

UCHWAŁA NR 2362/20
ZARZĄDU WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO
Z DNIA 15 LIPCA 2020 r.

W SPRAWIE:

Przyjęcie informacji w sprawie naboru do Programu Uzupełnienia Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej - Kolej + do 2028 roku i wyrażenie zgody na podjęcie działań mających na celu zgłoszenie inwestycji kolejowej na terenie województwa świętokrzyskiego do realizacji w ramach w/w Programu.

NA PODSTAWIE:

- art. 41 ust. 1 i ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (tekst jednolity Dz. U. z 2019 r., poz. 512 z późn. zm.) Zarząd Województwa Świętokrzyskiego uchwała co następuje:

§ 1

Przyjmuje się informację w sprawie naboru do Programu Uzupełnienia Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej - Kolej + do 2028 roku, stanowiącą załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2

Wyraża się zgodę na podjęcie działań mających na celu zgłoszenie inwestycji kolejowej na terenie województwa świętokrzyskiego do realizacji w ramach Programu Uzupełnienia Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej - Kolej + do 2028 roku.

§ 3

Wykonanie uchwały powierza się Marszałkowi Województwa Świętokrzyskiego.

§ 4

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

MARSZAŁEK
WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO

ANDRZEJ BĘTKOWSKI

Uzasadnienie

Dnia 26 maja 2020 r. Minister Infrastruktury Andrzej Adamczyk poinformował o rozpoczęciu przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. naboru wniosków od samorządów do Programu Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej Kolej Plus. Dzięki realizacji Programu możliwe będzie przywrócenie połączeń kolejowych do miast, które nie mają dostępu do kolei, co ma przyczynić się do eliminowania wykluczenia komunikacyjnego oraz do rozwoju gospodarczego mniejszych regionów.

Mając na uwadze, iż złożenie wniosku w ramach programu wiązać się będzie z potrzebą zabezpieczenia przez Samorząd Województwa środków obejmujących wkład własny w wysokości 15% kosztów kwalifikowanych oraz 100% kosztów niekwalifikowanych, jak również niesie za sobą wiele ryzyk, zasadnym stało się przedstawienie Zarządowi Województwa Świętokrzyskiego materiału informacyjnego wraz z zasadami naboru projektów do Programu Kolej + oraz rekomendacjami w tym zakresie.



URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO

Załącznik do Uchwały nr 2362/20
Zarządu Województwa Świętokrzyskiego
z dnia 15 lipca 2020 r.

**Informacja w sprawie naboru do Programu Uzupelnienia Lokalnej i Regionalnej
Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2028 r.**

Kielce, 15.07.2020 r.

1. Cel Programu

Dnia 26 maja 2020 r. Minister Infrastruktury Andrzej Adamczyk poinformował o rozpoczęciu przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. naboru wniosków od samorządów do Programu Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej Kolej Plus. Dzięki realizacji Programu możliwe będzie przywrócenie połączeń kolejowych do miast, *co ma przyczynić się do eliminowania wykluczenia komunikacyjnego oraz do rozwoju gospodarczego mniejszych regionów.*

Celem Programu jest uzupełnienie sieci kolejowej o połączenia kolejowe w miejscowościach o populacji powyżej 10 tys. mieszkańców, które nie posiadają dostępu do połączeń pasażerskich z miastami wojewódzkimi lub wymagają usprawnienia istniejących połączeń celem poprawy konkurencyjności.

2. Postanowienia ogólne

1. Podmiotami uprawnionymi do udziału w naborze Projektów do Programu są:

- a) jednostki samorządu terytorialnego (województwa, powiaty, gminy);
- b) związki metropolitarne;
- c) związki międzygminne oraz stowarzyszenia jednostek samorządu terytorialnego;

***Ważne:** Podmiotem zgłaszającym Projekt do Programu może być Lider działający w imieniu wymienionych wyżej podmiotów na podstawie umowy o partnerstwie.*

