

W kierunku kolei nowoczesnej i efektywnej

Zarys planu działań „Kolej**PL**2020”

Opracowany przez zespół:

- Andrzej Wach (Inicjator i koordynator prac)
- Janusz Malinowski
- Zbigniew Szafranski
- Daniel Ryczek
- Marcin Trzaska

Tezy główne Planu działań

Nowoczesność i efektywność kolei w Polsce, a także racjonalny jej udział w rynku przewozów i należną jej pozycję na arenie międzynarodowej można zapewnić przez:

→ zapewnienie publicznej własności infrastruktury kolejowej, jak też zbudowanie silnego podmiotu zarządzającego kompletną infrastrukturą;

→ stworzenie realnych warunków do wzrostu udziału transportu kolejowego tak w przewozach pasażerskich, jak i towarowych;

→ wyrównanie warunków konkurencji z innymi gałęziami transportu, w szczególności z transportem drogowym;

→ dbałość o silną pozycję i rozwój PKP CARGO S.A. i PKP Intercity S.A. jako narodowych przewoźników: towarowego i pasażerskiego;

→ maksymalnie efektywne i pro-rozwojowe wykorzystanie dostępnych europejskich środków pomocowych.

Zagadnienia i obszary działań

Informacja
o programie

I. Podsumowanie dotychczasowych dokonań



II. Organizacja systemu transportu kolejowego w Polsce



III. Przewozy towarowe



IV. Przewozy pasażerskie



V. Działalność zarządcy infrastruktury i „Nowe PKP”



VI. Finansowanie kolei



VII. Działania niezbędne celem realizacji Planu działań
i zagadnienia do rozważenia



VIII. Oczekiwane rezultaty realizacji Planu działań



Podsumowanie dotychczasowych dokonań

Osiągnięcia procesu restrukturyzacji d. kolei państwowej, przy wykorzystaniu sprzyjających warunków w otoczeniu politycznym i gospodarczym:

wywołanie pro-rynkowej postawy przewoźników towarowych, wzrost efektywności i konkurencyjności PKP CARGO S.A.,

aktywna i nakierowana na potrzeby podróży postawa przewoźników regionalnych,

uporządkowanie w znacznej mierze relacji władza centralna/samorządy – wykonawcy usług PSC,

aktywne włączenie samorządów w organizację przewozów,

wdrażany – z pozytywnym efektem – program odbudowy dworców kolejowych, w tym w formule PPP (**ok. 2 mld zł**),

znaczny wzrost nakładów inwestycyjnych na tabor (**5 mld zł dalekobieżny i 4 mld zł regionalny**), jak i poziomu rekompensaty kosztów prowadzenia działalności przewoźników regionalnych (**2 mld zł/rok, w tym 1,4 mld zł przewozy regionalne**),

kolosalny wzrost nakładów na inwestycje w infrastrukturę kolejową (**40 mld zł w ciągu 10 lat**), dzięki czemu po wielu latach degradacji stan infrastruktury kolejowej – począwszy od 2011 roku – zaczął się poprawiać.

Podsumowanie dotychczasowych dokonań

Osiągnięcia procesu restrukturyzacji d. kolei państwowej, przy wykorzystaniu sprzyjających warunków w otoczeniu politycznym i gospodarczym:

Wymienione wyżej osiągnięcia dają podstawę do twierdzenia, że postawiony na wstępie cel jest osiągalny.

Podsumowanie dotychczasowych dokonań

Istotne mankamenty, negatywnie wpływające na obraz kolei:

→ **rozbicie usługi przewozowej podróżnych** na wielu przewoźników, co skomplikowało system taryfowy, proces zakupu biletów i odpowiedzialność za wykonanie usługi przewozu, szczególnie w warunkach zakłóceń ruchu,

→ **nieefektywna koordynacja działań inwestycyjnych** poszczególnych podmiotów w infrastrukturę liniową, punktową (dworce, parkingi), jak również w tabor kolejowy, powiązana z nadmierną dezorganizacją ruchu pociągów,

→ **rozdzielenie integralnie powiązanych** między sobą **składników majątkowych** (m. in. grunty, linie kolejowe, dworce) pomiędzy różne podmioty,

→ skomplikowany i niewłaściwie działający system zapewnienia bezpieczeństwa w ruchu kolejowym,

→ niejasna rola spółki PKP S.A. w aktualnej konfiguracji rynku kolejowego.

Podsumowanie dotychczasowych dokonań

Inne zagadnienia ważne dla wzrostu udziału kolei w rynku przewozów:

stworzenie warunków dla kolejowych przewoźników towarowych do uczciwej konkurencji z transportem drogowym,

dostawy lub odbiór towaru bezpośrednio od dysponenta ładunku (problem tzw. „ostatniej mili”),

koordynacja kolejowej usługi przewozu podróżnych z komplementarnymi środkami komunikacji (integracja taryfowa z transportem miejskim, węzły przesiadkowe, parkingi przy stacjach i przystankach i in.),

systemowe i racjonalne rozwiązanie finansowania inwestycji i utrzymania infrastruktury kolejowej.

