

LIDERZY INNOWACYJNOŚCI

barjolmedia
www.liderzyinnovacyjnosci.com

NR 57/STYCZEŃ 2018

POSTĘP KREUJĄ WIZJONERZY, KTÓRYM TRZEBA ZAUFAĆ

Monorail blokuje decyzje

Rozbudzone przed rokiem nadzieje na dostosowanie prawa umożliwiającego budowę jednoszynowej kolejki do przewozu pasażerów w Rzeszowie, spełzły na niczym. Powołana w lutym ub. roku sejmowa podkomisja, która miała zająć się niewielką nowelizacją przepisów ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, po kilku miesiącach została rozwiązana. Zwolennicy jednoszynowego transportu mają problemy, żeby do tej idei przekonać niechętnych parlamentarzystów.



Fot. Archiwum

Bez uchwalenia podstawy prawnej monorail w stolicy Podkarpacia nie powstanie. Wieleletnie starania prezydenta Rzeszowa o realizację inwestycji zgodnej z rządową strategią rozwoju elektromobilności i bezemisyjnego transportu miejskiego w Polsce, utknęły w martwym punkcie. Stanowiskiem posłów rozczarowani są wódcze miasta, a także naukowcy zaangażowani w opracowanie analiz, potwierdzających zasadność wykonania takiej inwestycji. Pomysł budowy atrakcyjnego wizerunkowo i wygodnego w eksploatacji środka transportu bardzo podoba się również mieszkańcom, którzy nie mogą zrozumieć niechętnego podejścia parlamentarzystów do tej inwestycji.

– Monorail to bezpieczny, bezobsługowy i bezemisyjny środek transportu, z którego korzysta wiele krajów na świecie np. Kanada, Australia, Stany Zjednoczone, Chiny czy Japonia – wyjaśnia **Tadeusz Ferenc**, prezydent Rzeszowa. – Jeździłem taką kolejką elektryczną i to mnie zainspirowało do realizacji podobnej inwestycji w naszym mieście. Staram się to zrobić od 8 lat. Porażki mnie przed tym nie powstrzymują. Będę nadal zabiegał o to, aby taki transport w Rzeszowie powstał. Poprawa komfortu podróży mieszkańców jest dla mnie najważniejsza. Chcę, żeby wygodnie i szybko podróżowali bez uciążliwego stania

w korkach. Każdy kto troszczy się o dobro obywateli powinien być w tych staraniach moim sojusznikiem.

Monorail jest pojazdem autonomicznym, który porusza się na jednoszynowym torowisku posadowionym na filarach, kilka metrów nad ziemią. To jest ogromne ułatwienie związane z bezkolizyjnym przewozem pasażerów w mieście. Tych zalet jest dużo więcej. Takie rozwiązanie wspomaga w pełni transport naziemny efektywnie wykorzystując jego przepustowość.

Prezydent Rzeszowa ma lokalnych sojuszników popierających go w działaniach związanych z budową kolejki jednoszynowej m.in. posła **Macieja Masłowskiego**. Przed rokiem rzeszowski parlamentarzysta wystąpił z inicjatywą poselską, dotyczącą dostosowania prawa, które umożliwiłoby wprowadzenie takiego środka transportu nie tylko w Rzeszowie, ale również w innych miastach na terenie całej Polski.

Propozycja nie zyskała poparcia

Wniosek posła Macieja Masłowskiego był rozpatrywany w lutym 2017 roku na posiedzeniu połączonych komisji infrastruktury i samorządu terytorialnego. Prezydent Tadeusz Ferenc i prof. **Włodzimierz Choromański** z Politechniki Warszawskiej, współpracujący od wielu

lat z władzami miasta w sprawie budowy jednoszynowej kolejki elektrycznej, też w tym posiedzeniu uczestniczyli. Wyjaśniali posłom dlaczego zmiany w prawie dopuszczające jednoszynowy środek transportu są konieczne.

– Bez takiego zapisu w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym nie można przystąpić do realizacji inwestycji, ani ubiegać się o dotacje na jej wykonanie – uzasadniał prof. Włodzimierz Choromański. – To będzie w Polsce zupełnie nowy środek transportu, dlatego przed dopuszczeniem do ruchu musi przejść całą procedurę certyfikacji i homologacji. Do tego muszą być dostosowane odpowiednie przepisy i właśnie o to apelujemy do posłów.