2. O dofinansowanie w ramach Programu mogą ubiegać się Projekty:

- a) w zakresie liniowej infrastruktury kolejowej (modernizacja / rewitalizacja / odtworzenie / budowa nowych linii kolejowych) – celem których jest:
 - uzyskanie połączenia (dla którego nie są prowadzone pasażerskie przewozy transportem kolejowym) miejscowości o wielkości powyżej 10 tys. mieszkańców z miastem wojewódzkim;
 - usprawnienie istniejącego połączenia (dla którego są prowadzone pasażerskie przewozy transportem kolejowym) miasta o wielkości powyżej 10 tys. mieszkańców z miastem wojewódzkim celem poprawy konkurencyjności połączenia i spójności komunikacyjnej regionu.
- b) w zakresie punktowej infrastruktury kolejowej (łącznice, mijanki, tzw. dynamiczne mijanki, urządzenia sterowania ruchem kolejowym, optymalizacja układów torowych, infrastruktura obsługi pasażerskiej, tj. przystanek osobowy, peron) – celem których jest

uzyskanie/usprawnianie/zoptymalizowanie połączenia miasta o wielkości powyżej 10 tys. mieszkańców z miastem wojewódzkim.

Ważne: Dofinansowanie Projektów punktowych jest możliwe wyłącznie w przypadku, gdy alokacja środków zostanie wyczerpana na Projekty liniowe.

3. W ramach Projektu liniowego oraz Projektu punktowego przewidziane są poniższe typy zadań:

a) studium projektowo-techniczne obejmujące:

- wykonanie koncepcji programowo-przestrzennej określającej w sposób szczegółowy zakres rzeczowy prac niezbędnych do realizacji Projektu wraz z określeniem wstępnych kosztów Projektu;
- opracowanie dokumentacji projektowo-budowlanej wraz z projektem zagospodarowania terenu oraz szczegółowym kosztorysem inwestorskim;
- pozyskanie niezbędnych decyzji administracyjnych do realizacji Projektu;

b) studium projektowo-techniczne, o którym mowa w lit. a) oraz realizacja robót.

Ważne: Przedmiotem Projektu punktowego obejmującego infrastrukturę obsługi pasażerskiej (tj. przystanek osobowy, peron), urządzenia sterowania ruchem kolejowym oraz optymalizację układów torowych jest dokumentacja projektowa wraz z realizacją robót.

W sytuacji gdy Projekt obejmuje wyłącznie opracowanie studium projektowo-technicznego, Wnioskodawca jest zobowiązany do złożenia deklaracji realizacji robót celem zakończenia zamierzenia inwestycyjnego, którego dotyczy projekt wraz ze wskazaniem źródła finansowania robót. Wskazane przez Wnioskodawcę źródło późniejszego sfinansowania realizacji robót powinno umożliwiać rozpoczęcie ich realizacji w okresie ważności decyzji o pozwoleniu na budowę, uzyskanego w ramach studium projektowo-technicznego. Jeżeli Wnioskodawca nie pozyska środków finansowych umożliwiających rozpoczęcie realizacji robót w powyższym terminie, zobowiązany jest do zwrotu całości wydatków poniesionych ze środków Programu na opracowanie studium projektowo-technicznego. Wnioskodawca zobowiązany jest na I etapie naboru do złożenia deklaracji późniejszej realizacji robót budowlanych wraz ze wskazaniem źródła ich finansowania.

4. Nabór Projektów do Programu odbywa się dwuetapowo:

a) etap I naboru obejmuje:

- zgłoszenie Projektów przez podmioty uprawnione;
- ocenę formalną dokonaną przez PLK S.A. i kwalifikację Projektów do etapu II;

b) etap II naboru obejmuje:

- opracowanie i przekazanie do PLK przez Wnioskodawcę wstępnego studium planistyczno-prognostycznego dla Projektu wraz z wymaganymi dokumentami aplikacyjnymi dla etapu II;

- ocenę merytoryczną Projektów przez PLK oraz kwalifikację Projektów do Programu.

3. Warunki naboru

1. Warunkiem zgłoszenia Projektu do Programu jest złożenie do dnia 26.08.2020 r. prawidłowo wypełnionego formularza zgłoszenia Projektu wraz z wymaganymi załącznikami.
2. Na etapie I naboru PLK S.A. dokonuje oceny formalnej zgłoszeń na podstawie złożonych formularzy naboru, a następnie opracowuje listy Projektów, które uzyskały pozytywną ocenę formalną oraz kwalifikują się do etapu II naboru.
3. Etap II obejmuje:

- a) przedłożenie do PLK opracowanego przez Wnioskodawcę wstępnego studium planistyczno-prognostycznego lub dokumentu równoważnego dla Projektu;

