

## SPRAWOZDANIE Z DZIAŁALNOŚCI FUNDACJI ZA ROK 2014

Zgodne z rozporządzeniem MINISTRA SPRAWIEDLIWOŚCI z dnia 08 maja 2001 w sprawie ramowego zakresu sprawozdania z działalności fundacji.

1. Nazwa fundacji. Jej siedziba i adres, aktualny adres do korespondencji oraz adres poczty elektronicznej:

**FUNDACJA CENTRUM ZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU**

ul. Żurawia 43 lok.303, 00-680 Warszawa

[biuro@czt.org.pl](mailto:biuro@czt.org.pl), [www.czt.org.pl](http://www.czt.org.pl)

Data wpisu w Krajowym Rejestrze Sądowym: 2013-11-21

Nr KRS 0000486193, nr REGON 147025500

*Dane dotyczące członków zarządu fundacji w roku 2014 (imię i nazwisko, pełniona funkcja):*

*Krzysztof Tomasz Rytel – Prezes*

*Stanisław Tomasz Biega – Członek Zarządu*

*Łukasz Patryk Bielecki – Członek Zarządu*

*Dane dotyczące członków zarządu fundacji w dniu składania sprawozdania, zmiana w składzie zarządu dokonana w dniu 16 lutego 2015 roku (imię i nazwisko, pełniona funkcja):*

*Krzysztof Tomasz Rytel – Prezes*

*Stanisław Tomasz Biega – Członek Zarządu*

*Wojciech Tadeusz Szymalski – Członek Zarządu*

2. Cele Statutowe Fundacji:

- *Działanie na rzecz ochrony środowiska w transporcie, to jest na rzecz kształtowania i eksploatacji systemów transportowych zgodnie z zasadami zrównoważonego (trwałego) rozwoju.*
- *Działanie na rzecz ochrony praw konsumentów – użytkowników systemów transportowych.*

Fundacja realizuje swoje cele poprzez:

- *Podjęcie działań na rzecz rozwoju transportu publicznego, w tym kolejowego, a także na rzecz rozwoju ruchu rowerowego i pieszego.*
- *Podjęcie działań na rzecz zmniejszenia negatywnego oddziaływania na środowisko transportu samochodowego, w tym poprzez inicjowanie i rozwijanie racjonalnego wykorzystania samochodów, np. poprzez współdzielenie pojazdów przez większą liczbę użytkowników.*
- *Prowadzenie kampanii i projektów.*
- *Prowadzenie działań popularyzacyjnych, promujących i edukacyjnych.*

- *Wydawanie publikacji.*
- *Informowanie społeczeństwa o stanie środowiska i wpływie transportu na stan środowiska.*
- *Przeprowadzanie własnych i zleconych badań, analiz, studiów, ekspertyz, opracowań, opinii, ocen i raportów.*
- *Opiniowanie planów, projektów, decyzji i uchwał administracji państwowej i samorządowej, składanie własnych postulatów i wniosków.*
- *Występowanie na prawach strony, reprezentującej interes społeczny oraz interes prawny uzasadniony celem statutowym, w postępowaniach administracyjnych, procedurach związanych z planami zagospodarowania przestrzennego oraz w procesach sądowych, związanych z naruszeniem zasad ochrony środowiska i dóbr kultury.*
- *Podejmowanie działań zmierzających do ochrony praw konsumentów - użytkowników systemów transportowych (klientów przewoźników pasażerskich i towarowych oraz dostawców innych usług związanych z transportem).*
- *Współpracę z innymi podmiotami, w tym organizacjami społecznymi, przedsiębiorstwami,*
- *Udział w koalicjach, związkach i sieciach podmiotów o celach zbieżnych z celami Fundacji.*

3. Informacja o prowadzonej działalności gospodarczej według wpisu do rejestru przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego:

*Nie dotyczy*

4. Odpisy uchwał zarządu fundacji:

*Nr 1/ 2014 w sprawie ustalenia dokumentacji przyjętych zasad (polityki) rachunkowości fundacji Centrum Zrównoważonego Transportu - w załączeniu.*

