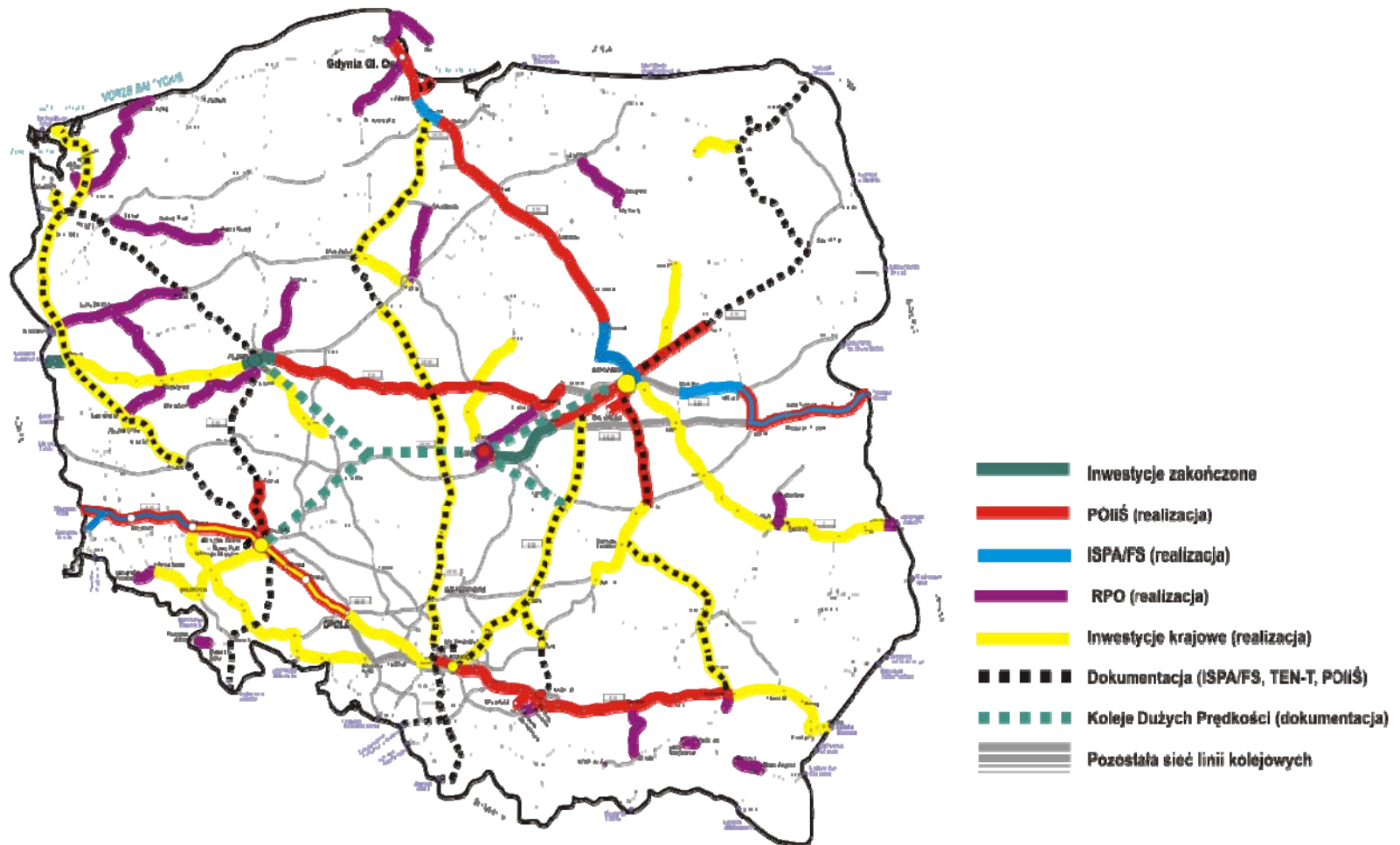




Inwestycje w infrastrukturę kolejową w Polsce

Ministerstwo Infrastruktury, 26 listopada 2010 r.