***Ważne:** Wstępne studium planistyczno-prognostyczne dla Projektu opracowywane jest na koszt Wnioskodawcy. Warunkiem uznania kosztów poniesionych na opracowanie niniejszego dokumentu za kwalifikowane jest podpisanie przez Wnioskodawcę i PLK S.A. umowy o realizacji Projektu, przy czym ich refundacja jest uwarunkowana:*

- podpisaniem przez PLK S.A. protokołu końcowego studium projektowo-technicznego dla umowy obejmującej wykonanie samego studium;
 - podpisaniem umowy z wykonawcą na realizację robót budowlanych dla umowy obejmującej wykonanie studium projektowo-technicznego wraz z realizacją robót;
 - podpisaniem umowy z wykonawcą na realizację Projektu w formule „Projektuj i buduj” dla umowy obejmującej dokumentację projektową wraz z realizacją robót;
- W przypadku niespełnienia powyższych warunków wydatki poniesione przez Wnioskodawcę na opracowanie wstępnego studium planistyczno-prognostycznego są zaliczane do niekwalifikowanych.*

***Ważne:** Środki niezbędne do wykonania studium planistyczno-prognostycznego dla Projektu powinny zostać zabezpieczone w budżecie województwa na 2021 r.*

- b) przedłożenie przez Wnioskodawcę opinii/stanowiska podmiotów/instytucji, które będą realizowały przedsięwzięcia mogące mieć wpływ na realizację Projektu (np. Centralnego Portu Komunikacyjnego Sp. z o. o., GDDKiA) i/lub podmiotów/ instytucji, które odpowiadają za zarządzanie infrastrukturą kolejową, której funkcjonowanie może mieć wpływ na realizację Projektu;

***Ważne:** Mając na uwadze, że linia kolejowa nr 25 jest częścią ciągu nr 7 Kolejowych Liniowych Inwestycji Towarzyszących, określonych w Strategicznym Studium Lokalizacyjnym Inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego, spółka CPK sp. z o. o. może wymagać wyższych parametrów eksploatacyjnych linii, co przełoży się na wzrost kosztów inwestycji.*

- c) udokumentowanie przez Wnioskodawcę odbycia spotkań informacyjnych ze społeczeństwem miejscowości, w których planowana jest realizacja Projektu w celu ograniczenia lub zapobieżenia konfliktom społecznym;
- d) przedłożenie deklaracji właściwego organizatora przewozów odnośnie uruchomienia i finansowania przewozów dla połączenia z wykorzystaniem infrastruktury kolejowej, która zostanie objęta bądź powstanie w wyniku realizacji Projektu, przy czym złożenie deklaracji obejmującej ofertę przewozową mniejszą niż 4 pary pociągów na dobę przez okres 5 lat od daty oddania inwestycji do użytku dyskwalifikuje Projekt z Programu;

***Ważne:** Wnioskodawca otrzyma dodatkowe punkty podczas oceny zgłoszenia za każdą parę pociągów na dobę ponad ofertę minimalną przez okres 5 lat.*

- e) przedłożenie przez Wnioskodawcę dokumentów potwierdzających zabezpieczenie finansowania wymaganego wkładu Wnioskodawcy na realizację Projektu (np. uchwała, wieloletni program finansowy);
- f) przedłożenie podpisanej umowy o partnerstwie wraz z pełnomocnictwami Partnera/Partnerów udzielającymi Liderowi umocowania do reprezentowania Partnera/Partnerów w sprawach zgłoszenia Projektu do Programu oraz finansowania i realizacji Projektu;
- g) przedłożenie wiążącego oświadczenia w przypadku wyrażenia woli przez Wnioskodawcę współfinansowania Projektu w wysokości większej niż 15% wydatków kwalifikowalnych, co zostanie uwzględnione w umowie o realizację Projektu;

***Ważne:** Przedłożenie przedmiotowego oświadczenia nie jest obligatoryjne. Wnioskodawca otrzyma dodatkowe punkty podczas oceny zgłoszenia za zwiększenie wysokości wkładu własnego.*

- h) przedłożenie wiążącego oświadczenia nieodpłatnego przekazania nieruchomości gruntowych / zrzeczenie się praw do odszkodowania za nieruchomości (w przypadku objęcia ich decyzją o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej), co zostanie uwzględnione w jednej z umów o realizację Projektu;

***Ważne:** Przedłożenie przedmiotowego oświadczenia nie jest obligatoryjne. Wnioskodawca otrzyma dodatkowe punkty podczas oceny zgłoszenia za zwiększenie wysokości wkładu własnego.*

Dokumenty, o których mowa pkt. 3 Wnioskodawca powinien złożyć w ciągu 12 miesięcy od daty doręczenia informacji o wynikach oceny formalnej i kwalifikacji Projektu do Etapu II.

