

T. F. Biewu

pu

BS.0003.103.201C

Żary, dn. 2016-06-16

W P Ł Y N Ę Ł O
URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA LUBUSKIEGO
Biuro Sejmiku

12-08-2016

Nr rej. 1278 ilość zał.

Podpis
T. F. Biewu

Zarząd Województwa Lubuskiego
Urząd Marszałkowski
w Zielonej Górze
ul. Podgórna 7
65-057 Zielona Góra

INTERPELACJA

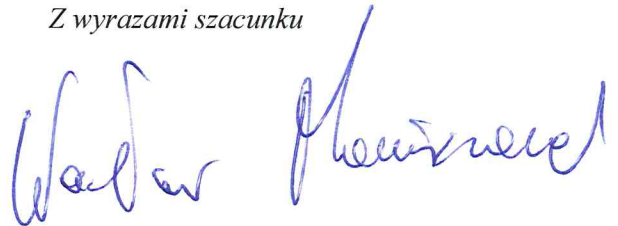
Zwracam się z uprzejmą prośbą o przedstawienie informacji dotyczącej funkcjonowania komunikacji publicznej na terenie województwa lubuskiego i udzielenie odpowiedzi na następujące pytania:

1. Długość sieci kolejowej w województwie lubuskim eksploatowana i nie eksploatowana koszt utrzymania.
2. Ilość dworców i przystanków kolejowych i autobusowych w województwie lubuskim.
3. Ilość przewiezionych pasażerów (za biletami jednorazowymi, szkolnymi, ulgowymi ustawowo, ulgowymi na podst. ulgi komercyjnej) przewozami kolejowymi i autobusowymi styczeń-kwiecień 2016r.
4. Koszt dostępu do infrastruktury kolejowej na 1km (w tym dostęp do dworców i przystanków)
5. Dopłaty do komunikacji kolejowej (koszt prowadzenia komunikacji kolejowej, zakup szynobusów i innych środków trwałych przez województwo, budowa modernizacja dworców)
6. Długość linii autobusowych na terenie województwa z podziałem na gminne, powiatowe, wojewódzkie.
7. Koszt eksploatacji kilometra autobusu (średni)
8. Ilość przejechanych kilometrów przez komunikację kolejową
 - ilość przewiezionych pasażerów w latach 2012-2015
 - utarg z biletów od podróżnych
 - otrzymane dopłaty do biletów
 - koszt przewiezionego pasażera
9. Ilość przejechanych kilometrów przez komunikację autobusową (gminną, powiatową, wojewódzką)
 - ilość przewiezionych pasażerów w latach 2012-2015
 - utarg z biletów od podróżnych
 - otrzymane dopłaty do biletów
 - koszt przewiezionego pasażera

10. Dopłaty do komunikacji autobusowej (zwrot utraconych wpływów z tytułu honorowania ulg ustawowych) inne dopłaty np. zakup taboru lub innych środków trwałych, budowa infrastruktury dworcowej
11. Porównanie kosztów komunikacji autobusowej i kolejowej na 1 pasażera oraz na 1 przejechany kilometr.
12. Ilość kilometrów zerowych (technicznych wykonywanych przez przewozy kolejowe)
13. Ile by kosztowała komunikacja w województwie jeżeli byłaby wykonywana tylko autobusami z pominięciem kosztów infrastruktury kolejowej, różnica w koszcie zakupu szynobusu i autobusu.
14. Koszt utrzymania linii kolejowej Żagań –Żary- Tuplice zlikwidowanej w roku 2000, a uruchomienie ponownie 2001r.
 - ilość przewiezionych pasażerów w roku 2015
 - utarg z biletów od podróżnych
 - otrzymane dopłaty do biletów
 - koszt przewiezionego pasażera

Dane te są potrzebne do pełnej analizy problemów komunikacyjnych województwa lubuskiego.
Liczę na szybką niezwłoczną odpowiedź.

Z wyrazami szacunku





Lubuskie

Członek Zarządu Województwa Lubuskiego
Alicja Makarska

Zielona Góra, dnia 18 sierpnia 2016 r.

