

Fundusze Europejskie dla nowoczesnego transportu

edycja 2025



Fundusze
Europejskie



Rzeczpospolita
Polska

Dofinansowane przez
Unię Europejską



Cześć! Jestem CUPTyś.

Za moment razem wyruszymy w podróż po świecie Funduszy Europejskich w transporcie. Sprawdzimy, jak działają one w praktyce. Wyjaśnimy też krok po kroku, jak wygląda proces pozyskiwania Funduszy Europejskich.

Odwiedzimy Centrum Unijnych Projektów Transportowych oraz oddamy głos tym, którzy dzięki wsparciu UE mogli zrealizować największe inwestycje transportowe. Drogi, linie kolejowe, autobusy, tramwaje, porty - zarówno te morskie, jak i lotnicze. Korzystamy z nich każdego dnia!

Gotowi na wspólną przygodę?



Spis Treści

Słowo wstępu od Dyrektora CUPT	4
Jak działają Fundusze Europejskie?	6
Miliardy dla polskiego transportu	7
Co powstało dzięki Funduszom Europejskim?	8
Perspektywa finansowa 2021-2027.....	12
Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027	14
Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021-2027	24
Krajowy Plan Odbudowy.....	28
CEF - Instrument "Łącząc Europę"	38
Rzut oka w przyszłość: to nie koniec Funduszy Europejskich!.....	42
Od zera do pasażera: pozyskiwanie Funduszy Europejskich krok po kroku.....	44
Dodatkowa działalność CUPT.....	46

Szanowni Państwo,

oddajemy w Państwa ręce publikację podsumowującą działania Centrum Unijnych Projektów Transportowych – instytucji, która od blisko dwóch dekad wspiera rozwój transportu w Polsce dzięki Funduszom Europejskim.



Od 2007 r. rozdysponowaliśmy ponad 200 miliardów złotych z funduszy UE.

To środki, które trwale zmieniły obraz naszego kraju. To setki kilometrów szybkich i bezpiecznych dróg oraz kolei. To nowoczesne perony i dworce, dostosowane do potrzeb pasażerów z ograniczoną mobilnością. To nisko- i zeroemisyjny transport miejskich – wygodny, cichy i bezpieczny dla środowiska.

Nasza misja trwa dalej. Do 2029 roku, łącznie z Krajowym Planem Odbudowy, do wykorzystania mamy kolejne prawie 100 miliardów złotych z funduszy UE. To ogromna odpowiedzialność – i jeszcze większa szansa.

Szczególnie istotnym obszarem stała się kolej – i związana z nią infrastruktura dotycząca m.in. transportu intermodalnego. Dzięki środkom z Krajowego Planu Odbudowy wspieramy budowę nowoczesnych terminali, zakup nowego taboru i sprzętu przeładunkowego, a także rozwój technologii cyfrowych. Takie działania nie tylko zwiększają efektywność łańcuchów dostaw, ale przyczyniają się też do redukcji emisji i poprawy jakości życia mieszkańców.

W 2024 roku kontynuowaliśmy również wdrażanie projektów w ramach programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko uruchamiając nabory m.in. dla projektów kolejowych, miejskich oraz dotyczących cyfryzacji transportu.

Wartość wniosków złożonych tylko w jednym naborze miejskim przekroczyła 14 mld zł, co pokazuje ogromne zainteresowanie i potrzebę dalszego wsparcia dla samorządów.

Co to oznacza dla Polek i Polaków? Za tymi liczbami stoją konkretne działania i efekty, z których korzystamy każdego dnia. Modernizacja linii kolejowej Warszawa–Lublin, szybka droga Via Baltica, nowoczesne terminale intermodalne w Gdyni, Zabrzu i Małaszewiczach, setki kilometrów nowych tras tramwajowych i zakup zeroemisyjnych autobusów w miastach – to tylko kilka przykładów projektów, które wspólnie zrealizowaliśmy lub realizujemy.

Transport się zmienia – staje się szybszy, bardziej dostępny, zrównoważony.

Coraz większą rolę odgrywa kolej – nie tylko jako ekologiczna alternatywa, ale jako fundament nowoczesnej mobilności. Inwestujemy w nowy tabor, terminale intermodalne, cyfryzację systemów kolejowych. Wspieramy transport publiczny, by był dostępny dla każdego, bez wyjątku – niezależnie od miejsca zamieszkania, wieku czy stanu zdrowia.

CUPT to dziś zespół ludzi, którzy nie tylko wdrażają programy, ale na co dzień współpracują z beneficjentami, doradzają, pomagają rozwiązywać trudności. Ich wiedza, zaangażowanie i empatia to jedne z naszych największych atutów.

Chciałabym w tym miejscu podziękować wszystkim naszym partnerom:

Ministerstwu Funduszy i Polityki Regionalnej oraz Ministerstwu Infrastruktury – za konstruktywny dialog, współpracę i kierunkowe decyzje, Komisji Europejskiej – za wieloletnie zaufanie, a także Beneficjentom. Przed nami nowe możliwości – jak Fundusz Społeczno-Klimatyczny czy planowane inwestycje w sektorze transportu istotne dla bezpieczeństwa kraju. Jesteśmy gotowi, by wspólnie z Państwem je realizować.



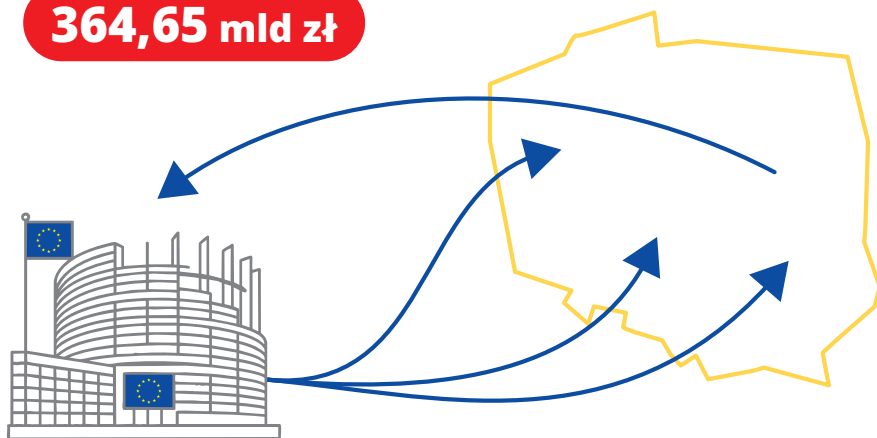
Dyrektor Centrum Unijnych
Projektów Transportowych

Jak działają Fundusze Europejskie?

Fundusze Europejskie to mechanizm finansowy Unii Europejskiej, dzięki któremu państwa członkowskie mogą realizować różne projekty rozwojowe – od budowy dróg, kolei i infrastruktury po wsparcie przedsiębiorstw, innowacji, ochrony środowiska czy nawet edukacji i walki z bezrobociem.