5. Informacja o wysokości uzyskanych przychodów, z wyodrębnieniem ich źródeł:

*175 965,00 zł*

*w tym:*

*Składki określone statutem: 0 ,00 zł*

*Dotacje otrzymane: 174 965,00 zł*

*w tym:*

*- Ministerstwo Pracy i Polityki Społecznej: 99 965,00 zł*

*- Fundacja Batorego: 75 000,00 zł*

*Darowizny od osób prawnych: 0 ,00 zł*

*Darowizny pozostałe: 1000 ,00 zł*

6. Informacja o poniesionych kosztach:

*139 072,27 zł*

7. Dane o:

- a) Liczbie osób zatrudnionych w fundacji :

*Fundacja w roku 2014 nie zatrudniała żadnych pracowników. Natomiast wynagrodzenia z tytułu umów cywilno-prawnych wypłacono 18 osobom.*

- b) Łącznej kwocie wynagrodzeń wypłacanych przez fundację:

*97 022,35 (z zaliczkami podatkowymi i składkami ubezpieczeń społecznych)*

- c) Wysokości rocznego lub przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia wypłacanego łącznie członkom zarządu i innych organów fundacji oraz osobom kierującym

wyłącznie działalnością gospodarczą z podziałem na wynagrodzenia, nagrody, premie i inne świadczenia:

*Członkowie organów fundacji nie pobierają wynagrodzeń za sprawowanie tych funkcji. Natomiast członkowie organów fundacji uzyskali łącznie 49 884,46 zł netto wynagrodzeń z tytułu umów cywilno-prawnych przy realizacji projektów fundacji.*

- d) Wydatkach na wynagrodzenia z tytułu umów cywilno-prawnych:  
*97 022,35 (z zaliczkami podatkowymi i składkami ubezpieczeń społecznych)*
- e) Udzielonych przez fundację pożyczkach pieniężnych, z podziałem według ich wysokości, ze wskazaniem pożyczkobiorców i rachunków przyznania pożyczek oraz podaniem podstawy statutowej udzielania takich pożyczek:  
*Nie wystąpiły*
- f) Kwotach ulokowanych na rachunkach bankowych ze wskazaniem banku:  
*39 315,69 na rachunkach w Banku BGŻ BNP Paribas SA*
- g) Wartościach nabytych obligacji oraz wielkości objętych udziałów lub nabytych akcji w spółkach prawa handlowego ze wskazaniem tych spółek:  
*Nie wystąpiły*
- h) Nabytych nieruchomościach, ich przeznaczeniu oraz wysokości kwot wydatkowanych na to nabycie:  
*Nie wystąpiły*
- i) Nabytych pozostałych środkach trwałych:
  - *NOTEBOOK/LAPTOP 15'6 DELL LATITUDE 3540, wartość nabycia: 3499,00 zł*
  - *KOMPUTER STACJONARNY, wartość nabycia: 1660,00 zł*
  - *MONITOR 23" DELL E2314H, wartość nabycia: 500,00 zł*
  - *DRUKARKA KYOCERA KOLOR ECOSYS P6026CDN, wartość nabycia: 1334,89 zł*
  - *URZADZENIE XEROX WORKCENTRE 3220DN, wartość nabycia: 922,00 zł*
  - *TELEFON PANASONIC KX-TG1611PD, wartość nabycia: 79,90 zł*
  - *KAMERA CYFROWA SONY HDRCX330EB, wartość nabycia: 1118,00 zł*
  - *KRZESŁO CAFE VII CR 1.007 - 3 szt., wartość nabycia: 616,23 zł*
- j) Wartości aktywów i zobowiązań fundacji ujętych we właściwych sprawozdaniach finansowych sporządzanych dla celów statystycznych:  
*Aktywa trwałe: 0,00 zł*  
*Aktywa obrotowe: 44 092,38 zł*  
*w tym:*  
*Należności i roszczenia: 4 776,69 zł*  
*Środki pieniężne: 39 315,69 zł*  
*Zobowiązania i rezerwy na zobowiązania: 6 199,65 zł*

8. Dane o działalności zleconej fundacji przez podmioty państwowe i samorządowe:  
*Fundacja w roku obrotowym 2014 zawarła umowę z podmiotem rządowym i wykonywała działalność przez niego zleconą. Była to umowa Nr 305\_I/2014 zawarta z Ministerstwem Pracy i Polityki Społecznej w ramach Programu Fundusz Inicjatyw Obywatelskich. Umowa dotyczyła realizacji projektu "Kolej 2022" w okresie 1 czerwca - 31 grudnia 2014 r. Kwota dotacji: 99 965 zł, z której wykorzystano ostatecznie 99 744,12 zł (zwrot pozostałej kwoty nastąpił w 2015 r.).*

