

Transport kolejowy w Krajowym Programie Odbudowy i Zwiększania Odporności

Informację opracowała Iwona WRÓBEL¹

Streszczenie

W informacji opisano rządowy dokument „Krajowy Program Odbudowy i Zwiększania Odporności”, przeznaczony do realizacji reform i inwestycji służących odbudowie i tworzeniu odporności społeczno-gospodarczej w Polsce na skutki kryzysu wywołanego pandemią COVID-19. Scharakteryzowano główne części dokumentu oraz przedstawiono sformułowane cele, założenia i obszary wsparcia, tzw. komponenty, przez które będzie realizowana pomoc zgodna z kierunkiem rozwoju UE. Przedstawiono działania i inwestycje w sektorze transportu kolejowego, w tym dotyczące regulacji prawnych, modernizacji i elektryfikacji linii kolejowych, dostępu i wyposażenia terminali intermodalnych, zakupu taboru oraz instalacji systemów: sterowania ruchem kolejowym, zakupu biletów, informacji pasażerskiej, sygnalizacji przejazdowej.

Słowa kluczowe: program rządowy, inwestycje, infrastruktura kolejowa, tabor kolejowy, mobilność

Krajowy Program Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO) [15] opracowany przez Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej (MFIPR), jest dokumentem programowym określającym cele związane z odbudową i tworzeniem odporności społeczno-gospodarczej Polski po kryzysie wywołanym pandemią COVID-19 oraz reformy strukturalne i inwestycje służące ich realizacji. Dokument jest podstawą do ubiegania się o wsparcie z europejskiego Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności (*Recovery and Resilience Facility* – RRF) [5], który ma do dyspozycji środki w wysokości 750 miliardów euro. Budżet przewidziany dla naszego kraju z tej puli, to około 58 miliardów euro (rys. 1) i jest przeznaczony do realizacji do 2026 roku włącznie, z czego:

- środki bezzwrotne przyznawane w formie grantów: 23,9 miliarda euro,
- środki zwrotne (pożyczki): 11,5 miliarda euro.

Zgodnie z artykułem 4 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/241 ustanawiającego Instrument na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności [5], realizacja KPO służy promowaniu spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej przez zwiększenie odporności, gotowości na wypadek sytuacji kryzysowych, zdolności dostosowawczych i potencjału wzrostu gospodarczego, łagodzeniu społecznych i gospodarczych skutków kryzysu, w szczególności dla kobiet (realizując w ten sposób cele

Europejskiego Filara Praw Socjalnych), wspieraniu zielonej transformacji, przyczynianiu się do realizacji unijnych celów w zakresie klimatu oraz transformacji cyfrowej. W ten sposób interwencje realizowane w KPO służą wsparciu celów UE w zakresie wzrostu konwergencji społeczno-gospodarczej, odbudowy i promowania zrównoważonego wzrostu gospodarczego i integracji gospodarek UE, a także tworzenia wysokiej jakości miejsc pracy oraz strategicznej autonomii Unii i otwartej gospodarki, generującej europejską wartość dodaną.

W Programie KPO wyróżniono następujące (I-IV) zasadnicze części dokumentu:

- I. Główne wyzwania, cele oraz spójność Planu,
- II.A. Część grantowa KPO (nr II A),
- II.B. Część pożyczkowa KPO (nr II B),
- III. Komplementarność i realizacja Planu,
- IV. Ocena wpływu interwencji Planu.

Część I: Główne wyzwania, cele oraz spójność Planu

Ta część zawiera analizę wpływu Covid-19 na sytuację społeczno-gospodarczą Polski, opis wyzwań rozwojowych, cele i obszary wsparcia, czyli komponenty KPO stanowiące obszary koncentracji reform i inwestycji, a także ich zgodność z polityką UE. Według artykułu 3 Rozporządzenia [5], KPO koncentruje swoje działania na sześciu europejskich filarach odpowiedzi na kryzys i budowy odporności, którymi są:

¹ Mgr inż.; Instytut Kolejnictwa, Zakład Dróg Kolejowych i Przewozów; e-mail: iwrobel@ikolej.pl.