Inwestycje infrastrukturalne do 2015 r.



Ministerstwo Infrastruktury, 26 listopada 2010 r.



Nakłady na 2010-2013

- **Łącznie –25 648 504,6 tys. zł**
 - POIiŚ – 17 760 065,0 tys. zł
 - RPO – 1 751 125,0 tys. zł
 - Inne programy – 6 137 314,6 tys. zł
- **Udział poszczególnych rodzajów inwestycji**
 - liniowe – 23 980 372,8 tys. zł,
 - punktowe – 1 303 460,3 tys. zł,
 - bez związania lokalizacyjnego – 364 671,5 tys. zł.
- **Wartość poszczególnych działań inwestycyjnych**
 - przygotowanie – 781 242,5 tys. zł,
 - realizacja – 24 867 262,1 tys. zł.

Przewidywany rezultat

| Opis | Jednostka miary | Łącznie w PLK | Oczekiwane wykonanie do końca 2015 r. | % w stosunku do stanu posiadania |
|--|-----------------|---------------|---------------------------------------|----------------------------------|
| Linie kolejowe | km | 19 336 | 3 965 | 16,2 |
| Obiekty inżynieryjne | szt. | 22 568 | 3 122 | 11,4 |
| Skrzyżowania z drogami – łącznie | szt. | 16 485 | 2 221 | 9,9 |
| Skrzyżowania z drogami – w różnych poziomach | szt. | 3 019 | 504 | 9,7 |
| Krawędzie peronowe | szt. | 7 255 | 1 092 | 12,3 |
| Stanowiska prowadzenia ruchu (nastawnie, posterunki) | szt. | 3 459 | 346 | 5,8 |
| Tory z $v_{\max} \geq 160$ km/h | km | 1 568 | 3 252 | 157,1 |
| Tory z dop. naciskiem 221 kN/oś | km | 18 487 | 4 917 | 18,0 |



„Dobre przygotowanie – fundamentem dla inwestycji”

Dwa węzłowe elementy:

- **jasne i precyzyjne zdefiniowanie warunków brzegowych**
- **cykl życia projektu, to nie tylko jego faza realizacji**



Podejmowanie inwestycji – kryteria strategiczne

- **Elementy węzłowe dla pojęcia inwestycji**
 - cele polityczne, gospodarcze, społeczne
 - koszt
 - jakość
 - termin
- **Traktowane nadrzędnie**
 - poprawa oferty nakierowanej na klienta kolei
 - usunięcie niedoborów zdolności przewozowych
 - racjonalizacja eksploatacji i warunków użytkowania
 - poprawa dostępności
 - zmniejszenie kosztów
 - poprawa niezawodności i sprawności ruchu
 - dalsze zmniejszenie negatywnego wpływu na środowisko
 - poprawa bezpieczeństwa



Krytyczne etapy w procesie inwestycyjnym

Faza przygotowawcza:

- jakość dokumentacji (studium wykonalności), która m.in. decyduje o uzyskaniu decyzji administracyjnych oraz dofinansowaniu z budżetu państwa, UE, banków

Faza inwestycyjna (właściwa realizacja):

- czas

Faza operacyjna:

- szybkie wdrożenie projektu w bieżące działania operacyjne inwestora
- błędy popełnione w fazie przygotowawczej; błędy fazy realizacyjnej trudne do usunięcia

Faza ewaluacji:

- wyciąganie wniosków na przyszłość



Trudności związane z prowadzeniem inwestycji kolejowych

- Kolejowe projekty inwestycyjne są przedsięwzięciami wielobranżowymi, bardzo złożonymi, w dużej części nietypowymi, a z uwagi na aspekty techniczne i technologiczne oraz niezbędność realizacji działań inwestycyjnych na infrastrukturze – która podczas ich prowadzenia ciągle jest użytkowana – wymagają szczególnych rozwiązań w zarządzaniu
- Tak więc, ich realizacja, w sytuacji konieczności utrzymania napiętych reżimów czasowych, zakresów rzeczowych i kosztów jest obarczona ryzykiem wystąpienia różnego rodzaju zagrożeń i zakłóceń. Dodatkowo ryzyka spotęgowane są obwarowaniami wynikającymi z dopuszczenia wpływu zakłóceń eksploatacyjnych na określonym poziomie



