

## O KOLEI, A SZCZGÓLNIIE INFRASTRUKTURZE, BEZ ILUZJI, ALE I UPRZEDZEŃ

**Adam Wielądek**

dr, Honorowy Przewodniczący UIC

**Streszczenie.** *W referacie zwrócono uwagę na aktualny stan, tendencje rozwojowe oraz problemy polskich kolei na tle innych gałęzi transportu oraz transportu szynowego innych krajów UE. Przedstawiono uwagi i oceny oparte na obserwacji kolejowych inwestycji infrastrukturalnych realizowanych w ramach perspektywy budżetowej Unii Europejskiej 2007-2013. Zaprezentowano dotychczasowy dorobek Forum Inwestycyjnego w zakresie identyfikacji najważniejszych barier utrudniających sprawny przebieg procesów inwestycyjnych, w tym podstawowe utrudnienia w realizacji inwestycji, uwarunkowania związane z zapewnieniem wkładu własnego, uwarunkowania związane z koniecznością zapewnienia interoperacyjności, przeszkody organizacyjno-techniczne, a także zagadnienia związane z rozliczeniem efektów inwestycji.*

**Słowa kluczowe:** *stan infrastruktury kolejowej w Polsce, procesy inwestycyjne w infrastrukturze kolejowej, zrównoważony rozwój transportu, Forum Inwestycyjne*

### 1. Stan transportu kolejowego w Polsce

Stan i tendencje rozwojowe polskich kolei na tle innych gałęzi transportu oraz transportu szynowego innych krajów UE można ocenić na podstawie danych z tabel 1 - 5 oraz rysunków 1 - 3.

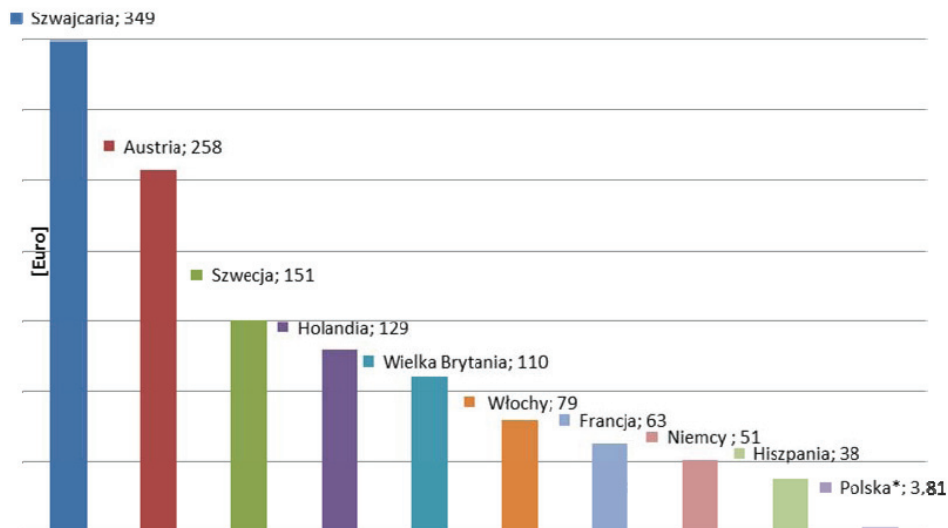
*Tabela 1. Podstawowe dane dotyczące transportu w Polsce*

Wyszczególnienie	Lata					
	2000	2005	2010	2011	2012	2013
Linie kolejowe [km]	22 560	20 253	20 228	20 228	20 094	19 328
w tym zelektryfikowane	11 905	11 884	11 916	11 880	11 920	11 868
Drogi publiczne [km]	249 828	253 781	273 760	280 401	280 719	.
w tym: autostrady,	358	552	857	1 070	1 365	1 482
drogi ekspresowe	193	258	675	738	1 053	1 244
Trasy lotnicze [km]	89 975	146 804	342 949	196 008	195 918	177 002
Rurociągi do przetłaczania ropy [km]	2 278	2 278	2 362	2 444	2 444	2 444
Żeglowne drogi wodne śródlądowe [km]	3 813	3 638	3 659	3 659	3 659	3 655

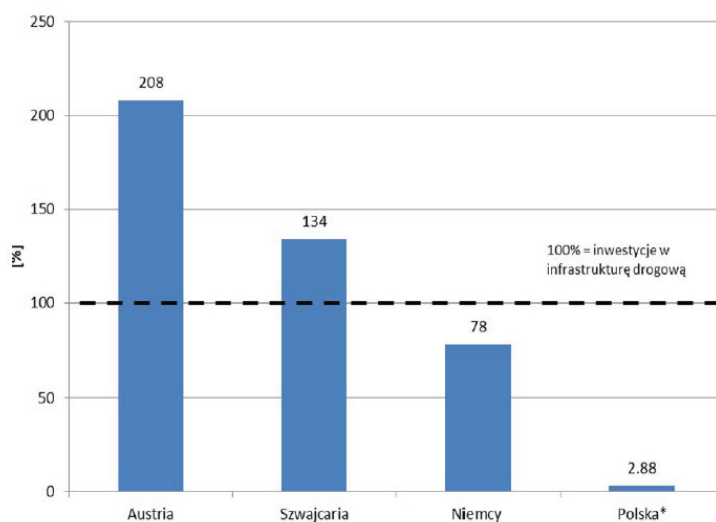
*Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Transport. Wyniki działalności w 2013r. GUS, Warszawa 2014, s. 76-77*

W XXI w. spośród wszystkich gałęzi transportu, największe zaniedbania obserwuje się w infrastrukturze kolei (tabela 1), przy czym proces ten rozpoczął się

pod koniec poprzedniego stulecia. Odbywa się to przy akompaniamencie hasel o konieczności zrównoważonego rozwoju transportu, głoszonych przez różne organy UE i rządy państw członkowskich, w tym Polski. Główną przyczyną złego stanu infrastruktury kolejowej jest niedostateczne jej dofinansowanie. Potwierdzenie tego faktu (i jego konsekwencje) ilustrują informacje zawarte na rysunkach 1 - 3.