Rys. 1. Pula i podział środków finansowych w KPO [16]

- 1) zielona transformacja,
- 2) transformacja cyfrowa,
- 3) inteligentny i trwały wzrost sprzyjający włączeniu społecznemu, w tym spójność gospodarcza, miejsca pracy, produktywność, konkurencyjność, badania naukowe, rozwój i innowacje, a także dobrze funkcjonujący rynek wewnętrzny z silnymi MŚP²,
- 4) spójność społeczna i terytorialna,
- 5) opieka zdrowotna oraz odporność gospodarcza, społeczna i instytucjonalna, w celu zwiększenia gotowości na sytuacje kryzysowe i zdolności reagowania kryzysowego,
- 6) polityka na rzecz następnego pokolenia, takie jak edukacja i umiejętności.

Do określenia obszarów interwencji w postaci reform i inwestycji w ramach KPO zidentyfikowano dziewięć kluczowych wyzwań strategicznych:

- Wyzwanie 1. Poziom produktywności gospodarki – zdolność do tworzenia wysokiej jakości miejsc pracy w warunkach transformującej się gospodarki;
- Wyzwanie 2. Niekorzystne trendy demograficzne i podaż zasobów pracy;
- Wyzwanie 3. Klimat inwestycyjny i poziom inwestycji prywatnych;
- Wyzwanie 4. Uniezależnienie od węgla i transformacja kluczowych sektorów gospodarki do modelu niskoemisyjnego;
- Wyzwanie 5. Transformacja cyfrowa gospodarki;
- Wyzwanie 6. Niewystarczająca jakość i ograniczony dostęp do usług zdrowotnych oraz zdolność do szybkiego

reagowania systemu ochrony zdrowia na zagrożenia epidemiczne;

- Wyzwanie 7. Stan infrastruktury, struktura i bezpieczeństwo transportu służącego konkurencyjnej, zielonej gospodarce i inteligentnej mobilności;
- Wyzwanie 8. Koncentracja problemów rozwojowych i klimatycznych, utrata potencjału wzrostu oraz niska odporność na zjawiska kryzysowe w układzie terytorialnym;
- Wyzwanie 9. Zapewnienie stabilnych finansów publicznych.

Uwzględniając wizję rozwoju kraju, sformułowaną w Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.) [7], skutki pandemii oraz cele określone na poziomie UE, w tym założenia i wymogi instrumentu RRF [5], w KPO przyjęto następujące cele szczegółowe:

- jakościowy, innowacyjny rozwój gospodarki prowadzący do zwiększenia jej produktywności, uwzględniający transformację cyfrową kraju i społeczeństwa;
- zielona transformacja gospodarki oraz rozwój zielonej, inteligentnej mobilności;
- wzrost kapitału społecznego i jakości życia, w szczególności przez zapewnienie poprawy stanu zdrowia obywateli oraz wyższej jakości edukacji i umiejętności dostosowanych do potrzeb nowoczesnej gospodarki.

Realizacja KPO i celów w nim zawartych, została skoncentrowana wokół sześciu komponentów (tabl. 1), stanowiących obszary koncentracji reform i inwestycji, w celu odbudowy

² Sektor małych i średnich przedsiębiorstw.

Tablica 1

Komponenty i główne kierunki działań KPO [15]

