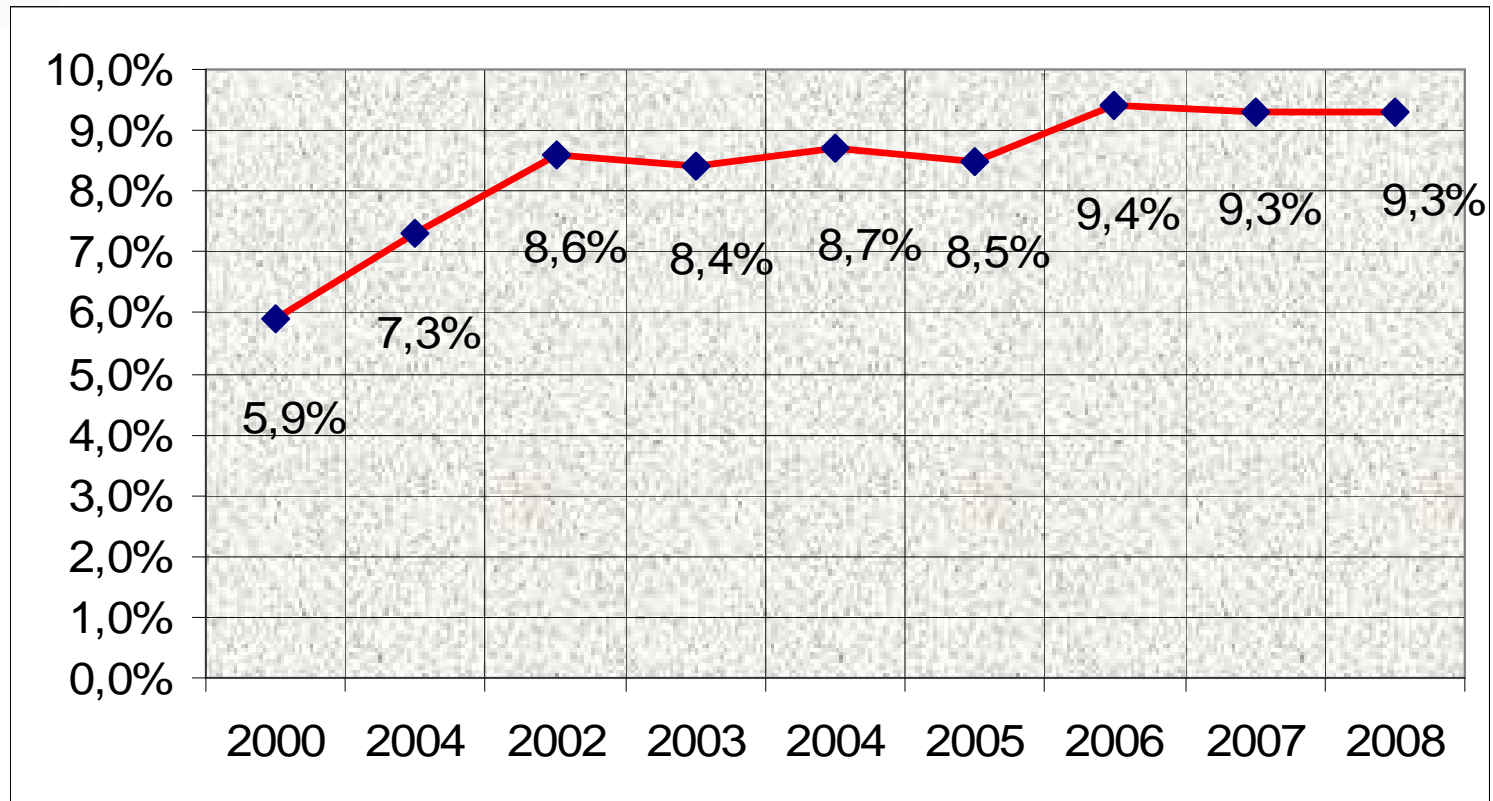
- podwyższenie prędkości w analizowanym okresie
- obniżenie prędkości w analizowanym okresie
- BILANS ZMIAN PRĘDKOŚCI

5 226 km toru
15 627 km toru
-10 401 km toru

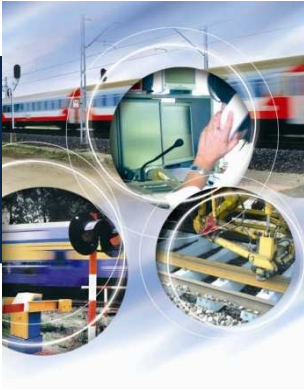




Ograniczenia prędkości



Szacunkowy koszt likwidacji ograniczeń: 5.304 mln zł



Konsekwencje dalszego niedofinansowania utrzymania infrastruktury kolejowej

- 💣 Zmniejszanie prędkości maksymalnych o 20–30 km/h na długości 1000–1500 km rocznie;
- 💣 Wzrost ilości punktowych ograniczeń prędkości do poziomu 7 500–8 000 szt. na długości 3 500–4 000 km toru;
- 💣 **Wyłączanie z eksploatacji 400–500 km toru rocznie.**



Odcinki prognozowane do zamknięcia do 2015 roku



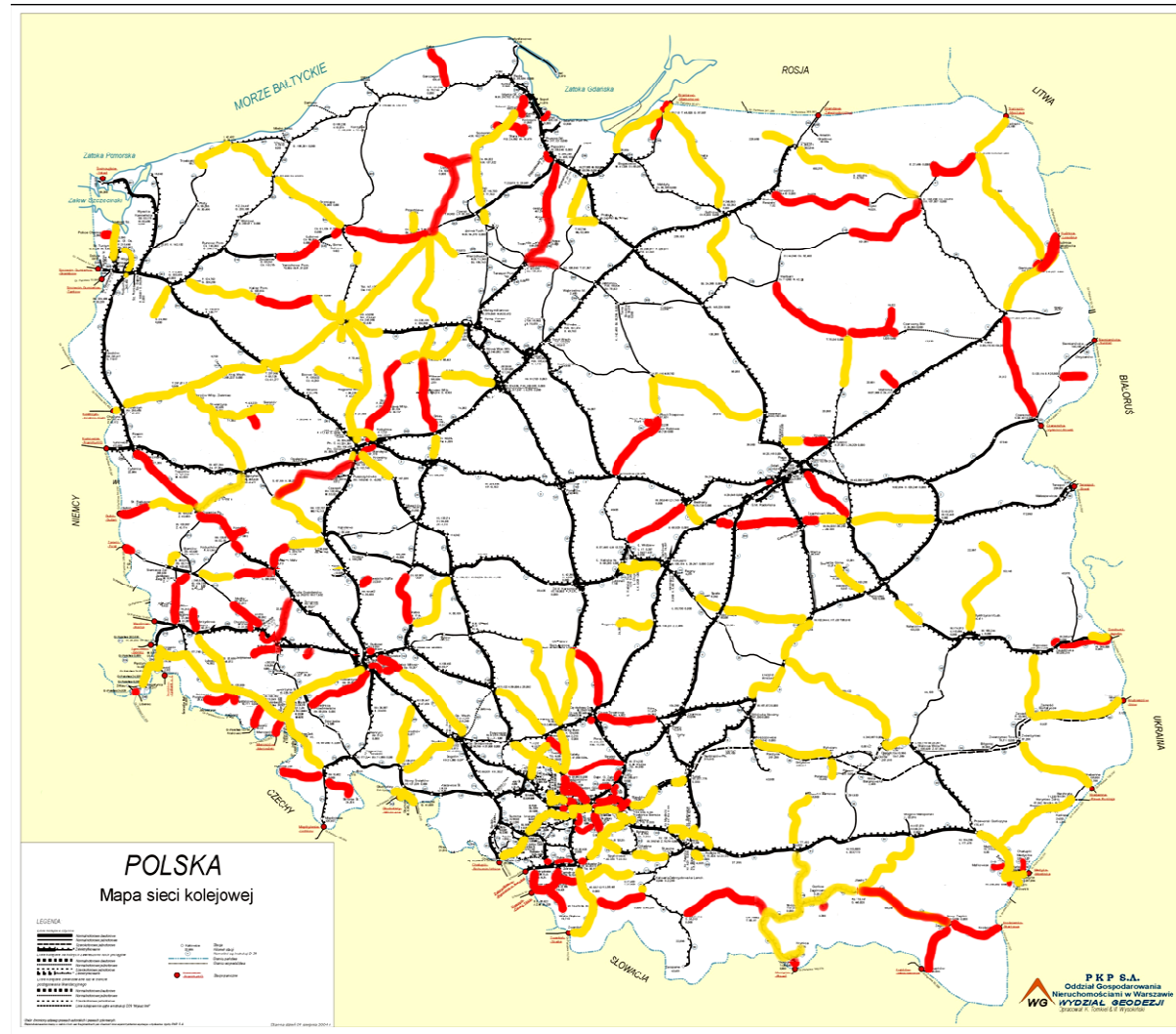
DO ZAMKNIĘCIA:
6138 km toru
(3479 km linii)



Odcinki o prędkości jazdy $v \leq 40$ km/h w 2015 roku

DO ZAMKNIĘCIA:
6138 km toru
(3479 km linii)