Jednak zmiany legislacyjne dużo mniej interesowały posłów, niż przygotowania Rzeszowa do realizacji projektu jednoszynowej kolejki. Pytali prezydenta miasta o rozwiązania techniczne, przebieg trasy, po której naziemny pojazd miałby się poruszać oraz o koszty inwestycji.

– Dyskusja zeszała zupełnie na inny tor, nie mający nic wspólnego ze zmianami w prawie o publicznym transporcie zbiorowym – tłumaczy poseł Maciej Masłowski. – Chodziło dosłownie o wprowadzenie do ustawy kilku drobnych poprawek, a zaczęło się rzucanie kłód pod nogi. Posłowie partii rządzącej i przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury oponowali przeciwko takiej inicjatywie. Twierdzili, że sprawa jest zagmatwana i chcieli całkowitego odrzucenia mojej propozycji.

Powstrzymał ich poseł **Wojciech Buczak**, również z Rzeszowa, proponując powołanie podkomisji do przeprowadzenia zmiany przepisów w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym, uchwalonej w latach 80. ub wieku.

Podkomisja nie spełniła oczekiwań

– Posłowie inicjują różne sprawy, ale to nie oni piszą kompletne dokumenty – informuje prezydent Rzeszowa, odwołując się do swoich doświadczeń parlamentarnych. – To jest rola biura legislacyjnego Sejmu. Podkomisja powinna po prostu zlecić takie opracowanie specjalistom z tego biura i w kilka dni sprawa byłaby załatwiona. Do tego jednak musi być dobra wola.

Zamiast tej prostej procedury, posłowie przez kilka miesięcy nie podejmowali żadnych działań w tej sprawie. Potem odbyły się dwa symboliczne posiedzenia, w

POSEŁ PIOTR CIEŚLIŃSKI, PRZEWODNICZĄCY SEJMOWEJ PODKOMISJI



Sejmowa podkomisja stała ds. polityki rozwoju inteligentnych miast i elektromobilności analizowała na styczniowym posiedzeniu realizację idei smart city na przykładzie Rzeszowa. Posłowie i przedstawiciele Ministerstwa Inwestycji i Rozwoju nie mieli wątpliwości, że stolica Podkarpacia jest krajowym liderem w tej dziedzinie i pod wieloma względami wyprzedza inne miasta. Rozwiązania zintegrowane w jeden spójny system znacznie ułatwiają mieszkańcom dostęp do usług publicznych przy pomocy nowoczesnych narzędzi teleinformatycznych we wszystkich dziedzinach. Co więcej władze miasta, nie zapominając także o osobach niepełnosprawnych oraz tych, które jeszcze nie nadążają za tym dynamicznym rozwojem i postępem. To jest niezwykle cenne. Takie rozwiązania dotyczą nie tylko e-usług, ale komunikacji miejskiej. Inteligentny system transportowy w mieście, współfinansowany przez Unię Europejską, jest wzorcowy. Jeśli uda się wprowadzić w Rzeszowie monorail, o który prezydent Tadeusz Ferenc zabiega z ogromną determinacją, to prawdopodobnie jednoszynowy środek transportu będzie standardem również dla innych miast w Polsce. Do naszej podkomisji docierają takie sygnały od samorządów i naukowców, którzy bardzo popierają ten pomysł. Piętrzenie problemów utrudniających stworzenie podstaw prawnych do rozwoju takiego transportu budzi nasze wielkie zdumienie. Jesteśmy pełni podziwu dla osiągnięć i dynamiki rozwoju idei smart city i jej wdrażania w Rzeszowie i mamy przekonanie, że monorail doskonale wpisuje się z te założenia. To jest zasługa wyjątkowego prezydenta. Żadne miasto w Polsce nie dostało tylu wyróżnień krajowych i zagranicznych co Rzeszów i nie zwyciężyło w tylu rankingach. Takim wizjonerem trzeba zaufać, bo mają dobre pomysły, które ułatwiają życie mieszkańcom dzięki nowatorskim i niestandardowym rozwiązaniom.

których nie uczestniczył z ważnych powodów poseł wnioskodawca. Jego projekt trafił do kosza.

