

A photograph of a railway track with overhead power lines, viewed from a low angle looking down the tracks. In the background, there is a road with several cars and some buildings under a blue sky with light clouds.

***Wpływ regulacji spółki  
PKP PLK na realizację  
inwestycji  
infrastrukturalnych***

***CENTRUM ZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU  
Stanisław Biega***

# Oficjalny ton komunikatów PR-owych PLK a rzeczywistość AD 2022.

---

**Krajowy Program Kolejowy – rząd przyjął program inwestycyjny o wartości 67 mld złotych.** KPK to ok. 300 projektów. Ich efektem będzie dalsze skrócenie czasu przejazdu pociągów pasażerskich, poprawa przepustowości linii kolejowych w obrębie aglomeracji i na odcinkach dojazdowych oraz znaczna poprawa warunków dla przewozów towarowych, m.in. dzięki programowi portowemu czy pracach na magistrali węglowej. **Do 2023 roku powstanie spójna i nowoczesna sieć połączeń kolejowych, odpowiadających potrzebom przewoźników. Krajowy Program Kolejowy zapewnia finansowanie i sprawne prowadzenie projektów, przy znacznym wsparciu środkami Unii Europejskiej.**

W starej perspektywie udało się zmodernizować najważniejsze magistrale, uruchomić Pendolino oraz przyspieszyć pociągi do 200 km/h, a w nowej więcej uwagi poświęcamy przewozom towarów. Stąd w planach PLK są modernizacje najważniejszych ciągów towarowych łączących południe kraju z portami i podniesienie blisko dwukrotnie średniej prędkości pociągów towarowych – do 60 km/h.

**PLK jest jednak bardzo dobrze przygotowana do realizacji zadań w nowej perspektywie.** Gwarancją sprawnego realizacji założonego planu jest m.in. wprowadzenie przetargów dwustopniowych, czy dodatkowe, poza ceną, kryteria oceny ofert. Takie działania pozwalają zmniejszyć ryzyko ze strony wykonawcy. Obowiązek przygotowania profesjonalnych harmonogramów realizacji projektu oraz efektywniejsze monitorowanie inwestycji to z kolei działania zarządcy infrastruktury, które gwarantują sprawną realizację i ograniczają opóźnienia.

Sprawne zarządzanie roszczeniami zwiększa kontrolę nad publicznymi pieniędzmi i ogranicza ryzyko niewykorzystania unijnych dotacji. W centrali PLK utworzono pion ds. roszczeń – to prawnicy i inżynierowie z ekspercką wiedzą oraz dedykowane osoby w regionach. Ich zadaniem jest sprawne i rzetelne rozpatrywanie roszczeń według stworzonej i przyjętej procedury zarządzania roszczeniami.

Poszerzenie rynku i współpraca z wykonawcami. PLK wprowadza nową formę dialogu z uczestnikami procesu inwestycji kolejowych i tworzy radę z udziałem firm i liderów branży kolejowej, którzy podzielą się doświadczeniami w zakresie usprawnienia procesu inwestycyjnego. PLK zabiega także o poszerzenie rynku wykonawców przez aktywną promocję oraz nawiązywanie kontaktów z partnerami zagranicznymi.

**Fakty: Na obecnym etapie i weryfikując zapowiedzi z obecną praktyką PKP PLK nie wyda do ½ środków na inwestycje perspektywy 2014-2020.**



# *Uwarunkowania otoczenia gospodarczego modernizacji kolei w Polsce*

---

Stan 22.03 2016 r.

Okres planowania	Wydatki poniesione	Planowane wydatki
Perspektywa 2007-2013	22,381 mld zł	29-30 mld zł
Perspektywa 2014-2020	0 (?)	66,7 mld zł

W celu wydania 22,38 mld złotych w perspektywie 2007-2013 PKP  
PLK potrzebowało faktycznie 9 lat inwestycji. Dofinansowanie  
unijne wyniosło aż **71,9%**.