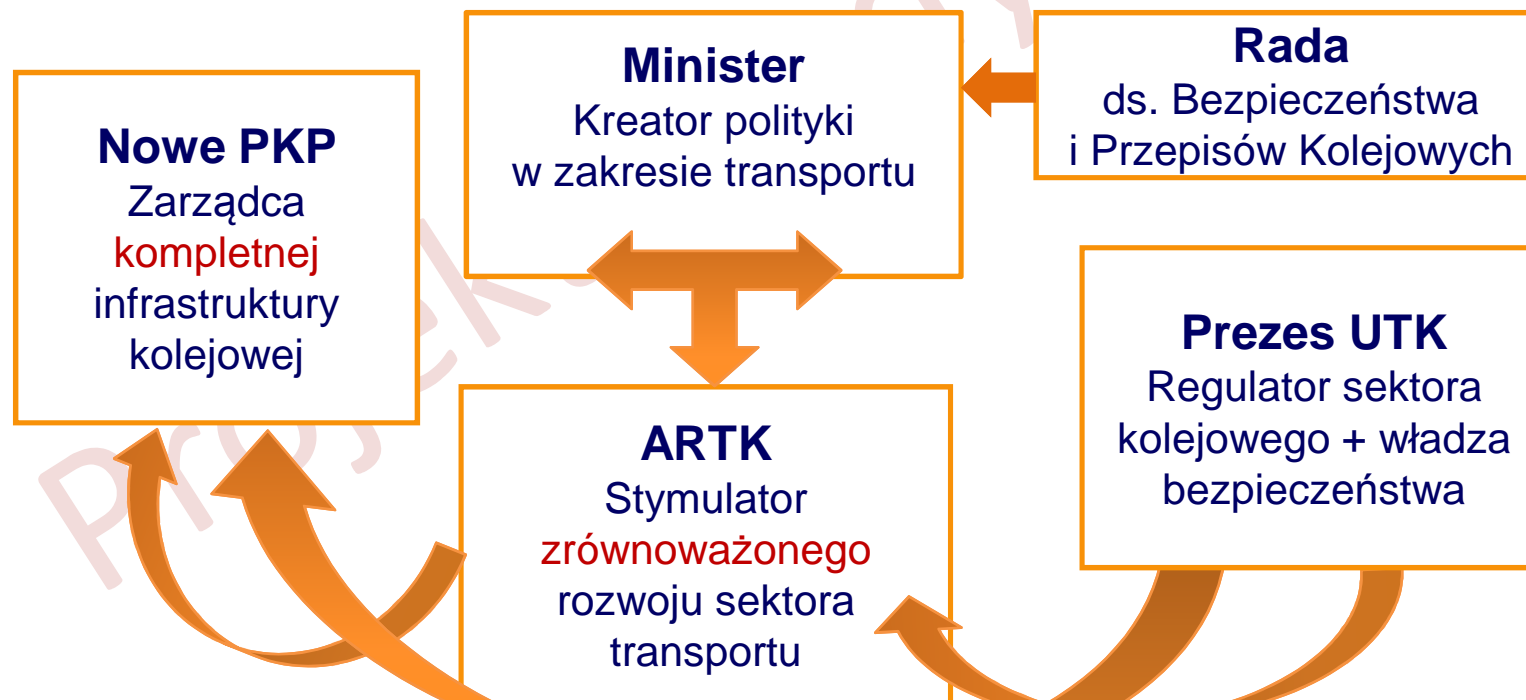


Organizacja systemu transportu kolejowego w Polsce

❖ Postulowany model podmiotowy kształtowania rynku transportowego:

wiodąca rola Ministra w każdej dziedzinie funkcjonowania transportu;

nowy organ odpowiedzialny za podejmowanie działań stymulujących zrównoważony rozwój transportu w Polsce – Agencja Rozwoju Transportu Kolejowego.



Organizacja systemu transportu kolejowego w Polsce

❖ Misja Agencji (Departamentu) Rozwoju Transportu Kolejowego:

wdrażanie polityki zrównoważonego rozwoju transportu.

❖ Zadania Agencji Rozwoju Transportu Kolejowego:

prowadzenie analiz rynku i prognoz gospodarczych, podejmowanie inicjatyw w zakresie zrównoważonego rozwoju transportu i aktywizacji gałęzi transportu przyjaznych środowisku,

planowanie i zamawianie przewozów o charakterze usługi publicznej, zawieranie umów z przewoźnikami, w tym rekompensaty ulg ustawowych,

kreowanie stawek opłat za dostęp do infrastruktury transportu,

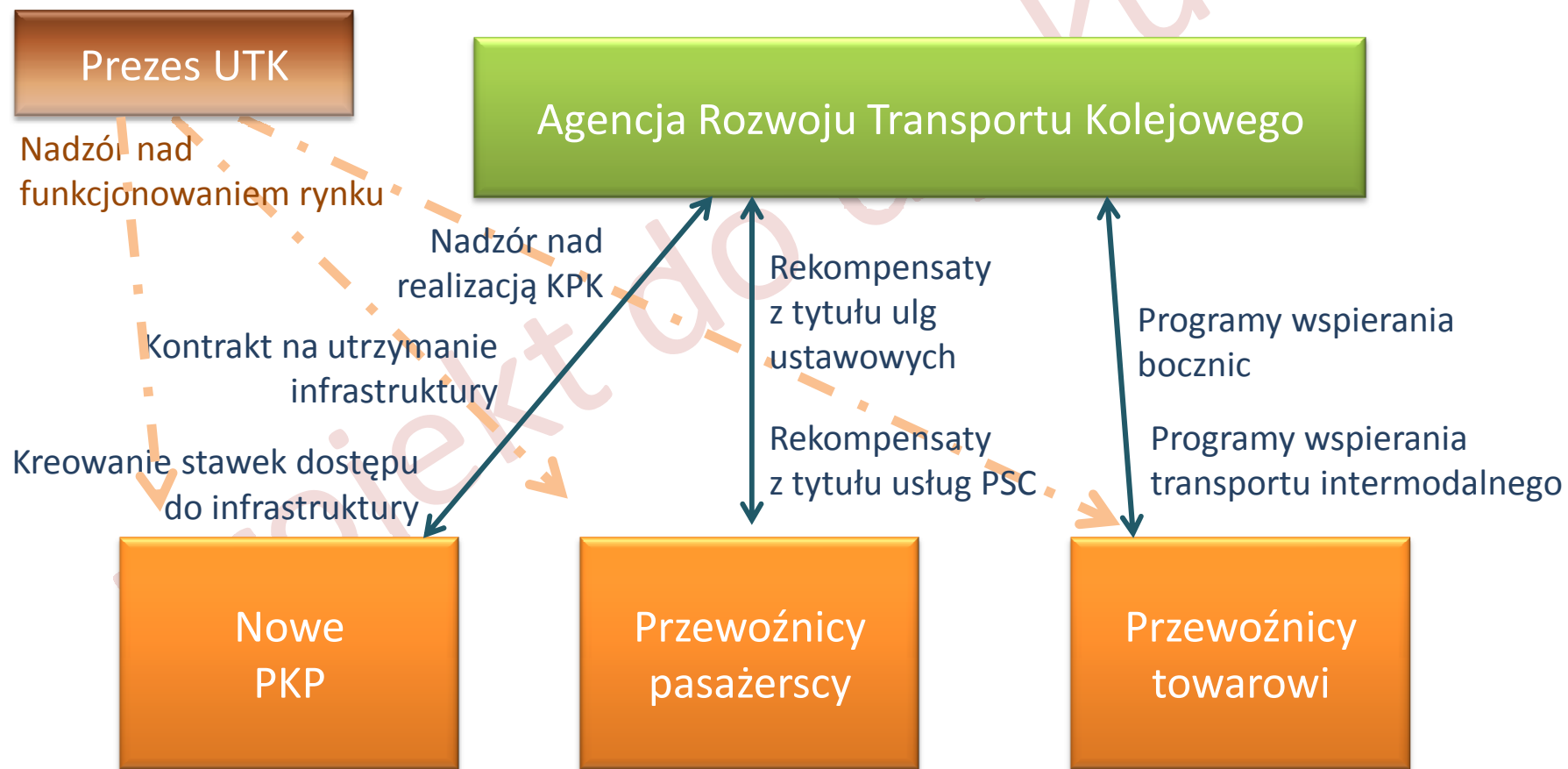
zawieranie umów wieloletnich z podmiotami zarządzającymi infrastrukturą,

prowadzenie programów i rozliczanie projektów dofinansowania bocznic kolejowych i terminali intermodalnych,

sprawne i efektywne zarządzanie budżetem, wyliczanie racjonalnej wysokości rekompensaty/zapłaty za usługi.