Komponent KPO	Kierunki działań
A: Odporność i konkurencyjność gospodarki	Reformy systemu budżetowego, edukacji, umiejętności i zatrudnienia, w tym przez rozwój opieki długoterminowej, działań na rzecz dłuższego pozostawania na rynku pracy osób w wieku średnim i starszych, ograniczenia segmentacji rynku pracy oraz wsparcia przedsiębiorstw, w szczególności MŚP oraz transformacja i wzmocnienie odporności podmiotów w łańcuchu żywnościowym, poprawy jakości stanowienia prawa, ograniczenia obciążeń regulacyjnych i administracyjnych
B: Zielona energia i zmniejszenie energochłonności	Zielona transformacja miast na rzecz dostarczania im bodźców rozwojowych, budowy mieszkań o podwyższonych standardach energetycznych, przeznaczonych dla gospodarstw domowych o niskich i umiarkowanych dochodach, poprawa bezpieczeństwa ekologicznego, wzmocnienie odporności obszarów wiejskich na kryzysy, w tym w zakresie retencji i gospodarki wodno-ściekowej
C: Transformacja cyfrowa	Rozwój infrastruktury sieciowej (likwidacja białych plam w dostępie do Internetu szerokopasmowego, rozwój technologii 5G), rozwój infrastruktury krytycznej (uspójnienie standardów w zakresie bezpieczeństwa publicznego), zwiększanie dostępności cyfrowych usług publicznych, podnoszenie kompetencji cyfrowych społeczeństwa oraz inwestycje związane z cyfrową szkołą
D: Efektywność, dostępność oraz jakość systemu ochrony zdrowia	Modernizacja infrastruktury podmiotów leczniczych oraz szersze wykorzystanie rozwiązań cyfrowych, sprzyjające zwiększeniu dostępności i jakości świadczeń zdrowotnych bez względu na miejsce zamieszkania
E: Zielona, inteligentna mobilność	Zwiększanie zrównoważonego dostępu do nisko- i zeroemisyjnego transportu, w szczególności przez zapewnienie odpowiedniej jakości usług zbiorowych przewozów
F: Poprawa jakości instytucji i warunków realizacji Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększenia Odporności	Usprawnienie procesu programowania działań publicznych, aby podejmowane decyzje dotyczące kształtu danej polityki zapadały przy jak najszerszym zaangażowaniu interesariuszy i we współpracy z nimi, w szczególności przez usprawnienie procesu konsultacji oraz innych form zaangażowania obywateli w zarządzanie.

potencjału rozwojowego gospodarki utraconego w wyniku pandemii oraz wsparcia budowy trwałej konkurencyjności gospodarki i wzrostu poziomu życia społeczeństwa.

Część II. A. CZĘŚĆ GRANTOWA KPO – dla wszystkich sześciu komponentów (A–F, patrz tabl. 1) zawiera:

- charakterystykę obszaru i zakresu wspieranej polityki,
- określenie celu głównego, któremu służy dany komponent,
- określenie celów szczegółowych dla danego komponentu,
- opis reform, które wynikają z celów,
- wyszczególnienie konkretnych inwestycji zakładanych do realizacji w danym komponencie.

Aspekty transportu kolejowego są uwzględnione w komponencie **E: Zielona, inteligentna mobilność**. Wśród wyzwań celu szczegółowego **E2: Zwiększenie dostępności transportowej, bezpieczeństwa i cyfrowych rozwiązań** (patrz rys. 1), podkreślono zachowanie potencjału przewoźników kolejowych do transportu osób i towarów oraz zwiększenie tego transportu w dalszej perspektywie tak, aby po pandemii wzrosła rola sektora kolejowego w stosunku do drogowego, jako zrównoważonej formy mobilności i transportu. Wyzwaniem pozostaje także dalsza poprawa jakości infrastruktury transportowej oraz stymulowanie rozwoju i wzrost udziału kolei w systemie transportowym kraju.

W zakresie regulacyjnym i organizacyjnym przewidziano m.in. nowelizację ustawy o transporcie kolejowym [12] i wprowadzenie ram prawnych, umożliwiających redukcję obciążeń kosztowych w transporcie kolejowym, a wynikających z opłaty za dostęp do infrastruktury ponoszonej przez przewoźników kolejowych. Pozwoli to zarządom infrastruktury zrekompensować obniżenie opłat w sytuacjach kryzysowych. Ponadto, w Ministerstwie Infrastruktury planuje się powołać komórkę ds. transportu intermodalnego, w pełni odpowiedzialną za wszelkie aspekty związane z transportem intermodalnym, w tym m.in. za koordynację działań interwencyjnych i prorozwojowych.

Jedną z reform jest: **E2.1. Zwiększenie konkurencyjności sektora kolejowego**, dla której jako proponowane obszary inwestycji zostały wymienione:

- E2.1.1. Linie kolejowe – celem inwestycji jest poprawa stanu infrastruktury kolejowej (liniowej i punktowej) umożliwiająca zwiększenie jej niezawodności i usprawnienie prowadzenia ruchu kolejowego, ze szczególnym uwzględnieniem linii o znaczącym udziale transportu towarowego;
- E2.1.2. Pasażerski tabor kolejowy – celem jest odnowa taboru (krajowego i regionalnego) oraz zwiększenie komfortu podróży koleją;
- E2.1.3. Projekty intermodalne – celem jest poprawa efektywności usług transportu intermodalnego, co pozwoli na dalsze zwiększanie udziału tego typu transportu w przewozach towarowych.