# Uwarunkowania otoczenia gospodarczego modernizacji kolei w Polsce

Okres planowania	Wydatki poniesione/planowane	Wydatki średniorocznie
Perspektywa 2007-2013	22,381 mld zł	3,197 mld zł
Perspektywa 2014-2020	66,7 mld zł	9,528 mld zł
Zmiany	+298%	+298%

PLK musi zwiększyć roczne wydatki na inwestycje faktycznie o 4,1 raza (413%), gdyż zamiast 9 lat ma na wykonanie inwestycji 6,5 roku.

**Wnioski:** bez zmiany polityki resortu transportu, nadzoru i polityki inwestycyjnej PKP PLK nie ma możliwości wykorzystania zaplanowanych środków przy obecnych narzędziach i sposobach realizacji tej polityki.





# *Identyfikacja głównych obszarów zagrożenia i niewydolności systemu*

---

cz.1

- Brak wypracowanych standardów realizacji inwestycji w celu jej sprawnego przeprowadzenia (SIWZ-y nie premiujące wykonawców za szybką realizację prac, przy użyciu nowoczesnych technologii i w oparciu o stałą, liczną kadrę wykonawczą, ignorowanie potrzeb rynku przewozowego - przewoźników).
- Zbyt dużo ośrodków decyzyjnych (brak jednolitej, zrozumiałej dla rynku strategii funkcjonowania inwestycji)
- Brak na lata 2014-2020 na liście podstawowej w PKP PLK projektów neutralnych dla rynku przewozowego oznaczających wzrost konkurencyjności systemu kolei jako takiego przez budowę nowych linii (pozytywne przykłady to PKM – projekt poza PLK, łącznica do Balic i na Chopina, łącznica Czerwieńska – tylko 2,6% wydatków POIiŚ 2007-2013 **(sic!)**).

# *Identyfikacja głównych obszarów zagrożenia i niewydolności systemu*

---

cz.2

- ✓ Tryb projektuj i buduj na dużych modernizacjach. (nie dotyczy projektów odtworzeniowych)
- ✓ Program inwestycji kolejowych na 2014-2020 nie poprawia pozycji kolei w Polsce np. pomija aspekty efektywności inwestycji (mierzone wskaźnikami skrócenia czasu jazdy, poprawy alokacji przepustowości etc.). W efekcie wybór inwestycji jest bardzo zły.
- ✓ Najlepsze efekty poprawy konkurencyjności kolei 2007-2013, alokacji przepustowości przyniosły projekty odtworzeniowe (tzw. polepszenie jakości usług przewozowych) – takie projekty są niewidoczne dla 2014-2020.
- ✓ Projekty zaplanowane w celu wydania środków a nie realizacji jasnego celu.

# *Identyfikacja głównych obszarów zagrożenia i niewydolności systemu*

---

cz.3

- ✓ Brak zapewnienia wkładu własnego dla projektów z udziałem UE na poziomie kontraktu wieloletniego rząd-PLK. (potrzebne jest zapewnienie minimum ok. 18,7 mld zł środków do końca 2022 r.)
- ✓ Oderwanie polityki PKP PLK od dobrych praktyk w zakresie realizacji inwestycji w innych krajach UE. Planowanie zamykania całkowitego linii w celu rzekomego skrócenia czasu realizacji inwestycji.
- ✓ Przepisy wewnętrzne i regulacje, instrukcje PKP PLK niedostosowane do wymogów interoperacyjności, szybkiej realizacji inwestycji np. Ir-19, kurioza rozkładów zamknięciowych, regulamin PLK poza nadzorem UTK, harmonogramy zamknięć torowych w oderwaniu od realnych inwestycji.