Od 1 maja 2004 r. do
31 marca 2024 r. Polska
wpłaciła do unijnego budżetu

364,65 mld zł



W tym samym okresie
wykorzystaliśmy

1 109,0 mld zł

łącznie z kwotą otrzymaną na realizację
Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększenia
Odporności w wysokości 11,4 mld euro

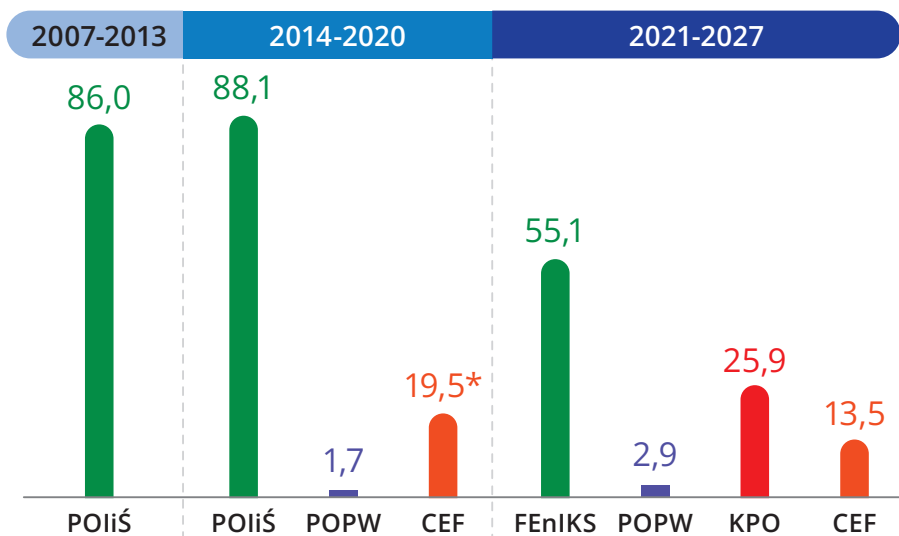
Za jedno euro wpłacone do
wspólnej kasy dostaliśmy około
trzech w formie dotacji.



Miliardy dla polskiego transportu

Od ponad 20 lat kolejne unijne perspektywy finansowe przynoszą nowe możliwości inwestycyjne. Każda zainwestowana złotówka pochodząca z Funduszy Europejskich wraca do nas pod postacią nowych dróg czy zmodernizowanych linii kolejowych – podnosząc komfort i bezpieczeństwo podróży.

Zobacz kwoty, które napędzają nasz rozwój!



kwoty w mld PLN



Łącznie w latach 2007-2027

292,7 mld PLN

Co powstało dzięki Funduszom Europejskim?

Oto efekty realizacji programów Funduszy Europejskich koordynowanych w poprzednich latach przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych – robią wrażenie!

Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2007-2013

Efekty programu

w podziale na
sektory transportu

stan danych na 14 sierpnia 2025 r.

kolejowy

583 km

przebudowanych lub
modernizowanych linii kolejowych

440 szt.

zakupionych/zmodernizowanych
pojazdów kolejowych

drogowy

454 km

wybudowanych
autostrad w sieci TEN-T

961,3 km

wybudowanych i przebudowanych
dróg ekspresowych

lotniczy

8 szt.

przebudowanych
lotnisk w sieci TEN-T

morski i intermodalny

14 szt.

liczba zbudowanych lub przebudowanych
terminali intermodalnych

miejski

963 szt.

jednostki zakupionego bądź
zmodernizowanego taboru
komunikacji miejskiej

252 km

wybudowanych lub
zmodernizowanych sieci
transportu szynowego

6,69 km

wybudowanej
II linii metra

Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020

Efekty programu

w podziale na
sektory transportu

stan danych na 14 sierpnia 2025 r.

kolejowy

1 027,71 km

linii kolejowych
wyposażonych
w system ERTMS

887,75 km

przebudowanych lub
modernizowanych linii
kolejowych

4 776 szt.

zakupionych/
zmodernizowanych
pojazdów kolejowych

drogowy

2 116,76 km

wybudowanych dróg

90,14 km

przebudowanych lub
zmodernizowanych
dróg krajowych

8 szt.

wspartych portów
lotniczych

morski i intermodalny

6 945,47 mb

zbudowanych lub zmodernizowanych
nabrzeży w portach morskich

19 szt.

wspartych intermodalnych
terminali przeładunkowych

śródlądowy

355 szt.

budowli hydrotechnicznych na
śródlądowych drogach wodnych

91,32 km

nowych lub zmodernizowanych
śródlądowych dróg wodnych

miejski

173,18 km

nowo budowanych lub
modernizowanych linii
tramwajowych i linii
metra

33,9 tys. szt./rok

przewozów
komunikacją miejską
w nowym taborze
komunikacji miejskiej

1233

zakupione lub
zmodernizowane
jednostki taboru
pasażerskiego

Program Operacyjny Polska Wschodnia 2014-2020

Efekty programu

stan danych na 14 sierpnia 2025 r.

transport kolejowy

10 szt.

przebudowanych
dworców kolejowych

538,77 km

przebudowanych lub
zmodernizowanych linii kolejowych

Program Operacyjny Polska Wschodnia 2014-2020 oraz Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021-2027 to instrumenty, które obejmują wsparcie dla 5 województw: lubelskiego, podlaskiego, podkarpackiego, świętokrzyskiego i warmińsko-mazurskiego. Dodatkowo w latach 2021-2027 program skierowany jest do mieszkańców województwa mazowieckiego, z wyłączeniem Warszawy i otaczających ją powiatów.

Cel jest prosty:

Poprawa jakości życia mieszkańców Polski Wschodniej: poprawa konkurencyjności, zwiększenie atrakcyjności miast czy rozwój turystyki.



Instrument „Łącząc Europę” 2014-2020

Efekty programu

w podziale na
sektory transportu

stan danych na 14 sierpnia 2025 r.

kolejowy

1 szt.

wdrożenie Krajowego
Systemu Zarządzania
Ruchem Drogowym na
sieci TEN-T

199 912

zmodernizowanych
akustycznie wagonów
towarowych (wstawki
hamulcowe)

989,55 km

linii kolejowych
wyposażonych
w system ERTMS/ETCS

983,35 km

przebudowanych
linii kolejowych

morski i intermodalny

15,70 km

linii kolejowych w układach
transportowych portów
morskich (nowe i/lub
zmodernizowane)

5,31 km

zbudowanych/
przebudowanych
nabrzeży

drogowy

109,94 km

wybudowanych dróg

lotniczy

4 szt.

wdrożenie elementów
zintegrowanego
zestawu projektów
obejmujących
funkcjonalności
Europejskiego Systemu
Zarządzania Ruchem
Lotniczym

paliw alternatywnych

1 szt.

zastosowanie rozwiązań umożliwiających tankowanie paliwa LNG (montaż
2 silników LNG na promie ro-pax, budowa nabrzeża LNG małej skali – 170 m)

1 szt.

system
tankowania
wodoru

2 szt.

wybudowane
stacje tankowania
wodoru

12 szt.

budowa uniwersalnych
stacji ładowania pojazdów
elektrycznych

Perspektywa finansowa

2021-2027

W ramach aktualnej perspektywy finansowej 2021-2027 Centrum Unijnych Projektów Transportowych odpowiedzialne jest za dystrybucję Funduszy Europejskich w ramach 4 programów:

**Fundusze Europejskie
na Infrastrukturę,
Klimat, Środowisko**

**Fundusze
Europejskie dla
Polski Wschodniej**

**Krajowy Plan
Odbudowy**

**CEF – Instrument
„Łącząc Europę”**

**To łącznie
97,4 mld PLN
dla polskiego transportu!**



fot. Adam Borkowski

Katarzyna Pełczyńska-Nałęcz

**Minister Funduszy i
Polityki Regionalnej**



Minęło już ponad 20 lat, od kiedy Polska stała się częścią Unii Europejskiej. Przez ten czas dokonaliśmy olbrzymiego skoku cywilizacyjnego. Dzięki Funduszom Europejskim niemal od zera powstała spójna sieć dróg ekspresowych i autostrad, a podróżowanie koleją stało się o wiele szybsze, wygodniejsze i bezpieczniejsze. Przeznaczyliśmy 242,7 mld zł na projekty transportowe. Wybudowaliśmy lub przebudowaliśmy 3 942 km dróg, 1 390 linii kolejowych powstało lub zostało zmodernizowanych, zakupiliśmy lub zmodernizowaliśmy: 4 393 szt. taboru kolejowego oraz 2 175 taboru transportu miejskiego.

