

Warszawa, dnia marca 2013 r.

Sprawozdanie z działalności w 2012 roku

Senackiego Zespołu Infrastruktury

Senacki Zespół Infrastruktury został utworzony 20 grudnia 2011 roku, w celu wsparcia modernizacji polskiego transportu w interesie harmonijnego rozwoju gospodarczego kraju poprzez ochronę interesów pasażerów i innych nabywców usług przewozowych, ochronę integralności polskiego systemu transportowego, wspieranie rozwoju infrastruktury technicznej kraju.

Zespół zorganizował posiedzenia w dniach: 16 marca i 25 października oraz konferencję w dniu 15 października pt. „Bezpieczeństwo w publicznym transporcie zbiorowym”.

Pierwsze posiedzenie Senackiego Zespołu Infrastruktury poświęcone było stanowi kolei regionalnych. Pani Elżbieta Grudzień - Członek Zarządu, Dyrektor Finansowy Przewozy Regionalne sp. z o.o. dokonała prezentacji wyników finansowych tej spółki. Przedstawiła informacje o wielkościach przewozowych licząc od momentu usamorządowienia spółki.

Pani Małgorzata Kuczevska - Prezes Zarządu, Dyrektor Generalny spółki Przewozy Regionalne przedstawiła przegląd europejskich rozwiązań organizacyjnych kolei regionalnych oraz omówiła ocenę modeli organizacyjnych pod kątem funkcjonowania kolei regionalnych w Polsce. Pani Prezes zwróciła uwagę członkom Zespołu na to, że zachodnioeuropejscy organizatorzy przewozów coraz częściej decydują się na organizowanie przetargów na świadczenia usług przewozowych licząc na obniżenie kosztów i poprawienie jakości usług, tak jak miało to miejsce wśród liderów liberalizacji. Podkreśliła jednocześnie że prowadzenie konkurencji wymagałoby wprowadzenia istotnych zmian na rynku przewozów regionalnych.

Pan Marcin Polewicz - Członek Zarządu, Dyrektor Wykonawczy w Arriva RP sp. z o.o. poinformował uczestników posiedzenia, że Arriva RP sp. z o.o. jest częścią grupy Arriva należącej do Deutsche Bahn. Arriva zatrudnia ok. 47 tys. pracowników i prowadzi

działalność w 12 europejskich krajach. Ten znaczący operator na rynku usług transportowych – kolejowych, autobusowych i tramwajowych osiąga roczne przychody w wysokości 3 mld euro. W Polsce jego działalność jest najbardziej widoczna w województwie kujawsko-pomorskim.

Pan Andrzej Massel - Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej przedstawił informacje na temat stanu kolei regionalnych w 2011 roku. Omówił usługi publiczne w transporcie kolejowym, które realizowane są na podstawie umów o świadczenie usług publicznych zawieranych pomiędzy organizatorami publicznego transportu kolejowego a przewoźnikami. Łącznie w ramach usług publicznych przewieziono ponad 234 mln pasażerów, wykonano prace przewozową 13, 751 mln pasażerokilometrów. Wykonywanie usług przewozowych jest subsydiowane z budżetu państwa i budżetów samorządowych. Dotacje dla przewoźników wyniosły 1 414, 4 mln zł.

Podczas konferencji pt. „Bezpieczeństwo w publicznym transporcie zbiorowym”. Andrzej Massel, Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej przedstawił statystyki gromadzonych przez Urząd Transportu Kolejowego w poszczególnych kategorii zdarzeń. W maju 2012 r. przedstawiono taki program, mówiący o poprawie bezpieczeństwa obejmujący 10 punktów. Wśród nich wskazano na wzmocnienie kompetencji Urzędu Transportu Kolejowego, na doraźne kontrole obejmujące różne aspekty bezpieczeństwa, w tym badanie czasu pracy maszynistów, badanie dokumentacji, sprawności sprzętu technicznego, urządzeń wspomagających bezpieczne prowadzenie pojazdu. Program obejmuje również dodatkowe przeszkolenie wszystkich maszynistów i dyżurnych ruchu, a także cały proces ujednolicania instrukcji, wprowadzania jednolitych standardów bezpieczeństwa, obowiązujących wszystkich uczestników ruchu kolejowego.