W ramach inwestycji infrastrukturalnych (E2.1.1.), KPO przewiduje modernizację i elektryfikację linii kolejowych, likwidację wąskich gardeł w celu poprawy przepustowości, a także wyposażenie posterunków w systemy centralizacji zarządzania ruchem kolejowym i systemy dynamicznej informacji pasażerskiej (SDIP). Działania inwestycyjne obejmą około 478 km linii kolejowych o znaczeniu krajowym i regionalnym, w tym ponad 300 km na sieci TEN-T (z czego 200 km sieci bazowej). Po wykonaniu prac, 200 km linii będzie dostosowane do prędkości 250 km/h dla ruchu pasażerskiego, 320 km umożliwi rozwinięcie prędkości 100 km/h dla ruchu towarowego, 70 km linii zostanie zmodernizowane do prędkości 160 km/h, a 144 km linii zelektryfikowanych.

Inwestycje w pasażerski tabor kolejowy (E2.1.2.) zakładają zakupy pojazdów:

- 38 pociągów PUSH-PULL, tzn. 7-wagonowych składów piętrowych wraz z 45 lokomotywami wielosystemowymi do przewozów dalekobieżnych,
- 70 jednostek (zespołów trakcyjnych) do przewozów regionalnych.

Nowy tabor będzie zeroemisyjny, tj. zasilany energią elektryczną lub hybrydowy (zasilany z dwóch źródeł napędu), wykorzystujący oprócz energii elektrycznej inne niskoemisyjne rozwiązania, wyposażony w system ERTMS i spełniający wymagania do przewozu osób niepełnosprawnych.

Inwestycje intermodalne (E2.1.3.) zakładają budowę, rozbudowę i unowocześnienie terminali przeładunkowych, stacji, ogólnodostępnych układów torowych zapewniających dostęp do terminali intermodalnych, bocznic prowadzących do terminali i bocznic w terminalach, a także zakupy specjalistycznego taboru do przewozów intermodalnych, czy urządzeń przeładunkowych. Projekty mogą obejmować także inwestycje w zakresie cyfryzacji, które będą zwiększały efektywność funkcjonowania terminali i obsługi towarów.

W reformie **E2.2: Zwiększenie bezpieczeństwa transportu**, celem inwestycji **E2.2.2: Cyfryzacja transportu** jest unowocześnienie systemu transportowego i wdrożenie cyfrowych rozwiązań poprawiających efektywność wykorzystania infrastruktury transportowej. Zakres inwestycji obejmuje:

- wdrożenie kompleksowego systemu zakupu biletów w kolejowym transporcie pasażerskim,
- instalację w 10 lokalizacjach systemów SDIP dostarczających pasażerom informacji o ruchu kolejowym w czasie rzeczywistym,
- zabudowę w 15 miejscach lokalnych centrów sterowania w celu automatycznego zarządzania ruchem z podległych obszarów kolejowych,
- instalację automatycznie sterowanych urządzeń zabezpieczających na 30 przejazdach kolejowych (brama przejazdowa, sygnalizacja dźwiękowa i świetlna),
- zakup i instalację 180 urządzeń pokładowych ERTMS,
- wdrożenie zdalnego sterowania na 35 punktach kontroli ruchu kolejowego,

- modernizację kolejowych systemów przejazdowych w 45 lokalizacjach (w tym bramki, sygnalizację dźwiękową i świetlną).

Część II. B. CZĘŚĆ POŻYCZKOWA KPO

Ta część dokumentu zawiera (w układzie analogicznym jak część grantowa) opis i charakterystykę uzupełniających przedsięwzięć w celu zwiększenia szybkości odbudowy oraz wzmocnienia konkurencyjności polskiej gospodarki, finansowanych ze środków zwrotnych (pożyczek) udzielonych na zasadach preferencyjnych. Przedsięwzięcia te (reformy i inwestycje), wyszczególnione dla 5 komponentów (A-E, oprócz komponentu F), są efektem zgłaszanych uwag w czasie konsultacji społecznych, m.in. przez stronę samorządową, przedstawicieli partnerów społecznych i gospodarczych oraz organizacje pozarządowe. Te dodatkowe reformy i inwestycje wynikające z postulatów i oczekiwań oddolnych, mają stworzyć trwałe podwaliny pod budowę zdrowej gospodarki, odpornej na kolejne kryzysy i nieprzewidziane sytuacje.