Posłowie z sejmowej Komisji Infrastruktury oraz Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej skierowali do prezesa Rady Ministrów dezyderat w sprawie przygotowania zmian w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym i innych przepisach.

Andrzej Bittel podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa odpowiedział posłom na dezyderat, w którym czytamy m.in. „Podjęliśmy w resorcie działania rozpoznawcze związane z tą sprawą. Wystąpiliśmy do Agencji Kolejowej Unii Europejskiej oraz do prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z prośbą o to, żeby wsparli nas merytorycznie w tym zakresie i wskazali, w których państwach członkowskich Unii Europejskiej zostały opracowane warunki techniczne, eksploatacyjne i inne przepisy dotyczące systemów kolei jednoszynowych. Prosimy o wskazanie tych przepisów, bądź o ich udostępnienie. Niestety, odpowiedź, która przyszła z Agencji Kolejowej Unii Europejskiej, nie dała odpowiedzi na nasze pytania”.

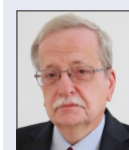
Przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury uważają, że podjęcie jakichkolwiek działań w tym zakresie będzie wymagało szerokiej pracy koncepcyjnej, szerokiej pracy analitycznej i długotrwałego procesu opracowywania warunków technicznych. Konkluzja jest taka, że nawet po przeprowadzeniu tych wszystkich czynności, nie wiadomo, czy ktoś z tego pomysłu będzie mógł skorzystać. W tej sytuacji nasuwa się pytanie, czy to nie są tylko działania pozorne, które nie będą niczemu służyć, a jedynie oddalają w czasie możliwość budowy jednoszynowej kolejki w Rzeszowie.

– Odnoszę wrażenie, że ten monorail staje się elementem walki politycznej – podsumowuje Maciej Masłowski. – Nie widzę innego uzasadnienia dla tak bezskutecznych działań parlamentarzystów i resortu infrastruktury w niebawomej prostej legislacyjnie sprawie. Straciliśmy rok, ale się nie poddajemy. Wyborcy są po naszej stronie i będziemy im uświadomiali gdzie tkwi przyczyna. Poza tym zamierzam ponownie złożyć projekt dotyczący zmiany przepisów ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, aby prezydent Rzeszowa mógł zrealizować inwestycję, o której marzy od lat.

Inteligentne rozwiązania w mieście

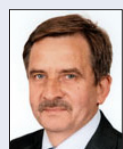
Rzeszów to stolica innowacji, gdzie idea Smart City wprowadzona dużo wcześniej zanim to pojęcie się upowszechniło. Znajduje się w czołówce najszybciej rozwijających się inteligentnych miast w Polsce. Potwierdzają to wszystkie rankingi. Często zaskakuje nowatorskimi rozwiązaniami, czyniąc metropolię miejscem coraz bardziej przyjaznym do życia. Nowoczesny transport to jedna z ważniejszych dziedzin, która się do tego przyczynia. Monorail doskonale się w tę strategię wpisuje. Dynamiczny rozwój miasta to zasługa charyzmatycznego prezydenta Tadeusza Ferenc, laureata ponad 400 nagród krajowych i międzynarodowych. Utrudnianie realizacji ambitnych i wizjonerskich planów tak wybitnej osobie nie najlepiej świadczy o tych, którzy do tego doprowadzają. Jest nadzieja, że wyborcy odpowiednio to ocenią. Niedawno na posiedzeniu sejmowej podkomisji do spraw polityki rozwoju inteligentnych miast i elektromobilności posłowie zgodnie potwierdzili, że Rzeszów w tej dziedzinie jest liderem w Polsce. Jeśli decydenci na to pozwolą to będzie też liderem jednoszynowego transportu zbiorowego w Europie. (JC)