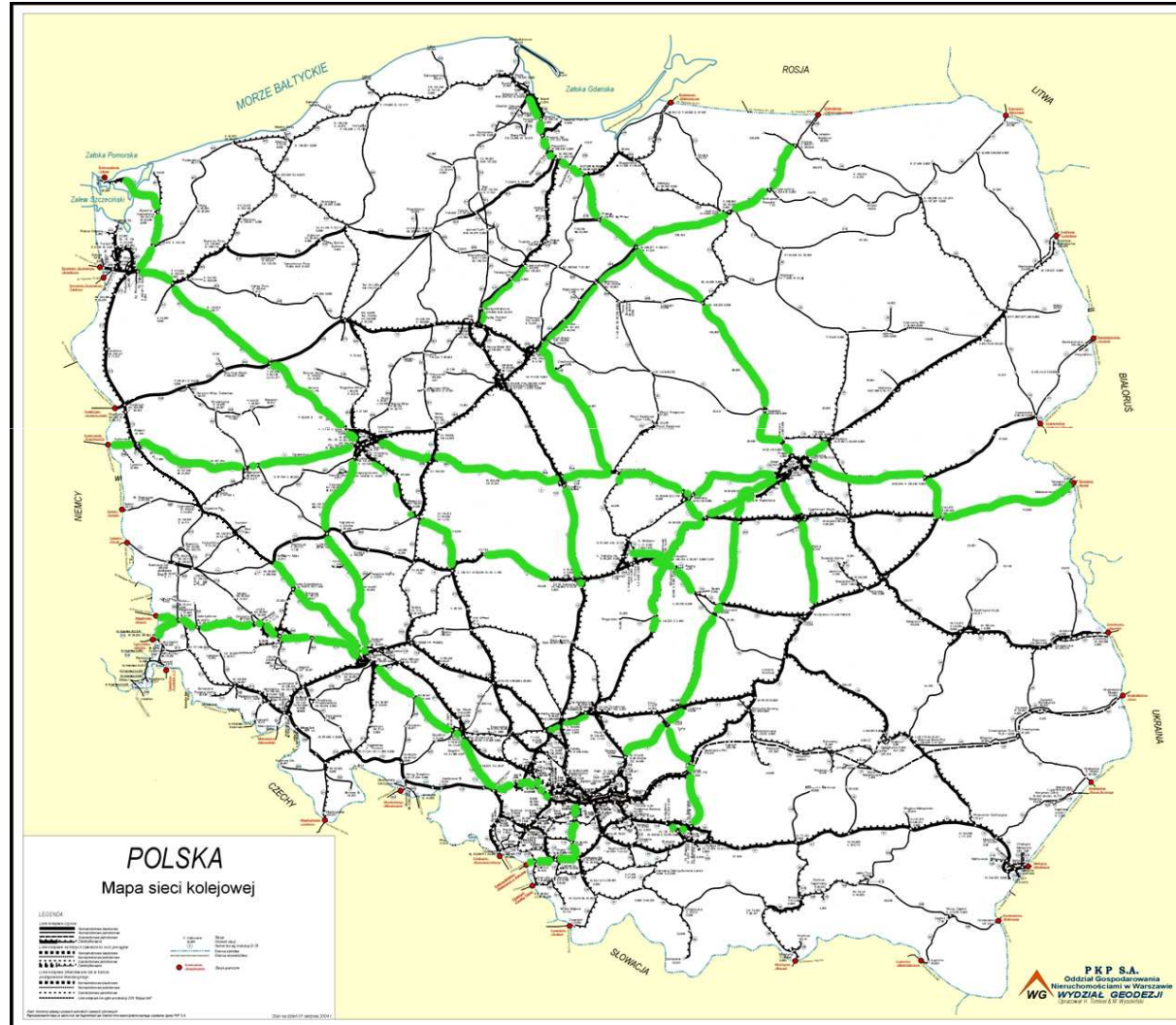
PRĘDKOŚĆ
40 km/h i mniej:
7825 km toru

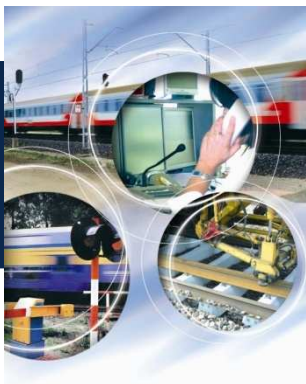




Odcinki o prędkości jazdy $v \geq 100$ km/h w 2015 roku

PRĘDKOŚĆ
100 km/h i więcej:
5063 km toru
(2487 km linii)





Bilans potrzeb i możliwości w latach 2009–2015 (7 lat)

Potrzeby	Możliwości
<p>27.600 km torów głównych (na sieci 19 tys. km linii)</p> <p>10.800 km torów na podkładach drewnianych (z tego 6.700 km do wymiany „od zaraz”)</p> <p>2.300 km torów na podkładach betonowych (do wymiany „od zaraz”)</p>	<p>5.600 km toru to techniczne możliwości wymiany (800 km toru/rok × 7 lat)</p> <p>1.600 km toru ma zapewnio- ne finansowanie wymiany (800 km dwutorowych linii „korytarzowych”)</p> <p><i>dla 4.000 km toru niezbędne finansowanie z Funduszu Kolejowego lub innych środków</i></p>
<p>13.100 km torów do wymiany w latach 2009–2015</p>	<p>5.600 km torów można wymienić w latach 2009–2015</p>

7.500 km torów nie będzie mogło być wymienione.

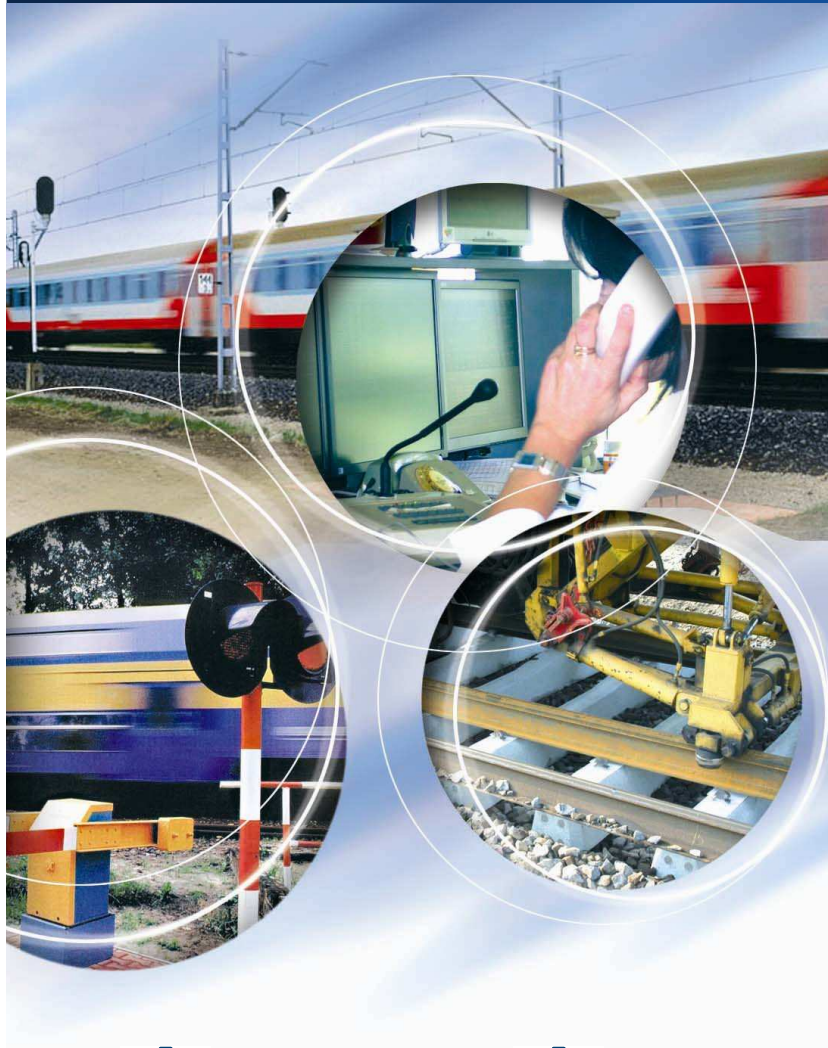


Czynniki krytyczne dla rewitalizacji sieci kolejowej

- 💣 **CZAS** – znaczna część odcinków linii kolejowych zapewne nie doczeka swojej kolejki na liście do naprawy;
- 💣 **STRATEGIA** – niezbędne jej ustalenie w ramach prac nad planem implementacyjnym „Master Planu dla transportu kolejowego do 2030 roku”;
- 💣 **ŚRODKI FINANSOWE** – kierowane w obecnej sytuacji głównie na zwiększenie nakładów na utrzymanie infrastruktury (np. poprzez Fundusz Kolejowy).

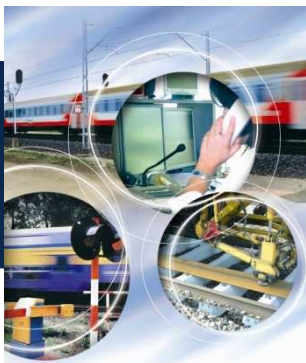


PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.



Uwarunkowania ekonomiczne



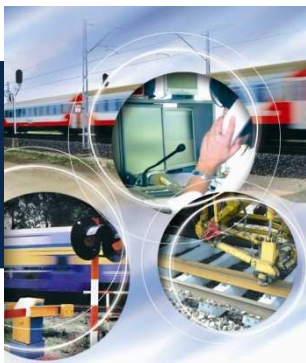


Koszty infrastruktury PLK S.A. za 2008 r. w mln zł

Długość linii w zarządzaniu	Koszty utrzymania					Koszty prowadzenia ruchu		Koszty administrowania	
1	2					3		4	
21 460,953	Koszty bez amortyzacji i wynagrodzeń, z tego:	1 256,2	Amortyzacja	Wynagrodzenia	SOK	Koszty ogółem, w tym:	788,1	Koszty ogółem, z tego:	480,4
	<i>koszty utrzymania przejazdów</i>	32,7	674,2	635	88,7	<i>drożników przejazdowych</i>	131,4	<i>Centrali Spółki</i>	155,1
	<i>koszty utrzymania pasów p. pożarowych</i>	2,5				<i>dyżurnych ruchu, nastawnicznych, zwrotnicznych</i>	656,7	SOK	61,3
	<i>koszty utrzymania górek rozrządowych</i>	40,3							

PKP PLK S.A. utrzymuje **16 447 szt.** przejazdów kolejowych i **11 228,130 ha** pasów przeciwpożarowych, których łączny koszt utrzymania w 2008 r. wyniósł **35,2 mln zł**.

PKP PLK S.A. utrzymuje także **344.78 km** dróg równoległych do linii kolejowych, których łączny koszt utrzymania w 2008 r. wyniósł **2,1 mln zł**.