W zakresie transportu w komponencie **E: Zielona, inteligentna mobilność**, podkreślono kluczowe znaczenie sprawnego i efektywnego systemu transportowego dla funkcjonowania i rozwoju gospodarki. Jako horyzontalne wyzwania stojące przed tym sektorem wymieniono: zapewnienie dostępności transportowej, utworzenie spójnego systemu transportowego opartego na sieci infrastruktury transportowej, charakteryzującej się wysoką jakością i dostępnością dla użytkowników, dążenie do zwiększenia udziału zrównoważonych form mobilności, zmniejszenie oddziaływania transportu na środowisko i klimat oraz poprawę bezpieczeństwa. W kontekście kolei postulowane jest uwolnienie potencjału sektora kolejowego i znaczne zwiększenie jego udziału w przewozach, w tym dążenie do poprawy kolejowej infrastruktury liniowej, świadczenie efektywnych usług w publicznym transporcie zbiorowym oraz wprowadzenie do eksploatacji nowoczesnego taboru kolejowego.

Głównym celem dla komponentu jest rozwój zrównoważonego, bezpiecznego i odpornego systemu transportowego, zapewniającego odpowiednią obsługę potrzeb gospodarki i społeczeństwa, przez zwiększenie dostępności transportowej i walkę z wykluczeniem komunikacyjnym, m.in. za pomocą zrównoważonych i cyfrowych rozwiązań minimalizujących negatywne oddziaływanie na środowisko. W celu szczegółowym **E2: Zwiększenie dostępności transportowej, bezpieczeństwa i cyfrowych rozwiązań**, założono poprawę stanu infrastruktury liniowej i punktowej. Cel zostanie osiągnięty przez modernizację kolejowych ciągów komunikacyjnych oraz realizację zadań punktowych poprawiających niezawodność infrastruktury. W ramach kluczowych inwestycji przewiduje się wsparcie dla: systemów zarządzania ruchem i komunikacją kolejową (np. wdrażanie ERTMS), rozwiązań informatycznych i organizacyjnych sprzyjających międzygałęziowej integracji transportu, szerokiej informacji cyfrowej

dla użytkowników (np. związane z systemami rozliczeniowo-biletowymi).

Celem reformy **E2.3: Zwiększenie dostępności transportowej, bezpieczeństwa i cyfrowych rozwiązań** jest poprawa dostępności transportowej dla podróżnych przez wzrost jakości krajowego, międzynarodowego i regionalnego taboru kolejowego w systemie transportowym, spełniającego wymagania i potrzeby pasażerów, zwłaszcza osób z niepełnosprawnościami. Reforma polega na działaniach ukierunkowanych na wdrożenie rozporządzenia w sprawie praw pasażerów w ruchu kolejowym [6] oraz dostosowaniu taboru do pasażerów o ograniczonej możliwości poruszania się.

Zakłada się, że wykorzystanie środków pomocowych z KPO umożliwi organizatorom i operatorom publicznego transportu zbiorowego szybciej dostosować tabor do wymagań prawa unijnego. W rezultacie, standard podróżowania koleją powinien podwyższyć się, co zwiększy atrakcyjność transportu kolejowego względem transportu drogowego, w tym indywidualnego.