PROF. WŁODZIMIERZ CHOROMAŃSKI, WYDZIAŁ TRANSPORTU POLITECHNIKI WARSZAWSKIEJ



– Trudno jest przekonywać do realizacji uzasadnionej ekonomicznie inwestycji urzędników i posłów, którzy nie wierzą w opracowania naukowe. Analizy przecież to wyraźnie potwierdzają. Wykonane zostały na Politechnice Warszawskiej i Krakowskiej przez prof. Andrzeja Szarata. Można zlecić jeszcze dziesiątki podobnych analiz, tylko to niczego nie zmieni jeśli brakuje akceptacji do uznania jednoszynowej kolejki elektrycznej za transport publiczny. Taki transport jest przecież dużo tańszy niż metro, komfortowy dla pasażerów, o potężnej przepustowości, niskiej energochłonności i emisji hałasu, a do tego zeroemisyjny i zgodny z priorytetami rządowego programu elektromobilności. Jakich argumentów jeszcze trzeba do tego używać. Poprawka w ustawie była konieczna, żeby sięgać po środki unijne na dofinansowanie takich inwestycji. Każdy projekt powyżej 50 mln zł musi być zatwierdzony przez Komisję Europejską, która dokładnie to weryfikuje. Nieefektywne przedsięwzięcie nie otrzyma pieniędzy. Dlatego Polska nie może być liderem w rozwoju jednoszynowego transportu w Europie, tylko musimy sugerować się tym, co robią inni? Jeśli już chcemy się wzorować na dobrych przykładach to można popatrzeć jak system monorail funkcjonuje w Tokio, czy w Chinach. Rzeszów chce zrealizować ambitny plan organizacji systemu komunikacyjnego dla mieszkańców i zyskać rozgłos w kraju i na świecie. Czy jest w tym coś złego? Na pewno nie, ale decydenci to uniemożliwiają. Brak zaufania zniweczył już niejedną cenną inicjatywę, najwyższy czas, żeby z tą destrukcją skończyć.

POSEŁ WOJCIECH BUCZAK Z RZESZOWA



Projekt zmiany przepisów w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym, złożony przez jednego z naszych posłów z Podkarpacia, polegał tylko na zmianie definicji. To nie wystarczy, żeby otworzyć drogę do korzystania z takich pojazdów. Stanowisko Ministerstwa Infrastruktury jest takie, że to wymaga pracy koncepcyjnej w kilku resortach i różnych instytucjach. Trzeba przygotować nowe przepisy, które będą regulowały sposób odbioru technicznego, kwestie bezpieczeństwa, bo to jest transport publiczny do przewozu osób. Poprosiłem, żeby władze Rzeszowa przekazały do Urzędu Transportu Kolejowego więcej danych technicznych, bo te, którymi dysponują można znaleźć w Internecie. Komputerowe symulacje nie wystarczą. Zależy mi na tym, żeby tę sprawę dogłębnie zbadać, aby nie przekreślić z góry pomysłu budowy jednoszynowej kolejki. Nie możemy jednak działać na vivat. Zwolennicy z wielkim zapałem ten pomysł forsują, zapominając jednak o szczegółach. Są i tacy, którzy twierdzą, że to jest kolejny, kosztowny gadżet, którego budowa nie ma sensu pod względem ekonomicznym. Jako inżynier uważam, że zanim się jakiegokolwiek kategorię stwierdzenia wygłosi, to trzeba najpierw dokładnie je przeanalizować i sprawdzić. Z tego co zdążyłem się zorientować to na świecie rzadko jest stosowany ten rodzaj transportu. W niektórych miejscach w Europie takie kolejki buduje się w wesołych miasteczkach i w ośrodkach rekreacyjnych. Jest wiele wątpliwości dlatego najlepiej przeprowadzić na ten temat publiczną debatę i wyjaśnić te wszystkie zastrzeżenia. Może to przyspieszy sprawę, bo w mojej ocenie jest to proces bardzo długi i nie uda się tego zrobić w krótkim czasie.

XVI REGIONALNA KONFERENCJA WODOCIĄGOWA W BIAŁOWIEŻY

Nowe prawo i nowe problemy

Jak przejść przez trudny czas reorganizacji w branży wodno-kanalizacyjnej po wprowadzeniu nowych regulacji prawnych zastanawiali się w Białowieży specjaliści z całej Polski podczas XVI Regionalnej Konferencji Wodociągowej. Przejście przez Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie roli regulatora w naliczaniu i pobieraniu opłat za usługi wodne oraz weryfikacji taryf wymaga dodatkowych wyjaśnień. Wiele pytań pozostaje nadal bez odpowiedzi. Z interpretacją nowych przepisów problemy mają nie tylko wodociągownicy, ale nawet prawnicy.