9. Informacje o rozliczeniach fundacji z tytułu ciężących zobowiązań podatkowych, a także informacje w sprawie składanych deklaracji podatkowych:  
*Wszystkie rozliczenia były wykonywane terminowo.*

10. *W okresie sprawozdawczym nie było przeprowadzonej w fundacji kontroli.*

11. Informacje o prowadzonych przez fundację w 2014 r. działaniach:

W 2014 r. fundacja prowadziła 2 projekty:

## 1. Kolej 2022

Projekt "Kolej 2022" realizowany był na podstawie umowy Nr 305\_I/2014 zawartej z Ministerstwem Pracy i Polityki Społecznej w ramach Programu Fundusz Inicjatyw Obywatelskich. Umowa dotyczyła realizacji projektu "Kolej 2022" w okresie 1 czerwca - 31 grudnia 2014 r. Kwota dotacji: 99 965 zł, z której wykorzystano ostatecznie 99 744,12 zł (zwrot pozostałej kwoty nastąpił w 2015 r.).

Celem projektu było zwiększenie wpływu obywateli na kształtowanie i realizację polityki transportowej w kraju zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju.

Cele szczegółowe:

1. Zapewnienie społecznego nadzoru i wpływu obywateli na kształtowanie i realizację dokumentów strategicznych w zakresie transportu (plany transportowe, strategie, plany wieloletnie itp.) w zakresie ich zgodności z zasadami zrównoważonego rozwoju.
2. Zachęcanie i wspieranie udziału obywateli w kształtowanie Regionalnych Programów Operacyjnych 2014-2020 w kierunku zwiększenia inwestycji służących transportowi publicznemu, w szczególności kolejowemu.
3. Wsparcie działań własnych i innych organizacji społecznych poprzez prace analityczne (działalność o charakterze think-tanku).

**W ramach celu 1** przygotowano opinie do 13 dokumentów dotyczących transportu, które podlegały konsultacjom społecznym (plany transportowe, programy bezpieczeństwa ruchu drogowego, ochrony powietrza, ochrony przed hałasem, projekty RPO, projekty rozkładów jazdy pociągów, projekty rozporządzeń itp.), opublikowano z wyprzedzeniem na stronie internetowej i złożono, zachęcając do tego także inne organizacje i osoby. Opiniowane dokumenty:

1. Szczegółowy Opis Priorytetów RPO Województwa Śląskiego 2014-20
2. Rozkład jazdy pociągów regionalnych organizowanych przez województwo łódzkie na rok 2014/15
3. Plan Transportowy województwa kujawsko-pomorskiego.
4. Szczegółowy Opis Priorytetów RPO Województwa Małopolskiego 2014-2020
5. Rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach.
6. Plan Transportowy woj. Mazowieckiego.
7. Prognoza oddziaływania na środowisko RPO 2014-20 Woj. Śląskiego.
8. Plan Transportowy woj. dolnośląskiego.
9. Wojewódzki Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego dla Woj. Małopolskiego na lata 2013-2020.
10. Programy Ochrony Powietrza woj. warmińsko-mazurskiego.
11. Program ochrony środowiska przed hałasem na lata 2015 – 2019 dla województwa pomorskiego.
12. Plan Transportowy Łodzi.
13. Program rozwoju i modernizacji technologicznej transportu szynowego w województwie mazowieckim.

W niektórych przypadkach informowano o stanowisku media, a w przypadku Planu Transportowego Woj. Kujawsko - Pomorskiego uczestniczono w sesji sejmiku z banerem. W rezultacie uzyskano większe lub mniejsze zmiany w 10 dokumentach. Najważniejsze z nich dotyczą:

- Planu Transportowego woj. kujawsko-pomorskiego gdzie udało się m.in. usunąć zapis o możliwości likwidacji w 2020 r. części połączeń kolejowych, a także dodać zapis o wspólnym bilecie, co zmniejsza znaczenie jednej z wad planu - dublowanie linii kolejowych

autobusowymi (przy wspólnym bilecie kolej pozyska dodatkowych pasażerów z autobusów z uwagi na krótszy czas jazdy).