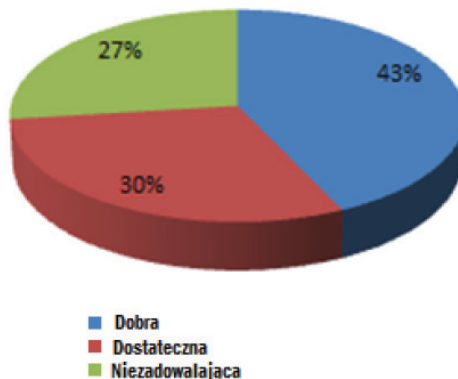


Rys. 1. Środki publiczne wydane na infrastrukturę kolejową w przeliczeniu na 1 mieszkańca w 2012 r.  
Źródło: Strategia rozwoju przemysłu i transportu szynowego w oparciu o innowacje oraz badania naukowe w Polsce do 2030 roku. PPTTS. Warszawa, maj 2014r. s. 13



Rys. 2. Środki publiczne wydane na infrastrukturę kolejową w porównaniu do wydatków na infrastrukturę drogową  
Źródło: *ju.* s. 13

- **Dobra 43%** – są to linie kolejowe eksploatowane z założonymi parametrami, wymagane są na nich tylko roboty utrzymaniowe,
- **Dostateczna 30%** – są to linie kolejowe o obniżonych parametrach eksploatacyjnych, wymagane są na nich roboty utrzymaniowe oraz naprawy bieżące polegające na wymianie uszkodzonych elementów torów,
- **Niezadawalająca 27%** – są to linie kolejowe o znacznie obniżonych parametrach eksploatacyjnych, kwalifikujące tory linii do kompleksowej modernizacji i rewitalizacji.



Rys. 3. Stan infrastruktury kolejowej w Polsce (2012r.)

Źródło: jw. s. 14

Zły stan infrastruktury kolejowej, znaczne zmniejszenie się transportochłonności gospodarki i dynamiczny rozwój transportu drogowego spowodowały drastyczny spadek przewozów koleją, zarówno w ruchu pasażerskim, jak i towarowym. Przez ostatnie 20 lat przewozy osób zmniejszyły się ponad czterokrotnie, a towarowe o ponad połowę, przy czym w drugim przypadku tendencja spadkowa została zahamowana, natomiast w pierwszym – spadek przewozów postępuje nadal (tabele 2 i 3). Szczególnie groźny dla spółki PKP Intercity jest postępujący wyraźny spadek przewozów pociągami wyższej kategorii.

Niestety, przynajmniej wynika to z dotychczas prezentowanych dokumentów programowych, nie przewiduje się zmiany w strukturze przewozów transportem lądowym. Chodzi tu przede wszystkim o *Strategię Rozwoju Transportu do roku 2020* (SRT). SRT<sup>1</sup> zakłada, mimo inwestycji w infrastrukturę transportu kolejowego, dalszy spadek udziału kolei w przewozach towarowych (str. 35). Stoi to w ewidentnej sprzeczności z dokumentami strategicznymi Unii Europejskiej, szczególnie z celami postawionymi w *Białej Księdze. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu, COM (2011) 144*. SRT nie jest prorozwojowa również w dziedzinie przewozów pasażerskich. Odłożenie decyzji o podjęciu budowy KDP w Polsce do 2020r. (str. 10) spowoduje, że jej wybudowanie i uruchomienie do 2030 r. nie będzie możliwe, do czego Polska zobowiązała się wprowadzając linię „Y” do sieci TEN-T.

Należy mieć na uwadze, że dynamiczny rozwój transportu samochodowego zarówno w przewozach pasażerskich, jak i towarowych, wymaga postawienia przed transportem kolejowym znacznie ambitniejszych celów, niż tylko modernizacja lub rewitalizacja zdegradowanej infrastruktury i wymiana przestarzałego taboru.

<sup>1</sup> Na podstawie dokumentu ze stycznia 2014r.: Uwagi Stowarzyszenia Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego do projektu dokumentu implementacyjnego do strategii rozwoju transportu do roku 2020 (w tym programu inwestycji kolejowych na lata 2014–2020).

Sprostanie konkurencji przez kolej w przewozach pasażerskich wymaga zaoferowania w poszczególnych relacjach czasów jazdy co najmniej 30% krótszych, niż czas przejazdu samochodem. W przewozach towarowych, oprócz niewątpliwie potrzebnego usprawnienia kursowania pociągów i podniesienia średniej prędkości przewozu, konieczne jest usprawnienie wymiany informacji na linii kolej – klient, jak również sprawne rozwiązanie problemu obsługi „ostatniej mili” tj. dowozu ładunku bezpośrednio do klienta.

Tabela 2. Przewozy pasażerów kolejami normalnotorowymi w 2013r.

Wyszczególnienie	Pasażerowie		Pasażerokilometry	
	[tys.]	2012 = 100	[mln]	2012 = 100
OGÓLEM*, w tym	269 814	98,8	16 796,8	94,2
Komunikacja krajowa, z tego	267 939	98,8	16 293,2	94,3
w wagonach:				
klasy I	2 079	74,2	595,0	76,8
klasy II	265 860	99,1	15 698,2	95,2
w pociągach:				
osobowych	238 882	100,5	9 642,4	97,0
pospiesznych	26 396	87,3	5 797,8	91,9
ekspresowych	2 661	85,0	853,0	83,5

\*Pomado przewieziono 572 tys. pasażerów wagonami sypialnymi (w 2012r. – 437 tys.) oraz 454 tys. pasażerów w wagonach do leżenia (w 2012r. 943 tys.)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie jw. s.121

Tabela 3. Przewozy ładunków transportem kolejowym w 2013r.

Wyszczególnienie	Tony		Tonokilometry	
	[tys.]	2012 = 100	[mln]	2012 = 100
OGÓLEM*, w tym	232 596	100,7	50 881,1	104,0
	245 529	101,9	50 953,6	104,1
Koleje normalno i szerokotorowe	232 565	100,8	50 880,8	104,0
Nadanie wewnętrzne	163 579	98,8	28 245,6	99,3
Nadanie za granicę, z tego:	28 863	116,2	9 837,3	122,0
drogą lądową	18 066	108,8	4 281,5	109,2
przez porty	10 797	131,3	5 555,8	134,2
Przyjęcie z zagranicy, z tego:	34 907	98,5	9 494,0	102,2
drogą lądową	29 280	94,0	7 116,4	91,0
przez porty	5 627	131,4	2 377,6	160,9
Tranzyt	5 216	105,8	3 303,8	106,4
Koleje wąskotorowe	31	55,4	0,3	44,0
Przewozy manewrowe	12 933	127,6	72,5	168,3

\*W liczniku bez przewozów manewrowych, w mianowniku z przewozami manewrowymi

Źródło: Opracowanie własne na podstawie jw. s.96

Obserwując wysiłki inwestycyjne na kolei – szczególnie podejmowane w ostatnim okresie – i prognozowane zachowanie status quo w rozmiarach pracy przewozowej, nasuwa się wątpliwość, czy wysiłki te nie są kamieniami rzuconymi na szaniec. Synonimem rozwoju kolei jest wzrost przewozów, a jeśli się tego nie zakłada, to może lepiej środki przeznaczane na nią skierować na zaspokojenie innych potrzeb; a tych nie brakuje.