Krzysztof Dyl, Prezes Urzędu Transportu Kolejowego podkreślił, że bezpieczeństwo w transporcie kolejowym w Polsce to jeden z najważniejszych tematów, którym zajmuje się Urząd Transportu Kolejowego. Spółka PKP Intercity S.A. posiada wymagane świadectwa dopuszczenia do eksploatacji wszystkich typów eksploatowanych pojazdów kolejowych. Przestrzega ona też procedur wydawania świadectw sprawności technicznej eksploatowanych pojazdów kolejowych, procedur zapewniających utrzymanie eksploatowanych pojazdów kolejowych na poziomie zgodnym ze stosowanymi standardami, a także przestrzega procedur dotyczących zatrudniania, kwalifikacji, egzaminów, szkolenia oraz wymogów zdrowotnych pracowników bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego. Spółka opracowała przepisy wewnętrzne określające warunki techniczne oraz

zasady i wymagania związane z eksploatacją i utrzymaniem pojazdów kolejowych. Wdrożyła też procedury zgłaszania i dokumentowania zaistniałych zdarzeń kolejowych. Pani Małgorzata Kuczevska, prezes spółki Przewozy Regionalne zauważyła, że w spółce istnieją procedury w zakresie utrzymania pojazdów kolejowych i zasobów technicznych. Funkcjonują również instrukcje wewnętrzne, dotyczące kwalifikacji pracowników i zarządzania ryzykiem. Działa również podsystem zarządzania ważnymi informacjami, czyli m.in. zdarzeniami, wypadkami, monitorowania, podsystem postępowania w sytuacjach niebezpiecznych, kryzysowych. Do ważniejszych elementów całego systemu należą: system doskonalenia poprzez audyty, oraz co najmniej raz w roku przegląd Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem i definicja kierunków działań doraźnych i dalekosiężnych w zakresie poprawy bezpieczeństwa przewozów.

Zdzisław Szczerbaciuk z Polskiej Izby Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji zauważył, że z wewnętrznymi warunki bezpieczeństwa ruchu drogowego więksi przewoźnicy poradzili sobie dzięki zmianom prawa bez większych problemów. Funkcjonuje system szkolenia i doszkalanania. Większość dużych firm prowadzi także własne szkolenia w okresach pięcioletnich. Szkoli też kierowców w momencie nabycia nowego typu taboru lub znaczących zmian przepisów. Ten system dobrze działa, wypadków drogowych jest bardzo mało, a wypadków ze skutkiem śmiertelnym w komunikacji publicznej, realizowanej przez dużych przewoźników nie ma od kilku lat.

Kolejne posiedzenie Senackiego Zespołu Infrastruktury poświęcone było tematyce finansowania infrastruktury kolejowej ze środków publicznych. Członek Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Aleksander Wołowicz przedstawił uczestnikom posiedzenia informacje o źródłach finansowania PKP PLK. Projekty kolejowe są finansowane z budżetu państwa, ze środków budżetowych Unii Europejskiej oraz środków własnych. Jednakże przepływ środków finansowych pomiędzy licznymi podmiotami zaangażowanymi w realizację projektów kolejowych jest daleki od zadawalającego. Kwestią wymagającą poprawy jest skrócenie czasu oczekiwania na refundację środków unijnych i pochodzących z budżetu krajowego w części kwalifikowanej. Od chwili złożenia wniosku o refundację do uzyskania środków finansowych upływa średnio 140 dni. Taka sytuacja zmusza PKP PLK do prefinansowania wykonawców. Wyjściem z tej sytuacji może być taka poprawa jakości wniosków, aby Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT) mogło je szybciej realizować a także poprawa jakości komunikacji pomiędzy podmiotami zaangażowanym w realizację projektów.

Dyrektor Centrum Unijnych Projektów Transportowych Paweł Szaciłło poinformował uczestników posiedzenia, że termin 140 dni na uruchomienie środków finansowych, o którym mówił prezes Wołowicz wynika z faktu, iż każdy wniosek o płatność musi być przedstawiony Ministerstwu Finansów celem uruchomienia środków z rezerwy celowej.

Przedstawiciel Izby Gospodarczej Transportu Lądowego Marita Szustak uważa, że to co wstrzymuje inwestycje kolejowe to tzw. pierwsze wymagania pozwolenia na budowę. Gdyby inwestycje w pasie kolejowym były realizowane na zgłoszenie, to jej zdaniem, stan ich zaawansowania byłby dużo wyższy. Drugą przyczyną spowolnienia inwestycji kolejowych, jest, jej zdaniem, interpretacja CUPT-u dotycząca kwalifikowania środków, zwłaszcza dotyczących robót dodatkowych zleconych. Przeprowadzanie na nie dodatkowych przetargów wstrzymuje inwestycje. Ponadto powtórna ocena oddziaływania na środowisko wydłuża procedurę o 45 dni.

Przedstawiciel Ministerstwa Finansów Michał Pakuła poinformował uczestników posiedzenia, że w resorcie prowadzone są prace zmierzające do skrócenia 140 dniowego terminu na uruchomienie środków na inwestycje kolejowe. Środki finansowe mają być przekazywane awansem i blokowo. W latach 2013 – 2015 na samą infrastrukturę kolejową przekazanych zostanie 30 mld zł.

W trakcie konferencji i posiedzeń Senacki Zespół Infrastruktury zajmował się kwestiami istotnymi dla branży, pochylając w szczególności nad najistotniejszymi zagadnieniami bezpieczeństwa ruchu i efektywności inwestycji.

Przewodniczący

Senackiego Zespołu Infrastruktury

Stanisław Kogut