Nie zwalniamy tempa. Aktualna perspektywa finansowa na lata 2021-2027 to kolejny potężny zastrzyk finansowy dla polskiej gospodarki. Dzięki niemu prowadzimy szereg inwestycji we wszystkich zakątkach naszego kraju. Lista projektów realizowanych przy wsparciu środków z takich programów jak Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027, Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021-2027 oraz z Krajowego Planu Odbudowy wzrasta z każdym dniem.

Dariusz Klimczak

Minister infrastruktury



Transport to system naczyń połączonych i krwiobieg gospodarki każdego kraju. Tlenem tego krwiobiegu są środki unijne, które Polska z powodzeniem i bardzo efektywnie wykorzystuje. Jesteśmy najlepszym przykładem w Europie, że inwestycje w infrastrukturę transportową są drogą do szybkiego rozwoju.

Z udziałem funduszy UE od ponad 20 lat budowane są krajowe szlaki drogowe, trasy kolejowe, infrastruktura lotnicza, morska oraz rzeczna, a także towarowe i pasażerskie platformy multimodalne oraz węzły miejskie. Pamiętajmy, że polska sieć transportowa jest elementem transeuropejskiej sieci TEN-T, dzięki której transport towarów czy przewóz ludzi jest szybki i bezpieczny.

Korzystaliśmy ze wsparcia z dwóch poprzednich programów Infrastruktura i Środowisko realizowanych w perspektywach 2007-2013 oraz 2014-2020, a dziś z pomocą programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 (FEnIKS) realizujemy wielkie inwestycje w infrastrukturę nowoczesną, bezpieczną i odporną na zmiany klimatyczne, a także geopolityczne wyzwania przyszłości. Polski transport wzmacniają również zadania finansowane z Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności. To realne zmiany odczuwalne przez wszystkich korzystających z transportu.

Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027

Ile środków trafi do różnych branż?



kolejowa

22,7 mld PLN



drogowa i BRD

18,7 mld PLN



miejska

8,5 mld PLN



morska i śródlądowa

4,0 mld PLN



intermodalna

1,0 mld PLN



lotnicza

0,1 mld PLN



Stan na 22.08.2025



Geograficzny podział Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego

Słabiej rozwinięte

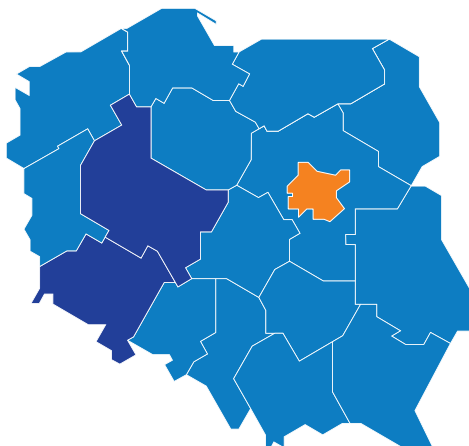
25,6 mld PLN

W okresie przejściowym

1,6 mld PLN

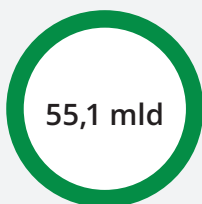
Lepiej rozwinięte

0,7 mld PLN

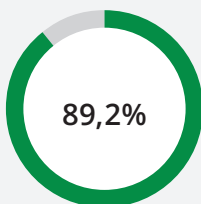


Fundusze Europejskie wyrównują szanse i trafiają w szczególności do tych regionów Polski, które najbardziej potrzebują wsparcia.

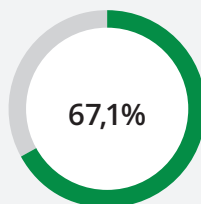
Alokacja



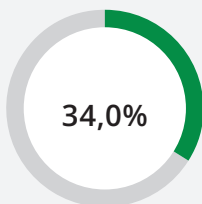
Ogłoszone nabory



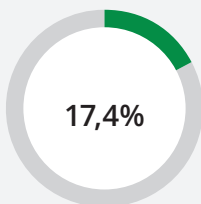
Złożone WoD



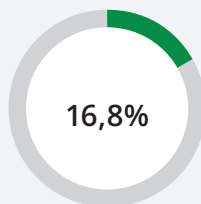
Podpisane UoD



Złożone WoP



Zatwierdzone WoP



Budowa trasy tramwajowej do Wilanowa wraz z zakupem taboru oraz infrastrukturą towarzyszącą – Faza II

Beneficjent: Tramwaje Warszawskie sp. z o.o.

Wydatki ogółem

2 058 985 636,54 PLN



Wydatki kwalifikowalne

1 475 571 339,28 PLN



Dofinansowanie UE

900 000 000,00 PLN



Prawdziwa rewolucja na transportowej mapie stolicy. W ramach projektu wybudowano **linię tramwajową do Miasteczka Wilanów**, wraz z odnogami na Stegny i Sielce. Tym samym mieszkańcy Dolnego Mokotowa oraz Wilanowa zyskali dostęp do **wygodnego, dostępnego i ekologicznego środka transportu**, którym szybko i niezależnie od zatorów drogowych mogą dojechać do centrum Warszawy.

W ramach projektu powstają również **nowe trasy w innych częściach miasta**. Odcinek wzdłuż ul. Rakowieckiej, między Puławską a al. Niepodległości pozwoli połączyć już istniejące tory na Mokotowie. Z kolei na Ochocie powstaje linia tramwajowa do Dworca Zachodniego. **Tramwaje będą tu kursować w tunelu** i zatrzymają się pod peronami stacji, zapewniając wygodne przesiadki do pociągów podmiejskich i dalekobieżnych. Będzie to **pierwszy podziemny przystanek tramwajowy w Warszawie!**

W ramach projektu powstała także Zajezdnia Annapol, która wyposażona została w inteligentny system zarządzania: urządzenia wykrywają zjeżdżające do zakładu tramwaje, automatycznie sterują położeniem zwrotnic i planują miejsca postoju. Efekt? **Oszczędności i poprawa przepustowości zakładu!**



Fundusze Europejskie
na Infrastrukturę,
Klimat, Środowisko



Małgorzata Kaleta

Członkini Zarządu
ds. prawno-finansowych
Tramwajów Warszawskich

Środki unijne już od kilkunastu lat mają nieoceniony wpływ na rozwój infrastruktury tramwajowej w Warszawie. Bez nich nie byłoby w stanie budować tylu nowych tras, zwiększać zasięgu komunikacji szynowej, zazieleniać torów czy wprowadzać do ruchu kolejnych nowoczesnych pojazdów – to wszystko przekłada się na coraz większą liczbę przewiezionych pasażerów, i to w lepszych warunkach.

Pod tym względem zeszły rok był rekordowy – oddaliśmy trzy trasy tramwajowe o długości ponad 10 km oraz nową, piątą zajezdnię na Annapolu, która wyróżnia się szeregiem nowoczesnych i ekologicznych rozwiązań.

Kampania Kolejowe ABC III

Beneficjent: Urząd Transportu Kolejowego

Wydatki ogółem

77 818 000,00 PLN



Wydatki kwalifikowalne

77 818 000,00 PLN



Dofinansowanie UE

62 028 727,80 PLN



Nosorożec Rogatek powraca! To już **kolejna odsłona kampanii UTK** skierowanej do dzieci i młodzieży oraz ich rodziców i nauczycieli. Najmłodszy uczą się, jak **bezpiecznie podróżować pociągiem** oraz jak **zachowywać się w pobliżu przejazdów kolejowych**.

