

Program poprawy infrastruktury przystanków kolejowych

Informację opracowała Iwona WRÓBEL¹

Streszczenie

W informacji opisano wieloletni program rządowy dotyczący wsparcia finansowego dla budowy i modernizacji przystanków kolejowych, zwany Programem przystankowym. Podano główne założenia i cele Programu służące zwiększeniu dostępności do transportu kolejowego, a tym samym umożliwienia odbywania podróży i ograniczenia skali wykluczenia komunikacyjnego. Wymieniono liczbę zaplanowanych inwestycji, a w układzie województw podano lokalizacje zadań inwestycyjnych z listy podstawowej i rezerwowej. Wydarzenie związane z przyjęciem Programu przystankowego otwiera szanse uzyskania dotacji na inwestycje infrastruktury punktowej, które realnie mogą wpłynąć na wzrost udziału kolei w transporcie pasażerskim.

Słowa kluczowe: program rządowy, infrastruktura kolejowa, przystanek osobowy

Rządowy program budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021–2025 przyjęto uchwałą Rady Ministrów w dniu 19 maja 2021 [4]. Uzasadnieniem przyjęcia Programu jest obserwowany trend zwiększania się liczby pasażerów korzystających z transportu kolejowego. Wzrost popytu na pasażerskie przewozy kolejowe zasadniczo wynika z poprawy oferty przewozowej, w tym skrócenia czasu przejazdu, dzięki czemu poprawia się konkurencyjność kolei i atrakcyjność tej gałęzi transportu.

Tendencja rosnącej liczby podróżujących pociągami wymaga, oprócz kontynuacji działań dotyczących rewitalizacji, modernizacji oraz odbudowy i budowy linii kolejowych, także podejmowania zadań w zakresie punktowej infrastruktury pasażerskiej, gdyż czynnikiem mającym wpływ na liczbę pasażerów korzystających z danej stacji i przystanku jest ich fizyczna dostępność. Zapewnienie dostępu do stacji pasażerskiej, możliwość swobodnego poruszania się na jej obszarze oraz usunięcie barier przy wsiadaniu i wysiadaniu do/z pociągu są głównymi przesłankami realizacji Programu, dzięki czemu poprawie ulegnie kolejowa dostępność transportowa. Kierunek ten jest zgodny z polityką zrównoważonego rozwoju obszarów, zapewnienia spójności terytorialnej i gospodarczej, wyrównywania szans i przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu. Ma istotne znaczenie do zwiększenia mobilności ludności, szczególnie dla osób niezmotoryzowanych (w tym osób starszych, dzieci i młodzieży, niepełnosprawnych, rodziców z dziećmi), rozwoju społeczno-gospodarczego ośrodków miejskich i wiejskich oraz wzrostu atrakcyjności osadniczej i inwestycyjnej obszarów zagrożonych marginalizacją.

Głównym celem Rządowego programu budowy lub modernizacji przystanków kolejowych (...) *jest zwiększenie dostępności transportu kolejowego dla lokalnych społeczności przez uzupełnienie lokalnej i regionalnej punktowej infrastruktury pasażerskiej, której zarządcą jest PKP PLK S.A., jak również ograniczenie wykluczenia komunikacyjnego, co umożliwi podróżnym dostęp do komunikacji wojewódzkiej i międzywojewódzkiej oraz będzie skutkować poprawą wewnętrznej spójności komunikacyjnej regionów kraju (...)* [4]. Celami szczegółowymi zaś są: wsparcie zadań związanych z przeciwdziałaniem wykluczeniu komunikacyjnemu w zakresie punktowej infrastruktury pasażerskiej oraz wzmocnienie efektywności działań w zakresie poprawy połączeń kolejowych na poziomie regionalnym i ponadregionalnym. Program zakłada wieloletnie działania wynikające również z założeń dokumentów strategicznych, m.in. takich, jak:

- Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do 2020 roku (z perspektywą do 2030 r.) [5], w zakresie poprawy organizacji świadczenia usług na poziomie lokalnym. Wychodzi ona naprzeciw wyzwaniom związanym ze stanem technicznym i wyposażeniem mniejszych przystanków kolejowych, niespełniających współczesnych oczekiwań podróżnych, a także niewystarczająco zintegrowanych z układem lokalnego transportu publicznego.
- Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku [6], przez dążenie do zapewnienia zintegrowanego i nowoczesnego systemu transportowego na terenie całego kraju, który jest kluczowym ogniwem w budowaniu spójności ekonomicznej, terytorialnej oraz społecznej Państwa.