Fot. Archiwum

Menedżerowie dzielili się wiedzą z uczestnikami konferencji. Prezesi: (pierwszy z prawej) Andrzej Michalski, Paweł Solis, Mieczysław Kostyra, Kajetan Paweł Specjalski

Organizatorzy – Regionalne Stowarzyszenie Wodociągowców z siedzibą w Olsztynie i Stowarzyszenie Wodociągów Podlaskie szczególną uwagę skoncentrowali na praktycznych i prawnych aspektach zarządzania gospodarką wodno-ściekową. Te zagadnienia budzą największe zainteresowanie w środowisku branżowym. Bardzo istotne są też kwestie technologiczne oraz finansowe, dotyczące m.in. alternatywnych źródeł wsparcia dla inwestycji infrastrukturalnych, zwłaszcza po 2020 roku, kiedy skończą się unijne dotacje.

W XVI Regionalnej Konferencji Wodociągowej, tradycyjnie już licznie uczestniczyli szefowie i pracownicy spółek oraz zakładów komunalnych, przedstawiciele samorządów, świata nauki, prawnicy i przedsiębiorcy z całej Polski. Renomowane firmy produkcyjne z branży wodno-kanalizacyjnej prezentowały nowoczesne rozwiązania techniczne i technologiczne.

Od 16 lat koordynatorem tej ważnej konferencji branżowej, integrującej środowisko wod-kan jest dr inż. **Marek Brzowski**, który do współpracy w tym wydarzeniu zaprosił też Izbę Gospodarczą „Wodociągi Polskie” oraz firmy partnerskie. Podobnie jak w latach poprzednich patronat naukowy objęła Politechnika Białostocka. Rektor tej wiodącej w regionie uczelni technicznej, prof. dr hab. inż. **Lech Dzienis** podsumował 15 letnie doświadczenia w eksploatacji autotermicznej, tlenowej stabilizacji osadów. Łączenie nauki z nowoczesnymi technologiami przewidywało się przez cały czas trwania dwudniowej konferencji.

Zebrani mogli wysłuchać wykładów przygotowanych przez znakomite grono uczonych, prof. dr hab. inż. **Ziemowit Suligowski** z Politechniki Gdańskiej o nowych zadaniach gmin jako konsekwencji wprowadzonego prawa wodnego oraz prof. dr hab. **Marka Gromca** o stanowisku Komisji Helsińskiej z 2017 r. w sprawie osadów ściekowych. Interesujące prelekcje wygłosili też partnerzy konferencji na temat niezawodnych materiałów do budowy sieci wodociągowych, zintegrowanych systemów informatycznych i radiowych do

odczytu dla urządzeń z Android OS, technologii bezwykopowych oraz zastosowania koparek ssących w przedsiębiorstwach komunalnych. Przedmiotem obrad uczestników konferencji była też reorganizacja w branży wodno-kanalizacyjnej po wprowadzeniu nowych regulacji prawnych. Przejście przez Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie roli regulatora w naliczaniu i pobieraniu opłat za usługi wodne oraz weryfikacji taryf powoduje wiele niejasności. Pomimo zapewnień ustawodawcy, że nowe prawo wodne i zasady kształtowania taryf mają chronić mieszkańców przed nieuzasadnionymi podwyżkami cen usług wodociągowo-kanalizacyjnych, powstaje wiele wątpliwości wykorzystania tych założeń w praktyce. Na razie więcej jest znaków zapytania niż rzeczowych odpowiedzi. Wiele kontrowersji wzbudza m.in. zapowiadany od miesięcy zakaz uwzględniania w kalkulacji taryfowej amortyzacji od środków trwałych sfinansowanych z dotacji lub subwencji. W ocenie środowiska branżowego taki zabieg jest nie tylko sprzeczny z unijną zasadą zanieczyszczający płaci, ale może nawet doprowadzić do bankructwa najlepiej prosperującego przedsiębiorstwa wodociągowego. (joi)

ŚRODOWISKO BRANŻOWE WYRÓŻNIA NAJLEPSZYCH

Kreatywni menedżerowie odnoszą sukcesy

Droga do rozwoju każdego z przedsiębiorstw wodociągowych, których szefowie są laureatami przyznawanej przez środowisko branżowe, prestiżowej nagrody Manager Roku jest odmienna. Wszystkich natomiast łączy mądre zarządzanie, a także wyjątkowa umiejętność budowania optymalnej strategii działania firm oraz kompleksowość usług świadczonych na najwyższym, europejskim poziomie. Odniesiony sukces jest konsekwencją ich menedżerskich umiejętności i profesjonalizmu.