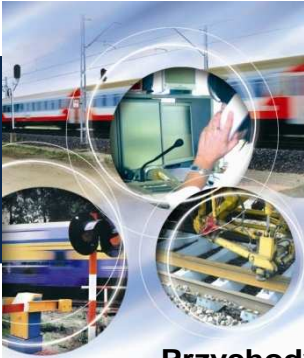


Nakłady inwestycyjne w latach 2001-2008 na liniach kolejowych oraz odpisy amortyzacyjne od tych linii. Udział amortyzacji w kosztach operacyjnych w latach 2009 - 2015

w tys. zł

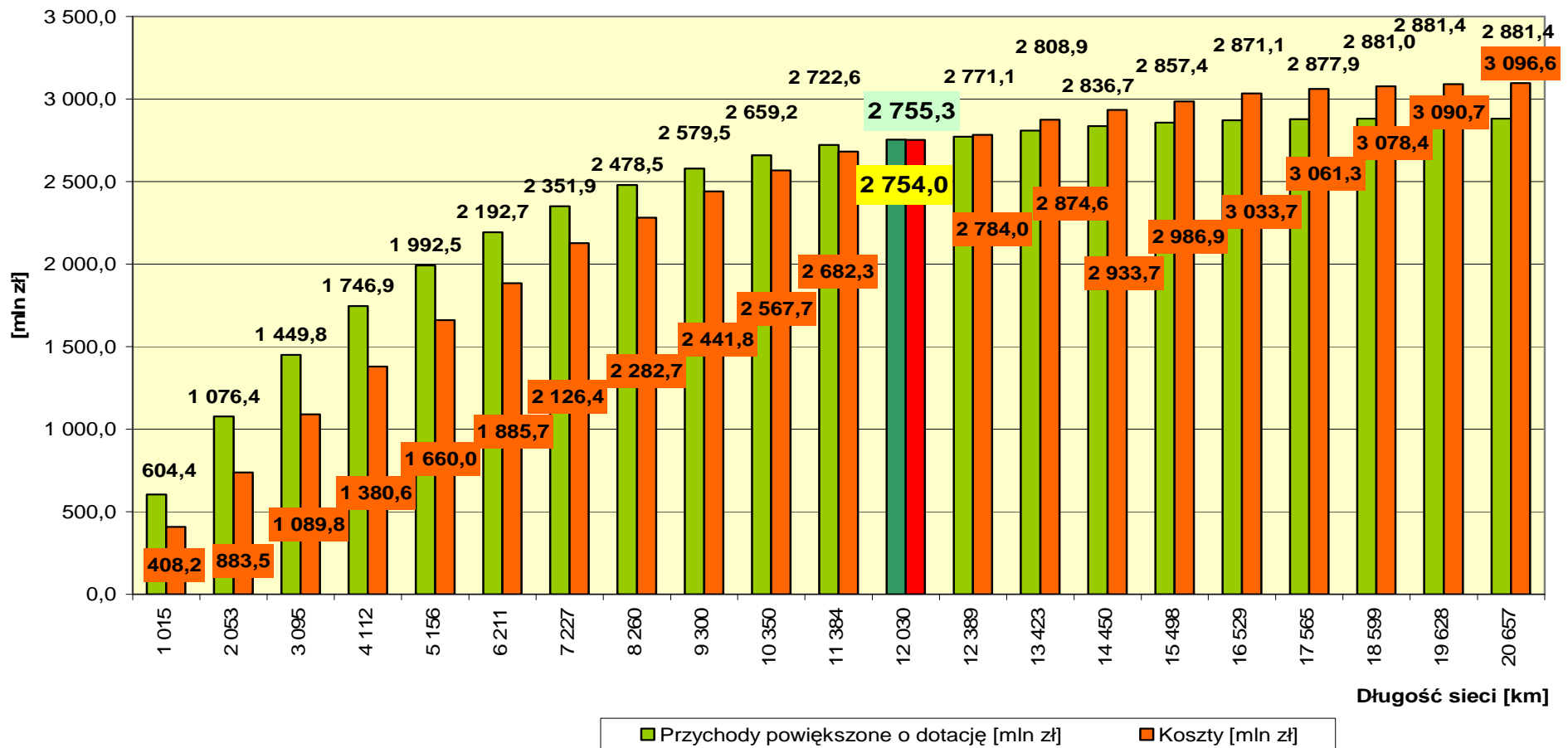
Lp.	Źródła finansowania	IV kwartał 2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
2	Środki własne, w tym:	43 381,9	85 254,1	265 873,4	363 622,9	390 648,6	253 361,2	271 357,6	1 351 593,2
2.1	<i>PKP PLK S.A.</i>	43 381,9	85 254,1	265 873,4	157 406,8	286 860,9	234 438,8	246 212,1	580 817,8
2.2	<i>Kredyt EBI</i>				206 216,1	103 787,7	18 922,4	25 145,5	68 701,6
2.3	<i>W miejsce nie otrzymanych środków budżetowych</i>								702 073,8
3	Amortyzacja grupy 1-2	161 741,0	503 914,9	529 021,8	556 991,9	504 280,6	518 592,6	545 017,6	611 798,2
4	Różnica	-118 359,1	-418 660,8	-263 148,4	-193 369,0	-113 632,0	-265 231,4	-273 660,0	739 795,0

Lp.	Wyszczególnienie	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
1	Amortyzacja	822 377,0	966 087,0	1 114 287,0	1 254 287,0	1 394 287,0	1 534 287,0	1 674 287,0
2	Udział %	21,3%	24,2%	26,9%	29,4%	31,6%	33,8%	35,8%



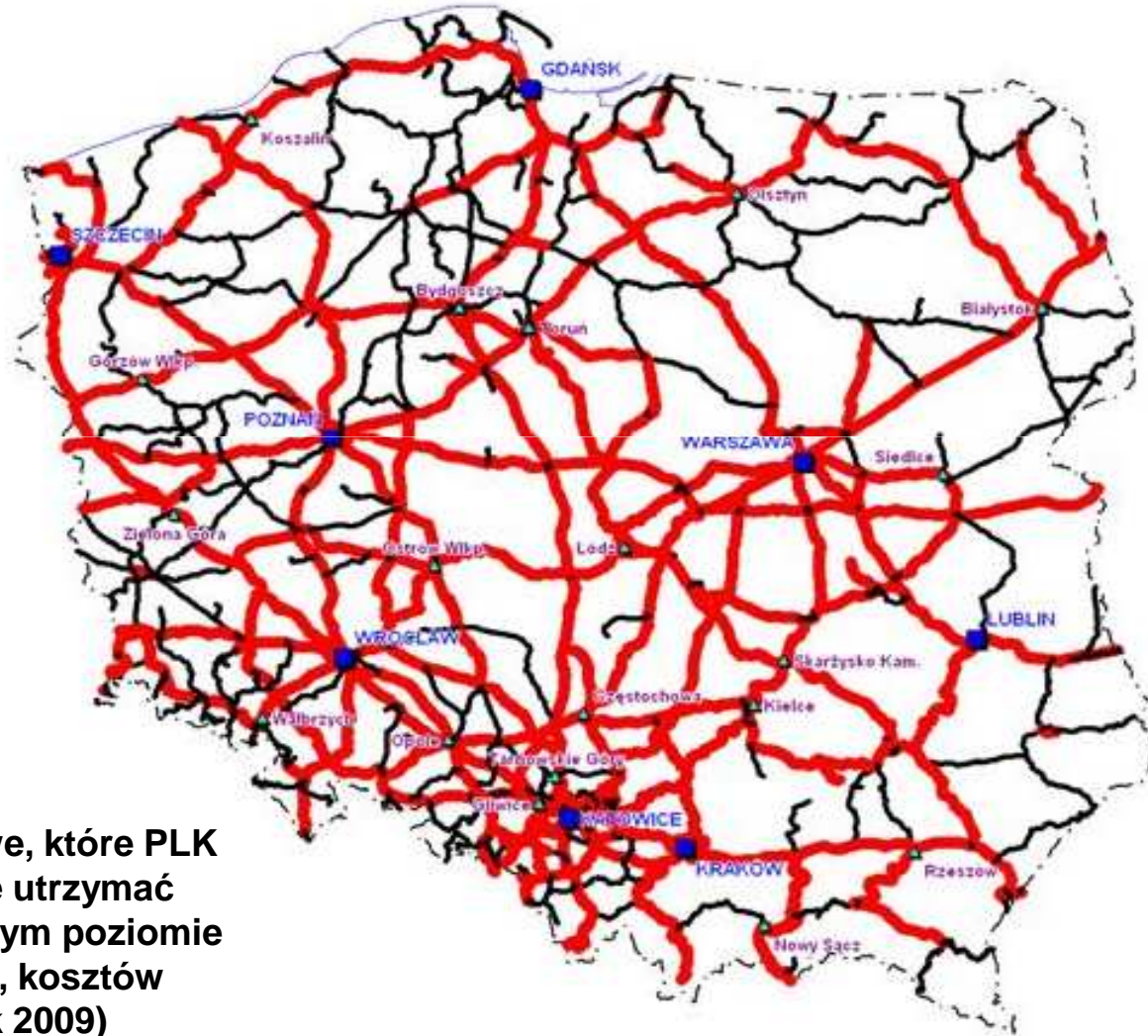
Przychody z opłaty podstawowej oraz koszty sieci kolejowej

Przychody z opłaty podstawowej powiększone o dotację oraz koszty dla sieci kolejowej o różnej długości zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wg danych z 2007 r. [mln zł]





Sieć kolejowa zarządzana przez PKP PLK S.A. przy zrównoważonych kosztach i przychodach z opłaty podstawowej powiększonych o dotację



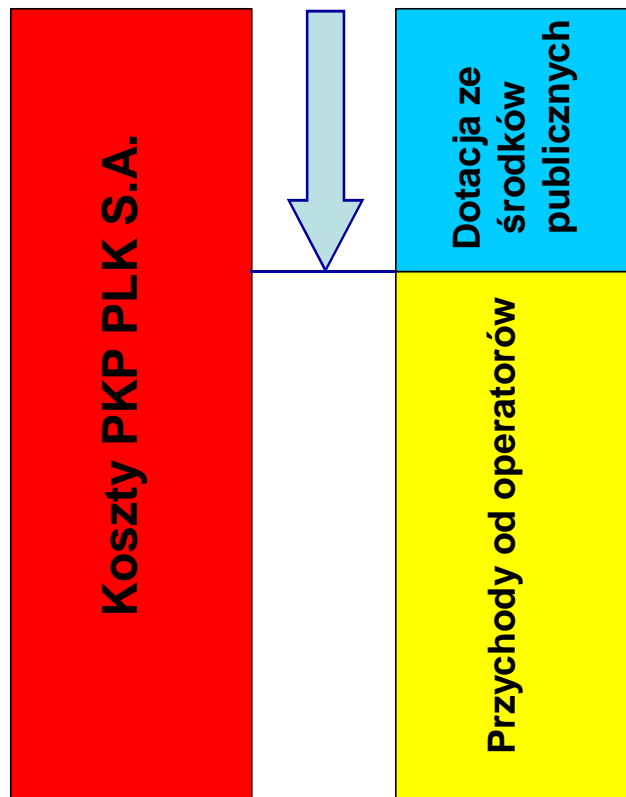
— linie kolejowe, które PLK jest w stanie utrzymać przy aktualnym poziomie przychodów, kosztów i dotacji (rok 2009)