Organizacja systemu transportu kolejowego w Polsce

❖ Relacje pomiędzy ARTK a podmiotami funkcjonującymi na rynku kolejowym:



Organizacja systemu transportu kolejowego w Polsce

❖ System zapewnienia bezpieczeństwa w transporcie kolejowym:

Plan działania	przyjęcie zasady, że wszystkie regulacje dotyczące zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego na ogólnodostępnej sieci kolejowej mają rangę rozporządzenia ministra właściwego ds. transportu,
	utworzenie – przy ministrze ds. transportu – Rady ds. Bezpieczeństwa i Przepisów Kolejowych (na wzór brytyjskiej <i>Railway Safety & Standards Board</i> lub polskiej <i>Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego</i>),
	regulacje prawne, o których mowa wyżej, powinny być opracowywane przez zespoły eksperckie działające w ramach struktury ww. Rady, a wymagania powinny być precyzyjnie i jednoznacznie sformułowane,
	wprowadzenie centralnej ewidencji czasu pracy maszynistów , niezależnie od tego, dla którego przewoźnika aktualnie prowadzi pociąg,
	wprowadzenie zunifikowanych programów szkoleń dla maszynistów , w tym z racjonalnym wykorzystaniem symulatorów pojazdów trakcyjnych,
	kontrola stanu technicznego pociągu przy wyprawianiu na publiczną sieć kolejową.
Efekty	zapewnienie efektywnego bezpieczeństwa ruchu kolejowego, szczególnie w perspektywie długofalowej.



Przewozy towarowe

❖ System ustanawiania stawek dostępu do infrastruktury kolejowej:

Plan działania

odejście od **kosztowej formuły** ustalania stawek dostępu do infrastruktury;

przyjęcie **rynkowej formuły** ustalania stawek dostępu do infrastruktury:

- 1) ARTK ustala poziom stawek pożądany z punktu widzenia rynku przewozów,
- 2) PKP PLK S.A. określa przewidywany poziom przychodów od przewoźników kolejowych przy powyższych stawkach,
- 3) PKP PLK S.A. określa poziom kosztów na podstawie kontraktu na utrzymanie infrastruktury kolejowej,
- 4) ARTK na podstawie różnicy: *koszty PKP PLK S.A. — przewidywany poziom przychodów* ustala poziom rekompensaty dla PKP PLK S.A.

ARTK powinna tak stosować instrumenty oddziaływania na rynek, aby zmniejszać sukcesywnie poziom rekompensaty.

Przewozy towarowe

❖ System wsparcia bocznic kolejowych:

Plan działania

opracowanie **nowych przepisów dotyczących zasad eksploatacji bocznic kolejowych**, znacznie upraszczających wymagania i procedury formalne;

uproszczenie zasad współpracy z zarządcami infrastruktury kolejowej w zakresie odprawiania pociągów;

zobowiązanie zarządcy infrastruktury, do którego linii bocznic jest przyłączona, do wsparcia właściciela/użytkownika bocznic w kwestiach formalnych i technicznych,

zwolnienie z podatku od gruntów, na których położone są bocznic kolejowe,

przyjęcie programów dofinansowania rewitalizacji i budowy bocznic kolejowych.

❖ Promowanie rozwoju transportu intermodalnego:

Plan działania

wprowadzenie **systemowych zasad ustalania poziomu stawek dostępu dla przewozów intermodalnych**, a nie doraźne zniżki taryfy zarządcy,

przyjęcie programów dofinansowania budowy terminali intermodalnych.

Efekty

zwiększenie dostępności i konkurencyjności transportu kolejowego, wzrost jego udziału w rynku wskutek przejścia przez kolej części ładunków dotychczas przewożonych transportem drogowym i części przyrostu masy przewożonej.



Przewozy pasażerskie

Narodowy przewoźnik
dalekobieżny
PKP Intercity SA

Przewozy Regionalne
Sp. z o.o.

Koleje Mazowieckie
Sp. z o.o.

Warszawska Kolej
Dojazdowa Sp. z o.o.

SKM Warszawa
Sp. z o.o.

Koleje Wielkopolskie
Sp. z o.o.

Koleje Śląskie
Sp. z o.o.

Koleje Dolnośląskie
Sp. z o.o.

Łódzka Kolej
Aglomeracyjna
Sp. z o.o.

Koleje Małopolskie
Sp. z o.o.

**Pool
taborowy**
jako dodatkowe
wsparcie dla
wszystkich
przewoźników

PKP SKM w Trójmieście
Sp. z o.o.

Przewozy pasażerskie

❖ Wnioski z dotychczasowych przemian w segmencie przewozów pasażerskich:

utworzenie spółek samorządowych – niezależnie od genezy ich powstania – spowodowało zainteresowanie samorządów przewozami kolejowymi i wygenerowało znaczący wzrost dofinansowania przewozów oraz zakupy bądź modernizację taboru,

PKP Intercity S.A. powinna być rozwijana jako flagowy (narodowy) przewoźnik dalekobieżny kolei,

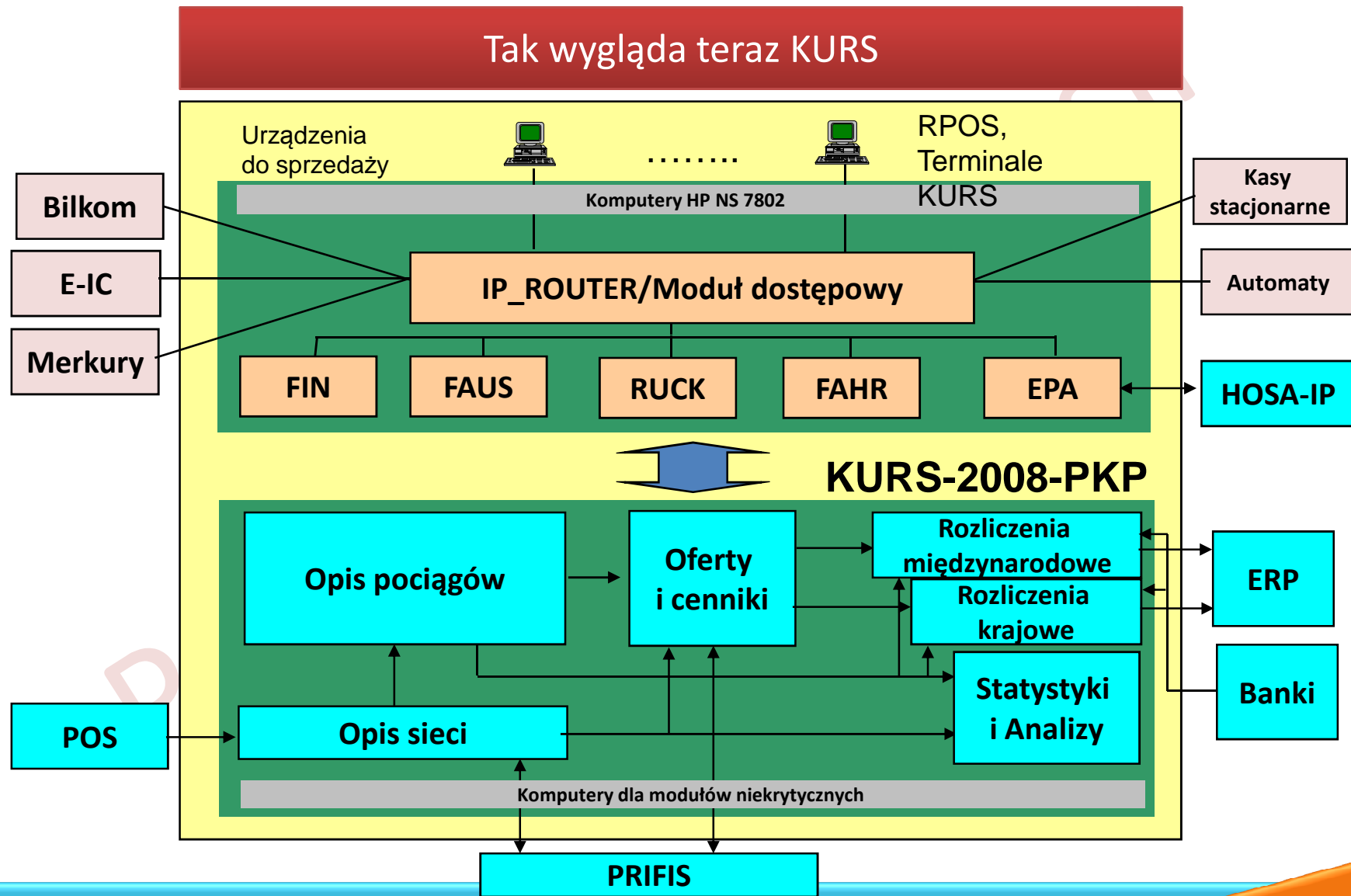
Przewozy Regionalne Sp. z o.o., oprócz prowadzenia działalności przewozowej, ma w aktualnej sytuacji największą rolę do spełnienia jako dostarczyciel taboru dla przewoźników (pool taborowy).