Nagrodzeni w poprzednich latach tym zaszczytnym tytułem Manager Roku, szefowie czterech przedsiębiorstw wodociągowych podzieliли się swoją wiedzą dotyczącą skutecznego zarządzania i rozwiązywania problemów nurtujących branżę, z uczestnikami XVI Regionalnej Konferencji Wodociągowej w Białowieży. Cenne doświadczenia prezesów wyróżniających się w kraju przedsiębiorstw z Otwocka, Wołomina, Marek i Wysokiego Mazowieckiego wzbudziły duże zainteresowanie środowiska branżowego. Modelowe rozwiązania w zaopatrywaniu mieszkańców w wodę i odprowadzaniu ścieków mogą bowiem inspirować gospodarzy wielu miast i gmin w Polsce do naśladowania.

Padają propozycje od uczestników konferencji, aby osoby o tak wyjątkowych predyspozycjach jak laureaci nagrody Manager Roku startowali w najbliższych wyborach do samorządów. W radach potrzebni są bowiem fachowcy, którzy znają się doskonale na inżynierii sanitarnej i wodnej oraz specyficje realizacji przedsięwzięć komunalnych i infrastrukturalnych. Przedstawiciele zawodów nie technicznych na pewno ich w tym nie zastąpią. Skala błędów i pomyłek jakie pojawiają się w uchwałach radnych na terenie całego kraju jest ogromna. To z kolei powoduje fatalne konsekwencje dla rozwoju poszczególnych miast czy gmin, a tym samym dla jego mieszkańców.

Szczególnym przykładem jest Otwock, gdzie niechęć radnych koalicyjnych do prezidenta miasta spowodowała już wiele nieodwracalnych konsekwencji. Otwockie Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji straciło szansę na uzyskanie łącznie, ponad 50 mln zł unijnych dotacji na realizację kilku ważnych projektów infrastrukturalnych w mieście. Taki był bowiem skutek działania koalicji radnych blokujących kluczowe dla spółki uchwały. Prawdopodobnie jest to jedyny taki przypadek w kraju, mający na celu zniechęcanie różnych instytucji do udzielania finansowego wsparcia dla OPWiK. Osobiste animozje do prezidenta, którego nie udało się odwołać w referendum w 2016 r., przełożyły się na ogromne starty dla miasta i jego mieszkańców. Uczestnicy XVI Regionalnej Konferencji Wodociągowej nie spotkali się jeszcze z sytuacją, aby przedsiębiorstwo branżowe działało w tak nietypowych i niesprzyjających warunkach. To

budzi jeszcze większe uznanie dla prezesa Mieczysława Kostyry. Pomimo trudności OPWiK jest zaliczane do ścisłej czołówki liderów w branży wodociągowej w kraju. Każda z firm, zarządzanych przez laureatów nagrody Manager Roku dynamicznie się rozwija i zrobiła ogromny skok w likwidowaniu zaniedbań cywilizacyjnych. Najnowsze technologie pozwoliły na znaczącą poprawę jakości wody dostarczanej mieszkańcom oraz wprowadzenie wysokich standardów oczyszczania ścieków. Inwestycje te pochłonęły wiele milionów złotych, przy znaczącym udziale środków europejskich. Nowoczesna infrastruktura wodociągowo-kanalizacyjna jest jednym z ważniejszych czynników, przyczyniających się do rozwoju regionalnego.