DG.IV.0003.48.2016

W P Ł Y N Ę Ł O
URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA LUBUSKIEGO
Biuro Sejmiku

22-08-2016

Nr rej. 1306 ilość zał.

Podpis JmM

Pan
Wacław Jan Maciuszonek
Radny Województwa Lubuskiego

Odpowiadając na Pana interpelację, dotyczącą funkcjonowania komunikacji publicznej na terenie województwa lubuskiego, złożoną do Biura Sejmiku Województwa Lubuskiego w dniu 12.08.2016 r. uprzejmie informuję, jak poniżej.

Ad.1

Zarządcą infrastruktury kolejowej, związanej z prowadzeniem ruchu pociągów, jest niezależna od Samorządu Województwa spółka skarbu państwa PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PLK). Wg danych PLK, w sierpniu br. długość torów kolejowych, zarządzanych przez tą spółkę na terenie województwa lubuskiego, wynosiła 1 308,273 km. Wg naszej wiedzy około 62% tych linii wykorzystywane jest obecnie w ruchu pasażerskim i towarowym, około 23% tylko w ruchu towarowym, a około 15% odcinków linii jest nieczynnych.

Ad.2

Samorząd Województwa nie jest właścicielem dworców i przystanków kolejowych oraz nie prowadzi ewidencji tego typu obiektów. Część z tych budynków jest przejęta przez samorządy lokalne i pełni inne funkcje. Wg danych PKP S.A., które zarządzają tego rodzaju obiektami, na koniec lipca br. na terenie województwa lubuskiego były czynne 24 dworce kolejowe. Z pozostałych, funkcjonujących niegdyś kompleksów dworcowych, dla podróżnych dostępne są obecnie perony umożliwiające bezpieczne wsiadanie do środków transportu. Perony oraz wiaty peronowe podlegają PLK.

Na terenie województwa lubuskiego znajdują się 3 dworce autobusowe (Gorzów Wlkp., Zielona Góra i Żary). Natomiast w przypadku przystanków to przy drogach wojewódzkich znajduje się ich około 900. Danych dotyczących ilości przystanków przy pozostałych kategoriach dróg urząd marszałkowski nie posiada.

Ad.3

Zgodnie z umowami o świadczenie usług publicznych w transporcie kolejowym zawartymi ze spółką Przewozy Regionalne, to operator jest emitentem biletów dla pasażerów, wobec czego Samorząd Województwa nie ewidencjonuje ich sprzedaży. Ponadto, Województwo Lubuskie nie pośredniczy w refundacji przewoźnikom kolejowym biletów ulgowych.

Szczegółowe wyniki badań w zakresie liczby pasażerów na danych liniach komunikacyjnych, stanowią tajemnicę przedsiębiorstwa Przewozy Regionalne. Biorąc jednak pod uwagę, informacje zbiorczą dotyczącą publicznego transportu zbiorowego, którą każdego roku Marszałek województwa przekazuje ministrowi właściwemu do spraw transportu, łączna ilość pasażerów, przewieziona w 2015 roku pociągami osobowymi na terenie województwa lubuskiego, wyniosła 2.941.018.

W przypadku przewozów autobusowych, ilość pasażerów z biletami ulgowymi ustawowymi łącznie w miesiącach styczeń-kwiecień 2016 wyniosła 258.355, z biletami ulgowymi ustawowymi jednorazowymi - 159.795, natomiast z biletami ulgowymi ustawowymi miesięcznymi 98.560, w tym szkolnymi 91.477.

Ad.4

Kosz dostępu do infrastruktury jest zróżnicowany i zależy m.in. od masy pojazdu i kategorii linii kolejowej. W załączeniu przekazuję Cennik stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. obowiązujący od 13.12.2015r.

Ad.5

W roku 2015 z budżetu województwa na organizację publicznego transportu zbiorowego w komunikacji kolejowej przeznaczono:

- 43 mln zł – na dotacje dla operatorów
- 42,8 mln zł – na zakup taboru kolejowego
- 8,8 mln zł – na modernizację taboru kolejowego

Ad.6

Długość wojewódzkich linii autobusowych wynosi 14.829 km (w tym 9005 km na terenie województwa). Danych dotyczących długości linii gminnych i powiatowych urząd marszałkowski nie posiada.