## ***Program inwestycji kolejowych na 2014-2020 do głębokiej korekty listy podstawowej i zakresu projektów***

---

- A. Brak na liście podstawowej projektów – motorów rozwoju branży i rynku kolejowego – budowy nowych linii kolejowych, bypassów dla wąskich gardeł, których realizacja nie wymaga paraliżowania przewozów na sieci lub funkcjonowania miast.
- B. Brak na liście podstawowej projektów odtworzeniowych (tzw. polepszenie jakości usług przewozowych) nawet linii magistralnych w agonalnym/krytycznym stanie infrastruktury (np. Kluczbork-Wrocław, Wrocław-Kłodzko, Katowice-Oświęcim, Legnica-Żary, Kędzierzyn-Legnica, Płock-Kutno-Zgierz, Idzikowice-Radom, Rejowiec-Jarosław, Jasło-Nowy Sącz-Chabówka-Sucha Beskidzka-Żywiec, Sosnowiec Płd.-Tunel, Opoczno-Skarżysko-Kamienna- Sandomierz- Tarnobrzeg etc.).
- C. Projekty modernizacji infrastruktury za wiele mld złotych nie poprawiają alokacji przepustowości (złamanie dyrektywy 34/2012) i nie wyeliminują w obecnym kształcie mającego miejsce obecnie wyczerpania przepustowości.



## ***Program inwestycji kolejowych na 2014-2020 do głębokiej korekty listy podstawowej i zakresu projektów***

---

- D. Zawyżanie kosztów inwestycji na liście podstawowej prowadzi na etapie wstępnym do wyboru mniejszej liczby projektów do realizacji.
- E. Wpisanie do zakresu projektów elementów nie poprawiających alokacji przepustowości i konkurencyjności kolei (np. LCS-y na liniach regionalnych lub na liniach o niskim natężeniu ruchu pociągów, zamiast zmiany systemu SRK budowa nowych układów torowych – vide KWK i WWK).
- F. Równolegle brak projektów napędzających rozwój branży (nowe linie z wykorzystaniem zaawansowanych technologii np. pierwszy etap Y – wyjście z Warszawy, Podłęże-Piekietko, Legionowo-Nasielsk).

# ***Modernizacje za miliardy bez poprawy alokacji przepustowości.***

---

PKP PLK mimo obowiązku wynikającego z zapisów rozporządzenia MIR z 5 czerwca 2014r. o warunkach dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej wbrew zapisom par. 5 ust 2 rozp. nie zawiadamia UTK o wyczerpaniu przepustowości na liniach, gdzie zakres planowanych modernizacji nie poprawi obecnego stanu rzeczy tj.:

1. linia nr 3 – brak wyprzedzania Kramsk-Konin, Konin-Cienin, Strzałkowo-Kostrzyn Wlkp., Sochaczew-Bednary (projekt za 2,6 mld złotych), paraliż stacji Konin Zachodni na 1,5 roku.
2. linia 202 – Wejherowo-Słupsk – brak budowy nawet odcinkowo drugiego toru
3. linia 354 – Oborniki Wlkp.-Chodzież-Dziembówko – brak budowy nawet odcinkowo drugiego toru, brak budowy nowych mijanek
4. linia 447 - brak poprawy częstotliwości kursowania Włochy-Grodzisk Maz. W kontekście braku planów zwiększenia częstotliwości kursowania średnicą podmiejską z do 20-30 pociągów w godzinie z obecnych 16.
5. linia 2 i 26 – zbyt mała liczba stacji na wyprzedzanie
6. linia 1 – zbyt mała liczba stacji na wyprzedzanie (odcinki Częstochowa-Myszków i Częstochowa-Rudniki



# ***Modernizacje za miliardy bez poprawy alokacji przepustowości.***

---

PKP PLK nie identyfikuje problemów blokujących rozwój kolei w aglomeracjach np. tam, gdzie w wyniku źle przeprowadzonych modernizacji nie ma możliwości rozwoju kolei pasażerskiej:

- 1) WWK – brak uwzględnienia w planach modernizacji rozbudowy kolei aglomeracyjnej w Warszawie – wyższe częstotliwości kursowania na odcinku Warszawa-Błonie, Warszawa-Sulejówek.
- 2) PWK – brak uwzględnienia w planach modernizacji uruchomienia kolei metropolitalnej w Poznaniu – brak alokacji przepustowości dla przewozów aglomeracyjnych. (patrz brak odtworzenia bezkolizyjnego wyjścia na linię 271)
- 3) WWK – brak uwzględnienia w planach modernizacji uruchomienia kolei metropolitalnej we Wrocławiu – brak alokacji przepustowości dla przewozów aglomeracyjnych w większej niż obecna ilości kursów w szczycie.(patrz odcinek Wrocław Gł.-Grabiszyn PODG)
- 4) 8 odcinek Kraków-Kozłów brak sbl (brak możliwości kursowania co 30 minut w ruchu aglo), odcinek Okęcie-Czachówek Płd. i Czachówek Płd.-Warka brak możliwości wyprzedzania (czas jazdy IC ok. 21 minut, osobowego 47 minuty – brak możliwości kursowania co 30 minut w ruchu aglo)

# *Kurioza inwestycji za kilkanaście mld złotych.*

---

- PKP PLK planuje inwestycje paraliżujące przewozy na okres do 5-6 lat, gdzie modernizacja sieci nie jest wymagana, gdyż docelowa częstotliwość kursowania pociągów nie wyczerpuje obecnej przepustowości sieci (np. **Krakowski Węzeł Kolejowy**), lub zakres modernizacji nie obejmuje najważniejszych prac w celu poprawy przepustowości (np. **Warszawski Węzeł Kolejowy**).
- Mimo przygotowania projektów inwestycji (koszty 2007-2013 ponad 180 mln zł) PKP PLK planuje je realizować dłużej niż miało to miejsce w systemie projektuj i buduj na dodatek przy całkowitym wstrzymaniu ruchu (**sic!**). Dotyczy to linii **3, 7, 8, 90, 447, ruchu na średnicy warszawskiej**.

# *Zamiast rozwoju regresja procesów inwestycyjnych PKP PLK*

---

## **Case A - 1/17 Skierniewice-Łódź Janów(Widzew) – realizacja 2006-2008**

- 932 mln zł
- system projektuj i buduj
- 142 km torów do prędkości 100-160 km/h
- 160 rozjazdów
- 4 stacje/PODS (Gałkówek, Koluszki, Rogów, Płyćwia)
- liczba pracowników na stałe 780, łącznie 1260.
- czas realizacji faktyczny IX 2006-IV 2008 (20 miesięcy), 26 od podpisania umowy do jej zakończenia
- prowadzony ruch jednotorowo przez cały czas trwania projektu na 61 km linii.



# Zamiast rozwoju regresja procesów inwestycyjnych PKP PLK

---

## Case B – linia 6 Tłuszcz-Sadowne – realizacja 2013-2016

- Szacunkowo 1,1 mld zł
- ok. 80 km torów
- kilkadziesiąt rozjazdów
- 2 stacje (Tłuszcz, Łochów)
- nieznana liczba stałych pracowników – w pracach uczestniczyło ok. 100 (prace trwają do tej pory, ale przy ruchu dwutorowym)
- czas realizacji dłuższy o 3 miesiące niż przewidziany harmonogramem z ruchem jednotorowym
- całkowite wstrzymanie ruchu zamiast 6 miesięcy trwało 15 miesięcy.

# Zamiast rozwoju regresja procesów inwestycyjnych PKP PLK

---

## Case C - 447 Warszawa Włochy-Grodzisk Maz. – plany 2017-2018

- Szacunkowo 360 mln zł
- tryb buduj (projekt budowlany jest gotowy)
- ok. 48 km torów
- kilkanaście rozjazdów
- 2 stacje (Pruszków – tylko tory podmiejskie, Warszawa Włochy – tylko tory podmiejskie)
- nieznana liczba stałych pracowników – plany PLK nie wymagają więcej niż 100
- czas realizacji faktyczny 2 lata (24 miesiące),
- całkowite wstrzymanie ruchu na 23 km najbardziej obciążonej linii pasażerskiej w kraju.