❖ Zadanie do bardzo pilnego podjęcia:

wprowadzenie takiego systemu sprzedaży biletów, aby podróżny nabywał bilet „na podróż”, a nie „na przewoźnika”.

Przewozy pasażerskie

System sprzedaży biletów „na podróż”, a nie „na przewoźnika”



Przewozy pasażerskie

System sprzedaży biletów „na podróż”, a nie „na przewoźnika”

Jak rozwiązać problem?

SYSTEMOWO

- ✓ Rozdzielenie funkcji systemu centralnego od kanałów sprzedaży,
- ✓ Wdrożenie jasnych zasad dostępu do systemu centralnego,
- ✓ Zdefiniowanie zakresu odpowiedzialności: system centralny vs. przewoźnik,
- ✓ Zdefiniowanie podmiotu odpowiedzialnego za system, wolnego od wpływu przewoźników
- ✓ Zdefiniowanie warstwy dostępowej i zasad rządzących repozytorium taryfowym,
- ✓ Zdefiniowanie warstwy dostępowej i zasad związanych z dostępem do centralnego modułu rezerwacyjnego.

TECHNOLOGICZNIE

- ✓ Wydzielenie głównych komponentów KURS i ich wymiana na nowe,
- ✓ Rezygnacja / korekta z rozwiązań z niejasnym podziałem na usługę systemu centralnego i funkcje handlowe przewoźników,
- ✓ Wdrożenie jednolitego standardu IT (Web-Serwisy i szyna dostępowa do systemu),
- ✓ Powołanie stabilnych zespołów IT dla utrzymania i rozwoju,
- ✓ Przywrócenie kontroli technologicznej,
- ✓ Weryfikacja istniejącej dokumentacji i stworzenie jednego miejsca przechowywania dokumentacji IT.



Przewozy pasażerskie

System sprzedaży biletów „na podróż”, a nie „na przewoźnika”

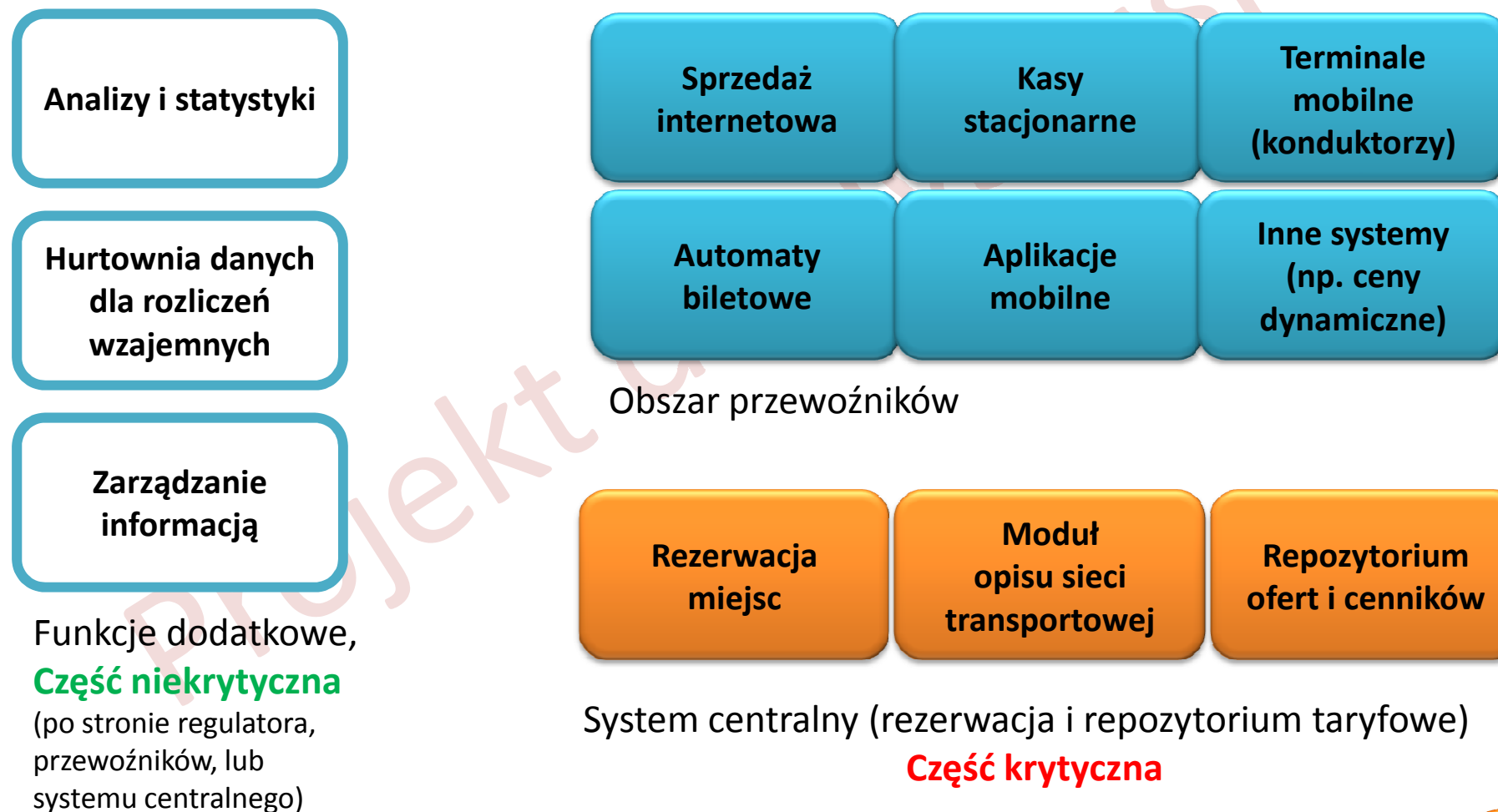
Uproszczony model komponentów IT dla nowego rozwiązania (1/2)



Przewozy pasażerskie

System sprzedaży biletów „na podróż”, a nie „na przewoźnika”

Uproszczony model komponentów IT dla nowego rozwiązania (2/2)



Przewozy pasażerskie

PKP Intercity S.A.