Tabela 4. Transport kolejowy w krajach UE

Kraj	Linie kolejowe [km] w 2012r.		Przewozy ładunków [mln tkm]		Przewozy pasażerów [mln pas-km]	
	ogółem	na 100 km kw.	2011	2012	2011	2012
Austria	5 566	6,6	20 345	19 499	10 426	10 853
Belgia	3 558	11,7	7 593	.	10 669	.
Bułgaria	4 070	3,7	3 291	2 907	2 059	1 870
Czechy	9 570	12,1	14 316	14 267	6 669	7 196
Dania	2 629	6,1	2 614	2 278	6 605	6 744
Estonia	1 196	2,6	6 271	5 129	243	235
Finlandia	5 944	1,5	9 395	9 275	3 882	4 034
Francja	30 884	5,7	34 202	32 539	91 298	91 205
Grecja	2 554	1,9	352	283	.	.
Hiszpania	13 975	2,8	9 948	9 957	22 937	22 452
Holandia	3 013	7,3	6 378	6 142	.	.
Irlandia	1 931	2,7	105	91	1 638	1 578
Litwa	1 767	2,7	15 088	14 172	269	278
Luksemburg	275	10,6	288	.	349	.
Łotwa	1 859	2,9	21 410	21 867	733	717
Niemcy	41 427	11,6	113 317	110 065	.	93 918
<b>Polska</b>	<b>20 094</b>	<b>6,4</b>	<b>53 746</b>	<b>48 903</b>	<b>17 633</b>	<b>17 674</b>
Portugalia	2 541	2,8	2 322	2 421	4 237	3 803
Rumunia	10 777	4,5	14 719	13 472	5 063	4 550
Słowacja	3 631	7,4	7 960	7 591	2 431	2 459
Słowenia	1 209	6,0	3 752	3 470	689	659
Szwecja	11 206	2,5	22 864	22 043	11 379	11 792
Węgry	8 141	8,8	9 118	9 230	7 763	7 769
Wielka Brytania	16 134	6,6	20 974	21 444	58 606	60 864
Włochy	16 742	5,6	19 787	20 244	.	.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie jw. s. 263- 264

Pod względem gęstości sieci kolejowej zdecydowanie wyprzedzają nas Czechy, Belgia i Niemcy, ale wyraźnie także Węgry, Słowacja, Holandia, Austria i Wielka Brytania. W latach 1990 – 2007 długość eksploatowanych linii kolejowych w Polsce zmniejszyła się o 26%, co oznacza relatywnie największe w Europie ograniczenie dostępności do dróg żelaznych. W tym samym czasie w dwóch krajach o największej gęstości sieci na naszym kontynencie, czyli w Czechach i w Austrii, przybyło odpowiednio 150 i 200 km nowych linii. To znajduje odzwierciedlenie w wykonywanej pracy przewozowej. Jeszcze w 1980 r. PKP były europejskim liderem w transporcie towarów, wykonując pracę przewozową równą kolejom Francji i RFN razem wziętym; obecnie koleje te wykonują pracę trzykrotnie większą niż nasze.

Tabela 5. Struktura przewozów ładunków i pasażerów według rodzajów transportu lądowego w krajach UE w 2012r.

Kraj	Transport towarowy udział % w tkm ogółem			Transport pasażerski udział % w pas-km ogółem		
	kolejowy	drogowy	wodny śródlądowy	pociągi	samochody osobowe	autobusy
<b>Ogółem (UE-28)</b>	<b>18,2</b>	<b>75,1</b>	<b>6,7</b>	<b>7,4</b>	<b>83,3</b>	<b>9,2</b>
Austria	40,8	54,6	4,6	11,5	78,5	10,0
Belgia	17,5	58,3	24,3	7,1	80,4	12,4
Bułgaria	8,9	74,7	16,4	3,0	80,1	16,9
Chorwacja	19,8	73,6	6,6	3,5	85,8	10,7
Cypr	-	100,0	-	-	81,3	18,7
Czechy	21,8	78,2	0,1	8,4	74,8	16,8
Dania	12,0	88,0	-	10,1	80,2	9,7
Estonia	47,0	53,0	-	1,8	83,6	14,6
Finlandia	26,6	73,0	0,4	5,3	84,9	9,8
Francja	15,2	80,6	4,2	9,5	85,1	5,4
Grecja	1,3	98,7	-	0,7	81,6	17,7
Hiszpania	4,8	95,2	-	5,6	80,7	13,7
Holandia	5,1	56,2	38,7	8,8	88,2	3,0
Irlandia	0,9	99,1	-	2,8	82,8	3,0
Litwa	37,7	62,3	-	0,8	91,0	8,2
Luksemburg	3,4	93,2	3,4	4,6	83,0	12,4
Lotwa	64,2	35,8	-	4,8	76,9	18,3
Malta	-	100,0	-	-	82,5	17,5
Niemcy	23,1	64,6	12,3	9,0	85,4	5,7
<b>Polska</b>	<b>18,0</b>	<b>81,9</b>	<b>0,1</b>	<b>4,8</b>	<b>84,6</b>	<b>10,7</b>
Portugalia	6,8	93,2	-	4,1	89,3	6,6
Rumunia	24,2	53,3	22,5	4,9	82,2	12,9
Słowacja	19,8	77,6	2,6	7,1	77,8	15,1
Słowenia	17,9	82,1	-	2,3	86,7	11,1
Szwecja	39,7	60,3	-	9,1	84,3	6,7
Węgry	20,5	75,1	4,4	10,1	67,7	22,2
Wielka Brytania	12,1	87,8	0,1	8,2	86,0	5,8
Włochy	14,0	85,9	0,1	6,1	78,9	15,0

Źródło: Opracowanie własne na podstawie jw. s. 262

W ciągu trzech ostatnich dziesięcioleci nastąpiła radykalna zmiana w strukturze rynku. W 1970 roku kolej w Polsce wykonała pracę przewozową 6,3 razy większą niż transport samochodowy (odpowiednio 99,3 i 15,8 mld tkm), 10 lat później stosunek ten wyniósł 3 (134,7 i 44,5), a w 1995 już tylko 1,2 – od 1998 r. transport drogowy wyprzedza kolej i to z każdym rokiem coraz bardziej.

## 2. Ocena procesów inwestycyjnych w infrastrukturze kolejowej

Zostaną tu przedstawione uwagi i oceny oparte na obserwacji kolejowych inwestycji infrastrukturalnych realizowanych w ramach perspektywy budżetowej Unii Europejskiej 2007-2013.

## 2.1. Plany inwestycyjne

Plany inwestycyjne dla transportu kolejowego wynikają z głównych dokumentów o charakterze strategicznym, do których należą:

- Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności,
- Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030,
- Strategia Rozwoju Kraju 2020 – Aktywne społeczeństwo, konkurencyjna gospodarka, sprawne państwo.

Na ich podstawie Rada Ministrów przyjęła *Strategię Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)*, która posłużyła do opracowania *Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych do roku 2013 z perspektywą do roku 2015*<sup>2</sup> (WPIK), który jest narzędziem osiągania celów zakładanych w dokumentach strategicznych wskazujących kierunki rozwoju infrastruktury w Polsce. Strategia zakłada wykorzystanie jako podstawowych źródeł finansowania inwestycji kolejowych: budżetu państwa, środków unijnych, Funduszu Kolejowego i środków własnych zarządcy infrastruktury.