- Planu Transportowego woj. dolnośląskiego, gdzie uwzględniono część uwag, w tym bardzo istotne dodanie w scenariuszu III obsługi kolejną postulowanych nowych relacji oraz wytyczne dla planów niższego szczebla.
- WPBRD dla Woj. Małopolskiego, gdzie m.in. dodano punkt o montażu urządzeń rejestrujących automatycznie wykroczenia drogowe i montaż takich urządzeń w wytypowanych miejscach, określenie mierzalnych celów przez każdy podmiot realizujący program, zaprzestanie działań represyjnych wobec osób starszych na rzecz edukacji kierowców, że starszy potrzebuje więcej czasu na przejście przez jezdnię, podjęcie starań na rzecz emisji programów edukacyjnych w TV, przebudowa skrzyżowań na mini-ronda jako alternatywa wobec instalowania sygnalizacji, stosowanie sygnalizacji typu "all red", wyznaczanie przejazdów dla rowerzystów w ciągach chodników na których jazda na rowerze jest dozwolona, wycofanie dopuszczenia prędkości do 80 km/h na niektórych odcinkach ulic w granicach miast.
- SzOOP RPO Woj. Małopolskiego, gdzie dodano 20 mln euro na projekty kolejowe i wyraźnie dopisano rewitalizację linii kolejowych ( w pierwotnej wersji przewidziano tylko inwestycje w tabor , parkingi P+R i węzły przesiadkowe).

**W ramach celu 2** wykonano ogromną pracę dla zwiększenia środków na kolej w Regionalnych Programach Operacyjnych. W pierwszym rządzie przeanalizowano projekty wszystkich RPO identyfikując te, w których środki na kolej były bardzo małe. Następnie opracowano stanowiska dla 6 województw, w których na kolej przeznaczono najmniej środków, a w dalszej kolejności dla 5 dalszych. W każdym stanowisku zidentyfikowano konieczne do realizacji projekty kolejowe z szacunkiem ich kosztów i postulowanymi zmianami finansowymi w programie. Dla każdego stanowiska zebrano po kilkanaście poparcie organizacji społecznych i samorządów niższych szczebli. Stanowiska były publikowane na stronie internetowej, rozesłane do marszałków województw, a także do Komisji Europejskiej.

Równolegle przeprowadzono plebiscyt internetowy Kolej 2022, którego celami było zidentyfikowanie i wypromowanie potencjalnych projektów kolejowych do nowych RPO, zwiększenie udziału społeczeństwa we wskazywaniu projektów kolejowych do RPO, promowanie tematu w mediach i tworzenie nacisku na marszałków województw.

W tym celu stworzono witrynę internetową [www.kolej2022.pl](http://www.kolej2022.pl), na której w podziale na województwa zaprezentowano możliwe projekty kolejowe. W pierwszym etapie zamieszczono prezentacje 94 projektów zaproponowanych przez CZT. W drugim etapie zamieszczono prezentacje kolejnych 64 projektów, spośród ok. 100 zgłoszeń od czytelników witryny. Dla każdego województwa zamieszczono mapkę z lokalizacją projektów na tle sieci kolejowej regionu.

W dniach 6-20 listopada odbyło się głosowanie internetowe, w którym oddano łącznie 68 512 głosów. W jego wyniku powstały listy rankingowe projektów dla każdego województw, według społecznego poparcia. W niektórych województwach plebiscyt uzyskał znaczny oddźwięk społeczny - pojawiło się wiele artykułów w mediach, zaktywizowały się osoby promujące poszczególne projekty, zachęcały do głosowania na poszczególne projekty na profilach internetowych, na portalach np. turystycznych. Pojawiły się nawet plakaty w sklepach i ogłoszenia w kościołach. Tak było w województwach, w których oddano najwięcej głosów: małopolskim (13834), dolnośląskim (13735) i podkarpackim

(10123). Najmniej głosów oddano w woj. opolskim (301) i świętokrzyskim (484). Wyniki plebiscytu przekazano marszałkom.

Dla sukcesu kampanii kluczowa okazała się komunikacja z Komisją Europejską. Do KE przestano w czerwcu ogólne stanowisko informujące o niskich alokacjach w RPO i słabej sytuacji polskiej kolei na tle innych krajów regionu. We wrześniu wysłano stanowiska w sprawie projektów RPO 6 województw najstaniej ocenianych pod względem środków na kolej, a w związku z przedłużeniem się negocjacji w październiku stanowiska dla 5 dalszych województw. Stanowiska były przygotowane zgodnie ze wskazówkami doświadczonych aktywistów ekologicznych z organizacji CEE Bankwatch Network.