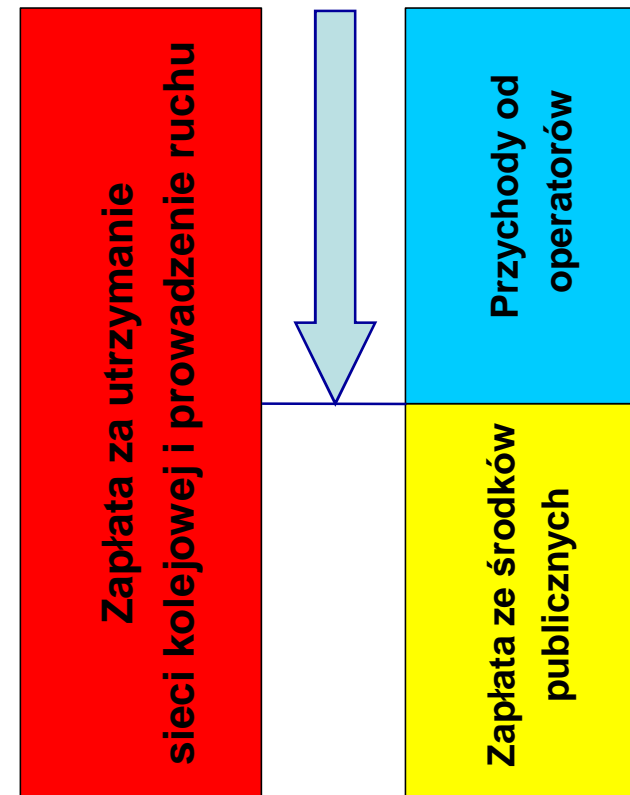


Kontrakt wieloletni

Stan obecny

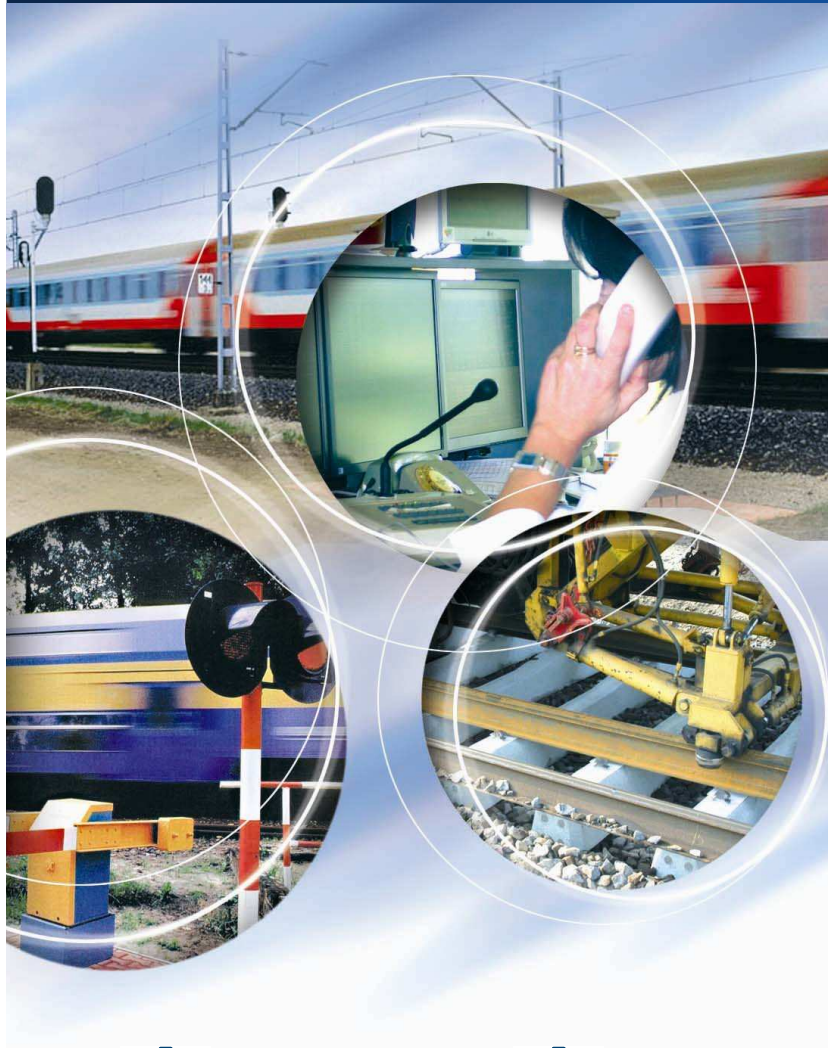


Stan wg. kontraktu wieloletniego





PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.



Inwestycje





Projekty kolejowe przewidziane do współfinansowania ze środków UE

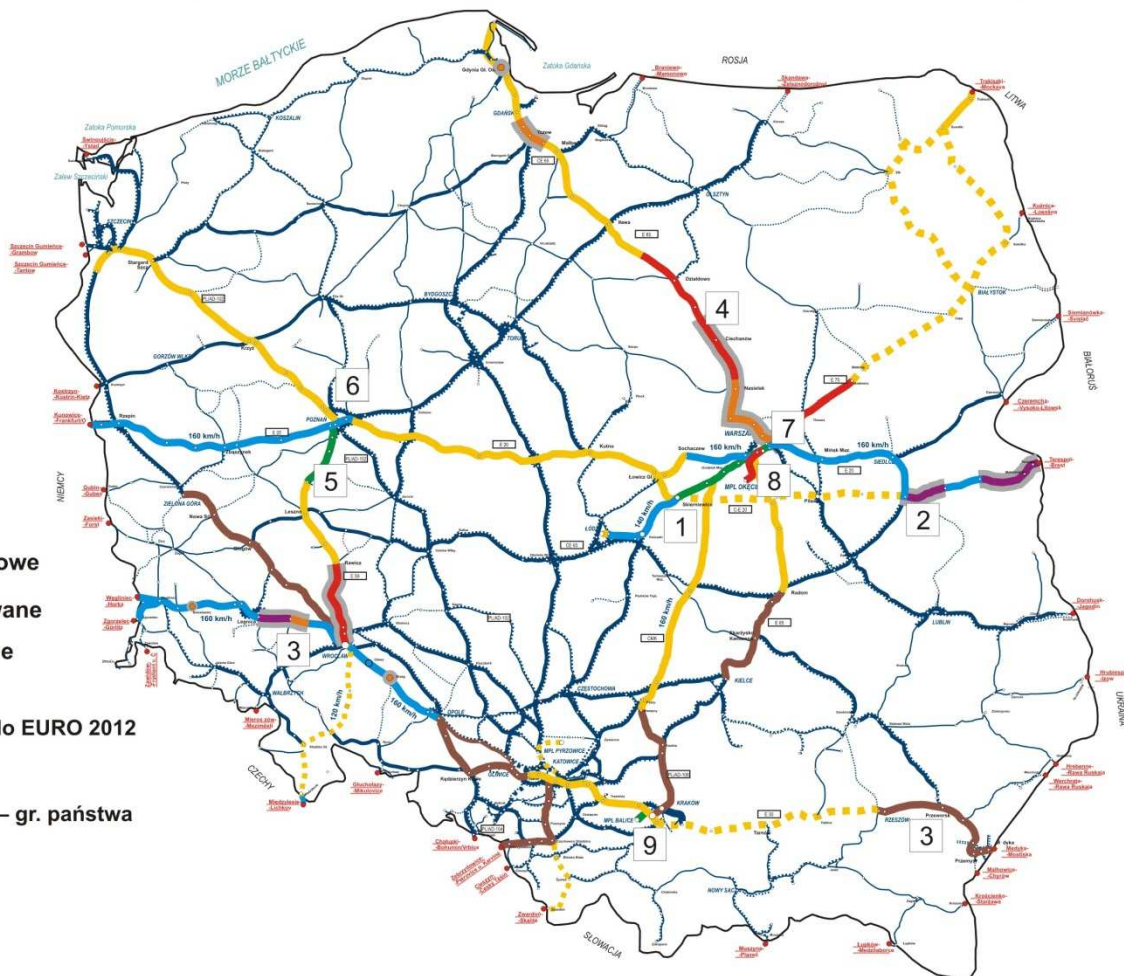
Kompleksowa modernizacja linii kolejowych w latach 2008 - 2015 w ramach POIiŚ (funduszy UE)

Planowany termin zakończenia inwestycji:

- 2008
- 2009
- 2010
- 2011
- 2012
- 2012 - 2015
- ⋯ projekty rezerwowe
- linie rewitalizowane
- zakontraktowane roboty