Inwestycje w zakresie tej reformy dotyczą zakupu 75 sztuk pasażerskiego taboru kolejowego do przewozów regionalnych, zgodnego z wymaganiami TSI TAP [3] i TSI PRM [4]. Wsparcie finansowe będą mogły otrzymać jedynie pojazdy zeroemisyjne, tj. zasilane energią elektryczną i wyposażone w system ERTMS. Nowy tabor ma zapewniać pełną dostępność przewozu osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej sprawności ruchowej oraz stosownie do potrzeb pasażerów być wyposażony w system informacji głosowej i wizualnej w pociągu [6]. Spodziewanym efektem będzie usprawnienie regionalnych przewozów kolejowych, odnowa pasażerskiego taboru kolejowego, zmniejszanie wykluczenia komunikacyjnego oraz zwiększenie komfortu podróży w ramach działalności pasażerskich przewoźników regionalnych, pełna ochrona praw pasażerów i poprawa jakości świadczonych usług kolejowych w pasażerskich przewozach regionalnych, dalekobieżnych i międzynarodowych, szczególnie na potrzeby osób niepełnosprawnych. Skutkami działań w zakresie inwestycji w tabor pasażerski, będzie zwiększenie udziału kolejowego transportu pasażerskiego w ogólnym wolumenie transportu publicznego kraju. Doprowadzi to do wzrostu atrakcyjności kolei – najbardziej ekologicznego z dostępnych środków transportu.

Komponent E: Zielona, inteligentna mobilność – odpowiada wyzwaniom:

- ochrony środowiska i klimatu przez wzrost atrakcyjności i dostępności kolei (poprawa stanu infrastruktury kolejowej, wymiana taboru, podniesienie wymogów dotyczących pojazdów niskoemisyjnych dla transportu zbiorowego) w bezpośredni sposób korzystnie służą ekologii;
- zwiększenia cyfryzacji transportu przez digitalizację

i wykorzystanie nowoczesnych, cyfrowych rozwiązań (np. wdrażanie ERTMS, zabudowa nowoczesnych systemów srk³) poprawiających efektywność sektora transportu i jego unowocześnienie.

Część III. KOMPLEMENTARNOŚĆ I REALIZACJA PLANU

W tej części Programu opisano spójność KPO z obowiązującymi krajowymi dokumentami strategicznymi przyjętymi przez Radę Ministrów, w tym:

- Strategią na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.) [7],
- Krajowym planem na rzecz energii i klimatu na lata 2021–2030 [2],
- Polityką energetyczną Polski do 2040 r. [14],
- Polityką ekologiczną państwa 2030 [13],
- Krajową Strategią Rozwoju Regionalnego 2030 [1],
- Strategią Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku [10],
- Strategią Rozwoju Kapitału Ludzkiego 2030 [8] oraz
- Strategią Rozwoju Kapitału Społecznego (współdziałanie, kultura, kreatywność) 2030 [9],

a także z Umową Partnerstwa na lata 2021–2027 [11], która jest podstawowym dokumentem, określającym uzgodnienia Komisji Europejskiej dotyczące wykorzystania Funduszy Europejskich przez stronę Polską.

Odniesienie KPO do różnych sektorów społeczno-gospodarczych, pozwala na koordynację przedsięwzięć z różnych programów operacyjnych i funduszy europejskich, zmniejsza ryzyko nakładania się interwencji finansowanych ze środków UE. Funkcje koordynatora realizacji KPO piastuje minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego oraz podległe jemu Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej (MFiPR), które odpowiada za zarządzanie, monitoring i sprawozdawczość Planu (tj. instytucja koordynująca KPO). MFiPR reprezentuje również Polskę w kontaktach z KE w zakresie związanym z przygotowaniem i wdrażaniem Programu. Koordynację wdrażania poszczególnych reform i inwestycji wskazanych w komponentach KPO powierzono ministrom odpowiedzialnym za dany obszar tematyczny i właściwym im resortom lub podmiotom przez nich umocowanym (tzw. instytucje odpowiedzialne). Istotną rolę w realizacji KPO odgrywają również samorządy terytorialne. Diagnoza sytuacji i potencjałów oraz trendów rozwojowych z poziomu regionów, umożliwiają uwzględnienie specyfiki terytorialnej zróżnicowanych obszarów, aby jak najlepiej dopasować zakres i zasady interwencji do miejscowych potrzeb, czyli konkretne reformy i inwestycje. Ponadto, zostaną powołane tzw. jednostki wspierające, odpowiedzialne m.in. za bezpośrednie zarządzanie wdrażaniem inwestycji, podpisywanie umów z odbiorcami

³ Systemy sterowania ruchem kolejowym.

wsparcia i wypłaty środków, zapewnienie realizacji określonych celów inwestycji.