- Utrzymanie kanałów sprzedaży,
- Prawa własności do kanałów sprzedaży,
- Licencja na korzystanie z KURS 2008.

Prawa własności do KURS.

Nowe PKP

- Architektura biznesowa rozwiązań IT,
- Specyfikacja wymagań na nowe systemy i rozwój istniejących,
- Wsparcie komórek merytorycznych w definiowaniu potrzeb IT,
- Ścisła współpraca w dostarczaniu usług dla biznesu z CIK.

Przeniesienie zespołów rozwoju i utrzymania systemów PKP PLK. Przeniesienie zasobów serwerowni i licencji w celu świadczenia usługi w modelu IaaS i SaaS i uzyskania synergii w obszarze IT.

PKP Informatyka Sp. z o.o.

- Rozwój i utrzymanie kanałów sprzedaży,
- Rozwój i utrzymanie systemów dla przewoźników towarowych,
- Utrzymanie systemów wspierających zarządzanie przedsiębiorstwem,
- Smart City.

Prawa własności do KURS.

Przeniesienie zespołów utrzymaniowych w szeroko rozumianym obszarze KURS.

PKP Informatyka Sp. z o.o. (spółka zależna Nowych PKP):

Świadczy usługi w zakresie:

- utrzymania i rozwoju systemu sprzedaży biletów „na podróż”,
- utrzymania i rozwoju Centralnego Repozytorium Ofert Przewoźników Pasażerskich,
- utrzymania i rozwoju systemów na rzecz Nowych PKP.



Działalność zarządcy i „Nowe PKP”

❖ Planowanie strategiczne na wysokim poziomie:

zespół ekspercki do planowania strategicznego, odpowiedzialny za właściwe założenia projektu i konsekwencję w jego przygotowaniu,

weryfikacja przez zarządcę celów osiągnięcia projektów inwestycyjnych,

racjonalna koordynacja inwestycji z procesem przewozowym,

komplementarność inwestycji (np. dworce, parkingi, podjazdy, przystanki komunikacji miejskiej, bocznice do nadawców ładunków).

❖ Zapewnienie właściwego utrzymania infrastruktury:

zawarcie **kontraktu wieloletniego na utrzymanie** infrastruktury kolejowej, szczególnie w kontekście podwyższania jej jakości w wyniku modernizacji,

system motywacji do zwiększenia efektywności bieżącej działalności zarządcy infrastruktury.

wdrożenie zadaniowego systemu utrzymania linii kolejowych, z racjonalnym wykorzystaniem outsourcingu.

Działalność zarządcy i „Nowe PKP”

❖ Zwiększenie sprawności realizacji inwestycji:

ustabilizowanie rynku wykonawców (kryteria wyboru lub certyfikacja),

usprawnienie wewnętrznego procesu podejmowania decyzji przez służby zarządcy,

wprowadzenie standardowych wzorów specyfikacji, OPZ i umów, docelowo poprzez Narodowe Forum Kontraktowe,

umowy powinny ujmować postanowienia dotyczące kwot warunkowych, trybu podejmowania decyzji oraz procedury rozpatrywania roszczeń,

utworzenie spółki „PKP Inżynier” do prowadzenia nadzoru inwestorskiego w imieniu zarządcy (do rozważenia „PKP Projekt” do opracowywania dokumentacji),

tworzenie podmiotów celowych dla prowadzenia kluczowych inwestycji, które nie są powiązane z prowadzeniem ruchu kolejowego,

finansowanie działalności inwestycyjnej w całości z Funduszu Kolejowego,

przyjęcie prawa do dysponowania gruntami pod liniami kolejowymi (poprzez utworzenie Nowego PKP).

Działalność zarządcy i „Nowe PKP”

Wariant I

PKP S.A.

Nowe PKP

- grunty pod liniami kolejowymi,
- dworce kolejowe,
- inny majątek służący działalności przewozowej.

PKP PLK S.A.:

- linie kolejowe,
- wyposażenie do utrzymania linii kolejowych,
- wyposażenie do zarządzania liniami i prowadzenia ruchu kolejowego

Grunty zbędne (po likwidacji naniesień)