W szkołach **na terenie całego kraju** prowadzone są zajęcia z animatorami zapewniające naukę poprzez zabawę. W programie wykorzystuje się **nowoczesne metody edukacyjne, z wykorzystaniem nowych technologii, aplikacji interaktywnych, gier i zabaw**. Organizowane są również wydarzenia – np. pikniki plenerowe.

Akcji towarzyszy **ogólnopolska kampania społeczna** skierowana zarówno do **dzieci, jak i ich rodziców**. Spoty emitowane są w mediach, na wyświetlaczach informacji pasażerskiej w pojazdach kolejowych oraz w gablotach informacyjnych na peronach.



Kampania Kolejowe ABC III to:

13 300

wyedukowanych
dzieci

388

odwiedzonych
placówek



Fundusze Europejskie
na Infrastrukturę,
Klimat, Środowisko



Zwiększenie możliwości w zakresie kontroli bezpieczeństwa Portu Lotniczego Poznań-Ławica oraz Zakup lotniskowych pojazdów ratowniczo-gaśniczych

Beneficjent: Port Lotniczy Poznań-Ławica sp. z o.o.

Wydatki ogółem

57 673 470,00 PLN 

Wydatki kwalifikowalne

46 880 000,00 PLN 

Dofinansowanie UE

23 440 000,00 PLN 

Dzięki Funduszom Europejskim skróci się **czas oczekiwania na kontrolę bezpieczeństwa** na poznańskim lotnisku. Nowe urządzenia **wyeliminują konieczność wyciągania z bagażu podręcznego elektroniki i płynów** - pojawią się też dodatkowe urządzenia do wykrywania **śladowych ilości materiałów wybuchowych** czy **detektory do kontroli obuwia**. Bezpieczeństwo przede wszystkim!

Ale to nie wszystko: w latach 2026-2027 do Portu Lotniczego Poznań-Ławica dostarczone zostaną **trzy specjalistyczne pojazdy ratowniczo-gaśnicze**. Mowa o nowoczesnych sprzętach, które służą do **gaszenia pożarów samolotów, budynków, urządzeń czy paliwa lotniczego**. Ułatwiają również **ewakuację pasażerów** oraz ułatwiają **zabezpieczenie awaryjnych lądowań samolotów**.



Fundusze Europejskie
na Infrastrukturę,
Klimat, Środowisko



Marcin Drzycimski

Dyrektor Pionu Strategii
i Rozwoju, Port Lotniczy
Poznań-Ławica sp. z o.o.

Dzięki wsparciu z Funduszy Europejskich w Programie FENIKS zakupiliśmy nowoczesne urządzenia do kontroli bezpieczeństwa pasażerów i bagażu podręcznego. Ułatwiają one i przyspieszają cały proces odprawy. Komfort pasażerów wzrasta głównie dzięki zastosowaniu prześwietlarek CB3 opartych na technologii tomografu komputerowego, co – wraz ze zmianą przepisów unijnych oraz odpowiednią certyfikacją dokonaną przez Urząd Lotnictwa Cywilnego – pozwala na zniesienie limitu przewożonych płynów oraz brak konieczności wyciągania elektroniki z bagażu podręcznego. Dla pasażerów są to kluczowe ułatwienia. Dodatkowe wsparcie zapewniają kolejne urządzenia zakupione w ramach Projektu – m.in. bramowe wykrywacze metalu (WTMD), detektory materiałów wybuchowych w obuwia czy security scanery. Całość dopełnia zamówienie na trzy najnowsze pojazdy dla Lotniskowej Służby Ratowniczo-Gaśniczej, które będą dbać o bezpieczeństwo pasażerów, załóg i pracowników lotniska. Tak szeroka inwestycja nie byłaby możliwa bez dofinansowania z Funduszy Europejskich.

Budowa autostrady A2, odc. Mińsk Mazowiecki – Siedlce

Beneficjent: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

Wydatki ogółem*

2 109 511 578,93 PLN 

Wydatki kwalifikowalne

1 202 440 000,00 PLN 

Dofinansowanie UE

1 022 073 999,98 PLN 

*przedstawiono sumaryczne kwoty wsparcia całkowitego dla projektu z ramienia Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 i programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027.

Niektórzy mówią, że to fragment autostrady z Lizbony do Władystoku. Jednak bez wątpienia **A2 pozostaje istotnym ciągiem komunikacyjnym** w podróżach między wschodnią a zachodnią częścią kraju. **Dzięki Funduszom Europejskim** dostęp do tej drogi zyskali mieszkańcy Siedlec.

W ramach projektu wybudowano **37,4 km autostrady** spełniającej wszystkie najwyższe wymagania jakościowe. Są **3 nowe węzły drogowe**, do tego **mosty, wiadukty i przejścia dla zwierząt**. Ochronę przed hałasem zapewniają **ekrany akustyczne**, a nowoczesny **system odprowadzania wody deszczowej** poradzi sobie nawet z najbardziej intensywną nawałnicą.

Mieszkańcy miejscowości znajdujących się na trasie dawnej drogi krajowej z pewnością odetchnęli z ulgą - dzięki nowej drodze **ruch tranzytowy nie przejeżdża już przez środek osiedli**. Zmniejszył się hałas - **zwiększył poziom bezpieczeństwa!**



Fundusze Europejskie
na Infrastrukturę,
Klimat, Środowisko



Czy wiesz że...?

W 2004 roku, gdy Polska wchodziła do Unii Europejskiej, łączna długość dróg ekspresowych wynosiła 190 km, a autostrad – 345 km. Aktualnie do ruchu udostępnionych jest już 5206 km dróg szybkiego ruchu. 1885 km stanowią autostrady, a prawie 3321 km: drogi ekspresowe. Prawdziwa drogowa rewolucja!

fot. Krzysztof Nalewajko / GDDKiA

Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021-2027

Wskaźniki wg
zawartych UoD



75 km

Długość przebudowanych
lub zmodernizowanych linii
kolejowych - **poza TEN-T**



64 km

Długość przebudowanych
lub zmodernizowanych linii
kolejowych - **TEN-T**



2 szt.

Liczba wybudowanych/
zmodernizowanych dworców
kolejowych

Stan na 22.08.2025



Cel główny programu

Utrwalenie warunków sprzyjających konkurencyjności makroregionu oraz wyższej jakości życia w Polsce Wschodniej.

Cele szczegółowe programu

- Wsparcie konkurencyjności i innowacyjności przedsiębiorstw
- Zwiększenie atrakcyjności miast i podniesienie jakości życia mieszkańców w dobie zmian klimatu
- Zwiększenie dostępności transportowej Polski Wschodniej
- Rozwój społeczno-gospodarczy dzięki turystyce

Środki przeznaczone na realizację programu

Budżet programu to około

13,4 mld PLN

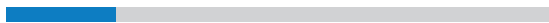
(ok. 3,1 mld euro)



Wkład UE:

2,65 mld euro

(około 11,4 mld zł)



Wkład krajowy:

około 2 mld PLN



Zakres terytorialny

Z programu skorzysta 5 dotychczasowych województw: lubelskie, podlaskie, podkarpackie, świętokrzyskie i warmińsko-mazurskie oraz – co jest nowością – część województwa mazowieckiego (bez Warszawy i 9-ciu otaczających ją powiatów), tzw. region statystyczny mazowiecki regionalny.

Modernizacja dworca kolejowego Rzeszów Główny

Beneficjent: Polskie Koleje Państwowe S.A.

