Warszawa, 27 września 2017 r.

**Informacja prasowa**

**Kolejowy program utrzymaniowy przekazany do konsultacji**

**Zapewnienie odpowiedniego poziomu jakości infrastruktury kolejowej, likwidacja zaległości utrzymaniowych, zachowanie sieci linii kolejowych oraz wieloletnie umowy
na utrzymanie i remonty linii kolejowych zakłada kierowany do konsultacji publicznych projekt „programu utrzymaniowego”.**

- *Dzięki decyzjom rządu kolej w Polsce odzyskuje zaufanie pasażerów i staje się atrakcyjna dla przewoźników. Już w 2021/2022 będziemy mieli do czynienia z zupełnie inną jakością transportu kolejowego, tak pasażerskiego, jak i towarowego. Program utrzymaniowy pozwoli na planowanie prac utrzymaniowych i remontowych w cyklu wieloletnim. To oczekiwane od dawna rozwiązanie problemu wieloletnich zaległości, które wprowadzamy gwarantując znaczne środki finansowe
w perspektywie najbliższych lat* – mówił wiceminister infrastruktury i budownictwa Andrzej Bittel po skierowaniu do konsultacji projektu.

Na realizację programu wieloletniego „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku” zaplanowano przeznaczenie 27 mld zł. Dokument ten ustanawia ramy finansowe oraz warunki realizacji zamierzeń państwa dotyczących zarządzania infrastrukturą kolejową.

Głównym celem programu jest wzmocnienie roli transportu kolejowego w zintegrowanym systemie transportowym kraju poprzez zahamowanie, a następnie odwrócenie tendencji spadkowej udziału transportu kolejowego w przewozach. Cel ten jest ukierunkowany na realizację działań w zakresie należytego utrzymania i remontów istniejącej sieci kolejowej.

*- Przygotowaliśmy projekt, który jest odpowiedzią na potrzebę zapewnienia przyszłego finansowania likwidacji wieloletniej luki utrzymaniowej. Musi nas być stać na doprowadzenie linii kolejowych do stanu, w którym będą istotnym ogniwem systemu transportowego Polski. Będzie to wymagało zaplanowania prac utrzymaniowych i zagwarantowania puli środków na realizację. Wiem, że środków na kolej można przeznaczyć nawet więcej, ale musimy koordynować prace tak, by w możliwie najmniejszym stopniu zakłócały ruch pociągów. Kolejarze, firmy wykonawcze, rynek otrzymają jasny sygnał, że rząd postawił na rozwój kolei i są to plany zawierające odpowiednie finansowanie* – podkreślił wiceminister Andrzej Bittel.

**Zapewnienie jakości infrastruktury kolejowej**

*- Kierowany przez Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa do konsultacji publicznych projekt „programu utrzymaniowego” to działanie bardzo istotne dla zarządcy infrastruktury. Program pozwoli zapewnić odpowiedni poziomu jakości infrastruktury kolejowej, a to przekłada się na lepsze podróże pasażerskie i sprawny przewóz ładunków – mówi Antoni Jasiński członek Zarządu PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. ds. utrzymania infrastruktury.*

Realizacja Programu pozwoli na zapewnienie odpowiedniego poziomu jakości infrastruktury kolejowej, co z kolei stanowi wyjście naprzeciw oczekiwaniom rynkowym przewoźników kolejowych i innych użytkowników infrastruktury. Przełoży się to na wzrost przewozów kolejowych oraz wykonywanej pracy eksploatacyjnej. Transport kolejowy będzie mógł konkurować
z transportem samochodowym m.in. na skutek poprawy czasów przejazdu, spadku awaryjności obiektów i urządzeń oraz utrzymania wielu połączeń kolejowych.

**Umowy wieloletnie**

Finansowanie kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową przez zarządców infrastruktury będzie się odbywało na podstawie wieloletniej umowy zawieranej z ministrem właściwym do spraw transportu, będącej dokumentem wykonawczym w stosunku do programu. Umowa będzie dla zarządców infrastruktury gwarancją otrzymania środków w wysokości i terminach w niej określonych.

Długoterminowe planowanie pozwoli na redukcję kosztów usług. Dla branży oznacza to większą przewidywalność. Krajowy rynek wykonawców (zwłaszcza przedsiębiorstw branży budowlanej) będzie mógł się lepiej przygotować do realizacji kontraktów remontowo-utrzymaniowych. Środki przeznaczone na utrzymanie infrastruktury kolejowej wpłyną na rozwój wielu gałęzi gospodarki.

**Likwidacja zaległości utrzymaniowych**

Występujące dotychczas niedobory w finansowaniu utrzymania infrastruktury kolejowej na przestrzeni lat spowodowały powstanie znacznych zaległości utrzymaniowych. Już w 2008 r. wyceniono wartość nakładów koniecznych do likwidacji zaległości na kwotę kilkudziesięciu miliardów złotych. Dalsze utrzymywanie się takiego stanu spowodowałoby systematyczne zanikanie efektów inwestycji oraz przedwczesną degradację zmodernizowanych linii. Stanowiłoby także realne zagrożenie wyłączenia z eksploatacji i tak mocno ograniczonych linii niższego rzędu, umożliwiających dojazdy do pracy, szkoły, ośrodków zdrowia. Aby temu przeciwdziałać, w poszczególnych latach realizacji programu przewidziano środki umożliwiające systematyczną likwidację zaległości utrzymaniowych.

**Zachowanie linii kolejowych**

Ujęte w programie środki i nowe zasady finansowania pozwolą na uniknięcie konieczności koncentracji funduszy głównie na liniach zmodernizowanych przy współfinansowaniu ze środków UE, kosztem linii o mniejszym znaczeniu. Pozwoli to na uniknięcie wyłączenia z eksploatacji wielu linii o mniejszym znaczeniu i zmniejszenia wielkości sieci linii kolejowych. Realizacja programu wieloletniego umożliwi nie tylko poprawę parametrów infrastruktury kolejowej na całej sieci, ale również ma na celu zapewnienie sprawnego systemu komunikacyjnego zwłaszcza dla mieszkańców mniejszych miejscowości oddalonych od dużych aglomeracji miejskich. Program przewiduje odstąpienie od likwidacji linii kolejowych pierwotnie przewidzianych do zlikwidowania. Przyjęte założenia oraz nowa kategoryzacja linii kolejowych mają również na celu niedopuszczenie do degradacji przewidzianych do likwidacji linii kolejowych, przy jednoczesnym utrzymaniu przejezdności na obecnie eksploatowanych liniach do końca okresu obowiązywania Programu.

**Racjonalne koszty**

W celu maksymalizacji efektów programu zaproponowano nowe wskaźniki monitorowania, które pozwolą dokonać oceny skuteczności działań realizujących go zarządców. Szczególnie istotnym wskaźnikiem będzie średnia prędkość kursowania pociągów (prędkość handlowa), jako kluczowy, obok wysokości opłaty za przejazd pociągu po danej trasie i przepustowości sieci kolejowej, parametr decydujący o konkurencyjności transportu kolejowego wobec innych środków transportu.

Projekt programu: <http://mib.bip.gov.pl/ogloszenia-mib/ogloszenie-o-konsultacjach-publicznych.html>

**Kontakt dla mediów:**

Mirosław Siemieniec

Rzecznik prasowy

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

rzecznik@plk-sa.pl

694 480 239