**W rezultacie tych działań alokacja na projekty kolejowe biorąc pod uwagę sumę z wszystkich województw wzrosła w trakcie negocjacji projektów RPO z Komisją Europejską o 310 mln euro, a drogowa została zmniejszona o 450 mln euro. Proporcja wydatków kolej: drogi wzrosła z 25:75 do 32:68. Dla porównania warto dodać, że 310 mln euro to niemal tyle samo ile na projekty kolejowe przewidziano w Programie Operacyjnym Polska Wschodnia.**

Największy wzrost nastąpił w przypadku województwa Mazowieckiego, aż o 135 mln euro, co cieszy tym bardziej, że pierwotnie nie przewidziano tam żadnych środków na kolej. W poszczególnych województwach zmiany alokacji kolejowej wyglądają następująco:

| województwo:             | przed negocjacjami: | po negocjacjach : |
|--------------------------|---------------------|-------------------|
| 1. Dolnośląskie:         | 151 mln EUR         | 151 mln EUR       |
| 2. Kujawsko-Pomorskie:   | 27 mln EUR          | 51 mln EUR        |
| 3. Lubelskie:            | 45 mln EUR          | 45 mln EUR        |
| 4. Lubuskie:             | 26 mln EUR          | 41 mln EUR        |
| 5. Łódzkie:              | 60 mln EUR          | 92 mln EUR        |
| 6. Małopolskie:          | 80 mln EUR          | 100 mln EUR       |
| 7. Mazowieckie:          | 0 mln EUR           | 135 mln EUR       |
| 8. Opolskie:             | 36 mln EUR          | 42 mln EUR        |
| 9. Podkarpackie:         | 119 mln EUR         | 144 mln EUR       |
| 10. Podlaskie:           | 40 mln EUR          | 48 mln EUR        |
| 11. Pomorskie:           | 128 mln EUR         | 129 mln EUR       |
| 12. Śląskie:             | 93 mln EUR          | 113 mln EUR       |
| 13. Świętokrzyskie:      | 20 mln EUR          | 23 mln EUR        |
| 14. Warmińsko-Mazurskie: | 46 mln EUR          | 46 mln EUR        |
| 15. Wielkopolskie:       | 182 mln EUR         | 194 mln EUR       |
| 16. Zachodniopomorskie:  | 100 mln EUR         | 110 mln EUR       |
| Razem:                   | 1 155 mln EUR       | 1 465 mln EUR     |

Wiemy, że materiały przesyłane Komisji Europejskiej były bardzo przydatne w czasie negocjacji, a pracownicy komisji korzystali z opracowań zamieszczonych na stronie kolej2022.pl

Działania były prowadzone we współpracy z wieloma organizacjami społecznymi i mediami. Baza mediów, głównie lokalnych, do których rozsyłaliśmy informacje objęła 905 kontaktów w podziale na województwa. Powstało kilkadziesiąt publikacji w mediach. Współpracowano także z organizacjami społecznymi (baza 398 kontaktów w podziale na województwa), które informowano o plebiscycie, proszono o poparcie stanowisk, a także informowano o konsultacjach społecznych dokumentów z celu 1.

Z kilkunastoma organizacjami nawiązano głębszą współpracę, skutkującą wspólnymi działaniami:

1. Inauguracja plebiscytu Kolej 2022 na Kongresie Kolejowym 2014 w Łodzi w dniu 9.10.2014. Głównym elementem akcji była prezentacja na temat projektu Kolej 2022, przedstawiona przez Krzysztof Rytla na forum Kongresu w ramach debaty zatytułowanej "Koleje regionalne szansą rozwoju regionów". Uzupełnieniem było kolportowanie biuletynu Zielone Światło (nr 21, poświęcony w całości projektowi Kolej 2022).

2. Promocja propozycji CZT adaptacji w ramach RPO Województwa Łódzkiego 2014-20 infrastruktury kolejowej dla połączenia kolejowego Bełchatów - Piotrków Trybunalski w trakcie konferencji "Kolej w obsłudze Warszawsko-Łódzkiego Obszaru Funkcjonalnego w dniu 13 listopada 2014 r. w na Uniwersytecie Łódzkim. Akcja polegała na rozstawieniu stolika informacyjnego przed wejściem na salę konferencyjną, z roll-upem z hasłem "Chcemy lepszej kolei dla Bełchatowa" oraz kolportowaniu biuletynu "Zielone Światło" i ulotki poświęconej projektowi Bełchatów - Piotrków, wydanej w ramach projektu.