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

Program pozytywnie wpłynie na promocję transportu kolejowego przez dostosowanie infrastruktury przystankowej dla podróżnych z ograniczoną możliwością ruchową, usprawnienie komunikacji kolejowej, jako alternatywnej formy transportu innej niż transport drogowy oraz dostosowanie przystanków kolejowych do ruchu dalekobieżnego.

Program jest uzupełnieniem zadań realizowanych przez Państwo w zakresie rozwoju kolejowej sieci transportowej, poprawy jakości infrastruktury kolei oraz wzrostu dostępności kolejowych usług transportowych [9, 10], będąc komplementarnym wobec następujących programów rządowych:

- Program Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2028 roku [3];
- Centralny Port Komunikacyjny (CPK) – komponent kolejowy realizowany na mocy ustawy o Centralnym Porcie Komunikacyjnym [7];
- Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku [1];
- Wsparcie zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2023 roku (pierwotny tytuł: „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku”) [8];
- Program Inwestycji Dworcowych na lata 2016–2023 [2].

Realizatorem Programu jest spółka PKP PLK S.A., która jako zarządca narodowej sieci kolejowej ma odpowiedni potencjał organizacyjny i techniczny. Spółka jest odpowiedzialna za przygotowanie projektów oraz ich realizację, przy czym zadania inwestycyjne mogą być realizowane wyłącznie przez PKP PLK S.A. lub przez PKP PLK S.A. we współpracy z PKP S.A. lub z jednostką samorządu terytorialnego („jst”). Spodziewanymi efektami realizacji zadań inwestycyjnych będą:

- zwiększenie mobilności społeczeństwa,
- zmniejszenie wykluczenia komunikacyjnego w miejscowościach nieposiadających dotychczas dostępu do kolei lub posiadających ograniczony dostęp do kolei,
- promowanie ekologicznego środka transportu, jakim jest kolej,
- zacieśnienie współpracy między PKP PLK S.A., PKP S.A., a także jst w zakresie inwestycji kolejowych (dotyczy projektów realizowanych wspólnie z wymienionymi podmiotami), ukierunkowanych na poprawę dostępności do pasażerskiego transportu kolejowego,

- poprawa bezpieczeństwa podróżnych, wynikająca z dostosowania do pasażerskiego taboru kolejowego wybudowanej lub zmodernizowanej infrastruktury służącej do wsiadania i wysiadania podróżnych do i z pociągów pasażerskich w miejscach, w których rozkładowo zatrzymują się pociągi pasażerskie.

Źródłem finansowania Programu są środki własne Spółki PKP PLK S.A. pochodzące z dokapitalizowania przez Skarb Państwa w wysokości 1 mld zł, które spółka przeznaczy na zadania w zakresie budowy, przebudowy, rozbudowy lub modernizacji przystanków kolejowych oraz infrastruktury towarzyszącej.

Wobec celów głównych i celów szczegółowych Programu, określono wskaźniki (tabl. 1) jako miary oceny stanu realizacji zadań inwestycyjnych, które będą przedstawiane ministrowi właściwemu do spraw transportu w rocznych sprawozdaniach, składanych w terminie do końca I kwartału za ostatni rok sprawozdawczy. Minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych, jest obowiązany do składania Radzie Ministrów sprawozdania z wykonania planu realizacji Programu za rok poprzedni, w terminie do dnia 31 maja każdego roku.

Program przewiduje zawarcie umowy pomiędzy ministrem właściwym do spraw transportu i Spółką PKP PLK S.A., regulującej system jego realizacji. Umowa będzie obejmowała warunki i procedury, które będą obowiązywać instytucje uczestniczące w realizacji Programu, kwestie związane z zarządzaniem Programem, zachowaniem celów Programu, jego monitorowaniem, ewaluacją, kontrolą i sprawozdawczością, jak również postanowienia w zakresie koordynacji działań instytucji zaangażowanych w realizację Programu.