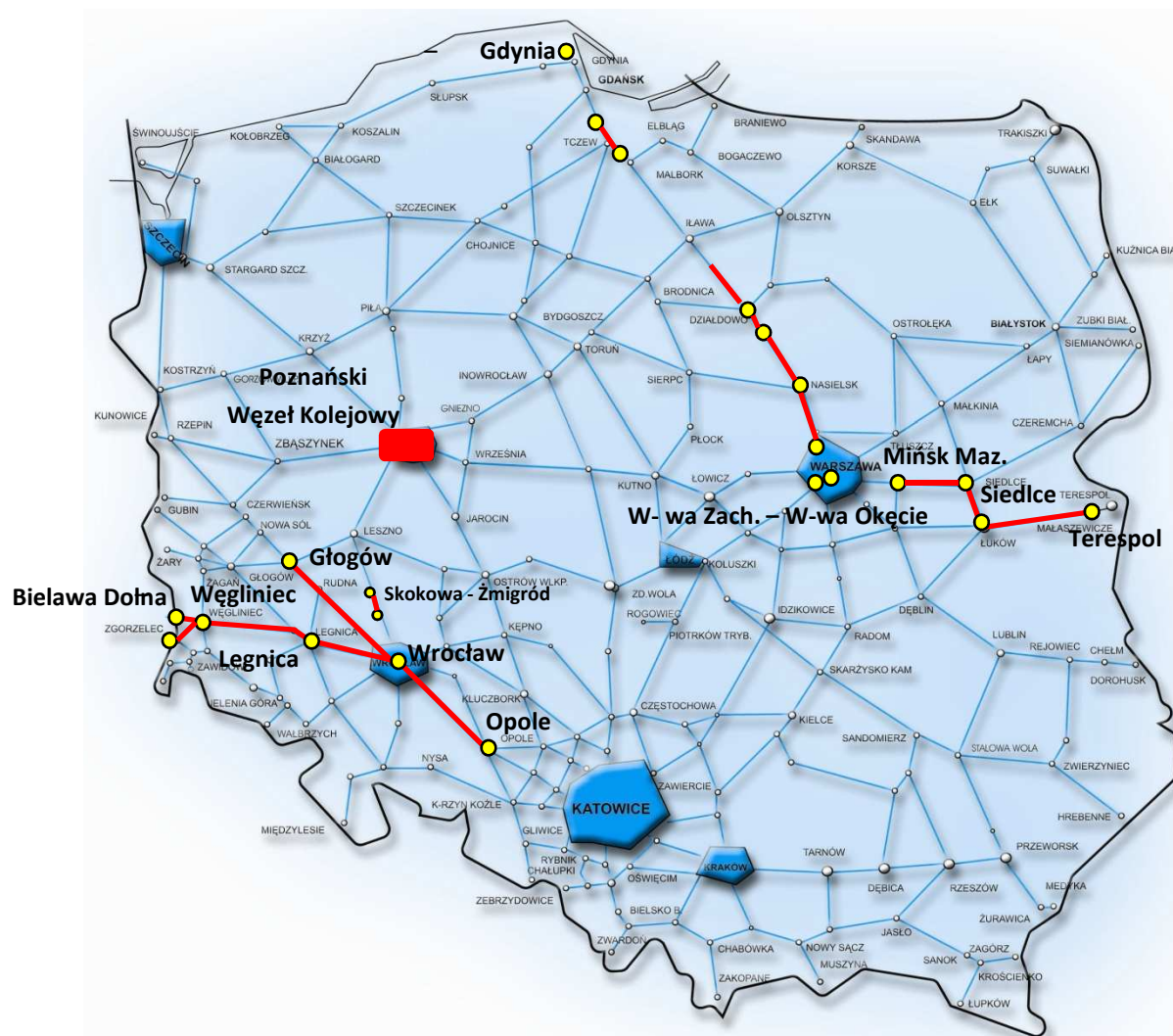
Linie kolejowe modernizowane do EURO 2012

- 1 – Warszawa – Łódź
- 2 – Warszawa – Terespol
- 3 – Zgorzelec – Opolo, Rzeszów – gr. państwa
- 4 – Warszawa – Gdańsk
- 5 – Wrocław – Poznań
- 6 – Poznański Węzeł Kolejowy
- 7 – Warszawski Węzeł Kolejowy
- 8 – Warszawa – MPL Okęcie
- 9 – Kraków – MPL Balice



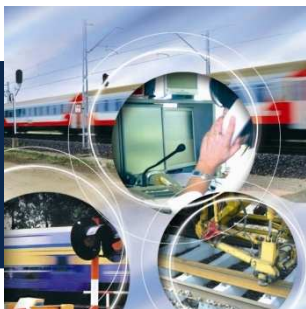


PROJEKTY WSPÓŁFINANSOWANE ZE ŚRODKÓW UNIJNYCH W 2009 ROKU (poza RPO)



**1334 km toru
(717 km linii)**

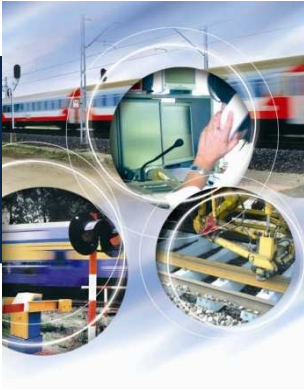




PROJEKTY WSPÓŁFINANSOWANE ZE ŚRODKÓW UNIJNYCH W 2009 ROKU (poza RPO)

Nazwa projektu	Wartość w tys. zł
Modernizacja linii kolejowej E 65, odcinek Warszawa – Gdynia, Etap II (LCS Nasielsk, Dziąldowo, Tczew)	1 658 825,4
i Modernizacja linii kolejowej E 65 na odcinku Warszawa – Gdynia POLiŚ (LCS Ciechanów)	109 475,0
Modernizacja linii kolejowej Nr 8, Etap I: odcinek: Warszawa Zachodnia – Warszawa Okęcie i budowa łącznicy Warszawa Służewiec – Lotnisko Okęcie. Faza 2: roboty na odcinku Warszawa Zachodnia – Warszawa Okęcie	12 348,6
Modernizacja linii kolejowej Nr 8, Etap I: odcinek: Warszawa Zachodnia – Warszawa Okęcie i budowa łącznicy Warszawa Służewiec – Lotnisko Okęcie. Faza 3: roboty budowlane na łącznicy	57 000,0
Modernizacja linii kolejowej E 20 na odcinku Mińsk Mazowiecki - Siedlce	4 283,8
Modernizacja linii kolejowej E 20 na odcinku Siedlce – Terespol, Etap I	252 340,3
Modernizacja Poznańskiego Węzła Kolejowego (na linii kolejowej E 20)	20 935,1
Odbudowa i modernizacja linii kolejowej E 30 i E-E 30, odcinek Legnica – Wrocław - Opole	297 012,9
Modernizacja linii kolejowej E 30 na odcinku Węglińiec - Legnica	34 327,5
Modernizacja linii kolejowej Nr 30 na odcinkach Węglińiec – Zgorzelec i Węglińiec – Bielawa Dolna	10 665,0
Modernizacja linii kolejowej E 59 Wrocław – Poznań, odcinek Wrocław – gr. województwa dolnośląskiego Etap II	50 231,0
Poprawa stanu infrastruktury kolejowej w Polsce	58 755,7



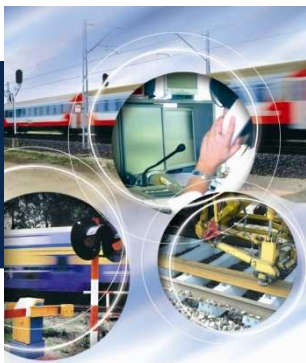


PROJEKTY WSPÓŁFINANSOWANE ZE ŚRODKÓW UNIJNYCH W LATACH 2010 – 2013 (poza RPO)



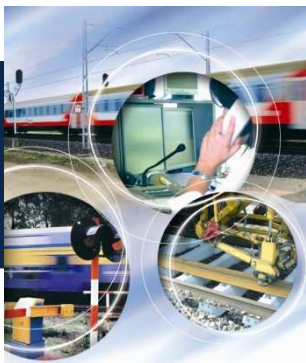
**3424 km toru
(1735 km linii)**





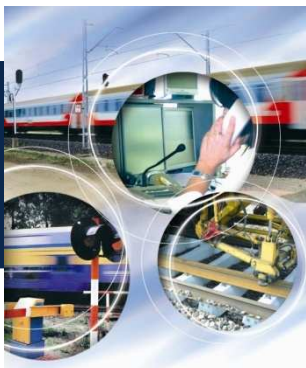
PROJEKTY WSPÓŁFINANSOWANE ZE ŚRODKÓW UNIJNYCH W LATACH 2010 – 2013 (poza RPO)

Nazwa projektu	Wartość projektu w tys. zł
Modernizacja linii kolejowej E 65, odcinek Warszawa – Gdynia, Etap II i modernizacja linii kolejowej E 65 na odcinku Warszawa – Gdynia etap III	4 425 501,4 5 905 301,2
Modernizacja linii Warszawa – Łódź, Etap II	3 800 000,0
Modernizacja linii kolejowej Nr 8, Etap I: odcinek: Warszawa Zachodnia – Warszawa Okęcie i budowa łącznicy Warszawa Służewiec – Lotnisko Okęcie. Faza 3: roboty budowlane na łącznicy	411 492,1
Modernizacja linii E 75 na odcinku Warszawa – Białystok – Suwałki – Trakiszki – granica państwa (Rail Baltica) odcinek warszawa Rembertów – Zielonka – Tłuszcz (Sadowne)	2 373 854,1
Modernizacja linii kolejowej E 20 na odcinku Siedlce – Terespol, Etap I i Etap II	1 792 736,8
Modernizacja linii kolejowej nr 8, odcinek Warszawa Okęcie – Radom	1 996 000,0
Modernizacja linii kolejowej E 59 Wrocław – Poznań	4 019 625,0
Modernizacja linii kolejowej E 59 na odcinku Poznań - Krzyż	2 052 540,0
Modernizacja linii kolejowej E 59 na odcinku Krzyż - Szczecin	3 377 480,0
Modernizacja linii kolejowej E 20 na odcinku Warszawa – Poznań – pozostałe roboty (LCS Łowicz, LCS Kutno, LCS Konin)	2 050 000,0
Modernizacja linii kolejowej E 30, etap II odcinek Zabrze – Katowice - Kraków	2 542 482,0



PROJEKTY WSPÓŁFINANSOWANE ZE ŚRODKÓW UNIJNYCH W LATACH 2010 – 2013 (poza RPO)