Ad.7

Koszt eksploatacji kilometra autobusu jest uzależniony od wielkości przewoźnika i rodzaju posiadanego taboru. Dane takie stanowią tajemnicę przedsiębiorstwa i dlatego urząd marszałkowski ich nie posiada.

Ad.8

Wielkość zakontraktowanej pracy eksploatacyjnej w latach 2012-2015 kształtowała się następująco:

2012 – 2,24 mln pockm Przewozy Regionalne i 0,13 mln pockm Koleje Dolnośląskie;

2013 – 2,36 mln pockm Przewozy Regionalne i 0,13 mln pockm Koleje Dolnośląskie;

2014 – 2,41 mln pockm Przewozy Regionalne i 0,15 mln pockm Koleje Dolnośląskie;

2015 – 2,66 mln pockm Przewozy Regionalne i 0,15 mln pockm Koleje Dolnośląskie;

Jak wyjaśniono w odpowiedzi w punkcie 3, Samorząd Województwa Lubuskiego nie jest emitentem biletów dla pasażerów oraz nie pośredniczy w przekazywaniu dopłat do bitów ulgowych w transporcie kolejowym. Liczbę przewiezionych pasażerów na terenie województwa lubuskiego w latach 2012 – 2015 ustaloną na podstawie sprawozdań rocznych operatorów przedstawia poniższa tabela:

Operator	Przewozy Regionalne	Koleje Dolnośląskie	Łącznie
Liczba pasażerów w roku 2012	2.836.376	86.457	2.922.833
Liczba pasażerów w roku 2013	2.506.308	138.206	2.644.514
Liczba pasażerów w roku 2014	2.646.511	194.385	2.840.896
Liczba pasażerów w roku 2015	2.719.993	221.025	2.941.018

Ad.9

Ilość przejechanych kilometrów przez komunikację autobusową na wojewódzkich liniach regularnych wyniosła w 2015 roku 7.907.894 km. Marszałek Województwa Lubuskiego jest organizatorem regularnych przewozów osób wyłącznie na wojewódzkich liniach komunikacyjnych i przez to nie posiada danych dotyczących przebiegów na gminnych i powiatowych liniach komunikacyjnych.

Dane dotyczące ilości przewiezionych pasażerów, utargu ze sprzedaży biletów oraz kosztu przewiezionego pasażera stanowią tajemnicę przedsiębiorstwa i są w posiadaniu przewoźników.

Wysokość otrzymanych dopłat do biletów przez przewoźników w latach 2012-2015 kształtowała się następująco:

- 2012 r. – 24.574.802,44 zł
- 2013 r. – 24.722.715,00 zł
- 2014 r. – 25.282.710,11 zł
- 2015 r. – 24.610.476,55 zł

Ad.10

Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego przekazuje dopłaty do komunikacji autobusowej jedynie za utracone przychody z tytułu honorowania ulg ustawowych. Kwoty dopłat za lata 2012-2015 zostały podane w pkt. 9 natomiast kwota dopłat za pierwsze półrocze 2016 roku wynosi 12.768.555,00 zł.

Ad.11

Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego nie dysponuje tego rodzaju analizą.

Ad.12

Umowy o świadczenie usług publicznych w transporcie kolejowym nie obejmują przewozów technicznych.

Ad.13

Wyjaśniamy, że porównywanie transportu drogowego z kolejowym, bez uwzględnienia kosztów zewnętrznych, nie daje pełnego obrazu jakie wywierają obie gałęzie na środowisko, zdrowie ludzi, czy infrastrukturę publiczną. Kosztami zewnętrznymi są w tym przypadku wszelkie koszty zużycia środków służących do wytworzenia usługi transportowej, które nie są ponoszone przez kupującego i wytwórcę usługi, ale przez ogół społeczeństwa. Oznacza to, że wszelkie negatywne skutki zewnętrzne działalności przewozowej w tym koszty, które nie są rekompensowane w cenie usługi, są ponoszone przede wszystkim przez otoczenie, a nie przez wytwórcę i użytkownika. Do kosztów zewnętrznych zaliczane są koszty związane z negatywnymi dla środowiska naturalnego i życia człowieka skutkami działalności transportu, w tym:

- zanieczyszczenie powietrza, wody i gleby,
- emisja hałasu,
- wypadki transportowe (część nie pokryta przez system ubezpieczeń i odszkodowań),
- zajętość terenu.