Wydatki ogółem

44 072 175,43 PLN



Wydatki kwalifikowalne

36 057 675,33 PLN



Dofinansowanie UE

30 649 024,03 PLN



Budynek dworca Rzeszów Główny zyskał **nowe oblicze!** W ramach prac modernizacyjnych odnowiono elewację i wewnątrz obiektu. W głównym holu pojawiły się **elektroniczne tablice odjazdów**, a pasażerowie mogą korzystać z nowych ławek wyposażonych w **porty USB**. Na poziomie –1 oddany do użytku został **parking**, z którego wygodnie można przesiąść się do pociągów.

Obiekt nie tylko odzyskał dawny blask, ale również stał się dostosowany do potrzeb **osób z niepełnosprawnościami**. Kasy biletowe zostały wyposażone w **pętle indukcyjne**, na podłodze zamontowano **ścieżki prowadzące**, pojawiły się także **oznaczenia w języku Braille'a**.



Fundusze unijne są gwarantem rozwoju stabilnego i nowoczesnego systemu transportu kolejowego. Zwiększanie przepustowości sieci, ograniczanie ryzyka jej awarii, ale też dbałość o komfort podróżnych, skracając chociażby czasy przejazdów – wszystko to przykłady działań, które realizujemy przy wydatnym wsparciu Unii Europejskiej.

Piotr Wyborski

prezes zarządu PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.



Fundusze Europejskie
dla Polski Wschodniej



Krajowy Plan Odbudowy

Alokacja w podziale na branże



kolejowa

17,4 mld PLN



drogowa i BRD

3,1 mld PLN



morska

1,8 mld PLN



pozamiejska

1,7 mld PLN



miejska

0,9 mld PLN



intermodalna

0,8 mld PLN



dronowa

0,2 mld PLN

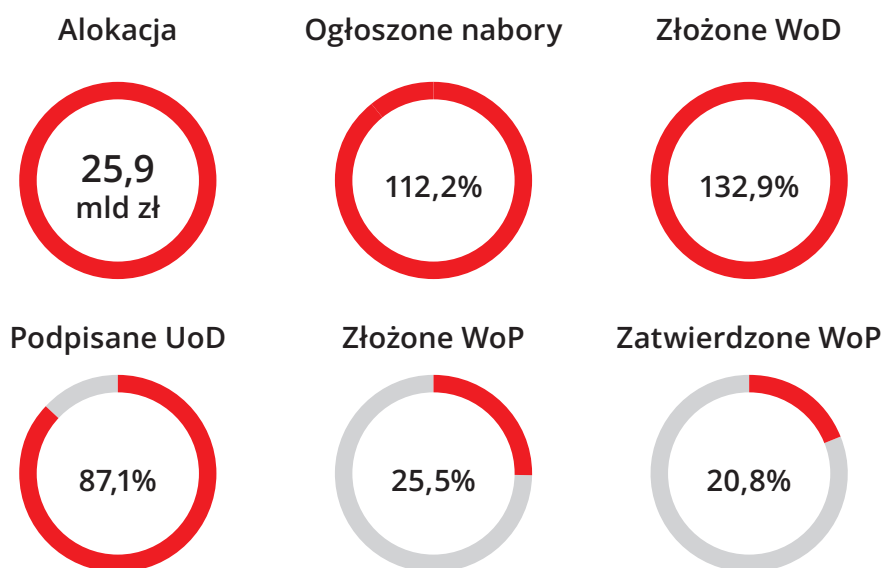
Stan na 22.08.2025

Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO) zmienia nasze otoczenie. A my te zmiany przyspieszamy! Inwestujemy, by poprawić jakość życia. To dla nas ważne, bo jego dzisiejsze tempo stawia przed nami coraz więcej wymagających wyzwań. Żeby im sprostać, realizujemy projekty, które wprowadzają **nowoczesne rozwiązania i tworzą lepszą codzienność dla wszystkich**. KPO składa się z **57 inwestycji i 54 reform**. To jednak nie koniec! Cały czas będziemy publikować szczegółowe informacje o kolejnych inwestycjach i zmianach w naszym otoczeniu.

Co zyskamy?

Otrzymamy prawie **60 mld euro (ok. 255,8 mld złotych)**, w tym **25,27 mld euro (107,99 mld zł)** w postaci dotacji i **34,54 mld euro (147,81 mld zł)** w formie preferencyjnych pożyczek. Zgodnie z celami Unii Europejskiej znaczną część budżetu przeznaczymy na **cele klimatyczne (41,39%)** oraz na transformację cyfrową (**20,39%**). Pieniądze z KPO pomogą nam szybciej osiągnąć wyznaczone cele. Dzięki nim zrealizujemy nowe inwestycje, przyspieszymy wzrost gospodarczy oraz zwiększymy zatrudnienie.

Źródło: kpo.gov.pl



Zakup 10 sztuk pięcioczłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych II

Ostateczny odbiorca wsparcia: Koleje Dolnośląskie S.A.

Wydatki ogółem

313 308 733,35 PLN 

Wydatki kwalifikowalne

249 163 389,44 PLN 

Dofinansowanie UE

209 297 247,03 PLN 

Dolny Śląsk niezmiennie pozostaje **liderem rozwoju połączeń kolejowych** – w ostatnich latach przywrócono tu wiele połączeń, które w przeszłości zostały zawieszone. A to oznacza **większe potrzeby taborowe!**

10 nowoczesnych elektrycznych zespołów trakcyjnych **ELF II** wyprodukowanych przez **Pesę Bydgoszcz** obsługuje relacje z Wrocławia do Jeleniej Góry, Kłodzka, Legnicy i Wałbrzycha.

Każdy z nich rozpędza się do **160 km/h** i jest wyposażony w **kompleksowy system informacji pasażerskiej**. Pojazdy posiadają **klimatyzację i monitoring**, a wygodne fotele wyposażono w **gniazdka elektryczne i ładowarki USB**. Zespoły ELF II są również przystosowane do potrzeb **osób z ograniczoną mobilnością**: łatwiejszy dostęp zapewnia **niska podłoga pojazdu**, jest tu także **toaleta**, z której skorzystają osoby poruszające się na **wózkach inwalidzkich**).



Krajowy Plan Odbudowy



Zakup i dostawa niskoemisyjnych autobusów do obsługi linii pozamiejskich na terenie Zielonogórskiego Związku Powiatowo-Gminnego

Ostateczny odbiorca wsparcia:
Zielonogórski Związek Powiatowo – Gminny

Wydatki ogółem

32 004 600,00 PLN 

Wydatki kwalifikowalne

26 020 000,00 PLN 

Dofinansowanie UE

22 117 000,00 PLN 

Rozwój transportu autobusowego? **Nie tylko w największych miastach!** W ramach Krajowego Planu Odbudowy CUPT przeprowadził konkursy na **zakup i dostawę nowoczesnych pojazdów pozamiejskich**. Lokalni przewoźnicy i organizatorzy mogli skorzystać ze wsparcia w zakupie **nowoczesnych, ekologicznych autobusów - także hybrydowych i elektrycznych**. A dla mieszkańców to szansa na uzyskanie dostępu do transportu publicznego i **likwidacja zjawiska wykluczenia komunikacyjnego** w kolejnych częściach Polski.

Tak jest w Województwie Lubuskim: pod marką Zielonogórska Komunikacja Powiatowa uruchamiane są **nowe połączenia obsługiwane niskoemisyjnymi i nowoczesnymi pojazdami**. Trafiło tu łącznie **20 autobusów - niskopodłogowych**, dostosowanych do potrzeb każdego podróżnego, z klimatyzacją i nowoczesnym systemem informacji pasażerskiej.