Zasady i zakres finansowania transportu kolejowego z budżetu regulują ustawy: o transporcie kolejowym, o finansach publicznych i o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego. Z budżetu państwa mogą być finansowane:

- linie kolejowe (art. 38, 38a, 38c) – inwestycje wynikające z umów i porozumień międzynarodowych, koszty przygotowania i realizacji inwestycji obejmujących linie kolejowe o znaczeniu państwowym oraz inwestycje, remonty, eksploatację i utrzymanie linii kolejowych o znaczeniu wyłącznie obronnym; inwestycje dotyczące linii kolejowych są prowadzone w ramach programów wieloletnich (art. 38c), które ustanawia Rada Ministrów (art. 136 ustawy o finansach publicznych),
- budowa lub przebudowa dworców kolejowych, ale tylko w zakresie związanym bezpośrednio z obsługą podróży.

Zasady i zakres wsparcia finansowego z budżetu środków europejskich inwestycji kolejowych regulują dwa podstawowe dokumenty Rady i Komisji Europejskiej:

- Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ) na lata 2007 - 2013<sup>3</sup>, który obejmuje najważniejsze cele transportowe Funduszu Spójności,
- Regionalne Programy Operacyjne (RPO)<sup>4</sup>, które obejmują inwestycje regionalne i lokalne województw, gmin oraz miast, współfinansowane z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego.

2 Uchwała Rady Ministrów z dnia 7 listopada 2011r.

3 Program Operacyjny Infrastruktury i Środowiska na lata 2007 – 2013 został zatwierdzony przez Komisję Europejską Decyzją z dnia 7 grudnia 2007r. i obejmuje transport, środowisko, energetykę, szkolnictwo wyższe, kulturę i zdrowie.

4 Regionalne Programy Operacyjne na lata 2007 - 2013, nadzorowane przez zarządy poszczególnych województw, swoje źródło prawne znajdują w Decyzji Rady z dnia 6 października 2006r. w sprawie strategicznych wytycznych Wspólnoty dla spójności.

Z Funduszu Kolejowego (jego funkcjonowanie reguluje ustawa o Funduszu Kolejowym) mogą być pokrywane koszty:

- przygotowania oraz realizacji budowy i przebudowy linii kolejowych,
- remontów i utrzymania linii kolejowych oraz likwidacji zbędnych linii kolejowych,
- bieżące (PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.) związane z działalnością polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową.

Syntetyczne zestawienie zadań inwestycyjnych przewidzianych w WPIK przedstawiono w tabeli 6.

Tabela 6. Zadania inwestycyjne i koszty WPIK 2007 – 2013

Faza realizacji inwestycji		Liczba zadań		Koszty [tys. zł]
		łącznie	kończonych do 31.12.2013	
Przygotowanie przyszłych inwestycji		21	17	929 048,2
Roboty budowlane	Budowa nowej infrastruktury	7	5	918 857,1
	Modernizacja infrastruktury	45	28	28 742 005,1
	Rewitalizacja infrastruktury	46	28	8 073 019,1
	Razem	98	61	37 733 881,3
<b>Ogółem</b>		<b>119</b>	<b>78</b>	<b>38 662 929,5</b>

Tabela 7. Inwestycje PKP Polskie Linie Kolejowe SA w latach 2007 – 2013 (tys. zł)

Rok	Środki budżet., w tym środki UE	Fundusz Kolejowy	Środki własne	Pozostałe, w tym kredyt EBI	Ogółem
2007	1 854 715	180 708	225 036	55 145	2 315 604
2008	1 340 066	290 438	1 101 680	63 599	2 795 783
2009	1 351 704	453 454	663 478	277 167	2 745 803
2010	2 260 114	46 156	287 721	115 050	2 709 041
2011	2 397 524	357 391	429 037	153 308	3 347 260
2012	3 558 057	149 888	124 830	220 926	4 053 701
2013	2 848 292	254 864	806 818	42 849	3 952 823
<b>Razem</b>	<b>15 610 472</b>	<b>1 732 899</b>	<b>3 638 600</b>	<b>938 044</b>	<b>21 920 015</b>

Tabela 8. Środki na modernizację dworców kolejowych w latach 2007 – 2013 (tys. zł)

Rok	Środki publiczne, w tym środki UE	Środki własne	Pozostałe, w tym kredyt EBI	Ogółem
2007	53 700	12 200	23 600	89 500
2008	2 937	16 700	0	19 637
2009	8	11 100	0	11 108
2010	108 688	31 029	0	139 717
2011	217 388	144 973	0	362 361
2012	269 032	53 658	0	322 690
2013	98 454	16 654	0	115 098
<b>Razem</b>	<b>750 207</b>	<b>286 314</b>	<b>23 600</b>	<b>1 060 121</b>



W tabeli 7 zaprezentowano informacje o poniesionych łącznych nakładach inwestycyjnych, a w tabeli 8 środki na modernizację dworców kolejowych (ze względu na dużą wagę nadawaną temu zadaniu) oraz w tabeli 9 wydatki na remonty i utrzymanie linii kolejowych (w celu zobrazowania całości prac inwestycyjno - utrzymaniowych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.). Zaawansowanie wykorzystania środków z poszczególnych źródeł finansowania zawiera tabela 10.

Tabela 9. Wydatki na remonty i utrzymanie linii kolejowych (tys. zł) w latach 2007 - 2013

Rok	Środki budżetowe	Fundusz Kolejowy	Środki własne	Ogółem
2007	379 953	12 018	1 130 888	<b>1 522 859</b>
2008	124 905	0	1 566 403	<b>1 691 308</b>
2009	679 960	41 621	981 729	<b>1 703 310</b>
2010	849 914	69 461	916 974	<b>1 836 349</b>
2011	983 000	91 909	1 014 446	<b>2 089 355</b>
2012	1 192 068	61 573	1 095 886	<b>2 349 527</b>
2013	1 198 609	404 775	985 678	<b>2 589 062</b>
<b>Razem</b>	<b>5 408 409</b>	<b>681 357</b>	<b>7 692 004</b>	<b>13 781 770</b>

Tabela 10. Poziom wydatkowania środków w ramach WPIK do roku 2013

Źródła finansowania	Kwota [mln zł]	% wykorzystania z danego źródła
Środki UE	3 734	20
Budżet państwa	4 690	60
Kredyt EBI (POLiŚ)	488	10
Obligacje PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	1 227	30
Pozostałe (w tym EBI FS)	1 321	90
Fundusz Kolejowy	528	50
<b>Ogółem</b>	<b>11 989</b>	<b>30</b>

Dane z tabeli 7 świadczą o znacznym ożywieniu procesów inwestycyjnych po roku 2010. Minimalny spadek nakładów w 2013 r. ma charakter wyłącznie finansowy, wynikający z przesunięcia płatności za roboty wykonane w tym roku na 2014 rok. Na pewno pozytywnie należy ocenić dwa fakty:

- 1) poważne zaangażowanie się PKP modernizacją i remontami dworców kolejowych, co ze szczególną intensywnością wystąpiło w latach 2011 – 2012,
- 2) systematyczny, choć niewystarczający wzrost wydatków na remonty i utrzymanie linii kolejowych.