# *Zamiast rozwoju regresja procesów inwestycyjnych PKP PLK*

---

## **Case D** – linia 3 Barłogi- Podstolice (Sochaczew-Swarzędz) – plany 2017-2018

- Szacunkowo 2,6 mld zł (analizowana część ok. 1 mld zł)
- tryb buduj (projekt budowlany jest gotowy)
- ok. 90 km torów (tylko tor 2 Słupca-Zamków i zapewne szyny tor 1)
- kilkadziesiąt rozjazdów
- 4 stacje i PODG (Konin tylko 4 tory, Koło, Podstolice, Sokołowo Wrzesińskie, Barłogi)
- nieznana liczba stałych pracowników – plany PLK nie wymagają więcej niż 100
- czas realizacji faktyczny 3 lata (36 miesięcy),
- całkowite wstrzymanie ruchu na 100 km międzynarodowej magistrali – wydłużenie czasu jazdy Warszawa -Poznań o minimum 60 minut, paraliż przewozów intermodalnych - brak wyprzedzania na odcinku ok. 175 km przez 3 lata – trasy objazdowe bez sbl i obsługi PKN Orlen -odcięte Kutno Zachodnie przez 1,5 roku).

# Zamiast rozwoju regresja procesów inwestycyjnych PKP PLK

Projekt	Torokm	Czas realizacji	Prowadzony ruch
<b>Case A</b> Skierniewice-Łódź Widzew	142	20 mies.	Tak
<b>Case C</b> Wwa Włochy-Grodzisk Maz.	ok. 48	24 mies.	Nie
<b>Case D</b> Barłogi-Podstolice	ok. 90	36 mies.	Nie

W perspektywie 2014-2020 PKP PLK planuje prowadzić inwestycje w tempie „spacerowym”, znacznie wolniej niż miało to miejsce jeszcze 10 lat temu na sieci PLK przy prowadzonym normalnie ruchu. Uniemożliwia to wydatkowanie zaplanowanych środków, mimo planowanego paraliżu przewozów na kluczowych liniach kolejowych Polski przez ich zamykanie na okres kilkuletni.

Dzieje się tak mimo tego, że ww. modernizacje (case C i case D) nie wpłyną na poprawę alokacji przepustowości i wpłyną na skrócenie czasu jazdy dla case D tylko o 2-7% w zależności do toru (1 minuta skrócenia czasu jazdy za ok. 235-430 MLN ZŁ, czyli drożej o połowę niż koszt skrócenia czasu jazdy o 1 minutę jak przy budowie Y).

# Zamiast rozwoju degresja procesów inwestycyjnych PKP PLK

---

## Podsumowanie:

- ❖ PKP PLK planuje zamykać linie na czas modernizacji bez podstaw merytorycznych, zapewne w celu eliminacji wymogu wykorzystania w trakcie prac nowych technologii (nowy rozjazd na 100 km/h jest układany z 3 części w 2 dni) i zastąpienia tak jak to miało miejsce na linii 6 szerokiego frontu robót pracami z udziałem max 100 pracowników.
- ❖ Czas realizacji porównywalnych inwestycji wg zapowiedzi CRI PKP PLK przy prowadzonym ruchu ma się wydłużyć 4-5 -krotnie względem praktyki PKP PLK modernizacji linii 1 i 17 sprzed 10 lat, a 2,5-3-krotnie przy całkowitym wstrzymaniu ruchu. Harmonogramy zamknięć umożliwiają wykonawcom realizowanie robót przy zaangażowaniu kadr na poziomie 15% poziomu z modernizacji linii 1/17 z lata 2006/2008 (case A) i 5-8% poziomu referencyjnego wymaganego do realizacji inwestycji w celu wydatkowania zaplanowanych środków.
- ❖ Harmonogramy zamknięć torowych PKP PLK nie uwzględniają przewidywanych prac modernizacyjnych w 2017 r. w zapowiadanej przez przedstawicieli PKP PLK skali.