Krajowy Plan
Odbudowy



Modernizacja linii kolejowej nr 104 Chabówka – Nowy Sącz, na odc. Chabówka - Rabka Zaryte - Mszana Dolna oraz Limanowa - Kłęczany - Nowy Sącz

Ostateczny Odbiorca Wsparcia: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Wydatki ogółem

4 349 978 339,04 PLN 

Wydatki kwalifikowalne

3 536 567 755,33 PLN  

Dofinansowanie UE

3 536 567 755,33 PLN  

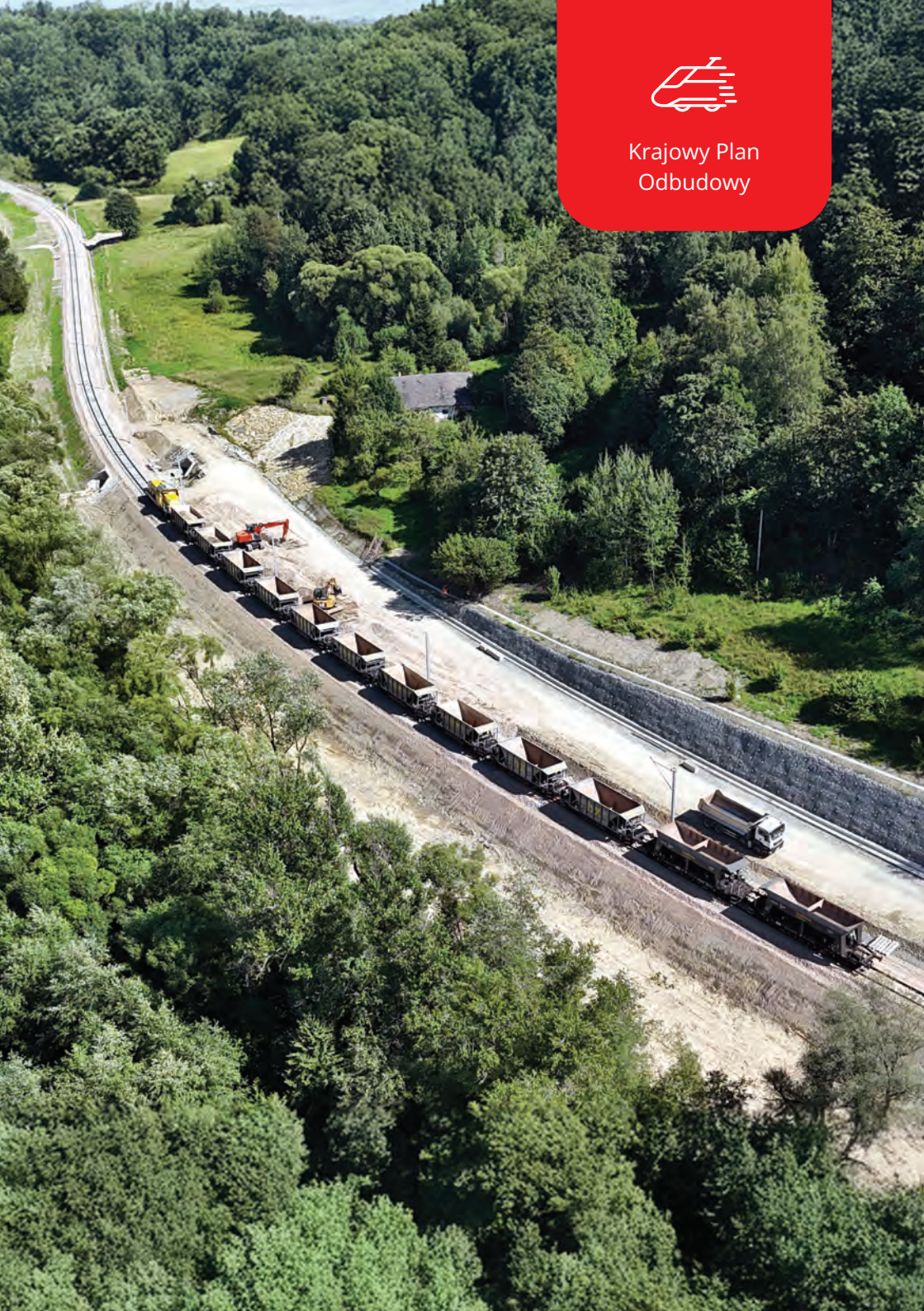
Koleją w Tatry i Sądecczyznę tak **szybko jak nigdy dotąd!** Już wkrótce pociągiem z Krakowa do Zakopanego dojedziemy w nieco ponad **1,5 godziny**, a do Nowego Sącza - w zaledwie **60 minut**.

To za sprawą projektu **Podłęże-Piekielko**, którego częścią jest **modernizacja już istniejących linii kolejowych** w południowej części **Małopolski**. Dzięki **radykałnemu skróceniu czasu przejazdu** wzrośnie **atrakcyjność gospodarcza i turystyczna regionu**. Poprawią się również **warunki przewozów towarowych i intermodalnych**: Linia Kolejowa nr 104 stanie się fragmentem **europejskiego Korytarza AMBER**, nowego połączenia **Bałtyku z Bałkanami i Morzem Czarnym**.

Ze względu na **trudny, górski teren** - wzdłuż linii ulokowano liczne obiekty inżynieryjne: m.in. **2 tunele** o łącznej długości **5,76 km** i **estakadę** o długości **1,11 km**.



Krajowy Plan
Odbudowy



Rozwój Terminala Intermodalnego Adampol w Małaszewiczach – Etap I

Ostateczny Odbiorca Wsparcia: Adampol Spółka Akcyjna

Wydatki ogółem

17 308 442,96 PLN 

Wydatki kwalifikowalne

13 805 538,60 PLN 

Dofinansowanie UE

6 902 769,30 PLN 

Sprawny transport intermodalny to podstawa **nowoczesnej gospodarki**.

W Polsce każdego roku powstają **nowe terminale przeładunkowe**, kolejne są **modernizowane**. W myśl zasady **Kontenery na tory** – transport towarowy staje się coraz bardziej **zrównoważony dla środowiska**.

Odświeżone oblicze zyskał **Terminal Intermodalny w Małaszewiczach** w województwie lubelskim, 9 km od granicy z Białorusią. Przebudowany został **układ torowy**, a **utwardzony plac składowy terminala został powiększony**. Z kolei na **wydłużonym froncie ładunkowym** możliwe jest **zwiększenie przeładunków z wagonu na wagon**. Tym samym znacząco polepszyła się zdolność przeładunkowa kompleksu - **aż o 46 tysięcy kontenerów rocznie!**



Krajowy Plan Odbudowy



CEF - Instrument "Łącząc Europę"

Podpisane Grant Agreements
w podziale na branże (wkład UE w PLN)



kolejowa

10,07 mld PLN



drogowa

2,34 mld PLN



morska i śródlądowa

0,64 mld PLN



lotnicza

0,39 mld PLN



intermodalna

0,05 mld PLN

Stan na 22.08.2025

Instrument „Łącząc Europę” (Connecting Europe Facility – CEF) w latach 2021-2027 stanowi kontynuację działania CEF z perspektywy 2014-2020 i dlatego bywa nazywany CEF 2.

CEF 2 ma na celu dalsze wspieranie modernizacji i budowy infrastruktury położonej na transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T, tj. o wspólnym znaczeniu dla Unii Europejskiej. Infrastruktura znajdująca się w sieci ma zapewniać odpowiednie, wspólne standardy parametrów technicznych i funkcjonalnych. Wszystko po to, aby wspierać zrównoważony rozwój gospodarczy oraz spójność terytorialną Unii.