Nazwa projektu	Wartość projektu w tys. zł
Odbudowa i modernizacja linii kolejowej E 30 i CE-E 30, odcinek Legnica – Wrocław - Opole	2 198 521,6
Modernizacja linii kolejowej E 30 na odcinku Węgliniec - Legnica	780 819,6
Modernizacja linii kolejowej E 30 na odcinkach Węgliniec – Zgorzelec i Węgliniec – Bielawa Dolna	398 577,5
Modernizacja linii kolejowej E 30, etap II odcinek Bielawa Dolna – Horka: budowa mostu przez Nysę Łużycką oraz elektryfikacja	132 960,0
Modernizacja linii kolejowej E 30, etap II. Wdrożenie ERTMS w Polsce na odcinku Legnica – Wrocław – Opole – w części ETCS II	123 980,0
Modernizacja linii kolejowej E 30, etap II. Pilotażowe wdrożenie ERTMS w Polsce na odcinku Legnica – Węgliniec – Bielawa Dolna – w części ETCS II	138 680,0
Projekt poprawy dostępu kolejowego do Portu Gdańsk	426 230,0
Zintegrowany system transportu zbiorowego w aglomeracji krakowskiej	185 000,0
Budowa połączenia kolejowego MPL „Kraków – Balice” z Krakowem, odcinek Kraków Główny – Mydlniki - Balice	287 480,0



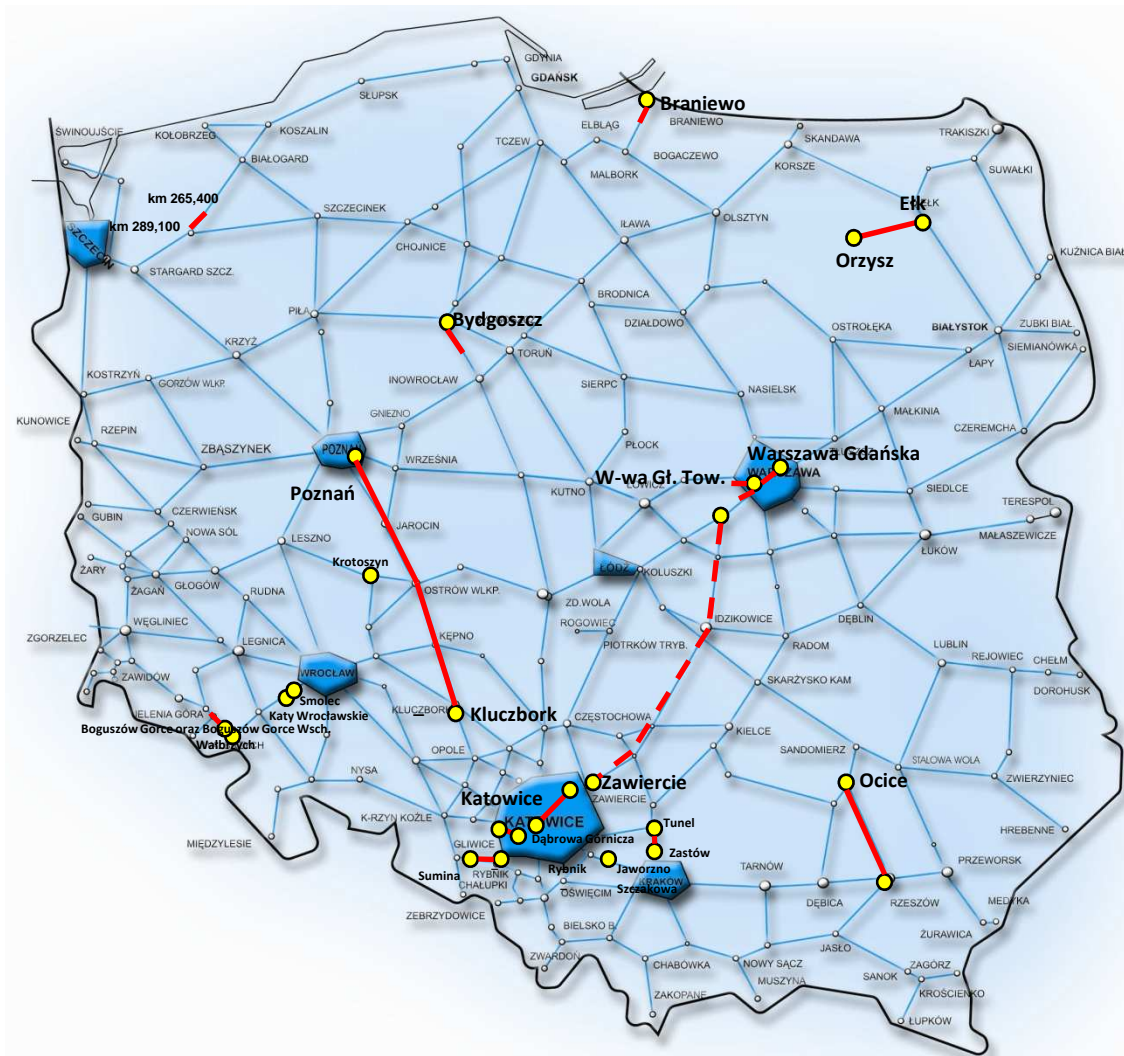
Środki do pozyskania z Funduszu Kolejowego w latach 2010-2015

	2010 r.	2011 r.	2012 r.	2013 r.	2014 r.	2015 r.
Opłata Paliwowa w mln zł	1989,00	2030,00	2080,00	2129,00	2179,00	2241,50
Wpływy do FK (20%) w mln zł	397,80* (pozostaje 68 mln)	406,00	416,00	425,80	435,80	448,30

* w tym na modernizację linii E 65 Warszawa – Gdynia **329,79** mln zł z uwagi na konieczność przeznaczenia na to zadanie z Funduszu Kolejowego łącznie 708,75 mln zł w latach 2008-2010

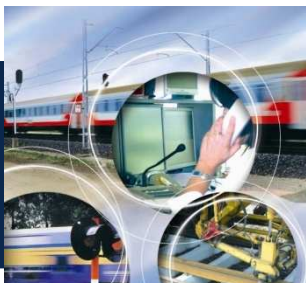


PROJEKTY REALIZOWANE Z KRAJOWYCH ŚRODKÓW PUBLICZNYCH (BUDŻET PAŃSTWA + FK) W 2009 ROKU



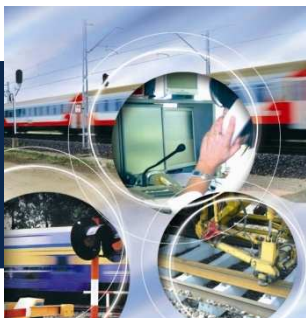
**717 km toru
(413 km linii)**





PROJEKTY REALIZOWANE Z KRAJOWYCH ŚRODKÓW PUBLICZNYCH (BUDŻET PAŃSTWA + FK) W 2009 ROKU

Nazwa projektu	Wartość w tys. zł
Modernizacja nawierzchni linii kolejowej nr 202 Gdańsk – Stargard Szczeciński na odcinku Białogard – Cieszyno Łobeskie w km 265,400 – 289,100	60 000,0
Modernizacja linii kolejowej E 65 odcinek Grodzisk – Zawiercie	77 449,9
Modernizacja linii kolejowej Rzeszów – Warszawa przez Kolbuszową	50 125,0
Modernizacja linii kolejowej nr 20 w obrębie stacji PKP Warszawa Gdańska w powiązaniu z linią E 65 i stacją metra A 17 Dworzec Gdański	50 000,0
Modernizacja układu torowego dla prowadzenia ruchu pociągów pasażerskich w ciągu linii kolejowych Nr 19 W-wa Gł. Towarowa – Józefinów w km 1,094 – 6,255; Nr 507 W-wa Gł. Towarowa – Gołębki w km 0,965 – 2,523; Nr 509 Warszawa Gł. Towarowa – W-wa Gdańska w km 1,250 – 7,925	116 812,7
Przebudowa głowic rozjazdowych wraz z robotami towarzyszącymi na linii kolejowej nr 133 Dąbrowa Górnicza Ząbkowice – Kraków Główny Osobowy w stacji Jaworzno Szczakowa	7 484,7
Modernizacja linii kolejowej nr 158 Rybnik Towarowy – Chałupki w torze nr 1 na szlaku Radlin Obszary – Wodzisław Śląski oraz szlaku Rybnik Towarowy RTF – Radlin Obszary	3 243,6
Modernizacja nawierzchni wraz z robotami towarzyszącymi na linii nr 173 Rybnik – Sumina	1 398,6
Modernizacja linii kolejowej nr 1 Warszawa – Katowice na odcinku Dąbrowa Górnicza – Katowice oraz stacja Zawiercie	12 891,6
Udrożnienie podstawowych ciągów wywozowych w ruchu towarowym na terenie Śląska, Etap III	56 446,9