Prosta analiza ekonomiczna nie daje zatem podstawy do ustalenia tańszego rozwiązania, gdyż po uwzględnieniu wszystkich czynników różnica w kosztach znacząco wzrośnie na niekorzyść transportu drogowego. Tak jest w przypadku kosztów ponoszonych przez społeczeństwo na skutek wypadków transportowych, gdzie występują koszty leczenia szpitalnego, rehabilitacji, straty materialne oraz wypłacone odszkodowania dla ofiar wypadków wraz z rodzinami. Są to głównie zewnętrzne koszty medyczne oraz socjalne. Informujemy ponadto, że zarówno dokumenty rządowe jak również strategie i programy regionalne uchwalone przez Sejmik Województwa Lubuskiego, opracowane na podstawie szczegółowych wytycznych Unii Europejskiej, wskazują, że preferowane powinny być gałęzie transportu mające najmniej szkodliwy wpływ na środowisko. Zalecane jest zwiększanie udziału transportu kolejowego w przewozach pasażerskich jako gałęzi najbardziej przyjaznej środowisku, najbezpieczniejszej i najtańszej z makroekonomicznego punktu widzenia uwzględniającego również zewnętrzne koszty transportu.

Zwracamy ponadto uwagę, że linie kolejowe nie pokrywają się przebiegiem z drogami, w związku z czym ewentualne przejście obsługi przez transport drogowy znacząco wydłużyłoby czas przejazdu i pogorszyłoby dostępność transportową miejscowości obsługiwanych dotąd przez kolej.

Ad.14

Wysokość rekompensaty udzielanej operatorowi w ramach funkcjonowania linii komunikacyjnej Żagań – Żary – Forst (Lausitz) wyniosła w roku 2015 około 1 mln zł. Sumaryczny średnio-dobowy ruch pasażerski na odcinku Żary – Forst obejmował w roku 2015 do 35 pasażerów. Należy przy tym brać pod uwagę ograniczoną do minimum ilość połączeń na tej linii, która nie generuje większego popytu.

Załącznik 1

Otrzymuje do wiadomości:

Biuro Sejmiku



CZŁONEK ZARZĄDU
Alicja Makarska



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

CENNIK

**STAWEK JEDNOSTKOWYCH OPŁAT ZA KORZYSTANIE
Z INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ
O SZEROKOŚCI TORÓW 1435 MM ZARZĄDZANEJ
PRZEZ PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.
OBOWIĄZUJĄCY OD 13 GRUDNIA 2015 R.**

I. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej

- 1. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej**
- 2. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów**

II. Stawki jednostkowe opłat dodatkowych

Stawki jednostkowe opłaty podstawowej i opłat dodatkowych za dostęp i korzystanie przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1435 mm zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. na okres obowiązywania rozkładu jazdy pociągów 2015/2016 zatwierdzone przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego Decyzją DRRK-WKL.730.2.2015.JG z dnia 23 października 2015 r.

Warszawa, 2015

I. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej

1. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej [zł/pocmk]

1.1. Pociągi pasażerskie

A. Odcinki linii kolejowych, na których nie są dostępne urządzenia sieci trakcyjnej

Całkowita masa brutto M [t]	Kategoria linii kolejowej		
	1	2	3
M<60	2,09	3,05	4,16
60≤M<120	2,31	3,29	4,43
120≤M<180	2,61	3,62	4,81
180≤M<240	2,95	3,99	5,23
240≤M<300	3,32	4,40	5,70
300≤M<360	3,69	4,81	6,16
360≤M<420	3,99	5,13	6,53
420≤M<480	4,28	5,45	6,90
480≤M<540	4,67	5,88	7,38
540≤M<600	5,02	6,26	7,82
600≤M<660	5,35	6,62	8,23
660≤M<720	5,66	6,96	8,62
720≤M<780	5,98	7,31	9,02
780≤M<840	6,34	7,71	9,47
840≤M<900	6,67	8,07	9,89
900≤M	7,18	8,64	10,53