4. Zasady współfinansowania projektów w ramach Programu

1. Ze środków programu można pozyskać dofinansowanie w wysokości maksymalnie 85% kosztów kwalifikujących się do wsparcia, przy jednoczesnym zapewnieniu przez jednostki samorządu terytorialnego minimum 15% kosztów kwalifikowanych i 100% kosztów niekwalifikowanych z wyjątkiem podatku VAT od wydatków kwalifikowanych, który ponosi PLK S.A. Maksymalna kwota środków przeznaczona na dofinansowanie Projektów w ramach naboru wynosi 5,59 mld zł. Warunkiem objęcia Projektu dofinansowaniem w ramach Programu jest podpisanie przez Wnioskodawcę z PLK Umowy o realizacji Projektu w ciągu 2 miesięcy od dnia doręczenia informacji Wnioskodawcy o zakwalifikowaniu się Projektu do Programu

Ważne: Za wydatki kwalifikowane uznaje się wszystkie wydatki niezbędne do realizacji Projektu w zakresie infrastruktury kolejowej w myśl załącznika nr 1 do ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. 2020 poz. 1043 z późn. zm.) Wydatki poniesione na nabycie praw do nieruchomości uznaje się za kwalifikowane do 10% wartości netto Projektu określonej w Umowie o realizację Projektu.

Ważne: Refundacja kosztów kwalifikowanych poniesionych w latach 2019 – 2021 może nastąpić najwcześniej w 2022 r. do wysokości dostępnej alokacji przewidzianej na 2022 r.

2. W przypadku braku możliwości zapewnienia finansowania Projektu, z uwagi na cenę najkorzystniejszej oferty złożonej w postępowaniu przetargowym która przekraczać będzie uprzednio zaplanowane przez PLK i Wnioskodawcę wydatki, to w celu niezakłóconej realizacji Projektu dopuszcza się:
 - a) unieważnienie przez PLK postępowania przetargowego i dokonanie jego powtórzenia;
 - b) jeżeli w wyniku powtórzenia postępowania przetargowego wartość zamówienia w dalszym ciągu przekracza wydatki zaplanowane przez PLK i Wykonawcę, to PLK i Wnioskodawca mogą podjąć decyzję, iż:
 - w sytuacji dostępnej alokacji środków w ramach Programu o wspólnym zwiększeniu swojego zaangażowania finansowego,
 - lub
 - zmniejszyć zakres Projektu przy jednoczesnym zachowaniu jego celu;
 - c) Wnioskodawca zobowiązuje się pokryć koszt realizacji Projektu ponad szacowaną jego uprzednio wartość jeżeli jej wzrost nastąpił w wyniku przeprowadzenia przez PLK ponownie postępowania przetargowego oraz gdy warunki określone lit. b) nie mogą być spełnione.

Ważne: Jeżeli w trakcie realizacji Projektu, a przed jego zakończeniem Wnioskodawca złoży PLK oświadczenie o odstąpieniu od jego realizacji, w takiej sytuacji Wnioskodawca

będzie zobowiązany do pokrycia w całości poniesionych przez PLK kosztów związanych z jego realizacją.

5. Projekty przewidziane do realizacji na terenie województwa świętokrzyskiego

Na liście projektów określonych w załączniku 2 do Uchwały nr 151/2019 Rady Ministrów, którą przyjęty został Program, znajdują się - jako przykładowe - dwie inwestycje na terenie województwa świętokrzyskiego, tj.:

- 1) modernizacja linii kolejowej nr 25 na odcinku Skarżysko-Kamienna – Końskie
oraz
- 2) dobudowa linii kolejowej nr 73 do centrum Buska-Zdroju wraz z budową nowej stacji.