Zwrot do Skarbu Państwa

Nieruchomości komercyjne

Podmiot dedykowany

Aktywa finansowe

Agencja Rozwoju Transportu Kolejowego

Akcje i udziały spółek przewozowych

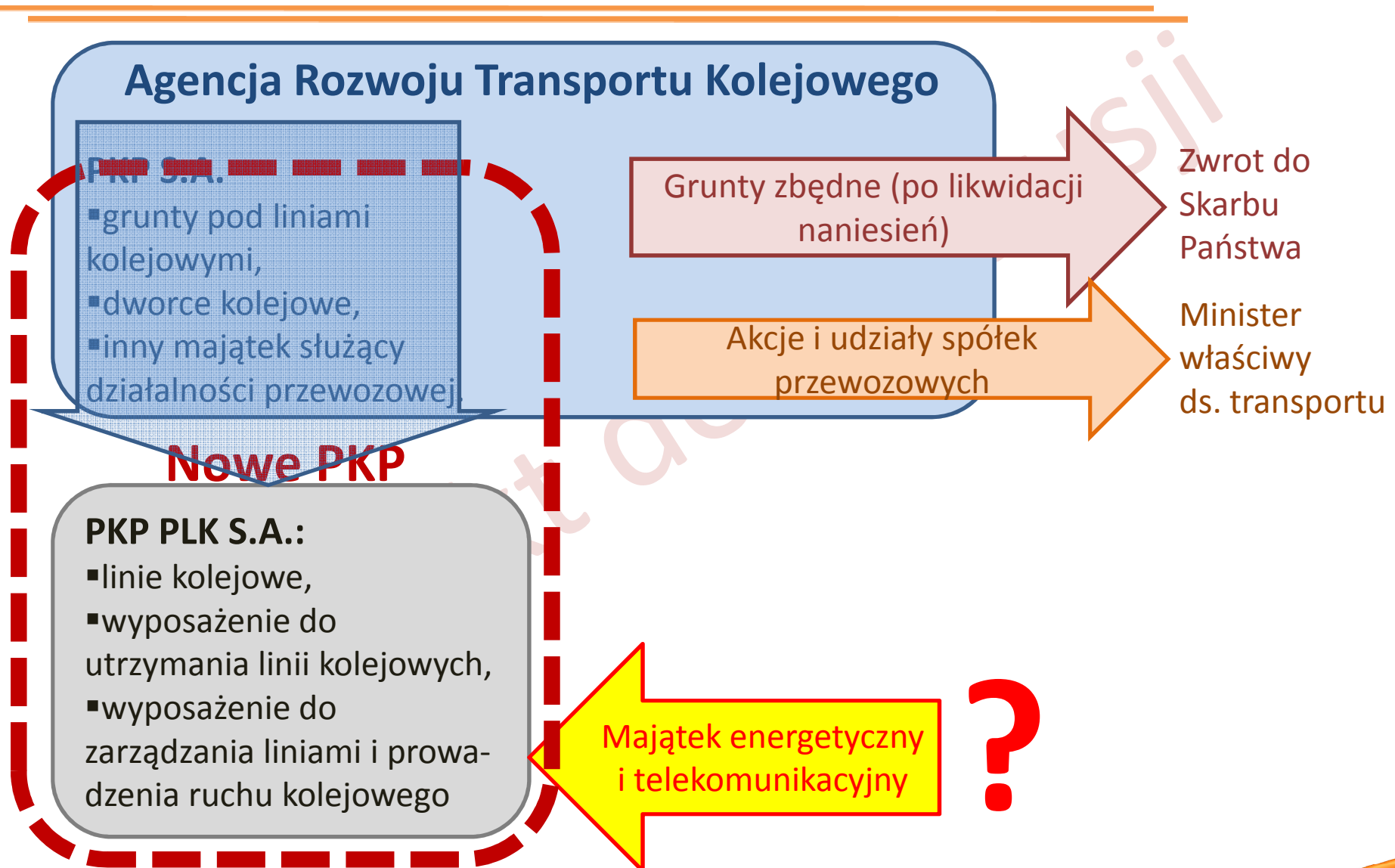
Minister właściwy ds. transportu

Majątek energetyczny i telekomunikacyjny



Działalność zarządcy i „Nowe PKP”

Wariant II



Działalność zarządcy i „Nowe PKP”

Nowe PKP

Wyposażone w kompletny majątek służący do:

- prowadzenia ruchu kolejowego,
- zarządzania i administrowania infrastrukturą kolejową,
- utrzymania infrastruktury kolejowej,
- zarządzania i utrzymania obiektów niezbędnych do realizacji usług dodatkowych,
- zarządzania rozkładem jazdy i systemem przekazywania informacji podróżnym,
- zarządzania systemem rezerwacji miejsc i rozliczeń przewoźników pasażerskich.

Spółki naprawczo- utrzyma- niowe

- 4 spółki
ZNI,
▪ PKP
Utrzymanie.

PKP Infor- matyka:

- utrzymanie
systemów IT,
▪ usługi IT.

Podmioty do zarządzania dworcami:

- PPP lub
projekty
wspólne z
samorządami.

Podmioty celowe dewelo- perskie:

- projekty
dewelopers-
kie.

PKP Inżynier:

- nadzór
inwestorski
w projektach
inwestycyj-
nych.

Projekt KDP:

- prace przygoto-
wawcze
do budowy
KDP.

Działalność zarządcy i „Nowe PKP”

❖ Dworce, przystanki i ich otoczenie istotnym elementem podróży:

Plan działania

przekazanie do „Nowego PKP” dworców kolejowych wraz z terenami pod parkingi i usługi towarzyszące,

inwestycje na liniach z ruchem pasażerskim zintegrowane z otoczeniem (węzły przesiadkowe, dworce, parkingi, monitoring itp.),

tworzenie dedykowanych podmiotów do zarządzania węzłami (w tym w formule PPP), poszerzenie współdziałania z samorządami,

zintegrowany system informacji dla podróżnych w eksploatacji zarządcy infrastruktury (Nowego PKP).

❖ Rozwój kolei zapewniający nie tylko obecną, ale i przyszłą konkurencyjność z transportem drogowym:

Plan działania

kontynuacja prac przygotowawczych do budowy Kolei Dużych Prędkości, w tym rozpoczęcie wykupu gruntów pod przyszłą linię KDP;

sukcesywne podwyższanie prędkości jazdy na liniach konwencjonalnych (160–200 km/h, wdrażanie systemu ETCS, automatyzacja prowadzenia ruchu).

Wykorzystanie majątku kolejowego do rozwoju budownictwa mieszkaniowego

Stan obecny	drogie mieszkania,
	słaba dostępność mieszkań dla osób najuboższych, w tym eksmitowanych z innych zasobów,
	gminy wypłacają znaczne kwoty odszkodowań właścicielom mieszkań z tytułu niedostarczenia lokalu socjalnego osobom, wobec których sąd orzekł prawo do takiego lokalu.
Plan działania	zwiększenie podaży mieszkań,
	zwiększenie podaży gruntów: <ul style="list-style-type: none">• większe wykorzystanie gruntów Skarbu Państwa, terenów zbędnych, np. dla kolei,• ułatwienie odrolnienia gruntów rolnych w miastach,• odblokowanie gruntów o nieregularnym stanie prawnym;• powołanie funduszu do którego wniesiona zostanie znaczna ilość ziemi pod budownictwo mieszkaniowe przez państwo i udostępnienie za symboliczną opłatą;
	wsparcie w procesie uzbrojenia terenów pod zabudowę mieszkaniową.
Efekty	większa dostępność mieszkań.