W sprawnym przebiegu procesów inwestycyjnych występuje wiele przeszkód, które skutkują utratą dofinansowania z budżetowych środków europejskich, w związku z przesunięciem realizacji niektórych projektów na okres po 2015 roku. Dotyczy to 6 projektów na łączną kwotę 3,15 mld zł. Poważne zagrożenie występuje ponadto w odniesieniu do dalszych 7 projektów.

## *2.2. Podstawowe utrudnienia w realizacji inwestycji*

W procesach inwestycyjnych, nawet najstaranniej przygotowanych, mogą wystąpić zakłócenia powodujące nieterminowe wykonanie zadań lub przekroczenie planowanych kosztów. Niektóre z tych barier zostaną zlikwidowane, a przynajmniej złagodzone, dzięki powołaniu Forum Inwestycyjnego. Celami głównymi Forum są:

- wspólne wypracowanie stanowiska na bazie wiedzy wszystkich, którzy działają na rzecz kolejowej branży budowlanej,
- trwałe usprawnienie procesu inwestycyjnego,
- utworzenie platformy komunikacyjnej pomiędzy instytucją zarządzającą, pośredniczącą, wdrażającą oraz wykonawcami.

Poniżej zostanie zaprezentowany dotychczasowy dorobek Forum w zakresie identyfikacji najważniejszych barier utrudniających sprawny przebieg procesów inwestycyjnych.

### *a) Uwarunkowania legislacyjne*

Obowiązujące obecnie prawo związane z prowadzeniem procesu inwestycyjnego w części jest nieprecyzyjne, co powoduje, że niektóre artykuły są różnie interpretowane przez strony procesu budowlanego, jak również przez organa administracji państwowej i samorządowej. Najwięcej postulatów odnoszących się do zmian legislacyjnych, zgłaszanych przez środowiska związane z branżą budowlaną, dotyczy ustawy Prawo Zamówień Publicznych i ustawy Prawo Ochrony Środowiska.

#### *1) Prawo Zamówień Publicznych*

Ustawa w ostatnich dziesięciu latach była nowelizowana wielokrotnie, a mimo to nie w pełni satysfakcjonuje branżę budowlaną. Zdaniem wielu specjalistów istnieje konieczność napisania od nowa prawa zamówień publicznych. Propozycje najważniejszych zmian w prawie i praktyce zamówień publicznych przedstawił Business Centre Club<sup>5</sup>. Obejmują one:

- ustawowe zdefiniowanie pojęcia „rażąco niskiej ceny”,
- odejście od stosowania kryterium ceny, jako jedyne kryterium wyboru wykonawcy,
- w przypadku inwestycji infrastrukturalnych o dużej wartości - potrzeba wprowadzenia przetargów wielostopniowych z etapem właściwej prekwalifikacji i wykluczenia z nich wykonawców oferujących rażąco niską cenę,
- w przypadku inwestycji, które będą eksploatowane w długim czasie, wprowadzenie kategorii najniższego kosztu,
- wprowadzenie do kontraktów możliwości waloryzacji ceny na podstawie wskaźnika GUS,
- wprowadzenie możliwości aneksowania kontraktów o wartość niezbędnych robót dodatkowych nieobjętych zamówieniem, a których wykonanie jest niezbędne do realizacji zamówienia,

<sup>5</sup> Kurier Kolejowy nr 9/3282 z 4 maja 2014

- wyeliminowanie z przetargów firm, które nie posiadają niezbędnych zasobów (wiedzy, doświadczenia, środków finansowych) do realizacji zamówienia,
- wprowadzenie obowiązku korzystania przez wykonawcę z zasobów firm, które udzieliły wykonawcy referencji na etapie ubiegania się wykonawcy o zamówienie, a w przeciwnym przypadku odstąpienia od podpisania umowy lub jej zerwania,
- ustalenie jednolitego wzorca umowy podobnego do tego, który stosowany jest w innych krajach Unii Europejskiej.

Podobne postulaty były zgłaszane przez uczestników Forum Inwestycyjnego. Na podstawie obowiązującego dotychczas prawa, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wprowadziły do dokumentów bazowych niektóre zapisy zgłaszane w grupach roboczych.

### 2) Ustawa Prawo Ochrony Środowiska

Najczęściej zgłaszane propozycje zmian legislacyjnych w tym zakresie są następujące:

- niezaliczanie linii kolejowych do instalacji, co zlikwidowałoby wiele obowiązków zarządcy infrastruktury,
- stosowanie takich samych procedur dla wszystkich odcinków linii, jak w przypadku linii o państwowym znaczeniu,
- uproszczenie przepisów dotyczących usuwania drzew i krzewów z terenów nie będących lasami.

### 3) Ustawa prawo budowlane

W związku z wieloma szczegółowymi wnioskami dotyczącymi zmian w ustawie prawo budowlane oraz różnych specustawach związanych z tym prawem, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przy wsparciu przez Forum Inwestycyjne postanowiło w ciągu pół roku przygotować Kodeks urbanistyczno-budowlany zastępujący prawo budowlane i wszystkie specustawy.

### b) Uwarunkowania w procesach przygotowania inwestycji

Wydaje się, że jednym z głównych źródeł trudności w większej absorpcji środków unijnych i sprawniejszym prowadzeniu procesów inwestycyjnych jest niedocenienie wagi fazy przygotowania tych procesów. W PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. preferowano postępowanie według „żółtego FIDIC” – projektuj i buduj. Nawiasem mówiąc FIDIC (Federation Internationale Des Ingenieurs Conceilers) – Międzynarodowa Federacja Inżynierów Konsultantów – może zabronić posługiwania się określeniem „fidic”, ponieważ na ogół nie w pełnym zakresie metodyka FIDIC jest stosowana.

Zapewne powodem stosowania przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. procedury „projektuj i buduj” był brak środków finansowych na prace projektowe, które w przypadku stosowania „czerwonego FIDIC” musiałyby być finansowane ze środków własnych. Taka sytuacja doprowadziła do zapaści kolejowych biur projektów. Ostatnie z tradycyjnych kolejowych biur projektów - gdańskie - znajduje

się w stanie likwidacji. Na pewno głośnym echem odbiła się upadłość Centralnego Biura Projektów Kolejowych KOLPROJEKT, a było to jedno z najsilniejszych biur projektowych w Polsce, dysponujące wysokokwalifikowaną kadrą, dobrze wyposażone technicznie i software`owo. Mimo prywatyzacji, najczęściej z udziałem kapitału zagranicznego, sytuacja kolejowego zaplecza projektowego nie jest dobra.