Program przystankowy zakłada także opracowanie szczegółowego planu realizacji, który będzie zawierał rzeczowy i finansowy zakres planowanych inwestycji. W przypadku konieczności zmiany listy zadań przewidzianych do realizacji Programu, szczegółowy plan będzie podlegał aktualizacji. Aktualizacja wymaga zatwierdzenia przez ministra właściwego do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych, jednak nie może powodować zwiększenia łącznego limitu środków przyznanych PKP PLK S.A. na realizację Programu. Poza tym, po 2023 roku przewidywana jest ewaluacja

Tablica 1

Wskaźniki realizacji Programu przystankowego [4]

Wskaźnik	Stan na 31.12.2023 r. (minimum)	Stan na 31.12.2025 r. (minimum)
Liczba miejscowości, które uzyskały wsparcie w ramach Programu	10	60
Liczba gmin, w których usprawniono dostęp do transportu kolejowego	5	15
Liczba wybudowanych nowych przystanków kolejowych	5	50
Liczba zmodernizowanych przystanków kolejowych	5	50
Liczba projektów, które uzyskały dofinansowanie w ramach Programu	3	20

średniookresowa, której wyniki mogą być podstawą do ewentualnej zmiany Programu. Po jego zakończeniu przewiduje się także ewaluację *ex post* (po fakcie), planowaną w 2026 roku.

W załączniku do Programu przystankowego zamieszczono listę zadań podstawowych i rezerwowych przewidzianych do realizacji z uwzględnieniem podziału terytorialnego na województwa (tabl. 2). Łącznie zaplanowano

355 inwestycji dotyczących przystanków, z czego 173 należą do listy podstawowej, a 182 do listy rezerwowej. W zakresie rodzajów zadań 177 inwestycji dotyczy budowy nowych przystanków i peronów, a 178 modernizacji tychże. Realizacja zadań rezerwowych będzie możliwa w przypadku wolnych środków finansowych oraz aktualizacji Programu. Aktualizacji Programu, w sprawozdaniu składanym w Radzie Ministrów, dokonuje minister właściwy do spraw transportu.

Tablica 2

Wskaźniki realizacji Programu przystankowego

Rodzaj listy	Zakres inwestycji		Zsumowany koszt [mln zł]
	budowa nowego przystanku/peronu	modernizacja przystanku/peronu	
Województwo dolnośląskie			
Podstawowa	Boguszów-Gorce Dzikowiec, Legnickie Pole, Mirków, Oława Zachodnia, Świdnica Zawiszów	Ścinawa, Szklarska Poręba Średnia	37,3
Rezerwowa	Kunice, Lubań Miasto, Piotrowice Świdnickie, Studniska, Wrocław Stabłowice, Wrocław Tarnogaj, Wrocław Zakrzów Wschód	Strzelce Świdnickie	37,4
Województwo kujawsko-pomorskie			
Podstawowa	Bydgoszcz Okole, Bydgoszcz Osowa Góra, Bydgoszcz Zachodnia, Brodnica Fabryczna, Grudziądz Centrum, Grudziądz Rządź, Grudziądz Tuszewo, Nakło n. Notecią Dąbrowskiego, Tuchola (Rudzki Most), Trzeciewnica	Grzybno, Nakło nad Notecią	84,9
Rezerwowa	Dąbrowa Chełmińska	Czerniewice, Grudziądz Mniszek	10,0
Województwo lubelskie			
Podstawowa	Długi Kąt, Łagiewniki, Oseredek, Sarnów, Szczepieszyn Miasto, Żurawica	Bystrzyca k. Lublina, Chotyłów, Klemensów, Kraśnik, Leopoldów, Siedliska Tomaszowskie, Wólka Niedzieliska, Zamość Starówka, Zamość Wschód, Złojec	51,5
Rezerwowa	Hrebenne Centrum	Aleksandrów, Bezwola, Biłgoraj, Borowina, Ciosmy, Chełm, Dąbrowica, Hordziejka, Grabów Szlachectki, Jaski, Lisiowólka, Milanów, Szozdy, Tereszpol Biłgorajski, Wola Duża	64,8
Województwo lubuskie			
Podstawowa	Gorzów Wielkopolski Zachód, Kostrzyn Warniki, Santok, Sarbiewo, Rzepin Miasto	Radnica	25,1
Rezerwowa	Czerwieńsk Południe, Grabik, Słone, Żary, Żary Osiedle	Łągów	33,6
Województwo łódzkie			
Podstawowa	Czechy, Izabelów, Jedlicze k. Zgierza, Łódź Popieluski, Łódź Zarzew, Stare Grudze, Tomaszówek, Zgierz Rudunki	–	48,2
Rezerwowa	Biała Pajęczańska, Brzeźnica nad Wartą, Dubidze, Głowno Północne, Pieńki Dubidzkie, Ważne Młyny, Wistka	Bedoń, Justynów, Skrzyńki, Wykno, Zaosie, Żakowice Południowe	41,8
Województwo małopolskie			
Podstawowa	Dąbrowka, Nowy Sącz Centrum, Nowy Sącz Dąbrowka, Pisary, Wolbrom Krakowska, Zakrzów, Zator Energylandia, Zebrzydowice Małopolskie	–	48,0