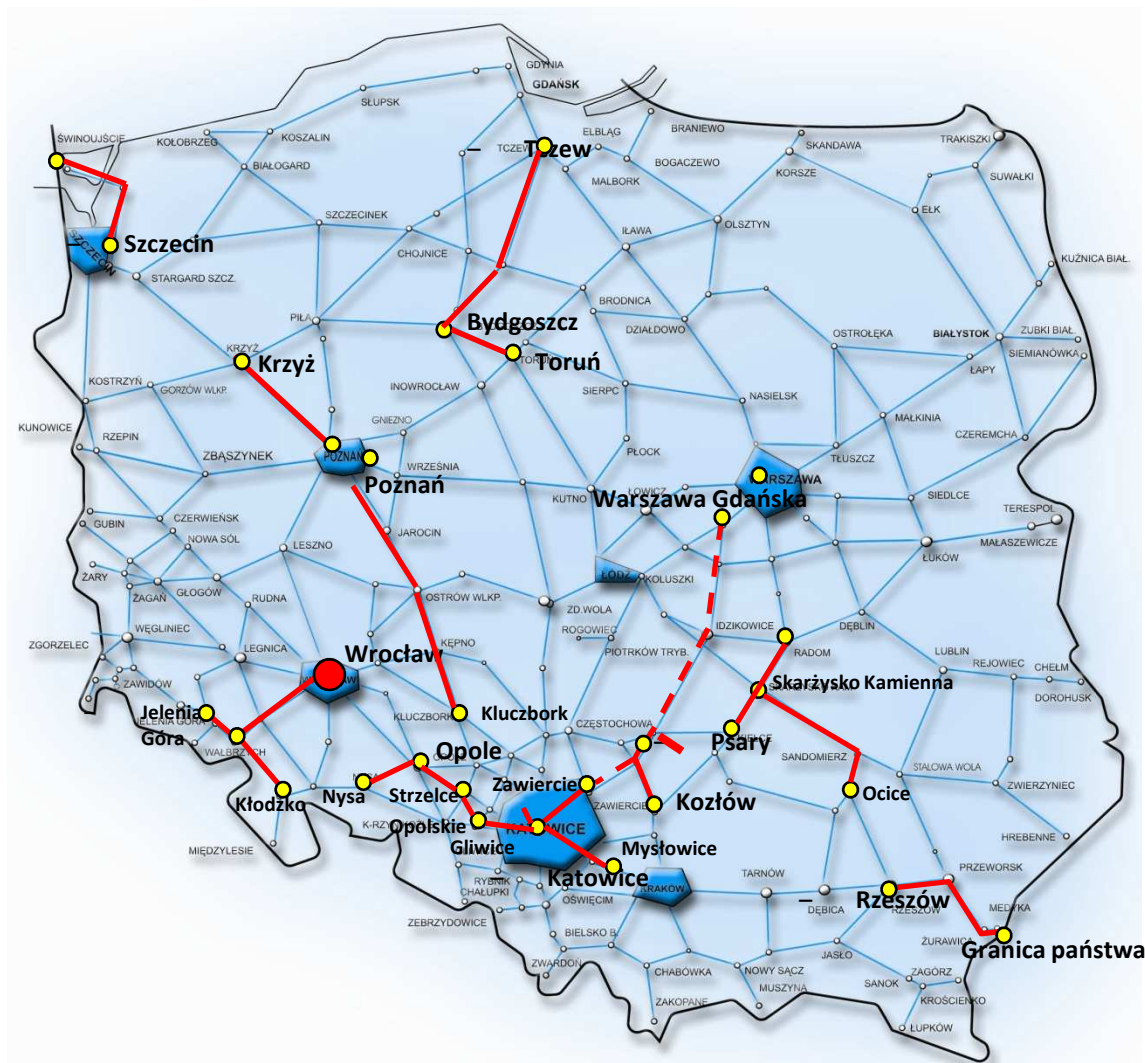


PROJEKTY REALIZOWANE Z KRAJOWYCH ŚRODKÓW PUBLICZNYCH (BUDŻET PAŃSTWA + FK) W 2009 ROKU

Nazwa projektu	Wartość w tys. zł
Odbudowa elementów estakady kolejowej i wiaduktów w ciągu linii nr 271 Wrocław – Poznań i nr 273 Wrocław – Szczecin wraz z robotami towarzyszącymi	18 379,1
Modernizacja nawierzchni na typ UIC60 na linii nr 274 Wrocław – Zgorzelec na odcinkach: Wałbrzych Miasto – Wałbrzych Fabryczny (tor nr 1 i 2) oraz Wałbrzych Fabryczny – Boguszów Gorce, stacja Wałbrzych Główny, Boguszów Gorce Wsch., Boguszów Gorce i na odcinku Smolec – Kąty Wrocławskie	11 515,1
Modernizacja linii kolejowej Nr 223 Czerwonka – Ełk odcinek Orzysz – Ełk	14 100,0
Poprawa dostępu do kolejowego przejścia granicznego z Federacją Rosyjską w rejonie stacji Braniewo na liniach kolejowych nr 204 i 217	31 555,0
Modernizacja linii kolejowej nr 131 Chorzów Batory – Tczew na odcinku Nowa Wieś Wielka – Trzcinec i Strzebiń – Wręczyca oraz budowa wiaduktu w Bydgoszczy	82 761,2
Wymiana nawierzchni wraz z robotami towarzyszącymi na linii nr 272 Kluczbork – Poznań (tor nr 1)	29 494,4
Poprawa infrastruktury dla przewozów przesyłek ponadnormatywnych (ALSTOM Power oraz przewozy kruszyw) Modernizacja mostu na rzece Widawa w km 155,415 na linii nr 143 Kalety – Wrocław Mikołajów oraz modernizacja mostu na rzece Barycz w km 42,884 na linii nr 281 Oleśnica - Chojnice	23 536,0
Modernizacja wiaduktu kolejowego w km 63,742 w Krotoszynie na linii kolejowej nr 281 Oleśnica – Chojnice	1 839,0
Modernizacja linii nr 8 Warszawa Zachodnia – Kraków Główny Osobowy na odcinku Tunel – Zastów	58 200,0

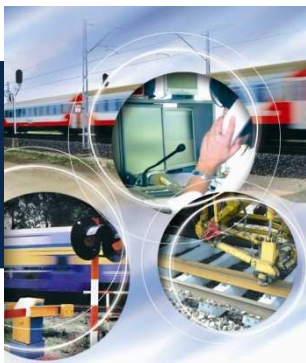


PROJEKTY PRZEWIDZIANE DO REALIZACJI Z KRAJOWYCH ŚRODKÓW W LATACH 2010 - 2013



**2405 km toru
(1247 km linii)**





PROJEKTY PRZEWIDZIANE DO REALIZACJI Z KRAJOWYCH ŚRODKÓW PUBLICZNYCH W LATACH 2010 - 2013

Nazwa projektu	Szacowane koszty (tys. zł.)
Linia kolejowa (nowo budowana) na odcinku Radzionków - Pyrzowice MPL	300 000,0
Linia kolejowa Nr 1 na odcinku Zawiercie - Katowice	36 000,0
Linia kolejowa Nr 64 na odcinku Psary – Kozłów	8 000,0
Linia kolejowa Nr 137na odcinku Gliwice – Strzelce Opolskie – Opole	255 000,0
Linia kolejowa Nr 137 na odcinku Gliwice – Katowice - Mysłowice	200 000,0
Dworzec kolejowy we Wrocławiu	43 000,0
Linia kolejowa Nr 274 na odcinku Wrocław – Jelenia Góra	640 000,0
Linia kolejowa Nr 286 na odcinku Wałbrzych - Kłodzko	66 000,0
Linia kolejowa Nr 287 na odcinku Nysa - Opole	55 000,0
Linia kolejowa Nr 25 na odcinku Ocice – Skarżysko Kamienna	630 000,0
Linia kolejowa Nr 91 na odcinku Rzeszów - Medyka	390 000,0
Linia kolejowa Nr 8 na odcinku Radom - Kielce	100 000,0
Linia kolejowa Nr 272 na odcinku Kluczbork - Poznań	330 000,0



PROJEKTY PRZEWIDZIANE DO REALIZACJI Z KRAJOWYCH ŚRODKÓW PUBLICZNYCH W LATACH 2010 - 2013

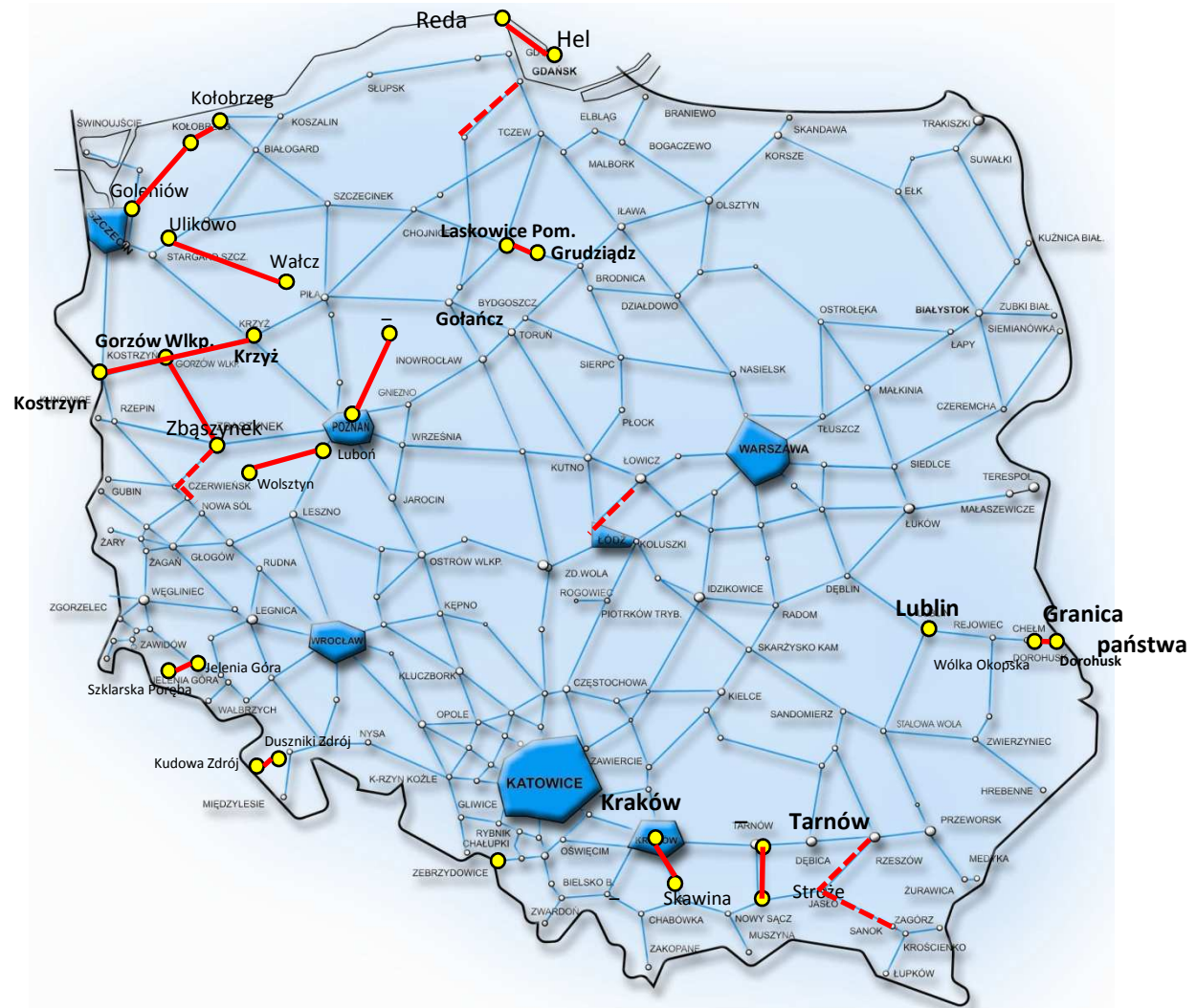
Nazwa projektu	Szacowane koszty (tys. zł.)
Stacja Warszawa Gdańska	100 000,0
Linia średnicowa Warszawa Zachodnia – Warszawa Centralna – Warszawa Wschodnia	940 000,0
Linia kolejowa nr 401 na odcinku Szczecin - Świnoujście	103 000,0
Linia kolejowa nr 18 na odcinku Bydgoszcz - Toruń	54 000,0
Linia kolejowa nr 131 na odcinku Bydgoszcz - Tczew	117 000,0