***Ważne:** Lista zadań nie jest zamknięta, można zgłaszać inne projekty, niemniej jeśli Projekt wskazany w załączniku 2 do Programu uzyska wraz z Projektem nieujęty w wspomnianym załączniku tę samą ocenę, to w pierwszej kolejności dofinansowanie zostanie udzielone dla projektu wskazanego w załączniku nr 2 do Programu.*

Szacunkowe koszty realizacji wymienionych wyżej inwestycji, określone przez PKP PLK S.A. w niniejszym załączniku wynoszą 250 mln zł dla odcinka linii kolejowej nr 25 Końskie – Skarżysko-Kamienna (min. 37,5 mln zł wkładu własnego Samorządu Województwa) oraz 120 mln zł dla wydłużenia linii kolejowej nr 73 do centrum Buska Zdroju (min. 18 mln zł wkładu własnego Samorządu Województwa). Realizacja powyższych inwestycji otworzyłaby drogę do włączenia Końskich do siatki regularnych połączeń regionalnych ze stolicą województwa oraz poprawiłaby dostępność mieszkańców Buska-Zdroju do transportu kolejowego.

Pierwszy ze wskazanych projektów, został szeroko opisany w części 6 niniejszego opracowania. W przypadku drugiego, zauważyć należy że inwestycja ma szansę na realizację w ramach budowy CPK „Solidarność” - lokalizacja nowej stacji kolejowej w pobliżu centrum miasta Busko-Zdrój tworzy naturalną część ciągu komunikacyjnego nr 7 na odcinku Kielce – Busko-Zdrój – Tarnów. Nowo budowana szprycha CPK musiałaby bowiem wpiąć się w istniejącą linię kolejową nr 73, tworząc w ten sposób długi ciąg komunikacyjny.

Podnieść też należy, że budowa nowego przystanku kolejowego Busko-Zdrój Miasto została również uwzględniona w Rządowym Programie budowy 200 przystanków kolejowych z okresem realizacji do 2025 roku.

***Ważne:** W przypadku uwzględnienia nowej lokalizacji stacji Busko-Zdrój na trasie ciągu komunikacyjnego CPK nr 7 podmiotem odpowiedzialnym za jej budowę będzie spółka CPK sp. z o. o.*

6. Współpraca z Samorządem Województwa Łódzkiego

Reaktywacja połączeń kolejowych na linii kolejowej nr 25 jest pożądanym społecznie kierunkiem rozwoju transportu. Kwestia ta znalazła odzwierciedlenie w podpisanym 7 marca 2018 r. przez Zarządy Województw listu intencyjnego o współpracy i współdziałaniu w celu modernizacji i rozbudowy infrastruktury kolejowej łączącej Województwa Łódzkie i Świętokrzyskie. Konieczność poprawy jakości i efektywności przewozów kolejowych w ruchu pasażerskim na terenie Województwa Świętokrzyskiego i Województwa Łódzkiego poprzez modernizację i elektryfikację linii kolejowej nr 25 na odcinku Tomaszów Mazowiecki – Skarżysko-Kamienna jest wielokrotnie podnoszona przez samorządy lokalne, mieszkańców powiatu koneckiego, ale też instytuty naukowe.

Niestety brak środków finansowych na podjęcie jakichkolwiek działań wykonawczych w stosunku do deklaracji samorządów województw, uniemożliwił kontynuowanie prac w tym zakresie.

Ogłoszony obecnie konkurs w ramach programu KOLEJ+, daje szanse na podjęcie autentycznej współpracy i podjęcie wspólnych działań. Warto jednak zwrócić uwagę, że przykładowa inwestycja na linii kolejowej nr 25 wskazana w załączniku nr 2 do Programu obejmuje jedynie odcinek Końskie – Skarżysko-Kamienna. Wobec kierunku destynacji podróży, zasadnym jednak wydaje się jednak, aby rozszerzyć przedmiotowe zadanie o modernizację linii kolejowej do granicy województwa świętokrzyskiego z województwem łódzkim (ok. 8,8 km) i dalej na terenie łódzkiego aż do Tomaszowa Mazowieckiego, w celu zachowania spójności parametrów eksploatacyjnych, ale też skomunikowania drogą żelazną obydwu województw.

Dnia 23 czerwca 2020 r. w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Łódzkiego odbyło się spotkanie robocze pracowników Urzędu Marszałkowskiego Województwa Świętokrzyskiego z przedstawicielami Urzędu Marszałkowskiego Województwa Łódzkiego, Biura Planowania Przestrzennego Województwa Łódzkiego oraz Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej poświęcone omawianemu zagadnieniu i planów dofinansowania inwestycji z Programu Uzupelniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2028 roku.