# Zamiast rozwoju degresja procesów inwestycyjnych PKP PLK

---

## Podsumowanie:

- Przy takim planowaniu inwestycji nie ma iluzorycznej szansy wydania 67 mld zł na kolej do 2022 r. Nawet wydanie ok. 2/3-3/4 środków będzie wiązać się z paraliżem przewozów na sieci kolejowej w Polsce.
- Wydłużenie czasu jazdy o 60 minut na odcinku Warszawa -Poznań przez 4 lata - pasażerowie po wykonanej modernizacji nie odzyskują utraconego czasu z powodu jej złego zaplanowania przez ponad 34 lata, czyli czas dłuższy o 4 lata niż jest trwałość materiałów użytych do modernizacji przy właściwym utrzymaniu linii. Większość pasażerów nie dożyje czasu, gdy zwrócą im się straty w wyniku trudności związanych z inwestycją.
- Wydłużenie czasu jazdy średnio o minimum 20 minut na odcinku Grodzisk Maz.-Warszawa przez 2 lata oznacza, że pasażer jadący do pracy straci w tym czasie 6,5 dni swojego życia na dłuższy dojazd do Warszawy. Kolejne 13-14 lat będzie trwało odzyskanie utraconego czasu w wyniku skrócenia czasu jazdy o średnio 3 minuty w wyniku modernizacji. Pasażer jadący z Ursusa utracony czas odzyska po 40 latach!

# ***Wnioski i rekomendacje***

---

- 1) Konieczność weryfikacji treści regulaminu PKP PLK przez UTK pod kątem zgodności jego zapisów z prawem krajowym i unijnym oraz w celu przeciwdziałania dyskryminacji rynku kolejowego (przewoźników i użytkowników) przez zarządcę.
- 2) Wycofanie instrukcji Ir-19 (jej całkowita przebudowa) paraliżującej procesy inwestycyjne na kolei i destabilizującej ofertę przewozową przez wykluczenie przewoźników i klientów kolei z procesu ustalania zasad realizacji inwestycji.
- 3) Zapisanie obowiązku uzgadniania przez PKP PLK zakresu modernizacji infrastruktury z organizatorami transportu (np. lokalizacje i parametry infrastruktury przystankowej).

# ***Wnioski i rekomendacje***

---

- 4) Stworzenie katalogu dobrych praktyk (standardów) dotyczących treści SIWZ w postępowaniach o zamówienia publiczne na modernizacje sieci kolejowej w zakresie takich parametrów jak zamknięcia torowe, preferencje dla wykonawców realizujących prace w skróconym terminie, stosowanie nowoczesnych technologii, minimalny poziom stałego zatrudnienia Wykonawcy i liczba roboczogodzin w harmonogramach inwestycji do wykonania na poziomie miesięcznym, egzekwowanie zapisów dyrektywy 34/2012 w relacjach wykonawca zamówienia-PKP PLK.
- 5) Weryfikacja zakresu inwestycji przez organy właścicielskie (resort transportu, PKP SA)
- 6) Do września br. aktualizacja programu inwestycji kolejowych z zaktualizowanymi kosztorysami inwestycji.

# ***Wnioski i rekomendacje***

---

- 7) Rezygnacja z inwestycji nie poprawiających alokacji przepustowości i modernizacji linii kolejowych przy wskaźniku kosztu skrócenia czasu jazdy o minutę powyżej 100 mln zł (założenie to nie dotyczy nowobudowanych linii, których budowa nie ogranicza obecnie realizowanych przewozów)
- 8) Stworzenie modeli schematów rozkładów jazdy w celu najlepszej alokacji przepustowości na sieci.
- 9) Rezygnacja z całkowitego zamykania linii kolejowych dla pełnych relacji pociągów na okres dłuższy niż 3 miesiące.

***Dziękuję za uwagę***