### c) Uwarunkowania w procesach wykonawczych

W zakresie wykonywania kolejowych robót inwestycyjnych dotychczas nie było tak spektakularnych upadłości, jakie miały miejsce w budownictwie drogowym. Jedyna większa upadłość (i to układowa) dotknęła Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury, której źródłem były raczej błędy na etapie prywatyzacji. Nie oznacza to, że sytuacja wykonawców robót kolejowych nie budzi zastrzeżeń. Korzystny na razie dla kolei wynik porównania wiąże się po pierwsze z odmiennością firm obu branż, a po drugie – i to jest ważniejsze – ze skalą realizowanych zadań inwestycyjnych, kilkakrotnie większych w drogownictwie.

### d) Uwarunkowania związane z koniecznością zapewnienia interoperacyjności

Problematyka interoperacyjności jest chyba najsłabiej spopularyzowaną dziedziną regulacji unijnych, a jest ona niezwykle ważna nie tylko z punktu widzenia bezpieczeństwa i sprawności funkcjonowania kolei, ale także ze względu na pozyskiwanie środków finansowych z UE.

Podstawowym aktem prawnym jest tu Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie. O wadze, jaką przywiązuje UE do problematyki interoperacyjności świadczy fakt, że od czasu wydania 57, ukazały się już dwie dalsze dyrektywy uściślające pierwotną: Dyrektywa Komisji 2009/131/WE z 16 października 2009 r. i Dyrektywa Komisji 2011/18/WE z 1 marca 2011 r. Ponadto Komisja Europejska wydała kilka Decyzji odnoszących się do różnych aspektów interoperacyjności w obszarze infrastruktury.

Jeśli chodzi o Polskę, to aktami prawnymi implementującymi przepisy unijne są: Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym oraz Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 2 maja 2012 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolejowego. Pierwotnym i ważnym aktem prawnym – ustanawiającym zasady postępowania przy badaniu zgodności wyrobów i procesów inwestycyjnych z krajowymi i unijnymi normami – jest Ustawa o systemie oceny zgodności z 30 sierpnia 2002 r. Określa ona m.in.:

- zasady funkcjonowania systemu oceny zgodności wyrobu z wymaganiami zasadniczymi i szczegółowymi dotyczącymi tych wyrobów,
- zasady i tryb udzielania akredytacji i autoryzacji,
- sposób zgłaszania Komisji Europejskiej i państwowemu członkowskim UE autoryzowanych jednostek certyfikujących i kontrolujących oraz autoryzowanych laboratoriów badawczych,
- zasady sprawowania nadzoru nad wyrobami podlegającymi ocenom zgodności oraz organa właściwe w tych sprawach.

Warunkiem notyfikowania w KE jednostek certyfikujących i kontrolujących oraz laboratoriów jest uzyskanie autoryzacji Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. Natomiast podstawą otrzymania autoryzacji jest uzyskanie przez te jednostki akredytacji Państwowego Centrum Akredytacji. Zgodnie z art. 15 Dyrektywy 57 jednostki notyfikowane stanowią podstawowe narzędzie organów państwa w realizacji obowiązków wynikających z tej dyrektywy. Niestety w Polsce działa tylko 6 jednostek notyfikowanych, w tym trzy laboratoria, dwie jednostki certyfikujące i jedna kontrolująca.

Przez cały okres realizacji inwestycji zarządca infrastruktury jest zobowiązany do gromadzenia dokumentacji z przebiegu oceny zgodności, w tym certyfikaty oceny zgodności oraz deklaracje weryfikacji (wydane przez siebie bądź wykonawcę). Jak stwierdzono wcześniej, za przeprowadzenie oceny zgodności z wymaganiami TSI odpowiada zamawiający, ale może wykonać to zadanie sam lub zlecić je wykonawcy. Obecnie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z reguły wybiera to drugie rozwiązanie. Jak wynika ze skrótowo opisanych procedur, uzyskanie certyfikatu interoperacyjności jest czasochłonne i wymaga ścisłej współpracy w trójkącie: zamawiający – notyfikowana jednostka certyfikująca – wykonawca. Nawet przy spełnieniu tego warunku proces certyfikacji trwa około pół roku. Pozytywnym przykładem zlecenia przeprowadzenia oceny zgodności przez wykonawcę jest inwestycja prowadzona na linii kolejowej nr 272 Poznań Główny – Kluczbork. Na odcinku Jarocin – Środa Wielkopolska (18 km) prace rewitalizacyjne prowadziła gdańska firma NDI SA, która w kontrakcie została zobowiązana do uzyskania certyfikatu zgodności z TSI. Przy dużym zaangażowaniu wszystkich zainteresowanych podmiotów, NDI uzyskała certyfikat w ciągu 5 miesięcy<sup>6</sup>.

#### *e) Uwarunkowania związane z zapewnieniem wkładu własnego*

Na ważny aspekt praktyczny związany z przepisami ustaw o transporcie kolejowym i finansach publicznych zwracają uwagę specjaliści z Departamentu Transportu Kolejowego MiiR<sup>7</sup>. Otóż art. 134 ustawy o finansach publicznych umożliwia przekazanie środków finansowych maksymalnie w wysokości kosztorysowej wartości przy rozpoczęciu inwestycji. W przypadku wzrostu kosztów inwestycji nie ma podstawy do pokrycia z budżetu różnicy między kosztami rzeczywistymi i kosztorysowymi. Ponadto, zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 2 grudnia 2010 r. w sprawie szczegółowego sposobu i trybu finansowania inwestycji z budżetu państwa, możliwość ujęcia finansowania danego zadania w ustawie budżetowej zależy od uprzedniego sporządzenia przez beneficjenta zapotrzebowania na środki budżetowe i uzgodnienia projektu inwestycyjnego z dysponentem środków budżetowych. Brak jest korelacji tych uwarunkowań z art. 38c ustawy o transporcie kolejowym. W tej sytuacji, jeżeli wystąpi zwiększenie wartości kosztorysowej lub nieuzgodnienie programu, może wystąpić przeszkoda w realizacji programu wieloletniego.