Mając na uwadze rozpoczęty nabór projektów do Programu Kolej + oraz wcześniejsze działania obu Samorządów w zakresie linii kolejowej nr 25, w tym podpisanie listu intencyjnego o współpracy i współdziałaniu w celu modernizacji i rozbudowy infrastruktury kolejowej łączącej Województwa Łódzkie i Świętokrzyskie, potwierdzono aktualność uprzednich ustaleń

i deklaracji. W obecnej sytuacji najwłaściwsze byłoby złożenie wspólnego wniosku obejmującego swym zakresem modernizację i elektryfikację linii kolejowej nr 25 na odcinku Tomaszów Mazowiecki – Skarżysko-Kamienna. Powyższe rozwiązanie gwarantuje wypracowanie jednolitych rozwiązań technicznych oraz eksploatacyjnych na terenie województwa świętokrzyskiego oraz łódzkiego, co jest niezbędne dla uruchomienia w przyszłości połączeń kolejowych.

Ze względu na fakt, że projekt będzie zgłaszany w ramach naboru do Programu przez dwa uprawnione podmioty niezbędnym jest ustanowienie Lidera, który będzie odpowiedzialny za reprezentowanie, koordynację oraz finansowanie Projektu w imieniu pozostałych Partnerów. Z uwagi na bogate doświadczenie przy realizacji projektów związanych z infrastrukturą kolejową, rolę Lidera przy wyborze wykonawcy wstępnego studium planistyczno-prognostycznego pełniłoby Województwo Łódzkie. Samorząd Województwa Świętokrzyskiego przygotowuje projekt umowy o partnerstwie, zgodnie z zaleceniami PKP PLK S.A. określonymi w wytycznych naboru projektów do Programu Kolej + określający m.in. sposób i wielkość przekazywania przez Samorzady środków na pokrycie wkładu własnego na realizację Projektu. Decyzje ostateczne o wyborze Lidera Projektu podejmą na dalszym etapie Zarządy obydwu Województw.

Analizując możliwości finansowe obu Samorządów, uwzględniając zarazem aktualne priorytety Samorządów obejmujące głównie przeznaczanie środków na służbę zdrowia i walkę z koronawirusem SARS-CoV-2 oraz zmniejszenie wpływów do budżetów Województw w wyniku epidemii COVID-19, rekomendowane jest jednak wykonanie w ramach Projektu jedynie studium projektowo-technicznego.

Przedstawiciele UMWŁ szacują, iż koszty wykonania studium projektowo-technicznego modernizacji i elektryfikacji odcinka Tomaszów Mazowiecki – Skarżysko-Kamienna (87,81 km) mogą kształtować się na poziomie 30 – 40 mln zł. 15% tych wartości będą musiały wspólnie pokryć Samorzady Województwa Świętokrzyskiego oraz Łódzkiego (wkłady własne Samorządów mogą wynieść po ok. 3 mln zł, uwzględniając równy podział kosztów).

Ważne: *Mając na uwadze trudności w pozyskiwaniu przez samorzady środków stanowiących wkład własny inwestycji, PKP PLK S.A. przewiduje możliwość ogłaszania kolejnych naborów w razie niewykorzystania w całości alokacji, po ustabilizowaniu się sytuacji epidemii.*

Zagrożenia: W przypadku niepozyskania środków finansowych umożliwiających rozpoczęcie realizacji robót w okresie ważności pozwolenia na budowę, Samorzady będą zobowiązane do zwrotu całości wydatków poniesionych ze środków Programu, w tym całkowitych kosztów opracowania studium projektowo-technicznego.

7. Podsumowanie

1. W przypadku decyzji o realizacji w ramach Programu Kolej+ w/w projektów, konieczne jest zabezpieczenie w budżecie Województwa Świętokrzyskiego środków stanowiących co najmniej 15% całkowitych kosztów kwalifikowanych inwestycji oraz 100% kosztów kwalifikowanych, których ostateczne wartości będą znane po oszacowaniu wartości rynkowej zamówienia.
2. Realizacja modernizacji i elektryfikacji linii kolejowej nr 25 w zakresie podstawowym, przedstawionym w Programie umożliwiłaby w przyszłości wykonywanie połączeń kolejowych jedynie do Końskich (odcinek od Końskich do granicy województwa w kierunku Łodzi pozostanie nieelektryfikowany - ok. 8,8 km). W przypadku drugiego z projektów nadal nie będzie możliwe zbudowanie kompleksowej oferty regularnych połączeń do Buska Zdroju ze względu na stan linii kolejowej nr 73 na odcinku od Sitkówki Nowiny do Buska Zdroju.
3. Realizacja projektów infrastrukturalnych przełoży się w przyszłości na konieczność zwiększenia rekompensaty dla Operatora ze względu na rozszerzenie oferty połączeń kolejowych oraz konieczność rozważenia dalszych zakupów taborowych.