Źródło: funduszeuropejskie.gov.pl



Rozbudowa i modernizacja węzłów sieci bazowej w Porcie morskim w zakresie dostępowej infrastruktury drogowo-kolejowej

Beneficjent: Port Gdańsk

Wydatki ogółem

19 358 909,00 EUR 

Wydatki kwalifikowalne

19 358 909,00 EUR 

Dofinansowanie UE

3 871 781,80 EUR 

Projekt dofinansowany z ramienia instrumentu CEF 1 "Łącząc Europę", realizowany w latach 2019-2023. W ramach projektu przeprowadzona została **budowa i przebudowa sieci drogowo-kolejowej** w rejonie Nabrzeża Przemysłowego w Porcie Wewnętrznym w Gdańsku, polegająca na budowie ok. **1,6 km nowego** oraz **przebudowie ok. 6 km starego układu torowego**. Zakres prac drogowych obejmował budowę ok. **970 m nowej jezdni** oraz przebudowę ok. **670 m starego układu drogowego**.

Celem projektu było polepszenie **dostępności do portu Gdańsk**, zarówno od strony **morza, jak i lądu**, zwiększenie jego **zdolności przeładunkowej** oraz **podniesienie standardu obsługi statków**. Projekt został zakończony 31 grudnia 2023 roku.



CEF - Instrument
"Łącząc Europę"



Krzysztof Kaczmarek

Wiceprezes Zarządu
ds. Infrastruktury,
Port Gdańsk S.A.

Projekt pn. „Rozbudowa i modernizacja węzłów sieci bazowej w Porcie morskim w zakresie dostępowej infrastruktury drogowo-kolejowej” ma kluczowe znaczenie dla dalszego rozwoju i zwiększenia przepustowości w Porcie Gdańsk. Modernizacja infrastruktury drogowej oraz kolejowej znacząco poprawia komfort przewoźników, przy czym wpływa bezpośrednio na wzrost dostępności do zmodernizowanej infrastruktury wszystkim podmiotom funkcjonującym w obszarze transportu multimodalnego. Realizacja projektu znacząco wpływa na logistykę transportu w Porcie Gdańsk, umożliwiając szybszy i sprawniejszy przeładunek towarów, a w konsekwencji umacniając jego pozycję jako kluczowego węzła logistycznego dla Europy Środkowo – Wschodniej. Ponadto inwestycje w infrastrukturę portową napędzają rozwój lokalnej gospodarki, a dostęp do rozbudowanej infrastruktury kolejowej pozytywnie wpływa na oddziaływanie transportu na środowisko. Wzrost roli Portu Gdańsk jako hubu logistycznego przyciąga nowych inwestorów, korzystnie wpływając na region Pomorza oraz gospodarkę krajową.

Rzut oka w przyszłość: to nie koniec Funduszy Europejskich!

W całej Polsce trwa realizacja **setek projektów**, które powstają dzięki wsparciu Funduszy Europejskich z aktualnej perspektywy finansowej na lata 2021-2027. Ale my już patrzymy w przyszłość: niebawem poznamy szczegóły dotyczące 10. Programu Ramowego, czyli **Wieloletnich Ram Finansowych na lata 2028-2034**, zakładającego łączną wartość wydatków na poziomie **aż 2 bln euro**.

Ile z tej kwoty otrzyma Rzeczypospolita Polska?

Tego jeszcze nie wiemy – ale spodziewamy się, że prace nad budżetem UE na lata 2028-2034 będą bardzo intensywne. Według pierwszych założeń: co najmniej **35% przyszłego budżetu** zostanie przeznaczony na **cele klimatyczne i środowiskowe**, czyli przedsięwzięcia związane z **ochroną klimatu, adaptacją i zieloną transformacją** - co obejmuje również inwestycje w **transport niskoemisyjny, cyfrowy i zrównoważony**.



Rada UE powinna zakończyć prace
nad nowym budżetem UE najpóźniej
w pierwszych miesiącach 2027 r.

Więcej informacji:



[cupt.gov.pl/aktualnosc/transport-drogowy/
nowy-budzet-ue-2028-2034-co-dalej-z-transportem/](https://cupt.gov.pl/aktualnosc/transport-drogowy/nowy-budzet-ue-2028-2034-co-dalej-z-transportem/)



Od zera do pasażera:

pozyskiwanie Funduszy Europejskich krok po kroku



Sprawdźcie, jaka jest pełna droga projektu i pozyskiwania Funduszy Europejskich: od zrodzenia się pomysłu przez złożenie Wniosku o Dofinansowanie, podpisanie umowy aż do pełnego zakończenia i rozliczenia projektu. To nie takie trudne!

1

**Chcemy
mieć lepszy
transport**

Wiesz już, jaki projekt chciałbyś zrealizować?

Na stronie cupt.gov.pl ogłaszamy nabory. Informujemy, jakie działania mogą liczyć na dofinansowanie i jaki procentowy udział całej wartości projektu może ono stanowić. Ogłaszamy również kryteria wyboru, łączną pulę środków przeznaczonych na realizację projektów oraz termin, w jakim należy złożyć stosowny wniosek.

2

**Startujemy
w konkursie**

Chcesz złożyć wniosek?

Znajdź interesujący nabór, zapoznaj się z dokumentacją i przygotuj się na start – od określonej daty dostępny jest formularz w aplikacji CST2021. (wod.cst2021.gov.pl/). Tam należy wypełnić wniosek: a w nim najważniejsze informacje na temat projektu – dane wnioskodawcy, wskaźniki, realizowane zadania, budżet, analizę ryzyka, oświadczenia czy załączniki. Specjalna instrukcja wyjaśnia ze szczegółami jak wypełnić poszczególne pola formularza. Jeśli masz wątpliwości - zespół CUPT służy pomocą!

3

Mamy to!

Po zamknięciu naboru – rozpoczyna się ocena wniosków przez komisję.

Od teraz jesteś w stałym kontakcie z właściwym departamentem CUPT. Razem ustalamy, jakie jeszcze dokumenty należy uzupełnić lub poprawić. Jeśli projekt wyprzedzi konkurencję - wówczas już formalnie może trafić na publiczną Listę projektów wybranych do dofinansowania.

4

Szykujemy się do podpisania Umowy

Już jest coraz bliżej!

Tym razem szykujemy wzór umowy oraz towarzyszące jej załączniki. Ustalamy harmonogramy rzeczowe i finansowe. Określamy też wspólnie obowiązki, jakie będą wiązały się z realizacją projektu: np. w zakresie oznakowania dokumentów.

5

Umowa podpisana!

Gdy wszystko pójdzie zgodnie z planem – Umowa o Dofinansowanie może zostać podpisana.

Gratulujemy! Od teraz już oficjalnie jesteś Beneficjentem Funduszy Europejskich.

6

Praca wre

Roboty budowlane, zakup nowych pojazdów czy sprzętów - czyli realizacja projektu w praktyce.

W miarę postępu prac dostajesz kolejne transze dofinansowania – czasem są to zaliczki, w innych przypadkach refundacja już poniesionych kosztów.

7

Kontrola - czy wszystko jest w porządku?

W trakcie realizacji projektu sprawdzamy, czy wszystko przebiega zgodnie z planem i czy jest spełniony każdy obowiązek zawarty w Umowie o dofinansowanie.

Nie chcemy karać - czuwamy i robimy wszystko, aby pomóc poprawić ewentualne niedociągnięcia.

8

Wniosek o płatność końcową

Ostatnie kontrole, ostatnie dokumenty – i pełna kwota dofinansowania jest na koncie Beneficjenta.



Wszystkie najważniejsze informacje o naborach Funduszy Europejskich znajdziesz na stronie cupt.gov.pl w zakładce Strefa Beneficjenta!

Dodatkowa działalność CUPT

Oprócz naszej bazowej działalności opracowujemy również narzędzia eksperckie, jak:



ZINTEGROWANY
MODEL RUCHU



Sprawdź na
naszej stronie!