3. Promocja projektów infrastrukturalnych, usprawniających połączenia kolejowe do Zakopanego (rewitalizacja starej linii Skawce - Sucha Beskidzka - Chabówka - Zakopane oraz budowa nowej linii Kraków - Podłęże - Piekietko wraz z rewitalizacją linii Chabówka - Piekietko - Nowy Sącz) przez akcję na ul. Krupówki w Zakopanem w dniu 30.12.2014. Akcja polegała na ustawieniu transparentu z hasłem "Chcemy podróżować bez korków - kolejaj! Podpisz i ty!" wraz z 5m długości płótnem na którym można się było podpisywać flamastrem. Akcja przygotowana wspólnie z zakopiańską inicjatywą Kampania „Pociąg-autobus-góry” była atrakcyjna wizualnie i przyciągnęła uwagę miejscowych mediów. Płótno z podpisami zostało wręczone pani minister kilka miesięcy później. Najważniejsze jednak, że postulowane inwestycje mają szansę na finansowanie i prowadzone są już prace przedprojektowe.

**W ramach celu 3** przygotowano i zamieszczono na stronie internetowej 31 artykułów analitycznych oraz 3 raporty.

Tematy artykułów:

1. Częstotliwość pociągów: w Polsce 2 razy niższa od średniej unijnej.
2. CMK: Modernizacja trwa - i trwać ma!
3. Modernizacja linii kolejowych w III RP trwa kilka razy dłużej niż ich budowa w XIX w.
4. Kolej - drogi 40:60? W większości regionów to marzenie
5. Ruch cykliczny - wszędzie oprócz Polski.
6. Dostępność kolei - w Polsce najgorsza w regionie.
7. Wąskotorówki - nie tylko do zabawy.
8. Miasta bez kolei? Głównie w Polsce.
9. Największa modernizacja kolei w historii? Nieprawda.
10. Polska - kolejowo odcięta od świata.
11. Szwajcaria – kraj miodem i taktem płynący.
12. Polska nie umie organizować komunikacji publicznej. Czechy tak
13. Inwestycje punktowe - klucz do udroźnienia przepustowości węzłów kolejowych.
14. Kujawsko-pomorskie: skorygowany plan transportowy nie tak zły jak się wielu wydaje.
15. Koleje Dolnośląskie mogą jeździć do Jeleniej Góry i Legnicy co godzinę, co drugi pociąg przyspieszony.

16. Bezpieczne modernizacje? Jak to robi PKP PLK na przykładzie linii na Hel.
17. Z Gdyni do Warszawy w 7 godzin za 126 zł. Pociągiem EIC.
18. Nowe guzki na dworcu W-wa Śródmieście niezgodne z przepisami.
19. Dlaczego efektywność wykorzystania taboru ma kluczowe znaczenie dla ekonomiki przewozów regionalnych?
20. Lubuskie: tabor i tory na 160 km/h, pociągi pojadą 100.
21. Dodatek D – dokument który niszczy polską kolej.
22. Czy drakońskie ubezpieczenia zlikwidują koleje lokalne i turystyczne w Polsce?
23. Nocne pociągi na przestrzeni lat.
24. Pozyskiwanie taboru przez samorządowych przewoźników regionalnych – wykorzystane szanse i zmarnowane okazje w perspektywie 2007-2013.
25. Instrukcja IR-19. Czyli dlaczego wszystkie inwestycje kolejowe są opóźnione, a rozkłady jazdy zmieniają się co 2 miesiące.
26. Jak należy organizować proces modernizacji linii kolejowych.
27. Wymogi rozporządzenia 1370/WE, a praktyka.
28. Poznań - Wągrowiec: 2 razy więcej pociągów niż 3 lata temu.
29. Perony za setki milionów niedostosowane do nowego taboru.
30. Pociągi w Polsce mogłyby przyspieszyć! Jest zgoda związków, rząd zwleka.
31. CZT: Brak sprzedaży biletów w pendolino działaniem na szkodę spółki

Tematy raportów:

1. Utrzymanie czystości taboru kolejowego w Polsce.
2. Jaka będzie cena ropy naftowej w 2022 roku? Czyli dlaczego powinniśmy zachować rozległą sieć kolejową.
3. PKP Intercity. Przyczyny dramatycznego spadku przewozów, ocena wykonywania umowy na przewozy użyteczności publicznej i propozycja planu ratunkowego.