Rodzaj listy	Zakres inwestycji		Zsumowany koszt [mln zł]
	budowa nowego przystanku/peronu	modernizacja przystanku/peronu	
Rezerwowa	Kraków Kościelniki, Kraków Piastów, Kraków Przyłasek	Andrzejówka, Barcice, Łomnica-Zdrój, Milik, Młodów, Muszyna, Muszyna Zdrój, Powroźnik, Rytro, Stary Sącz, Szczepanowice, Tuchów, Wierchomla Wielka, Zubrzyk, Żegiestów-Zdrój	95,0
Województwo mazowieckie			
Podstawowa	Bąkowiec, Chronów, Dąbrówka Zabłotnia, Groszowice, Józefin, Kosów, Koziebrody, Radom Południowy, Rokitno	Mińsk Mazowiecki, Mława Miasto, Mordy Miasto, Mrozy, Niemojki, Wołomin	90,1
Rezerwowa	Ruda Wielka, Stara Iwiczna, Warszawa Fort Wola	Łochów, Nowa Iwiczna	15,3
Województwo opolskie			
Podstawowa	–	Ozimek, Strzelce Opolskie	9,0
Rezerwowa	Głuchołazy Miasto	Kolonowskie, Wilków Namysłowski, Zawadzkie	13,7
Województwo podkarpackie			
Podstawowa	Hurko, Mielec/Rzochów, Mielec EURO-PARK, Przemysł Lwowska, Ropczyce, Zaklików	Medyka, Strzyżów Zachód, Żurawica	32,6
Rezerwowa	Brzezówka, Gorliczyna, Kępie Zaleszańskie, Tarnobrzeg Ocice p.o., Wielowieś p.o., Zawada k. Dębicy	Golce, Huta Deręgowska, Huta Krzeszowska, Kłyżów, Mielec Korczaka,	40,3
Województwo podlaskie			
Podstawowa	Kleszczele	Czarnowo-Undy, Czerwony Bór, Jamiołki, Kołaki, Kulesze Kościelne, Łubnica Łomżyńska, Płonka, Roszki Leśne, Sokole Białostockie, Sokoły, Suchowolce, Śniadowo, Waliły, Wnory, Zajezerce, Żednia	43,1
Rezerwowa	Białystok Antoniuk, Białystok Fabryczny, Białystok Pieczurki, Ciszówka, Czachy-Kołaki, Gnilec, Gregorowce, Kuriany, Narewka, Nowosady, Podbiele, Ropczyce Zalew, Siemianówka, Sobolewo, Sokółka Zachód, Wasilków Sochonie, Zaścianki	Augustów, Augustów Port, Balinka, Blizna, Dąbrowa Białostocka, Gliniszczce, Jastrzębna, Kamienna Nowa, Lewki, Ostrowie Biebrzańskie, Płociczno k. Suwałk, Racewo, Różanystok, Sidra, Szczepki	67,4
Województwo pomorskie			
Podstawowa	Gdańsk Kukawka, Gdańsk Park Maszynowa, Gdynia Mały Kack, Otomino, Runowo, Szalamaje	Brusy, Dziemiany Kaszubskie, Lubnia, Kalisz Kaszubski, Męcikał, Zabno k. Chojnic	31,6
Rezerwowa	Chojnice Wschodnie, Gdynia Fikakowo, Kościerzyna Północ, Łebień, Siemianice	Garczegorze, Lędziechowo, Lipuska Huta, Łeba, Powałki, Raduń, Steknica, Wrzeście	33,8
Województwo śląskie			
Podstawowa	Bycina, Chorzów Batory Niedźwiedziniec, Katowice Piotrowice (ul. AK), Katowice Podlesie Saska, Koniecpol Centrum, Pawłowice Studzionka, Sosnowiec Centrum Handlowe/Jęzor, Wodzisław Śl. Centrum	Katowice Kostuchna, Katowice Murcki, Katowice Ochojec, Kuźnia Raciborska, Rybnik Niedobczyce, Rybnik Niewiadom, Rybnik Paruszowiec, Szczekociny, Warszowice	78,0
Rezerwowa	Bytom Północny, Bytom Szombierki, Chorzów Miasto, Cykarzew Północny, Cykarzew Stary, Częstochowa Rząsawa, Gliwice Sośnica, Knurów Szpital, Mikołów Fabryczna, Mykanów, Mysłowice Brzezinka, Mysłowice Kosztowy, Mysłowice Zachód, Pszczyna Czarków, Radostków-Kolonia, Racibórz Ostróg, Racibórz Południowy, Stary Broniszew, Suszec, Tarnowskie Góry Osada Jana, Wiry, Zabrze Maciejów, Zabrze Północ	Bielsko-Biała Mikuszowice, Bytom Karb, Chorzów Stary, Chybie Mnich, Nędza, Olza, Orzesze Jaśkowice, Radlin Obszary, Radzionków Rojca, Roszków Raciborski, Rudyszwałd, Taciszów,	133,9
Województwo świętokrzyskie			
Podstawowa	–	Brzeziny, Dębska Wola, Grochowiska, Kije, Małogoszcz, Nida, Rykoszyn, Stawiany Pińczowskie, Włoszczowice	35,1
Rezerwowa	Kostomłoty, Mnichów Rudki, Piekoszów, Podchojny	Górki Szczukowskie, Ludynia, Wierna Rzeka	28,8