Proces ubiegania się i udzielenia pomocy w ramach KPO będzie monitorowany celem weryfikacji skuteczności osiągania kamieni milowych i wartości docelowych, a także audytowany przez wdrożenie skutecznych mechanizmów zapobiegania konfliktowi interesów, korupcji i nadużyciom finansowym. Dodatkowo w dokumencie jest opisana procedura komunikacji z interesariuszami i beneficjentami Programu, w celu zapewnienia świadomości w społeczeństwie dla podejmowanych działań rozwojowych kraju oraz sprawnego i efektywnego wykorzystaniu środków przeznaczonych na rozwój kraju, a także przyjęty system kontroli i audytu do zapewnienia prawidłowości i ochrony interesów finansowych UE.

Część IV. OCENA WPŁYWU INTERWENCJI PLANU

W tej części opisano spodziewany efekt reform oraz inwestycji przewidzianych w KPO, sporządzony na bazie makroekonometrycznego modelu polskiej gospodarki. W krótkiej perspektywie czasowej (+2 i +5 lat), w wyniku prowadzonych działań i inwestycji, spodziewany jest wzrost poziomu PKB i wzrost poziomu zatrudnienia w stosunku do scenariusza bazowego. Długoterminowy efekt wprowadzonych reform z Programu KPO (+20 lat) to większa produktywność, wzrost PKB (o 1,9%) w stosunku do scenariusza bazowego, zwiększenie liczebności populacji (o 303 tys. osób) oraz osób w wieku produkcyjnym (o 88 tys. osób), co korzystnie wpłynie na rynek pracy, przez wzrost zatrudnienia (o 1,3%) oraz poziomu aktywności zawodowej (0,9 pkt. proc).

Poza wskaźnikowymi wynikami wpływu, przewiduje się wiele dodatkowych korzyści, w tym środowiskowe wynikające z redukcji emisji CO₂, polepszenie stanu zdrowia i ochrona życia obywateli, wsparcie rynku pracy i wzrost zatrudnienia kobiet i starszych osób, wzrost konkurencyjności i innowacyjności przedsiębiorstw, co wzmocni odporność społeczną, gospodarczą, energetyczną oraz instytucjonalną w Polsce.

Bibliografia

1. Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030.
2. Krajowy plan na rzecz energii i klimatu na lata 2021–2030, wersja 4.1 z dn. 18.12.2019.
3. Rozporządzenie Komisji (UE) Nr 454/2011 z dnia 5 maja 2011 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich” transeuropejskiego systemu kolei (Dz.U. UE L 123, 12.5.2011).
4. Rozporządzenie Komisji (UE) Nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 roku w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się (DZ.U. UE L 356/14, 12.12.2014).
5. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/241 z dnia 12 lutego 2021 r. ustanawiające Instrument na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności (Dz.U. UE L 57 z 18.2.2021).
6. Rozporządzenie (WE) NR 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (DZ.U. UE L 315/14, 3.12.2007).
7. Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.), Uchwała nr 8 Rady Ministrów z dnia 14 lutego 2017 roku (MP 2017 poz. 260).
8. Strategia Rozwoju Kapitału Ludzkiego 2030, Warszawa 2019.
9. Strategia Rozwoju Kapitału Społecznego (współdziałanie, kultura, kreatywność) 2030, Uchwała Nr 155 Rady Ministrów z dnia 27 października 2020 r. (M.P. 2020 poz. 1060).
10. Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku, Uchwała nr 105 Rady Ministrów z dnia 24 września 2019 r. (MP 2019 poz. 1054).
11. Umowa Partnerstwa dla realizacji Polityki Spójności 2021–2027 w Polsce, Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej, czerwiec 2022.
12. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. 2003 nr 86 poz. 789 z późn. zm.).

Źródła internetowe

13. <https://www.gov.pl/web/ia/polityka-ekologiczna-panstwa-2030-pep2030> [dostęp 24.05.2023].
14. <https://www.gov.pl/web/ia/polityka-energetyczna-polski-do-2040-r-pep2040> [dostęp 24.05.2023].
15. <https://www.gov.pl/web/fundusze-regiony/krajowy-plan-odbudowy-programujemy-fundusze-unijne-dla-polski> [dostęp 24.05.2023].
16. <https://www.gov.pl/web/planodbudowy/o-kpo> [dostęp 24.05.2023].