W niektórych sprawach poruszanych w artykułach podejmowano działania interwencyjne i medialne. Przykładem takiego wydarzenia medialnego była akcja skierowana przeciwko brakowi możliwości zakupu biletu na pokładzie pociągów pendolino (kara 600 zł + cena biletu). Polegała ona na pojawieniu się w dniu inauguracji przewozów pendolino na peronach dworca Warszawa Centralna w koszulkach z napisem "Chcesz kupić bilet w Pendolino? Dla PKP jesteś złodziejem!". Dzięki tej akcji doszło do debaty prezesa CZT z prezesem PKP Intercity w programie Polsat News 2, a karę od maja 2015 r. obniżono do 128 zł przy płatności gotówką.

Z kolei wymiernym sukcesem opublikowania raportu CZT na temat utrzymania czystości taboru kolejowego w Polsce jest uwzględnienie przy budowie hali czyszczenia pociągów spółki Przewozy Regionalne w Lesznie wytycznych raportu.

## **2. Transport pod Kontrolą**

Projekt "Transport pod kontrolą" (wniosek nr E2/2220) realizowany jest na podstawie umowy z Fundacją im. Stefana Batorego, będącą operatorem programu Obywatele dla Demokracji, finansowanego z Funduszy EOG. Dotacja na kwotę 350 000 zł przyznana została na okres 5.08.2014 - 30.04.2016. W roku 2014 przekazana została I transza dotacji w wysokości 75 000 zł.

Projekt złożony jest z 2 bloków:



### *1. Kontrola na poziomie strategicznym i organizacyjnym*

*- instytucji publicznych krajowych i regionalnych, zajmujących się transportem, na etapie sporządzania dokumentów strategicznych (strategii sektorowych, planów transportowych, planów inwestycyjnych) oraz ich realizacji, w tym sposobu organizowania transportu publicznego. Narzędziem są raporty problemowe (audyty społeczne) oraz materiały analityczne, prezentowane w internecie w atrakcyjnej formie. W przypadkach stwierdzonych nieprawidłowości są podejmowane interwencje.*

### *2. Kontrola na poziomie inwestycyjnym*

*- inwestycji drogowych i kolejowych na poziomie udziału społeczeństwa. Narzędziem kontroli jest wspieranie partycypacji społecznej poprzez stworzenie serwisu internetowego, monitorującego postępowania (w tym terminy) dot. inwestycji z 16 województw, zawierającego dokumentację inwestycji pozyskaną z urzędów oraz ich własne analizy i projekty stanowisk, wieszane wyprzedzająco przed terminem zgłaszania uwag.*

**W zakresie bloku 1** działania podjęte w ramach projektu Transport pod Kontrolą w roku 2014 są tożsame z działaniami przeprowadzonymi w ramach projektu "Kolej 2022" - cel 1 i cel 3:

- *Opiniowanie dokumentów strategicznych (13 szt.);*
- *Przygotowanie 3 dłuższych (raporty) i 31 krótszych (artykuły) materiałów analitycznych do publikacji na stronie internetowej;*

*Wynika to z konieczności zapewnienia wkładu własnego. Część kosztów działań wspólnych w obu projektach pokryto z jednego z nich i wykazano w drugim jako wkład własny, a część sfinansowano z drugiego i wykazano w pierwszym jako wkład własny. Na taką konstrukcję uzyskano zgody obu grantodawców, wykluczono także możliwość podwójnego finansowania tych samych kosztów.*

**W zakresie bloku 2** wykonano i wdrożono serwis [www.transportpodkontrola.pl](http://www.transportpodkontrola.pl). Zawiera on na podstronach poszczególnych województw wykazy projektów podzielone na aktualne / archiwalne, drogowe, kolejowe i inne. Dla każdego projektu zamieszczona jest jego podstrona, zawierająca w jednej kolumnie wykaz zalinkowanych na bieżąco aktualizowanych ogłoszeń urzędowych odzwierciedlający przebieg procedur administracyjnych, a w drugiej kolumnie dostępne materiały na temat projektu. Jest to przede wszystkim pełna dokumentacja środowiskowa - raporty oddziaływania na środowisko ze wszystkimi załącznikami. Są także linkowane zewnętrzne witryny poświęcone inwestycji jeśli istnieją.