B. Odcinki linii kolejowych, na których są dostępne urządzenia sieci trakcyjnej

Całkowita masa brutto M [t]	Kategoria linii kolejowej				
	1	2	3	4	5
M<60	2,57	3,59	4,80	6,83	8,33
60≤M<120	2,79	3,83	5,07	7,17	8,74
120≤M<180	3,09	4,16	5,44	7,65	9,31
180≤M<240	3,42	4,53	5,86	8,19	9,96
240≤M<300	3,80	4,94	6,33	8,79	10,67
300≤M<360	4,17	5,34	6,80	9,37	11,37
360≤M<420	4,47	5,67	7,16	9,84	11,94
420≤M<480	4,76	5,99	7,53	10,31	12,49
480≤M<540	5,15	6,41	8,02	10,93	13,23
540≤M<600	5,49	6,80	8,45	11,48	13,89
600≤M<660	5,83	7,16	8,87	12,01	14,52
660≤M<720	6,13	7,50	9,25	12,50	15,11
720≤M<780	6,45	7,85	9,65	13,01	15,72
780≤M<840	6,81	8,24	10,10	13,58	16,40
840≤M<900	7,15	8,61	10,52	14,11	17,04
900≤M	7,66	9,17	11,16	14,93	18,01

1.2. Pociągi towarowe

A. Odcinki linii kolejowych, na których nie są dostępne urządzenia sieci trakcyjnej

Całkowita masa brutto M [t]	Kategoria linii kolejowej		
	1	2	3
M<60	2,09	3,05	4,16
60≤M<120	2,31	3,29	4,43
120≤M<180	2,61	3,62	4,81
180≤M<240	2,95	3,99	5,23
240≤M<300	3,32	4,40	5,70
300≤M<360	3,69	4,81	6,16
360≤M<420	3,99	5,13	6,53
420≤M<480	4,28	5,45	6,90
480≤M<540	4,67	5,88	7,38

B. Odcinki linii kolejowych, na których są dostępne urządzenia sieci trakcyjnej

Całkowita masa brutto M [t]	Kategoria linii kolejowej				
	1	2	3	4	5
M<60	2,57	3,59	4,80	6,83	8,33
60≤M<120	2,79	3,83	5,07	7,17	8,74
120≤M<180	3,09	4,16	5,44	7,65	9,31
180≤M<240	3,42	4,53	5,86	8,19	9,96
240≤M<300	3,80	4,94	6,33	8,79	10,67
300≤M<360	4,17	5,34	6,80	9,37	11,37
360≤M<420	4,47	5,67	7,16	9,84	11,94
420≤M<480	4,76	5,99	7,53	10,31	12,49
480≤M<540	5,15	6,41	8,02	10,93	13,23

Całkowita masa brutto M [t]	Kategoria linii kolejowej		
	1	2	3
540≤M<600	5,02	6,26	7,82
600≤M<660	5,35	6,62	8,23
660≤M<720	5,66	6,96	8,62
720≤M<780	5,98	7,31	9,02
780≤M<840	6,34	7,71	9,47
840≤M<900	6,67	8,07	9,89
900≤M<1000	7,18	8,64	10,53
1000≤M<1100	7,69	9,19	11,16
1100≤M<1200	8,12	9,66	11,70
1200≤M<1300	8,73	10,33	12,46
1300≤M<1400	9,30	10,96	13,18
1400≤M<1500	9,89	11,61	13,91
1500≤M<1600	10,35	12,11	14,48
1600≤M<1700	10,97	12,79	15,26
1700≤M<1800	11,48	13,35	15,90
1800≤M<1900	12,08	14,01	16,65
1900≤M<2000	12,58	14,55	17,27
2000≤M<2100	13,20	15,23	18,05
2100≤M<2200	13,68	15,76	18,65
2200≤M<2300	14,27	16,41	19,39
2300≤M<2400	14,80	16,99	20,05
2400≤M<2500	15,38	17,62	20,77
2500≤M<2600	15,80	18,08	21,30
2600≤M<2700	16,42	18,76	22,07
2700≤M<2800	16,90	19,30	22,68
2800≤M<2900	17,50	19,96	23,43
2900≤M<3000	17,99	20,49	24,04
3000≤M	18,21	20,73	24,31