Rodzaj listy	Zakres inwestycji		Zsumowany koszt [mln zł]
	budowa nowego przystanku/peronu	modernizacja przystanku/peronu	
Województwo warmińsko-mazurskie			
Podstawowa	Kolno, Łankiejmy, Nikielkowo, Wietrzykowo	Działdowo, Pasłęk	37,5
Rezerwowa	–	–	0,0
Województwo wielkopolskie			
Podstawowa	Białężyce, Piła Fabryczna, Poznań Koziegłowy, Poznań Naramowice, Poznań Uniwersytet	Białośliwie, Bożacin, Golina, Koźmin Wielkopolski, Krotoszyn, Książno, Miłosław, Obra Stara, Orzechowo, Patrzyków, Radlin, Słupca, Wyrzysk Osiek	86,3
Rezerwowa	Barłogi Wiadukt, Jastrowie Miasto, Koninko, Rogaszyce, Wronki Zamość,	Ostrów Wielkopolski Gorzyce, Pleszew, Wolenice, Żerków	36,8
Województwo zachodniopomorskie			
Podstawowa	Kołobrzeg Wschód, Kołbaskowo, Kołobrzeg Zachód, Koszalin Bukowe, Koszalin Północny, Przecław-Warzymice, Szczecinek Bugno, Świdwin Zamek	Łubowo, Recz Pomorski, Złocieniec	61,7
Rezerwowa	Radziszewo	Szczecinek	22,6

Opracowano na podstawie [4].

Zadania inwestycyjne wymienione w załączniku będą mogły uzyskać dofinansowanie w zakresie:

- opracowania dokumentacji przedprojektowej, projektowej, raportów, ekspertyz oraz badań,
- uzyskania decyzji lub pozwoleń związanych z realizacją inwestycji,
- realizacji robót budowlanych lub modernizacyjnych wraz z nadzorem robót.

Warunkiem uzyskania wsparcia finansowego (maksymalnie 100%) będzie wykazanie wysokiego stopnia efektywności społeczno-ekonomicznej, która w istotny sposób wpłynie na promowanie transportu kolejowego oraz na zwiększenie zainteresowania transportem kolejowym.

W wyniku zidentyfikowania kolejnych potrzeb w zakresie wydłużenia peronów, budowy, odbudowy, rozbudowy, przebudowy, modernizacji przystanków kolejowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą, będzie możliwe uwzględnienie w Programie nowych zadań inwestycyjnych odpowiadających tym potrzebom. Warunkiem realizacji inwestycji będzie deklaracja właściwego organizatora publicznego transportu zbiorowego o korzystaniu z wybudowanej infrastruktury, w szczególności zaś uwzględnienie w rozkładzie jazdy pociągów minimalnego okresu prowadzenia przewozów i zatrzymywania się składów na nowo wybudowanej lub zmodernizowanej infrastrukturze przeznaczony do wsiadania / wysiadania podróżnych (tj. 3 lata od oddania do użytkowania) oraz minimalnej liczby par pociągów pasażerskich zatrzymujących się w tych miejscach (4 pary pociągów w ciągu doby). W przypadku operatora przewozów kolejowych międzywojewódzkich oraz międzynarodowych, uruchamiane przez niego pociągi służby publicznej, będą się zatrzymywać w zgłoszonych przez operatora lokalizacjach

ujętych w Programie (częstotliwość zapewnienia obsługi). Nowe punkty obsługi połączeniami kolejowymi, zostaną uwzględnione w rozkładzie jazdy pociągów.