Wodociąg Marecki

– W sąsiadujących ze stolicą Markach 20 lat temu mieszkało ponad 15 tys. osób – podkreśla **Kajetan Paweł Specjalski**, dyrektor zarządu spółki. – Trudno uwie-



rzyć, ale w mieście o tej liczbie mieszkańców, nie było ani sieci kanalizacyjnej, ani wodociągowej. Całą infrastrukturę należało wybudować od zera. Podjąłem się tego zadania, korzystając z doświadczeń wyniesionych z MPWiK, wielkiej warszawskiej korporacji. W zakładaniu Wodociągu Mareckiego uczestniczyłem dokładnie 19 lat temu. Kapitał założycielski wynosił 5 tys. zł. W pierwszym roku działalności nie byliśmy w stanie uzyskać przychodów, żeby pokryć koszty funkcjonowania 5-osobowej załogi. Start był niełatwy, ale szybko przystąpiliśmy do intensywnego działania. Dziś mamy majątek Wodociągu Mareckiego wart jest ponad 188 mln zł po zsumowaniu kwot zainwestowanych przez miasto i spółkę w budowę infrastruktury. Miasto wybudowało sieci wodociągowe za 36 mln zł, a spółka sieci kanalizacyjne za prawie 180 mln zł brutto. Inwestycje realizujemy w trzech tran-

szach. Na pierwszy etap z POIiŚ uzyskaliśmy ponad 60 proc. dotacji. Potem była kolejna faza z prawie 50 proc. dotacją, a w ub. roku złożyliśmy wniosek na trzeci etap. Negocjacje się już kończą i do zainwestowania mamy jeszcze ok. 44 mln zł., które przeznaczymy na dalszą rozbudowę sieci i budowę drugiej Stacji Uzdatniania Wody, bo jedna sprzed prawie 20 lat już nie wystarcza. Zastosowaliśmy też wzorcowe rozwiązanie do budowy prawie 4,5 tys. przyłączy kanalizacyjnych na terenie miasta. Przy koszcie ponad 13 mln zł: – finansowanie NFOŚiGW to 45 proc. dotacji i 45 proc. pożyczki preferencyjnej, a reszta to środki własne mieszkańców (10 proc.). Siłą napędową naszej spółki, w której pracuje dzisiaj ponad 60 osób, są te wszystkie inwestycje. Podjęliśmy gigantyczne ryzyko, ale przy moim szczęściu do ludzi wszystko się udało. W Markach zameldowanych jest dzisiaj ponad 32 tys. osób, chociaż mieszka ich dużo więcej. Prawie wszystkim zapewniłmy dostęp do sieci wodociągowej i kanalizacyjnej. Dzięki nowoczesnej i rozbudowanej infrastrukturze, miasto z każdym rokiem coraz dynamiczniej się rozwija. Mam nadzieję, że nowe regulacje prawne nie pogorszą kondycji przedsiębiorstwa i nie zahamują tego tempa rozwoju.

Otwockie Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji

– Pięć międzynarodowych certyfikatów ISO dotyczących bezpieczeństwa pracy, zarządzania jakością, środowiskiem, efektywnością energetyczną i bezpieczeństwem żywności, w tym wody oraz certyfikat przyznany ostatnio za wdrożenie wytycznych – szóstej już normy – ISO 26000, wyznacza standardy we wszystkich obszarach naszej działalności – przyznał prezes **Mieczysław Kostyra**. – Elektroniczny system najnowszej generacji do ewidencji i sterowania sieciami wod-kan, jeszcze



dotąd te działania w spółce uporządkował i usprawnił. Wszelkie zmiany wprowadzaliśmy sukcesywnie w ciągu 10 lat od przekształcenia zakładu budżetowego w spółkę (jesienią 2007r.). Równolegle realizowaliśmy ogromne inwestycje w rozwój infrastruktury, dofinansowane z Funduszu Spójności. Wybudowaliśmy ponad 230 km sieci kanalizacyjnej i wodociągowej oraz przeszło 7500 przyłączy do nieruchomości za 230 mln zł. Te inwestycje rozpoczął prezydent Otwocka, likwidując cywilizacyjne zapóźnienia w mieście, gdzie większość ludzi miała szamba. Pomimo tego nadal przyjmujemy nawet do 50 tys. m³ ścieków dowożonych miesięcznie. Z tego powodu wykonaliśmy bardzo nowoczesną stację zlewną. Zmodernizowaliśmy niedawno oczyszczalnię instalując najnowsze technologie, zapewniające redukcję związków biogenych na najwyższym europejskim poziomie. Sukces zawdzięczamy wspaniałej i wykształconej załodze. Ponad 30 proc. pracowników stanowią absolwenci studiów inżynierskich, magisterskich i podyplomowych. Dzięki finansowemu wsparciu firmy, osoby zatrudnione w OPWiK obroniły prace i uzyskały prawie 40 dyplomów. To jest dla nas równie wielka satysfakcja jak poprawa standardu życia mieszkańców otwockiej aglomeracji.

Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji w Wołominie

– Do PWiK przyszedłem 6 lat temu – wspomina **Paweł Solis** prezes firmy. – Wiele lat wcześniej w 2001 roku jako



burmistrz Wołomina brałem udział w przekształceniu zakładu budżetowego w spółkę prawa handlowego. Musiałem intensywnie przekonywać załogę do takiej zmiany. Ludzie obawiali się utworzenia spółki, bo nie mieli żadnych doświadczeń w tym zakresie. Dużo wcześniej w 1992 roku wołomiński zakład został wydzielony z warszawskiego MPWiK. Nigdy nie przypuszczałem, że tworząc podwaliny do powołania spółki, kiedyś będę sam nią zarządzał. Z zakładu, który był w opłakanym stanie powstało nowoczesne, dobrze zorganizowane przedsiębiorstwo, które zarządza dużym majątkiem. Mamy nowoczesną oczyszczalnię i Stację Uzdatnia-

nia Wody. Stale rozbudowujemy i modernizujemy infrastrukturę przy wsparciu funduszy unijnych. Wkrótce kupimy też agregat kogeneracyjny do produkcji własnej energii. Systematycznie zwiększamy zatrudnienie i zapewniamy pracownikom bardzo dobre warunki. Obecnie pracuje w firmie 127 pracowników. Działamy na terenie Wołomina i wielu okolicznych miejscowości. Przed nami, podobnie jak przed całą branżą, jest sporo wyzwań. Łatwiej mi je realizować przy łączeniu pracy zawodowej z funkcją radnego powiatu. My jesteśmy specjalistami w naszej branży, dlatego zachęcam kolegów do startowania w wyborach, aby mądre doradzać przy realizacji inwestycji. To jest niezbędne i mówię o tym z pełnym przekonaniem jako praktyk.

Zakład Wodociągów, Kanalizacji i Energetyki Ciepłej Sp. z o. o. w Wysokim Mazowieckiem

– Nasze przedsiębiorstwo jest nietypowe, bo obejmuje wiele dziedzin – zaznaczył **Andrzej Michalski**, dwukrotny laureat nagrody Manager Roku z 2006 i 2009, prezes spółki ZWKIEC, kierujący firmą od



19 lat. – Większość z nich przynosi zyski, zaczynając od ciepłownictwa poprzez dostawę wody, odbiór ścieków, wywóz nieczystości czy prowadzenie wysypiska. Od 2016 Zakład obsługuje też najnowocześniejszą w regionie oczyszczalnię ścieków. Na początku usługi wodno-kanalizacyjne były świadczone tylko w mieście Wysokie Mazowieckie, ale od pewnego czasu zakład dostarcza wodę również do okolicznych gmin. Prowadzimy też działalność komercyjną. Startujemy w przetargach na budowę dróg, sieci sanitarnych, deszczowych i wodociągowych w naszym regionie i często je wygrywamy. Nasz pomysł na budowanie firmy poprzez działalność wielobranżową bardzo dobrze się sprawdził, dlatego sporo osiągnęliśmy w ciągu tych kilkunastu lat. Każda działalność dobrze przemyślana i zbilansowana generuje dodatkowe przychody i korzyści, które zostają w firmie i można je zainwestować w nowoczesne technologie. Dzięki takiej polityce od 6 lat nie podnosimy cen za dostawę wody i odbiór ścieków. Od pewnego czasu niepokoi mnie jednak to, czy Wody Polskie jako nowy regulator cen, nie będą bezzasadnie wpływać na ich wysokość, co byłoby niedobrym posunięciem, które odbiło się niekorzystnie na działalności dobrze prosperującej firmy. (joi)