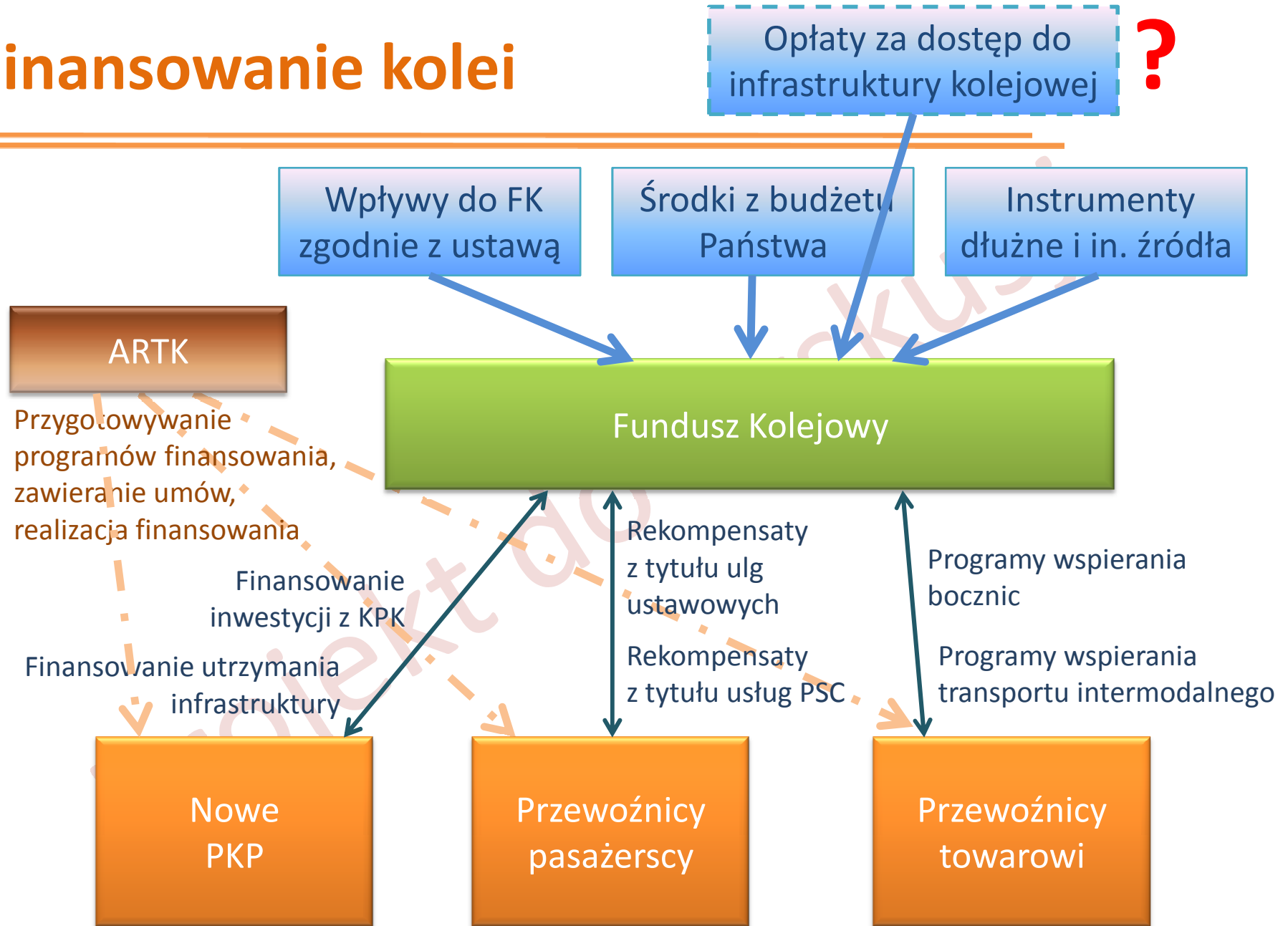
Finansowanie kolei

Większość środków pochodzących z programów unijnych dedykowanych jest na realizację inwestycji w infrastrukturę liniową.

Środki te nie są dostępne na prace remontowo-utrzymawcze.

Alokacja środków UE	w perspektywie 2014 – 2020 około 10 mld EUR;
	w ramach instrumentu CEF: 3,3 mld EUR – dotyczy to koperty narodowej Funduszu Spójności przeznaczanej na transport dla Polski do zakontraktowania do końca 2016 r.;
	w ramach POIiŚ 2014–2020 około 5 mld EUR;
	w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych;
	w ramach Programu Operacyjnego Polska Wschodnia.
Wielkość środków	w latach 2014 – 2023 należy zabezpieczyć na inwestycje i utrzymanie infrastruktury kolejowej środki publiczne w wysokości około 120 mld PLN.

Finansowanie kolei



Finansowanie kolei

Stan obecny

słaby, nieefektywny system finansowania, który nie gwarantuje przewidywalności w średnio- i długookresowej perspektywie;

nowa perspektywa od 2014 r., do dziś brak wieloletniego szczegółowego planu finansowania inwestycji PKP PLK S.A. do 2023 r.;

zadłużenie PKP PLK S.A. - do tej pory zobowiązania wobec instytucji finansowych na realizację projektów inwestycyjnych wynoszą ok. 9,5 mld zł.;

zadłużenie PLK finansowane z Funduszu Kolejowego i dodatkowo zabezpieczone gwarancją Skarbu Państwa (wyższe koszty obsługi).

Plan działania

Fundusz Kolejowy – kluczowym źródłem finansowania kolei;

przeznaczenie środków dotychczas kierowanych z akcyzy na działalność inwestycyjną na rachunek Funduszu Kolejowego – zwiększenie płynności;

zasilanie środkami pomocowymi UE przeznaczonymi na finansowanie inwestycji rachunku Funduszu Kolejowego podobnie, jak ma to miejsce w KFD;

finansowanie z Funduszu Kolejowego inwestycji PKP PLK S.A. zgodnie przyjętym przez Radę Ministrów programem wieloletnim;

warunki do większego wykorzystania instrumentów dłużnych;

wykreowane przepływy finansowe Funduszu Kolejowego pozwolą na zaciągnięcie kredytów i wyemitowanie obligacji długoterminowych – efektywniejszy system finansowania.



Działania niezbędne celem realizacji Planu działań

❖ do podjęcia „od natychmiast”:

działania usprawniające planowanie strategiczne, realizację i rozliczanie inwestycji przez zarządcę infrastruktury;

prace nad sukcesywnym wdrażaniem do użytkowania wspólnego systemu sprzedaży biletów kolejowych.

❖ do podjęcia bez zbędnej zwłoki:

analizy prawne i przygotowawcze działania legislacyjne umożliwiające wdrożenie planowanych zmian systemowych i strukturalnych.

Działania niezbędne celem realizacji Planu działań

❖ do podjęcia w trakcie 2016 roku:

przygotowanie i uchwalenie nowej ustawy o PKP, ze szczególnym uwzględnieniem zagadnień dot. infrastruktury kolejowej;

zmiany ustaw: o Funduszu Kolejowym, o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego i o transporcie kolejowym;

utworzenie Agencji Rozwoju Transportu Kolejowego;

utworzenie Nowego PKP na bazie PKP PLK S.A. i PKP S.A.;

przyjęcie przez Radę Ministrów wieloletniego programu finansowania utrzymania infrastruktury kolejowej;

zawarcie przez ARTK kluczowych kontraktów lub weryfikacja kontraktów istniejących z podmiotami na rynku kolejowym.

Zagadnienia do dalszego rozważenia

Odrębnego rozpatrzenia i podjęcia ustaleń kierunkowych wymagają kwestie:

ulożenia majątku infrastruktury kolejowej: pozostawienie prawa wieczystego użytkowania gruntów pod liniami kolejowymi i własności naniesień stanowiących linie kolejowe w spółce prawa handlowego (Nowe PKP), bądź przeniesienie własności tych aktywów do Skarbu Państwa;

odzyskanie wpływu Nowego PKP na majątek energetyki i telekomunikacji, który w wyniku prywatyzacji znalazł się poza podmiotami kolejowymi;

ustalenie sposobu finansowania kosztów amortyzacji środków trwałych stanowiących publiczne linie kolejowe (do rozważenia z kwestią własności tych środków);

zwolnienia z podatków i opłat nie tylko gruntów zajętych pod czynną infrastrukturę kolejową, ale również **terenów stanowiących rezerwę pod przyszłe inwestycje** w linie kolejowe, jak też terenów po zlikwidowanych liniach, będących rezerwą terenu pod inne inwestycje liniowe;

utworzenie Narodowego Forum Kontraktowego, które powinno opracować wzorcowe dokumenty będące podstawą udzielania zamówień publicznych, a następnie ich realizacji (wzorcowe SIWZ, OPZ, kontrakty itp.) – uwzględniające zasady równości stron i racjonalnego podziału ryzyka w procesie inwestycyjnym.