Razem: 4 367 000,0

Oznacza, że na realizację tych zadań potrzebne są środki z Funduszu Kolejowego z okresu **10 lat!**

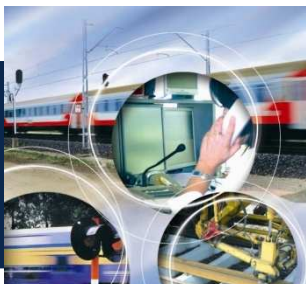


PROJEKTY PRZEWDZIANE DO REALIZACJI W RAMACH REGIONALNYCH PROGRAMÓW OPERACYJNYCH W LATACH 2010 - 2013



**1126 km toru
(1022 km linii)**



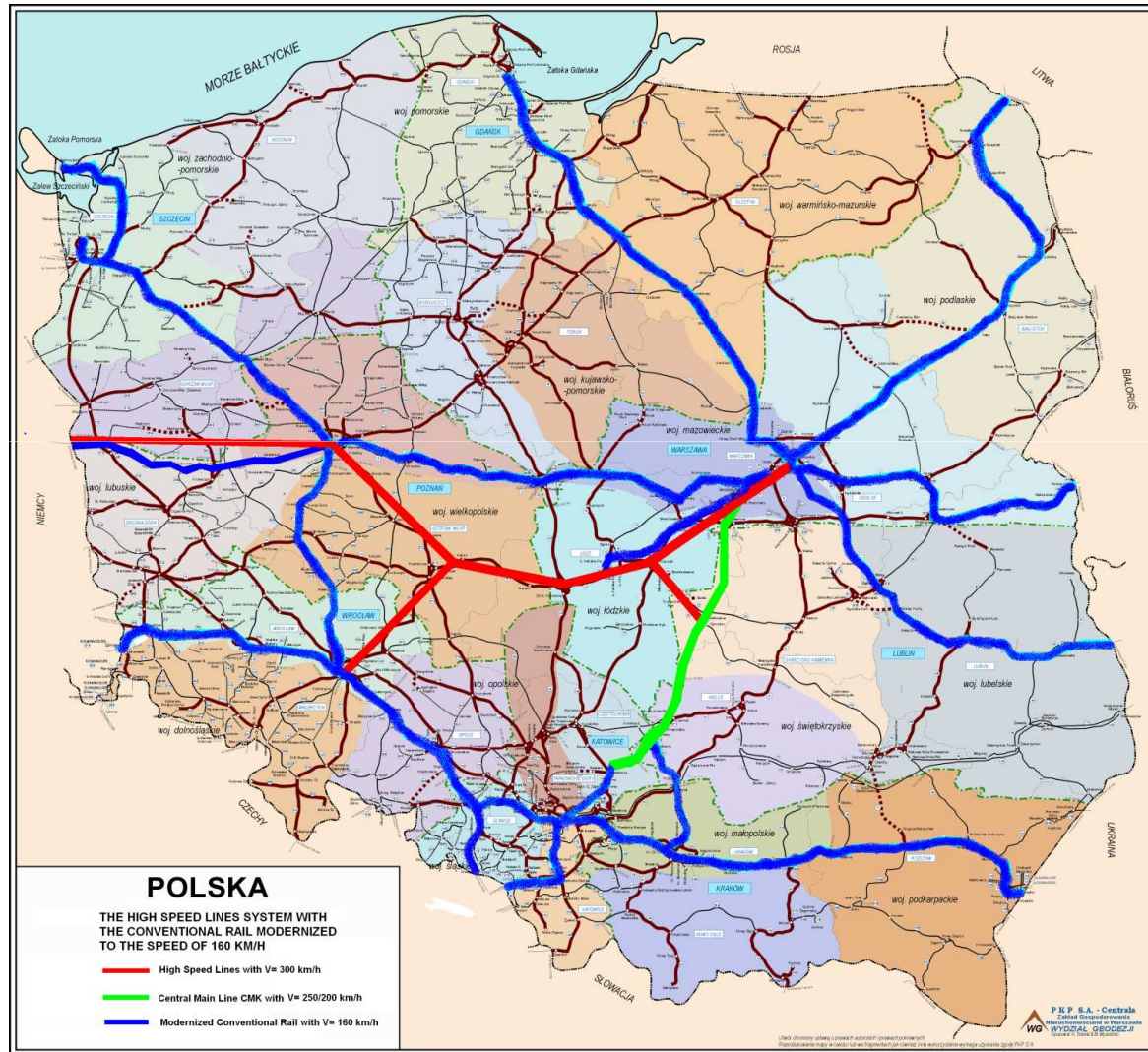


PROJEKTY PRZEWIDZIANE DO REALIZACJI W RAMACH REGIONALNYCH PROGRAMÓW OPERACYJNYCH W LATACH 2010 - 2013

Nazwa projektu	Wartość projektu w tys. zł
Modernizacja linii kolejowej nr 63 Dorohusk – Zawadówka Naftobaza (SZ) na odcinku granica państwa – Dorohusk – Wólka Okopska	36 213,0
Przebudowa układu komunikacyjnego wraz z modernizacją wiaduktu kolejowego i przejścia podziemnego w obrębie dworca kolejowego Lublin	42 517,0
Modernizacja linii kolejowej nr 96 Tarnów - Leluchów, na odcinku Tarnów - Stróże	65 880,0
Modernizacja linii kolejowej nr 94 Kraków Płaszów - Oświęcim, na odcinku Kraków Płaszów - Skawina	28 060,0
Rewitalizacja i modernizacja tzw. „helskiego korytarza kolejowego” linii nr 213 Reda - Hel	172 430,0
Rewitalizacja linii nr 208 Działdowo – Chojnice, na odcinku Grudziądz – Laskowice Pomorskie	39 687,0
Modernizacja regionalnej linii kolejowej nr 311 Jelenia Góra – Szklarska Poręba Górna	35 963,0
Modernizacja regionalnej linii kolejowej nr 309 Kłodzko Nowe – Kudowa Zdrój na odcinku Duszniki Zdrój – Kudowa Zdrój	69 510,0
Modernizacja linii kolejowej nr 356 Poznań Wschód – Bydgoszcz, na odcinku Poznań Wschód – Gołańcz – Etap I	175 192,0
Modernizacja linii kolejowej nr 357 Sulechów - Luboń, na odcinku Wolsztyn - Luboń	118 633,0
Modernizacja regionalnej linii kolejowej nr 402 Goleniów – Kołobrzeg wraz z budową łącznicy do Portu Lotniczego Szczecin - Goleniów	56 689,0
Modernizacja linii kolejowej nr 403 Piła - Ulikowo, na odcinku Wałcz – Kalisz Pomorski - Ulikowo	20 334,0
Modernizacja linii kolejowej nr 203 Tczew - Kostrzyn, na odcinku Krzyż - Kostrzyn	27 332,0
Modernizacja linii kolejowej nr 367 Zbąszynek – Gorzów Wlkp.	28 987,0



Linie wysokich prędkości wraz z przedłużającymi je liniami zmodernizowanymi do prędkości jazdy 160/200 km/h (prognoza na rok 2030)



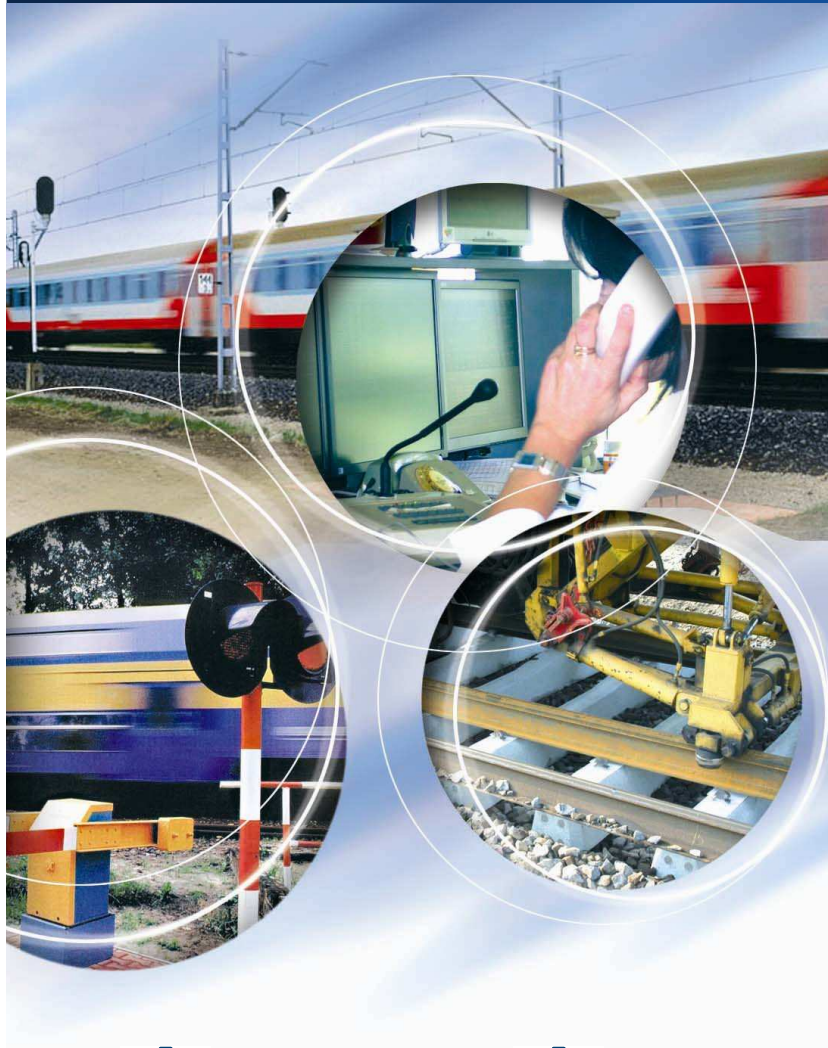


Pożądany stan infrastruktury kolejowej na głównych liniach kolejowych kraju





PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.



Dziękuję za uwagę