Całkowita masa brutto M [t]	Kategoria linii kolejowej				
	1	2	3	4	5
540≤M<600	5,49	6,80	8,45	11,48	13,89
600≤M<660	5,83	7,16	8,87	12,01	14,52
660≤M<720	6,13	7,50	9,25	12,50	15,11
720≤M<780	6,45	7,85	9,65	13,01	15,72
780≤M<840	6,81	8,24	10,10	13,58	16,40
840≤M<900	7,15	8,61	10,52	14,11	17,04
900≤M<1000	7,66	9,17	11,16	14,93	18,01
1000≤M<1100	8,16	9,73	11,79	15,73	18,97
1100≤M<1200	8,60	10,20	12,33	16,42	19,79
1200≤M<1300	9,21	10,87	13,09	17,39	20,95
1300≤M<1400	9,78	11,50	13,81	18,30	22,04
1400≤M<1500	10,37	12,14	14,54	19,24	23,16
1500≤M<1600	10,82	12,64	15,11	19,96	24,02
1600≤M<1700	11,44	13,32	15,89	20,95	25,20
1700≤M<1800	11,96	13,89	16,54	21,77	26,19
1800≤M<1900	12,56	14,54	17,28	22,72	27,32
1900≤M<2000	13,05	15,09	17,90	23,51	28,26
2000≤M<2100	13,68	15,77	18,68	24,50	29,44
2100≤M<2200	14,15	16,30	19,28	25,26	30,36
2200≤M<2300	14,75	16,95	20,02	26,21	31,49
2300≤M<2400	15,28	17,53	20,68	27,04	32,48
2400≤M<2500	15,85	18,16	21,40	27,96	33,58
2500≤M<2600	16,27	18,62	21,93	28,63	34,38
2600≤M<2700	16,89	19,30	22,70	29,62	35,56
2700≤M<2800	17,38	19,83	23,31	30,39	36,48
2800≤M<2900	17,98	20,49	24,06	31,35	37,63
2900≤M<3000	18,47	21,03	24,67	32,12	38,55
3000≤M	18,69	21,27	24,94	32,47	38,97

2. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów

Lp.	Nazwa usługi	Stawka jednostkowa	Zakres usług		
1	Dostęp do urządzeń zaopatrzenia w paliwo	1,00 zł/km przejazdu	Przejazd nie ujęty w rozkładzie jazdy pociągów do/z punktów z urządzeniami zaopatrzenia w paliwo. Odległość mierzona jest od osi stacji po najkrótszej drodze przejazdu do granicy własności środka trwałego lub granicy użytkowania przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.		
2	Dostęp i korzystanie ze stacji i przystanków pasażerskich, ich budynków i innych urządzeń, w tym: a) korzystanie ze stacji Gdynia Postojowa	5,55 zł/wagon	Opłatę pobiera się za każdy wjeżdżający na tę stację wagon. Opłatę pobiera się za każdy postój zamówiony przez przewoźnika, w tym na stacji początkowej i końcowej według kategorii, podkategorii i sposobu informowania podróżnych podanych w Wykazie stacji i przystanków z przyporządkowaniem im stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp i korzystanie z peronów obowiązujących od 13 grudnia 2015 r. Usługa wygłaszania komunikatów megafonowych oraz wygłaszania komunikatów megafonowych i obsługi urządzeń informacji wizualnej świadczona jest łącznie z usługą udostępniania i korzystania z peronów.		
	b) dostęp i korzystanie z peronów oraz informowanie podróżnych, w tym: b1) dostęp i korzystanie z peronów na stacjach i przystankach o kategoriach oznaczonych w wykazie stacji i przystanków literami A-E: Kategoria stacji i przystanków	Podkategoria stacji i przystanków uwzględniająca stan i wyposażenie peronów [zł/postój]			
		I		II	III
	b1.1) stacje i przystanki aglomeracyjne (kat. B)	0,72		0,88	1,37
	b1.2) pozostałe stacje i przystanki (kat. E)	0,93		1,13	1,76
	b1.3) stacje i przystanki o znaczeniu lokalnym (Kat. D)	1,21		1,47	2,30
	b1.4) stacje i przystanki o znaczeniu regionalnym (kat. C)	1,96		2,39	3,73
	b1.5) największe stacje pasażerskie (kat. A)	2,60		3,16	4,93
	b2) informowanie podróżnych, w tym:	[zł/postój]			
	b2.1) wygłaszanie komunikatów megafonowych	Kat. B		1,20	
	Kat. E	0,77			
	Kat. D	0,87			
	Kat. C	2,39			
	Kat. A	4,03			