<sup>6</sup> Kurier Kolejowy nr 10, 18 maja 2014 – „Inwestycja z pierwszym certyfikatem”

<sup>7</sup> Źródła finansowania w transporcie kolejowym – diagnoza i kierunki rozwoju. Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju. Warszawa 2014. Referat niepublikowany

Ponadto występuje kolejna komplikacja związana z relacją zapewnienia finansowania wydawanego przez Ministra Finansów i programem wieloletnim, a takim jest WPIK. Decyzję o zapewnieniu finansowania inwestycji Minister Finansów wydaje na podstawie art. 153 ustawy o finansach publicznych. Mając na uwadze art. 136 tejże ustawy, w kontekście art. 153, powstaje wątpliwość, czy działając jedynie w oparciu o art. 136 zabezpieczone jest finansowanie danego przedsięwzięcia w stopniu umożliwiającym zgodne z prawem udzielenie zamówienia publicznego. W szczególności niejasność ta rodzi komplikacje z uwzględnieniem kredytu udzielanego przez EBI, jako źródła finansowania części projektów realizowanych w ramach POIiŚ. Problem występuje w sytuacji braku zapewnienia finansowania ze strony Ministra Finansów oraz jednoczesnego podjęcia procedury kredytowej. EBI udziela kredytu jedynie po uzyskaniu gwarancji Skarbu Państwa, co związane jest z długotrwałą procedurą.

Model pozyskiwania środków unijnych opiera się w znacznej mierze na refundacji poniesionych wydatków i tylko częściowo na zaliczkach. Stwarza to duże zagrożenie dla zachowania płynności finansowej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zagrożenie to ilustruje tabela 11<sup>8</sup>, pokazująca różnice pomiędzy poziomem wydatków Polskie Linie Kolejowe S.A. wobec wykonawców, a poziomem dostępności docelowych źródeł finansowania.

Tabela 11. Zestawienie salda przepływów finansowych w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (tys. zł)

Wyszczególnienie	2013	2014	2015	Po 2015
Dostępność docelowych źródeł finansowania	4 061 734,6	8 317 072,0	12 546 947,4	3 672 477,1
Wydatki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	4 794 587,1	9 958 072,0	12 212 294,7	1 111 958,9
<b>Saldo</b>	<b>-732 852,5</b>	<b>-1 641 819,5</b>	<b>334 652,7</b>	<b>2 560 518,2</b>

Taka sytuacja powoduje konieczność zaciągania kolejnych kredytów i emisji obligacji, a w konsekwencji sztucznie zwiększa koszty inwestycji. Ponieważ procedury uzyskania kredytu, czy emisji obligacji są długotrwałe, to mamy do czynienia z zatorami płatniczymi i konfliktami na linii inwestor – wykonawca. Złagodzeniem trudności byłoby wprowadzenie wieloletnich kontraktów PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – Rząd. Takie rozwiązanie sugerowało w 2012 r. Stowarzyszenie Ekspertów i Menadżerów Transportu Szynowego, a Komisja Europejska już w 2008 r. ogłosiła komunikat w sprawie wieloletnich kontraktów finansowania infrastruktury kolejowej<sup>9</sup>. KE sugeruje w nim, iż kontrakty wieloletnie mogłyby ułatwić funkcjonowanie zarządców infrastruktury i znacznie pomóc w podnoszeniu jej jakości. Zdaniem KE kontrakty powinny być zawierane na okres dłuższy niż 3 lata.

W większości krajów UE stosunki między zarządcą infrastruktury i skarbem państwa są regulowane właśnie takimi kontraktami. Najczęściej zawiera się je na

8 Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych do roku 2015. Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej. Warszawa, 5 listopada 2013r.

9 Communication on Multi-Annual Contracts for Rail infrastructure quality, COM(2008) 54 final



5 lat. Takie rozwiązanie przyjęto w Niemczech i we Francji. Na przykład w kontrakcie niemieckim państwo gwarantuje określone środki budżetowe, a zarządca zobowiązuje się do zapewnienia odpowiednich parametrów infrastruktury, określonych w formie wskaźników (dotyczących m.in. skrócenia czasu przejazdu, geometrii toru, jakości peronów). Oprócz tego, że w kontrakcie zapisano, jaka część przyznanych przez państwo środków musi być wydatkowana na inwestycje, a jaka na utrzymanie. Ustala się też strukturę wydatków uwzględniając linie kolejowe, stacje i trakcję elektryczną; część środków może być wydatkowana na cele wybrane przez zarządcę infrastruktury.

#### *f) Uwarunkowania związane z rozliczeniem efektów inwestycji*

Dokumentem określającym zasady wdrażania Funduszy Europejskich w Polsce jest Narodowa Strategia Spójności (NSS) nazywana Narodowymi Strategicznymi Ramami Odniesienia. Określa ona priorytety i obszary wykorzystania oraz system wdrażania funduszy unijnych: Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR), Europejskiego Funduszu Społecznego (EFS) oraz Funduszu Spójności (FS).

Formy i zasady uzyskania przez beneficjentów dofinansowania z budżetu środków europejskich oraz dotacji celowej z budżetu państwa zostały określone przez Ministra Rozwoju Regionalnego<sup>10</sup>. Wypłata dofinansowania zawsze dokonywana jest zgodnie z umową o dofinansowanie projektu i może mieć postać zaliczki (jednorazowej lub w kilku transzach) oraz płatności pośrednich i końcowej. W każdym przypadku podstawą udzielenia dofinansowania jest umowa o dofinansowanie i wniosek (wg wzoru określonego w *Zaleceniach w zakresie wzoru wniosku beneficjenta o płatność w ramach POIiŚ*) beneficjenta złożony do Instytucji Wdrażającej. Warunkiem wypłaty dofinansowania jest rygorystyczne dotrzymanie terminów i pełne zrealizowanie robót przewidzianych w umowie o dofinansowanie. Ponadto, muszą być przestrzegane przepisy zawarte w następujących dokumentach:

- Rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006 z dnia 11 lipca 2006 r.,
- Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1828/2006 z dnia 8 grudnia 2006 r.,
- Ustawa z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych,
- Rozporządzenie Ministra Rozwoju Regionalnego z dnia 18 grudnia 2009 r. w sprawie warunków i trybu udzielania i rozliczania zaliczek oraz zakresu i terminów składania wniosków o płatność w ramach programów finansowanych z udziałem środków europejskich,
- Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 17 grudnia 2009 r. w sprawie płatności w ramach programów finansowanych z udziałem środków europejskich oraz przekazywania informacji dotyczących tych płatności,
- Wytyczne w zakresie sprawozdawczości w ramach POIiŚ oraz Zalecenia w zakresie wzoru wniosku beneficjenta o płatność w ramach POIiŚ,
- Wytyczne w zakresie warunków certyfikacji oraz przygotowania prognoz wniosków o płatność do Komisji Europejskiej w Programach Operacyjnych w ramach NSRO na lata 2007-2013.

<sup>10</sup> Podręcznik Wdrażania Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Warszawa, listopad 2011r.