Oprócz zadań wymienionych w załączniku do Programu, przewidywana jest rezerwa w kwocie około 100 mln zł na nieprzewidziane wydatki. Rezerwa w wysokości 10% wartości Programu wynika również z obserwowanej tendencji wzrostu kosztów inwestycji w trakcie ich realizacji.

Ponadto, Program przewiduje dodatkową pulę środków, również w kwocie około 100 mln zł, na wykonanie zadań związanych z dostępnością miejsc parkingowych dla podróżnych. Warunkiem realizacji tych zadań będzie zawarcie umów z właścicielami lub użytkownikami wieczystymi oraz zobowiązań stron do ponoszenia kosztów utrzymania wytworzonej infrastruktury, a także do bieżącego nią zarządzania. Dodatkowym warunkiem realizacji zadań związanych z dostępnością miejsc parkingowych dla podróżnych będzie zgoda właściciela lub podmiotu uprawnionego do korzystania z gruntu na uzbrojenie terenu w celu zabudowy instalacji urządzeń i systemów służących statycznej i dynamicznej obsłudze podróżnych oraz poprawie komfortu korzystania z usług kolejowych. Ponadto, w umowach dotyczących wybudowania miejsc parkingowych będzie zastrzeżenie, że zarządzający nie będzie uzyskiwał dochodu z działalności związanej z zarządzaniem parkingiem.

Program oraz jego aktualizacje są zatwierdzane przez Radę Ministrów w drodze uchwały. Inicjatywa zmian Programu może następować wyłącznie na wniosek ministra właściwego do spraw transportu lub spółki PKP PLK S.A., przy wskazaniu zakresu zmiany wraz z uzasadnieniem. Przy czym zmiany wartości zadań ujętych w Programie, wydatki wskazane w szczegółowym planie realizacji, przesunięcia zadań z listy rezerwowej, zmiana zakresu inwestycji dla danej lokalizacji

czy ewentualne zmiany podziału administracyjnego kraju, zmiany nazw jst, zmiany nazewnictwa lokalizacji zadań wskazanych w załączniku, nie spowodują konieczności korekty Programu przystankowego i tym samym jego aktualizacji.

Program przystankowy jest kolejnym programem sankcjonującym uzyskanie wsparcia finansowego na budowę lub modernizację kolejowej infrastruktury punktowej. Wydarzenie związane z przyjęciem Programu stwarza warunki ułatwiające korzystanie z komunikacji wojewódzkiej i międzywojewódzkiej wykonywanej transportem kolejowym. Umożliwi to realnie poprawić dostępność, przyczyni się do wzrostu mobilności i będzie służyć ograniczeniu negatywnych skutków wykluczenia komunikacyjnego.

Bibliografia

1. Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku, Uchwała nr 162/2015 Rady Ministrów z dnia 15 września 2015 r. (RM-111-165-15).
2. Program Inwestycji Dworcowych, Uchwała nr 409 Zarządu PKP S.A. z 27 września 2016 r.
3. Program Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej+ do 2028 roku, Uchwała nr 151/2019 Rady Ministrów z dnia 3 grudnia 2019 r. (RM-111-156-19).
4. Rządowy program budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021–2025, Uchwała nr 63/2021 Rady Ministrów z dnia 19 maja 2021 r. (RM-06111-62-21).
5. 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).
6. Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku, Uchwała nr 105 Rady Ministrów z dnia 24 września 2019 r. (MP 2019 poz. 1054).
7. Ustawa o Centralnym Porcie Komunikacyjnym z dnia 10 maja 2018 r. (Dz.U. z 2020 r. poz. 234, z późn. zm.).
8. Wsparcie zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2023 roku, załącznik do uchwały nr 1/2021 Rady Ministrów z dnia 5 stycznia 2021 r. (RM-06111-1-21).
9. Wróbel I.: *Kierunki zmian polskiej infrastruktury transportowej ze szczególnym uwzględnieniem transportu kolejowego – część I*. Prace Instytutu Kolejnictwa, 2020, z. 163, s. 53–63.
10. Wróbel I.: *Kierunki zmian polskiej infrastruktury transportowej ze szczególnym uwzględnieniem transportu kolejowego – część II*. Prace Instytutu Kolejnictwa, 2020, z. 166, s. 62–75.