Lp.	Nazwa usługi	Stawka jednostkowa		Zakres usług
		Kat.	Stawka	
	b2.2) wygłaszanie komunikatów megafonowych i obsługa urządzeń informacji wizualnej	Kat. B	1,36	Stawka jednostkowa za wygłaszanie komunikatów megafonowych lub wygłaszanie komunikatów megafonowych i obsługę urządzeń informacji wizualnej jest jednakowa dla wszystkich podkategorii w danej kategorii stacji i przystanków.
		Kat. E	0,88	
		Kat. D	0,98	
		Kat. C	2,83	
		Kat. A	4,53	
	c) dostęp do torów postojowych oraz punktów utrzymania pojazdów kolejowych dla pociągów pasażerskich, w tym:			Przejazd nie ujęty w rozkładzie jazdy pociągów do/z torów postojowych oraz punktów utrzymania pojazdów kolejowych (odległość mierzona jest od osi stacji po najkrótszej drodze przejazdu do granicy własności środka trwałego lub granicy użytkowania przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.).
c1) lokomotywy luzem i autobusy szynowe	0,95 zł/km przejazdu			
c2) pozostałe pojazdy kolejowe z napędem i składy manewrowe	3,58 zł/km przejazdu			
3	Dostęp do terminali kolejowych dla pociągów towarowych, w tym:			Przejazd nie ujęty w rozkładzie jazdy pociągów do/z punktu ładunkowego, bocznic, lokomotywni, myjni, wagi itp. (odległość mierzona jest od osi stacji po najkrótszej drodze przejazdu do granicy własności środka trwałego lub granicy użytkowania przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.). W przypadku przejazdu pomiędzy terminalami kolejowymi po torach PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., odległość ustalana jest według najkrótszej drogi przejazdu.
	a) lokomotywy luzem	1,06 zł/km przejazdu		
	b) pociągi lub składy manewrowe	6,80 zł/km przejazdu		
4	Dostęp i korzystanie ze stacji wyposażonych w czynne górki rozrządowe	14,31 zł/ rozrządzony wagon		Opłatę pobiera się za dostęp i korzystanie ze stacji wyposażonych w czynne górki rozrządowe. W przypadku korzystania z infrastruktury tych stacji dla celów innych niż rozrządzanie z wykorzystaniem górki rozrządowej, opłaty pobiera się według odpowiednich pozycji cennika, zgodnie z rodzajem świadczonych usług.
5	Dostęp i korzystanie z torów i urządzeń do formowania składów pociągów	65,66 zł/poc.		Korzystanie z torów i urządzeń (praca manewrowa + wykorzystywanie co najmniej dwóch torów) przy formowaniu składu pociągu. Usługa nie obejmuje zmiany lokomotywy lub czoła pociągu oraz pociągów sformowanych z wagonów rozrządzonych z wykorzystaniem górki rozrządowej.
6	Korzystanie z torów postojowych	1,14 zł/godz./tor		Postój pojazdów kolejowych na wszystkich torach zarządcy. Usługa nie obejmuje postoju pojazdów kolejowych na stacjach