***Ważne:** W celu przystąpienia do II etapu naboru niezbędne jest przedłożenie deklaracji Zarządu Województwa odnośnie uruchomienia i finansowania minimum 4 par pociągów na dobę przez okres 5 lat z wykorzystaniem zmodernizowanej infrastruktury kolejowej.*

4. Niezależnie od podjętych decyzji Zarządu Województwa w tym zakresie, infrastruktura kolejowa dofinansowana z budżetu województwa nadal będzie zarządzana centralnie przez PKP PLK S.A. i będzie stanowić jej własność.

8. Rekomendacja Departamentu Infrastruktury, Transportu i Komunikacji

Analizując powyższe informacje oraz zagrożenia w ocenie Departamentu Infrastruktury, Transportu i Komunikacji zasadnym jest podjęcie następujących działań:

- wyrażenie zgody przez Zarząd Województwa Świętokrzyskiego na podjęcie działań mających na celu zgłoszenie inwestycji kolejowej na terenie województwa świętokrzyskiego do Programu Uzupełnienia Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2028 r. polegającej na wykonaniu studium projektowo-technicznego dla linii kolejowej nr 25 na odcinku Tomaszów Mazowiecki – Skarżysko-Kamienna we współpracy z Samorządem Województwa Łódzkiego;

KLUCZOWE RYZYKA:

1. Warunki konkursu ogłoszonego przez PKP PLK S.A. obciążają wszystkimi dodatkowymi kosztami (poza VAT dla wydatków kwalifikowalnych) wnioskodawcę.
2. Koszty poniesione na opracowanie dokumentacji projektowej z pozyskaniem wszystkich decyzji administracyjnych, w przypadku: braku właściwego źródła finansowania dla zamierzenia budowlanego bądź nie pozyskania takiego finansowania w czasie obowiązywania pozwolenia na budowę, mogą zostać uznane za niekwalifikowalne i podlegać zwrotowi.
3. W perspektywie finansowej 2014-2020, wszystkie szacowane wartości inwestycji kolejowych określonych w Krajowym Programie Kolejowym do 2023 roku wzrosły niemal dwukrotnie w stosunku do założeń. Wobec wysokich nakładów na realizację projektu dot. linii kolejowej nr 25, opłacalność ekonomiczna przedsięwzięcia może być pod znakiem zapytania.
4. Na podstawie doświadczeń UMWŁ, szacowane koszty usługi opracowania dokumentacji projektowej dla omawianego odcinka od Skarżyska Kamiennej do Tomaszowa Mazowieckiego mogą wynieść nawet 40 mln zł.
5. Linia kolejowa nr 25 na odcinku Opoczno – Skarżysko-Kamienna jest częścią ciągu nr 7 Kolejowych Liniowych Inwestycji Towarzyszących, określonych w Strategicznym Studium Lokalizacyjnym Inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego. Powyższe sprawia, że plany inwestycyjne wobec tego odcinka i wymaganej opinii CPK będą musiały spełniać znacząco wyższe parametry techniczno-eksploatacyjne, niż dla typowo regionalnych linii kolejowych, co może wpływać na zwiększenie kosztów realizacji przewidywanej inwestycji.
6. Pomimo decyzji o aplikowaniu jedynie o dofinansowanie opracowania dokumentacji obejmującej studium projektowo-techniczne, Samorzady Województw będą zobowiązane do zabezpieczenia środków na realizację robót budowlanych w okresie ważności pozwolenia na budowę pozyskanego w ramach studium.
7. Samorzady Województwa Świętokrzyskiego oraz Łódzkiego zobowiązane będą do zabezpieczenia w 2021 r. środków niezbędnych do wykonania wstępnego studium planistyczno-prognostycznego niezbędnego do przystąpienia do II etapu naboru wniosków.

Ważne: *Warunkiem uznania kosztów poniesionych na opracowanie wstępnego studium planistyczno-prognostycznego za koszty kwalifikowane jest podpisanie umowy o realizację Projektu inwestycyjnego. Refundacja może nastąpić najwcześniej w 2022 r.*