ZMR - **pasażerski model multimodalny**, który odwzorowuje Średni Dobowy Ruch Roczny (ŚDRR) pomiędzy **wszystkimi gminami w Polsce** w podziale na transport indywidualny i zbiorowy. Stanowi **kluczowy element z punktu widzenia prognoz ruchu**, gdzie możliwe jest równoległe uwzględnienie inwestycji drogowych oraz kolejowych.

ZMR **wspiera ministerstwa i inne instytucje**, które świadczą usługi publiczne w sektorze transportu, w procesie **planowania** oraz **podejmowania decyzji inwestycyjnych**.



Transportowe
Obserwatorium Badawcze



Sprawdź na
naszej stronie!

TOB - **platforma rozwijania dobrych praktyk, wymiany wiedzy i doświadczeń** pomiędzy interesariuszami przygotowującymi i realizującymi projekty transportowe.

Od końca 2017 r. **wspomagamy budowę systemu ewaluacyjnego** oraz bieżącego monitoringu procesów rozwojowych zachodzących w kraju i **efektów prowadzonej polityki transportowej** w ujęciu krajowym i regionalnym. Zajmujemy się również tematem **dostępności i równości transportu** dla wszystkich bez wyjątku.

Współpraca międzynarodowa

„Korytarze Solidarności” UE – Ukraina



Sprawdź na
naszej stronie!

W ramach CEF2 2021-2027 realizujemy tzw. program **Solidarity Lanes** (tłum. Korytarze Solidarności), zainicjowany przez Komisję Europejską w maju 2022 r. Ma on na celu **optymalizację i modernizację potoków ruchu** w zakresie infrastruktury, przepustowości, interoperacyjności i efektywności usług na **głównych przejściach granicznych między UE a Ukrainą**.

W programie zajmujemy się **monitorowaniem stanu prac i realizacji założonych kamieni milowych** w dwóch projektach infrastrukturalnych, wdrażanych z udziałem polskich i ukraińskich partnerów. Oba przedsięwzięcia **rozpoczęły się w 2023 r. i zakończą w 2027 r.**

Dodatkowo, od lat realizujemy projekty twinningowe o charakterze międzynarodowym **podnoszące potencjał instytucji** oraz **kompetencje** zatrudnionych w niej pracowników, jak również **promujące wizerunek Polski** na arenie światowej.

Jest to **jeden ze sztandarowych programów Komisji Europejskiej** w zakresie współpracy rozwojowej dla administracji publicznej. Jego celem jest przekazywanie **dobrych praktyk administracyjnych** państw członkowskich UE bliźniaczym jednostkom w krajach znajdujących się w sąsiedztwie Unii Europejskiej.



Co zmieni się na naszych torach po IV Pakiecie Kolejowym?

Kolej pasażerska w Polsce do niedawna większości z nas kojarzyła się z marką PKP. Obraz ten stopniowo zmieniał się m.in. dzięki powstającym kolejowym spółkom samorządowym, które obsługują województwa, na terenie których zostały powołane. W Europie, także w Polsce, od lat trwa proces, który krok po kroku otwiera rynek kolejowy dla konkurencji. IV Pakiet Kolejowy, czyli zestaw unijnych regulacji przyjętych w 2016 roku, to prawdziwy zwrot w historii pasażerskich przewozów kolejowych. Dzięki niemu pojęcia takie jak „liberalizacja rynku”, „konkurencja o pasażera” czy „PSC – public service contract” (umowa o świadczenie usług publicznych) powoli stają się codziennością również w Polsce.

Na czym to polega?

Każda spółka spełniająca wymagania techniczne i organizacyjne może ubiegać się o dostęp do torów w ramach tzw. open access, czyli otwartego dostępu.

Jednocześnie kontrakty PSC – czyli umowy na przewozy publiczne – muszą być przydzielane w sposób otwarty, konkurencyjny i niedyskryminujący w drodze przetargów.

Efekt?

Z jednej strony otwiera się miejsce dla konkurencji, w tym prywatnych polskich i zagranicznych firm; z drugiej strony – państwo i samorządy nadal mogą zamawiać i wspierać deficytowe połączenia, ale z większym naciskiem na jakość i transparentność, dzięki otwartej i konkurencyjnej procedurze.

Potencjalne skutki liberalizacji to:



Dla pasażera: więcej możliwości w zakresie oferty przewozowej, często niższe ceny, poprawa jakości.



Dla rynku pracy: większa konkurencja przewoźników o maszynistów, konduktorów i serwisantów.



Dla państwa: wyzwanie, jak pogodzić interes gospodarczy (konkurencja) z interesem społecznym (kolej w relacjach mniej opłacalnych).

„Otwarta kolej” to nie tylko tytuł inicjatywy CUPT, ale realny proces, który obejmie wszystkich – pasażerów, przewoźników, samorządy i państwo. Na stronie internetowej dedykowanej powyższej inicjatywie będziemy jako CUPT przyglądać się jak liberalizacja wygląda w praktyce: jakie niesie szanse, jakie zagrożenia i czego możemy się nauczyć od innych organizatorów w Polsce i z innych krajów.

Stworzone przez CUPT forum wymiany wiedzy: Otwarta kolej – będzie miejscem, gdzie krok po kroku zaprezentujemy co liberalizacja oznacza dla pasażerów, samorządów i przewoźników.

Dodatkowa działalność CUPT



źródło: hrj.gov.pl



Sprawdź na
naszej stronie!

Horyzontalny Rozkład Jazdy jest cyklicznym rozkładem jazdy pociągów pasażerskich, opartym na stałych liniach komunikacyjnych. Dzięki niemu połączenia kolejowe powinny zostać dobrze zaplanowane. Stworzą przez to spójny system, który zapewni przewidywalność i łatwe przesiadki. W HRJ przyjęty zostanie gwarantowany standard oferty przewozowej, co oznacza odpowiednio dużą częstotliwość kursowania pociągów oraz ich rozłożenie w dobie i w trakcie roku. Przyjęte rozwiązania powinny być stabilne, czytelne dla pasażera i niewymagające częstych zmian.

HRJ będzie niezbędnym narzędziem do liberalizacji rynku przewozów kolejowych w Polsce i jednocześnie bazą dla organizatora przewozów, która pozwoli na stworzenie precyzyjnego planu transportowego dla krajowych i międzynarodowych przewozów dalekobieżnych.

Ideą przewodnią HRJ jest, aby planowane do wdrożenia rozwiązania były wypracowane wspólnie z rynkiem. Dlatego też do udziału zaproszeni są zarówno przewoźnicy, którzy już działają na rynku, jak i całkiem nowe podmioty zainteresowane wejściem na polski rynek.

To koniec naszego spotkania
– ale być może początek dłuższej
przyjaźni z Funduszami Europejskimi!
Zachęcamy do kontaktu z Centrum
Unijnych Projektów Transportowych.

Eksperti podpowiedzą, jak skutecznie
pozyskać dodatkowe środki na realizację
inwestycji. Na pytania odpowiadamy
również w czasie organizowanych
przez CUPT wydarzeń - zarówno tych
stacjonarnych, jak i przez internet.

**Fundusze Europejskie
nie są trudne!**



**Przyjdź na konsultacje, zapytaj
fachowców i złóż wniosek już dziś!**



**Wejdź na naszą stronę
i dowiedz się więcej.**

cupt.gov.pl

Śledź nas również na:   



CENTRUM UNIJNYCH
PROJEKTÓW TRANSPORTOWYCH



Opracowanie graficzne



wigo-grafika.pl

Publikacja współfinansowana w ramach Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 i Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021-2027.