Lp.	Nazwa usługi	Stawka jednostkowa	Zakres usług
			<p>rozzządowych podlegających rozrządaniu z wykorzystaniem górki rozrządowej, jeżeli postój nie przekracza 7 dni. Usługa nie dotyczy postoju pojazdów kolejowych wynikającego z przyczyn leżących po stronie zarządcy.</p> <p>Jeżeli postój jest krótszy od 2 godzin, opłaty nie nalicza się.</p>
7	Korzystanie z torów do czynności ładunkowych, w tym przy rampach i placach ładunkowych	12,27 zł/godz./tor	<p>Opłata naliczana jest od momentu zajęcia toru do momentu jego zwolnienia.</p> <p>W przypadku przekroczenia kolejnych 12 godzin postoju, opłata ustalana jest z uwzględnieniem podanej stawki powiększonej dla każdego kolejnych rozpoczętych 12 godzin postoju o wielkość tej stawki. Do 12 godzin nie zalicza się okresów, w których prace ładunkowe, zgodnie z regulaminem technicznym stacji, nie mogą się odbywać.</p> <p>Opłata za zajęcie rampy i placu powyżej 1 godziny po zakończeniu czynności ładunkowych ustalana jest według indywidualnej kalkulacji. W przypadku korzystania z toru przy rampie lub placu nie będących w zarządzie PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., opłata wyznaczana jest na podstawie stawki wymienionej w poz. 6.</p>

II. Stawki jednostkowe opłat dodatkowych

Lp.	Nazwa usługi	Stawka jednostkowa	Zakres usług
1	<p>Udzielanie pomocy w prowadzeniu pociągów nadzwyczajnych, w tym:</p> <p>1) opracowanie warunków przejazdu pociągu z przesyłką nadzwyczajną:</p> <p>a) bez przekroczonej skrajni oraz jednostek transportu intermodalnego przekraczających skrajnię ładunkową (kontenery High Cube, naczepy siodłowe, nadwozia wymienne)</p> <p>b) z przekrozoną skrajnią ładunkową lub/i taboru niepowodującą wstrzymania ruchu po sąsiednim torze lub przekroczonym naciskiem osiowym lub liniowym z wyjątkiem jednostek transportu intermodalnego przekraczających skrajnię ładunkową (kontenery High Cube, naczepy siodłowe, nadwozia wymienne) oraz dla pojazdów kolejowych z napędem nieposiadających świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego lub zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji nowego lub zmodernizowanego pojazdu kolejowego</p> <p>c) z przekrozoną skrajnią ładunkową lub/i taboru powodującą wstrzymanie ruchu lub zmniejszenie prędkości do 10 km/h po sąsiednim torze</p> <p>2) czynności wynikające ze szczególnych warunków realizacji przejazdu i nadzoru, w tym udział w przejeździe pociągu pracowników PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. koniecznych do spełnienia podczas jego trwania określonych odrębnie warunków</p>	<p>81,51 zł</p> <p>524,92 zł</p> <p>1 325,34 zł</p> <p>31,34 zł/godz.</p>	<p>Opracowanie warunków technicznych, które muszą być spełnione przy realizacji przewozu przesyłki nadzwyczajnej.</p> <p>W przypadku opracowywania warunków przejazdu przesyłki nadzwyczajnej o różnych parametrach ograniczeń pobiera się jedną najwyższą opłatę. Opłatę pobiera się za każde rozpatrzone zawiadomienie i wydaną decyzję.</p> <p>Opłatę pobiera się za uczestniczenie pracownika PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. w przejeździe pociągu z przesyłką nadzwyczajną z uwagi na uwarunkowania techniczne.</p>
2	Dostarczenie uzupełniających informacji o przejeździe pociągu poza objętymi opłatą podstawową, o których mowa w § 23 ust. 1 Regulaminu*)	53,65 zł/godz.	Opracowanie i przekazanie uzupełniającej informacji określonej przez przewoźnika.
3	Opracowanie projektu indywidualnego rozkładu jazdy pociągu	0,26 zł/pockm	Opracowanie projektu rozkładu jazdy pociągu, o którym mowa w § 24 pkt 3 i 28 ust. 2 Regulaminu*).
4	Udostępnienie wyciągów z regulaminów i innych dokumentów wymagających poniesienia dodatkowych kosztów ze strony PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.	4,92 zł/stronę	Przygotowanie i wydanie wyciągów z regulaminów technicznych i innych dokumentów wskazanych przez przewoźnika.

*) Regulamin przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy pociągów 2015/2016