Oczekiwane rezultaty realizacji Planu działań

❖ w perspektywie krótkoterminowej:

maksymalne wykorzystanie środków kończącej się perspektywy inwestycyjnej 2007–2013, w szczególności funduszy UE;

racjonalizacja zakresów i zasadnicze usprawnienie przygotowania i realizacji inwestycji z perspektywy UE 2014–2020;

maksymalne wykorzystanie w rozkładowym ruchu pasażerskim i towarowym efektów inwestycji, tak w infrastrukturę liniową, jak i w tabor;

udostępnienie podróżnym przyjaznego systemu zakupu biletów, jak również łatwo dostępnego i wiarygodnego systemu informacji o rozkładzie jazdy;

finalne dopracowanie relacji i dopracowanie instrumentów finansowania/motywowania pomiędzy zamawiającym usługi publiczne (ARTK) a ich wykonawcami (zarządca infrastruktury, przewoźnicy);

racjonalizacja wydatkowania środków publicznych na rekompensaty/zapłatę za usługę.

Oczekiwane rezultaty realizacji Planu działań

❖ w perspektywie długookresowej:

stworzenie stabilnego systemu transportu kolejowego, z jednym ośrodkiem koordynacji działań, przy zachowaniu swobody podejmowania działalności i konkurencyjności w zakresie wykonywania przewozów kolejowych;

stworzenie struktur i mechanizmów do faktycznego wdrożenia polityki zrównoważonego rozwoju transportu w Polsce;

stworzenie warunków dla przewoźników kolejowych do uczciwej konkurencji z transportem drogowym;

stworzenie warunków do faktycznego wykorzystania korzystnego położenia geograficznego Polski w międzynarodowym transporcie ładunków;

osiągnięcie sukcesywnego wzrostu udziału przewozów kolejowych w rynku przewozowym, z uwzględnieniem racjonalnego podziału pracy przewozowej na poszczególne gałęzie transportu;

stworzenie warunków do dalszego rozwoju transportu kolejowego, w większym stopniu opartego w przyszłości na krajowych źródłach finansowania;

sukcesywna realizacja celów postawionych przez KE w *Białej Księdze z 2011 r.*

Przełanie inicjatorów Planu działań

*Poprzez szacunek dla ludzi
kolei sprostać oczekiwaniom
pasażera/klienta*

Dlaczego Plan działań jest potrzebny?

Celem Planu jest **odpowiedź na rosnące potrzeby komunikacyjne Polaków**.

Chcemy szybciej, taniej i wygodniej podróżować między dużymi i średnimi miastami koleją – zarówno regionalną jak i dalekobieżną. Chcemy oszczędzać czas i pieniądze w dużych miastach korzystając z wygodniej kolei aglomeracyjnej. Zwiększenie transportu towarów kolejami towarowymi wpłynie korzystnie na mniejszą liczbę wypadków, zużycie dróg i zatory na autostradach.

Każdego dnia w podróży dłuższej niż na 50 km jest 2 mln Polaków. Do 2020 roku roczna liczba pasażerów kolei istotnie wzrośnie z 269 mln pasażerów o ok 90 mln pasażerów (do 370 mln pasażerów). Ponieważ ogólna długość linii kolejowych istotnie się nie zwiększy, musi to oznaczać większą efektywność wykorzystania linii kolejowych. Polska znajduje się obecnie pod względem efektywności wykorzystania linii kolejowych na 14. miejscu w Europie na 20 krajów UE.

Chcesz kolei wygodnej, **efektywnej i taniej**? Jeśli tak, to ten plan jest dla **Ciebie – dla Nas**

Dlaczego Plan działań jest potrzebny?

Przygotowany Plan działań: KolejPL2020 ma osiągnąć konkretne cele i dać wymierne korzyści w ciągu najbliższych 4 lat jego realizacji.

KOLEJ

1. Plan KolejPL2020 wprowadzi rozwiązania systemowe i stworzy stabilne warunki do funkcjonowania i rozwoju transportu kolejowego.
2. KolejPL2020 przyspieszy modernizację linii kolejowych wraz z dworcami i parkingami oraz inwestycje taborowe.
3. Plan zwiększy istotnie efektywność wykorzystania funduszy UE i środków przewidzianych na kolej – 67 mld zł.
4. Umożliwi przewoźnikom kolejowym zwiększenie liczby uruchamianych pociągów w ciągu doby, zbliżając nas do średniego poziomu UE. Obecnie Polska uruchamia 11 par pociągów w dobie na przeciętnej linii kolejowej (średnia dla UE – 22, w tym Czechy 21, Węgry 16). Polskę wyprzedzają nawet pod tym względem Egipt (16) i Maroko (12).
5. Plan wprowadza formułę rynkową w ustalaniu stawek dostępu zamiast obecnej formuły kosztowej.
6. Plan działań zwiększy bezpieczeństwo w systemie prowadzenia ruchu pociągów – przejazdy kolejowe, czasy pracy maszynistów, przeglądy okresowe taboru.
7. Plan zwiększy efektywność ekonomiczną przewoźników kolejowych poprzez tańsze przewozy, większy dostęp do nowego taboru kolejowego i większy popyt na usługi kolejowe dzięki rozwiązaniom pro-pasażerskim, modernizacjom i rozwojowi tej gałęzi transportu.
8. KolejPL2020 ułatwi przewoźnikom uruchamianie nowych pociągów i dostęp do taboru kolejowego.
9. Plan działań pozwoli na rozwój polskich firm taborowych i budowlanych oraz innym firmom z branży kolejowej dzięki przyspieszeniu programu modernizacji dróg kolejowych i taboru kolejowego.

Dlaczego Plan działań jest potrzebny?

KLIENT

1. Poprawiając organizację ruchu pociągów program pozwoli przyspieszyć czasy podróży koleją, niezależnie od trwającej modernizacji infrastruktury.
2. Kolej **PL2020** ułatwi pasażerom korzystanie z wielu przewoźników (Jeden Bilet na całą koleją, Wi-Fi w każdym pociągu pasażerskim PKP Intercity do 2017 r.).
3. Kolej **PL2020** umożliwi powrót pociągów na niewykorzystywane trasy kolejowe, między innymi poprzez zmianę polityki cenowej PKP PLK i zmiany organizacyjne w strukturze PKP.

TRANSPORT I ROZWÓJ

1. Plan działań zapewni dalsze modernizacje dworców kolejowych wraz z parkingami i monitoringiem, realizowane będą kolejne projekty deweloperskie wykorzystujące nieruchomości PKP.
2. Ułatwi spedytorom korzystanie z przewozu towarów koleją (ułatwienia w korzystaniu z bocznic).
3. Kolej **PL2020** zapewni komplementarność linii kolejowej i taboru – wyeliminowanie sytuacji: modernizacja linii bez modernizacji dworców, modernizacja linii bez oferty lepszej przewoźników (np. linia Warszawa – Łódź) – skoordynowane działania w transporcie.
4. Plan działań umożliwi włączenie kolei w spójny system transportowy *drzwi–drzwi*: autobus/samochód – pociąg – samochód/autobus.