Jak wynika z powyższego, procedury pozyskiwania płatności z budżetowych środków europejskich są złożone i wymagają dużego nakładu pracy wykwalifikowanego personelu. Jednakże są one niezmiennie i z góry znane. Nabywane doświadczenie w coraz większym stopniu powoduje eliminowanie przeszkód we właściwym przygotowaniu wniosków o płatności. Dotychczasowe wnioski wynikające z wdrażania projektów infrastrukturalnych wskazują, że kluczową rolę w trakcie realizacji inwestycji odgrywa stopień przygotowania projektu. Większość problemów podczas wdrażania projektów związana jest ze słabym przygotowaniem, a zwłaszcza z przewlekłymi procedurami administracyjnymi, długotrwałymi decyzjami środowiskowymi, brakami współfinansowania, niedostatkami w dokumentacji technicznej. Nieusuwalnym utrudnieniem na styku beneficjent – płatnik unijny jest reguła płatności, bowiem jest to refundowanie należności, a nie bieżące finansowanie inwestycji. Zawsze będzie zatem występować konieczność prefinansowania, co stawia PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w trudnej sytuacji. Z przyczyn leżących po polskiej stronie występuje wysokie ryzyko utraty współfinansowania ze środków unijnych niektórych projektów POIiŚ.

#### g) Przeszkody organizacyjno-techniczne

W sprawnym przebiegu inwestycji w fazie realizacji robót na liniach kolejowych występują też utrudnienia organizacyjno-techniczne. Należą do nich<sup>11</sup>:

- w wielu przypadkach brak wykorzystywania optymalnych technologii (pociągi do potokowej wymiany nawierzchni, wysokowydajne oczyszczarki, profilarki tłucznia),
- bardzo długi czas trwania robót i utrudnienia w ruchu pociągów,
- częste przypadki niewykorzystywania zamknięć torowych,
- duża liczba ograniczeń prędkości na budowanych lub przebudowywanych obiektach inżynierskich wskutek braku stosownego zabezpieczenia miejsc robót oraz na niezabezpieczonych przejazdach, a w efekcie drastyczne zmniejszenie przepustowości i wydłużenie czasu przejazdu,
- częste przypadki słabej jakości robót, na przykład usterki geometryczne torów, niewłaściwie wykonane skarpy osuwające się po większych opadach, wbudowywanie tłucznia zanieczyszczonego frakcją pylastą.

### 3. Uwagi, wnioski i rekomendacje

1. Według wielu opinii, jedną z przyczyn perturbacji występujących w procesie inwestycyjnym na kolei są niejasne i niespójne oraz niejednoznaczne przepisy prawne. Chodzi tu o poprawki w następujących ustawach:
  - Ustawa o transporcie kolejowym w zakresie pełnej implementacji Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r.,

11 Massel Andrzej: Poprawa stanu infrastruktury kolejowej w Polsce. TTS Nr 1 – 2/2014



- Ustawa o poręczeniach i gwarancjach udzielanych przez Skarb Państwa oraz niektóre osoby prawne w celu przyspieszenia procedury uzyskiwania gwarancji na zaciąganie kredytu z EBI w sytuacjach zagrażających utratą płynności finansowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.,
  - Ustawa o finansach publicznych; chodzi tu o art. 136 dotyczący zapewnienia środków finansowych na realizację Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych,
  - Ustawa o zamówieniach publicznych; zakres niezbędnych zmian został opisany w podpunkcie 3.2 c.
2. Należałoby wrócić do idei wieloletniego kontraktu zarządca infrastruktury – rząd. Idea ta sprawdziła się w wielu państwach członkowskich UE i na pewno uporządkowałaby procesy inwestycyjne w infrastrukturę kolejową.
  3. W celu zapewnienia zrównoważonego rozwoju transportu niezbędne jest kontynuowanie polityki obniżania stawek dostępu do infrastruktury kolejowej, zapoczątkowanej w wyniku wyroku Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości. Obniżenie stawek powinno spowodować wzrost przewozów i w ten sposób zrekompenzować skutki zmniejszenia opłat jednostkowych.
  4. Mimo ustawowo zagwarantowanego dostępu do informacji publicznej, uzyskanie kompletnych informacji na temat przebiegu i rezultatów procesu inwestycyjnego na kolei jest utrudnione, a nawet niekiedy niemożliwe. Każdy podmiot ma własne procedury ujawniania informacji, przy czym zbyt często korzysta się z klauzuli „Tajemnica przedsiębiorcy” lub „Informacja tylko do użytku wewnętrznego”. Nie ma też spójności pomiędzy różnymi dokumentami charakteryzującymi to samo zjawisko (pojawiają się różne dane odnośnie do tego samego parametru). Stąd nie jest łatwym zadaniem dokonanie kompleksowej oceny mocnych i słabych stron przygotowania, wykonania i rozliczenia inwestycji (zresztą nie tylko inwestycji) w transporcie kolejowym. Niestety, ale z wieloletnich obserwacji i wielu doświadczeń nie widzę możliwości rozwiązania tego zagadnienia, albowiem nie następują żadne postępy w tej dziedzinie, a nawet wręcz przeciwnie sytuacja się pogarsza.
  5. Często zainteresowany informacjami o całokształcie działalności spółki lub określonym aspektem tej działalności odsyłany jest do strony internetowej. Jednakże w tej dziedzinie nie ma żadnych jednolitych zasad, a często zamieszczane informacje mają charakter promocyjny lub na tyle ogólny, że nie pozwalają na poważną analizę i ocenę. Nawet sposób dostępu do takich samych dokumentów w różnych jednostkach jest niejednakowy; np. RPO dla poszczególnych województw nie mają takiego samego układu i zawartości, a pobranie tych programów wymaga innych linków. Na pewno dużym ułatwieniem dla użytkowników byłoby ustalenie choćby ogólnych standardów określających dostęp, zawartość i strukturę informacji zamieszczanych na stronach internetowych.

## Bibliografia

- [1] Communication on Multi-Annual Contracts for Rail Infrastructure quality, COM(2008) 54 final.
- [2] Kurier Kolejowy nr 9 z 4 maja 2014 r.
- [3] Kurier Kolejowy nr 10 z 18 maja 2014 r.
- [4] Massel A., Poprawa stanu infrastruktury kolejowej w Polsce, Technika Transportu Szynowego nr 1-2/2014.
- [5] Podręcznik wdrażania Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, listopad 2011 r.
- [6] Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2007 – 2013, MRR, Warszawa, listopad 2006r.
- [7] Regionalne Programy Operacyjne dla poszczególnych województw, Internet.
- [8] Strategia rozwoju przemysłu i transportu szynowego w oparciu o innowacje i badania naukowe w Polsce do 2030 roku, Polska Platforma Technologiczna Transportu Szynowego, Warszawa, maj 2014 r.
- [9] Transport. Wyniki działalności w 2013 roku, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2014 r.
- [10] Uwagi Stowarzyszenia Ekspertów i Menadżerów Transportu Szynowego do projektu dokumentu implementacyjnego do strategii rozwoju transportu do roku 2020, Warszawa, styczeń 2014 r.
- [11] Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych do roku 2015, Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Warszawa, listopad 2013 r.
- [12] Źródła finansowania w transporcie kolejowym – diagnoza i kierunki rozwoju, Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, Warszawa 2014 r. (referat niepublikowany).