Niedoskonałości i nieprawidłowości procesów inwestycyjnych (1)

- słabe przygotowanie inwestycji
- błędy w określaniu kosztów (również zmiany zakresów inwestycji, zmiany kursu walut)
- postrzeganie systemu „projektuj i buduj” jako panaceum na wszystko
- słaba współpraca z interesariuszami projektów (samorząd, przewoźnicy, przemysł kolejowy)
- słaba promocja projektów
- brak koncepcji biznesowej
- brak wykszcolonej kadry – słabość systemu edukacji oraz niewykorzystywanie projektów jako „poligonu” do kształcenia kadry
- opóźnienia w wydaniu dużej ilości decyzji administracyjnych wynikające z obowiązującego prawa
- ograniczony rynek wyspecjalizowanych wykonawców



Niedoskonałości i nieprawidłowości procesów inwestycyjnych (2)

- problemy środowiskowe (NATURA 2000)
- nie uwzględnianie ograniczeń eksploatacyjnych na czas robót
- Ustawa prawo zamówień publicznych - stosowanie w wyborze wykonawców wyłącznie kryterium cenowego, długość procedury
- trudna sytuacja finansów publicznych co skutkować może niedoborem środków publicznych na finansowanie elementu krajowego nakładów inwestycyjnych (w tym w części niekwalifikowanej, co dotyczy głównie projektów POIiŚ, w tym kwestie finansowania wydatków niekwalifikowanych oraz prefinansowanie luki finansowej)
- brak możliwości przerobowych w zakresie przygotowania dokumentacji projektowej przez biura



„Wojna cenowa” czynnikiem wpływu na proces inwestycyjny

- prawo zamówień publicznych preferujące wykonawców tańszych
- duża liczba planowanych inwestycji w Polsce
- duża konkurencja na rynku wykonawców
- spadek cen materiałów i wartości kosztorysowej

Skutek  nie zawsze przekładający się na przyspieszenie rozwoju gospodarczego



Działania koordynacyjne, mogące poprawić sytuację

(1)

Współpraca z wojewodami

- Konwent Wojewodów, comiesięczne spotkania

Współpraca z GDOŚ oraz GDDKiA

- bieżące kontakty, wspólne rozwiązywanie problemów

Wdrożenie w pełnym zakresie zamierzeń co do Centrum Realizacji Inwestycji w PLK S.A.