*Jest to spore osiągnięcie organizacji, gdyż dotychczas dokumentacja inwestycji była publikowana dość skąpo. Raporty oddziaływania na środowisko były dostępne jedynie w urzędach. Do tego wszystko jest na bieżąco monitorowane i aktualizowane. Ponadto dokumenty wszystkich inwestycji z całego kraju znajdują się w jednym miejscu. Monitorowane jest także przebieg procedur administracyjnych i na bieżąco podawane są wszystkie aktualne terminy.*

*Serwis umożliwia także subskrypcję powiadamiania o dodaniu nowej informacji na temat projektu spełniającego kryteria określone przez subskrybenta (województwo i rodzaj inwestycji).*

*We wszystkich przypadkach ogłoszeń wyznaczających termin na składanie uwag i wniosków w procedurze uzyskiwania decyzji administracyjnych dla monitorowanych inwestycji, dla których po analizie dokumentacji stwierdzono, że złożenie uwag byłoby zasadne, takie uwagi przygotowywano i składano. Przedtem projekty uwag zamieszczano z wyprzedzeniem na podstronie projektu w serwisie TpK jako wzorzec dla zainteresowanych osób. Do końca roku złożono 12 takich pism i odniesiono*

*pierwszy wymierny sukces: na obwodnicy Olsztyna zostanie zbudowane dodatkowe bardzo potrzebne przejście dla zwierząt pod drogą na obszarze Natura 2000, a inne będzie większe niż pierwotnie zakładano.*

*W ramach obu projektów wdrożono często aktualizowaną i atrakcyjną graficznie stronę internetową CZT oraz wydano 2 numery biuletynu Zielone Światło w nakładzie po 2 tys. egz.*

## 12. Informacje o wystąpieniach w mediach:

*Stanisław Biega:*

### • Stacje radiowe

- *Program 3 – kilka wypowiedzi nt. przebiegu modernizacji na linii Warszawa-Skierniewice, bałaganu informacyjnego i opóźnień pociągów w WWK w czasie zamknięć torowych, braku standardów przy odnawianiu peronów na liniach kolejowych wokół Warszawy, złego stanu budynku stacyjnego w Milanówku, wprowadzeniu opłaty 650 zł za jazdę pendolino bez wcześniejszego zakupu biletu.*
- *Radio Tok FM – udział w 3 audycjach – jednej poświęconej wprowadzeniu pendolino, drugiej dotyczącej sytuacji na polskiej kolei w zakresie inwestycji i wdrażania polityki unijnej w zakresie zrównoważonego transportu.*

### • Stacje telewizyjne

- *TVN Fakty – wypowiedź na temat wprowadzenia w XII 2014 r. pendolino na tory TVP Warszawa (Kurier) – udział w audycji poświęconej nowemu rozkładowi jazdy pociągów. Polsat Wydarzenia – komentarz na temat sytuacji z wprowadzeniem pendolino i problemów z finansowaniem PKP Intercity*
- *Polsat News i Polsat Biznes – udział w kilku programach publicystycznych nt. sytuacji na polskiej kolei, spadku przewozów w PKP Intercity, na temat perspektyw wzrostu udziału w przewozach na kolei, na temat polityki unijnej w zakresie transportu, problemów z wprowadzeniem ED250 do eksploatacji, awarii systemu sprzedaży PKP Intercity, wprowadzeniu opłaty 650 zł za jazdę ED250 bez wcześniejszego zakupu biletu, możliwości zmiany napięcia trakcyjnego na linii CMK i korzyści z realizacji tego postulatu w kontekście zrównoważonego transportu etc.*
- *TV Republika – udział w audycjach poświęconych sytuacji finansowej PKP Intercity w kontekście spadku przewozów, wprowadzenia pendolino do rozkładu jazdy, awarii systemu sprzedaży PKP Intercity, niepowodzenia usamorządowienia przewozów regionalnych (plan ponownego upaństwowienia spółki).*

*Krzysztof Rytel:*

### • Stacje radiowe:

- *Radio Plus: udział w audycji R. Ziemkiewicza ogólnie na temat paradoksów na polskiej kolei, w tym o pendolino, ale także o miastach bez kolei.*

### • Stacje telewizyjne:

- *TVN Fakty – wypowiedź na temat ukarania koncernu Alstom za korupcję.*
- *Polsat News 2: dyskusja z prezesem PKP Intercity na temat braku możliwości zakupu biletu na pokładzie pendolino i złej sytuacji spółki.*
- *TV Republika: dyskusja ogólnie o patologiach na kolei.*

*Podpisy Zarządu:*

*Krzysztof Rytel*

*Stanisław Biega*

*Wojciech Szymalski*