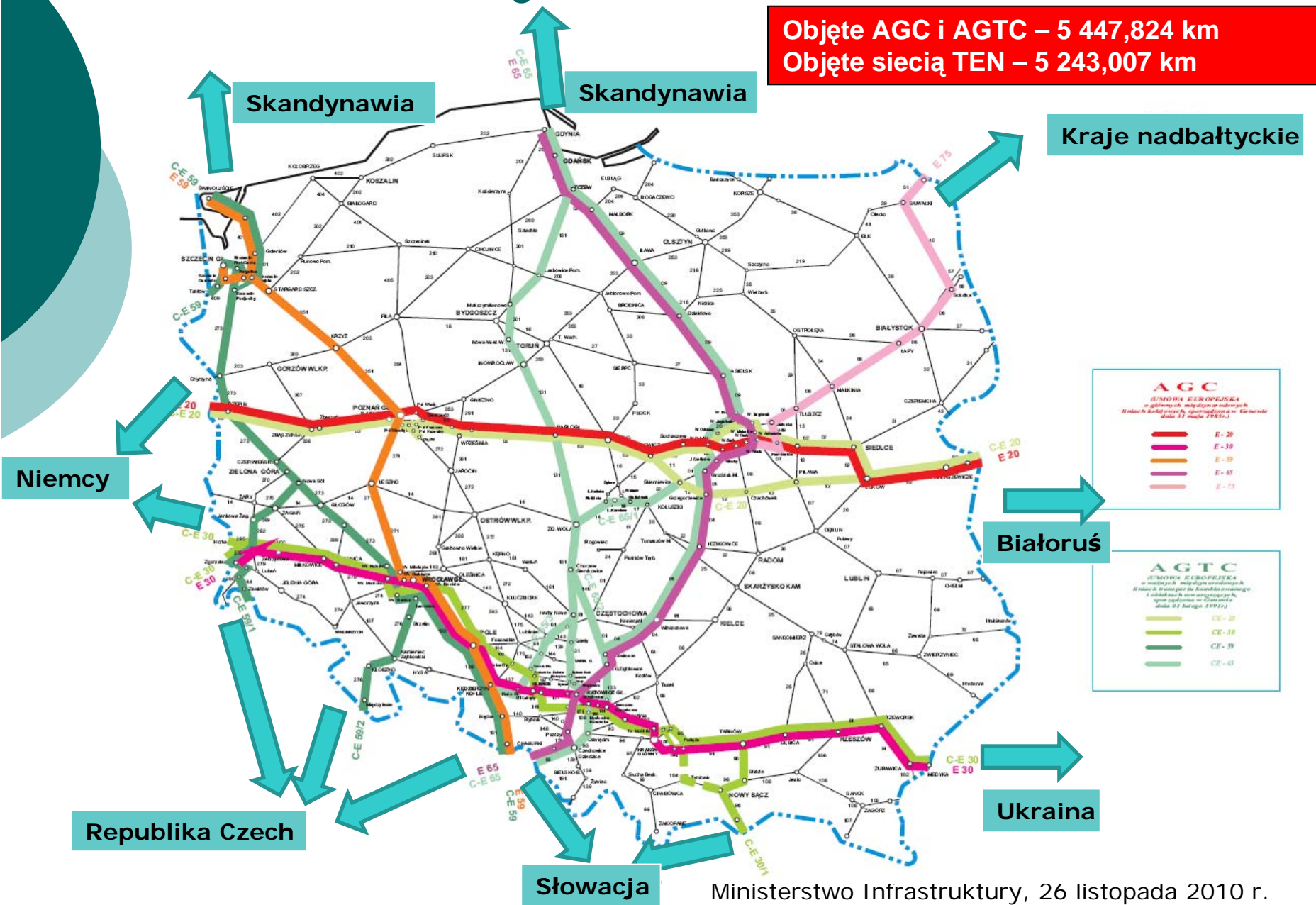


Działania koordynacyjne, mogące poprawić sytuację (2)

- **Program Wieloletni Inwestycji z udziałem środków publicznych w infrastrukturę kolejową przewidzianych do realizacji przez PKP PLK S.A. w latach 2010–2013, w tym wykorzystanie takich elementów jak:**
 - monitowanie postępów inwestycyjnych
 - ciągłe/bieżące bilansowanie inwestycji dostosowujące plany realizacyjne do realnych możliwości
 - zapewnienie stabilności finansowania
- **Kontrakt wieloletni na utrzymanie infrastruktury kolejowej**
- **Priorytetyzacja przedsięwzięć inwestycyjnych oraz (co konieczne) podjęcie realizacji najbardziej istotnych projektów odtworzeniowych**

Sieć kolejowa w Polsce

Objęte AGC i AGTC – 5 447,824 km
Objęte siecią TEN – 5 243,007 km





Powiązanie polskiej sieci kolejową z sieciami krajów sąsiedzkich

- bardzo bliska współpraca z krajami sąsiedzkimi, będącymi członkami UE – dostosowywanie przepisów m.in. w zakresie interoperacyjności
- problemy wynikające z różnic systemów – europejski i wschodni oraz systemów zasilania
- niespójność programów rozwojowych sieci kolejowej
- problemy o podłożu polityczno-gospodarczym
- Koncepcja włączenia sieci kolei dużych prędkości do sieci europejskiej (poprzez Niemcy i Republikę Czech)



Dziękuję za uwagę