

Warszawa, lipiec 2011 r.



Forum Kolejowe – Railway Business Forum wyraża najwyższe zaniepokojenie aktualną sytuacją związaną z wykorzystaniem dostępnych środków na inwestycje w infrastrukturze kolejowej w bieżącej i przyszłej perspektywie obejmujących fundusze asygnowane przez Unię Europejską. Inwestycje w kolejnictwie napotykać na wiele barier w dużej mierze niezależnych od inwestora – PKP PLK SA oraz od wykonawców prowadzących roboty.

Jest to na tyle ważna kwestia dla całej gospodarki, a w szczególności systemu transportowego, że powinna być rozpatrzona na najwyższym szczeblu z udziałem przedstawicieli Parlamentu i Rządu. Pozostawienie rozwiązania problemów prowadzenia inwestycji wyłącznie w gestii inwestora i beneficjenta środków, a więc PKP Polskie Linie Kolejowe SA, bez odpowiedniego wsparcia organizacyjnego i prawnego nie gwarantuje zdecydowanej poprawy obecnego stanu infrastruktury i może grozić wykorzystaniu pomocy UE. Wymaga to zaangażowania wielu instytucji, a przede wszystkim Ministerstwa Infrastruktury, Ministerstwa Rozwoju Regionalnego i Ministerstwa Finansów.

Sygnalem dla pilnej potrzeby przedsięwzięcia radykalnych działań usprawniających absorpcję środków UE, była w końcu 2010 r. decyzja o przesunięciu środków z inwestycji kolejowych na inwestycje drogowe.

W bieżącej perspektywie Polska ma do dyspozycji w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 4,8 mld euro na transport kolejowy, co stanowi 25 proc. wielkości Programu. Biorąc pod uwagę wielkość środków przeznaczonych na infrastrukturę kolejową wraz z wkładem własny, w latach 2011 – 2014 powinniśmy realizować inwestycje rzędu 8 mld zł. rocznie.

W 2010 r. zrealizowano inwestycje kolejowe na kwotę 2,5 mld zł.¹ Wydaje się mało prawdopodobne, aby bez wprowadzenia nowych i śmiałych rozwiązań dostępne środki zostały skonsumowane. Biorąc pod uwagę aktualne warunki przygotowania, prowadzenia i rozliczenia inwestycji obawy o wykonanie takiego planu są bardzo poważne.

Dotychczasowe zaangażowanie związane z ilością podpisanych umów i refundacją środków stawia kolej w trudnej pozycji w stosunku do branży drogowej.

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad podpisała dotychczas 26 umów na dofinansowanie z kwotą 31 mld zł. z UE. Na kolei podpisano 12 umów na dofinansowanie z kwotą 5,9 mld zł. z UE (8,45 mld zł. z wkładem krajowym), co stanowi 31 proc. dostępnych środków.

GDDKIA złożyła wnioski o płatność na kwotę 13,7 mld zł. i otrzymała zwrot przez KE 8,1 mld zł. Kolej przygotowała wnioski o płatność na kwotę 0,35 mld zł. i dostała zwrot 91 mln zł. czyli 0,5 proc. dostępnych kwot.

Z tych powodów Forum Kolejowe – Railway Business Forum podjęło wspólnie z Senacką Komisją Gospodarki Narodowej inicjatywę zorganizowania seminarium skupiającego przedstawicieli Parlamentu, Rządu, zarządcy infrastruktury i środowiska przemysłu kolejowego. Uważamy, że podczas szczerzej wymiany poglądów istnieje szansa wypracowania pakietu koniecznych rozwiązań usprawniających procesy inwestycji kolejowych oraz nakreślenia harmonogramu wdrożenia konkretnych działań.

1

Według projektu planu „Wieloletni program Inwestycji Kolejowych do 2013 roku” do końca 2010 r. (czyli w ciągu aktualnej perspektywy tj. od 2007 r.) zrealizowano z zakładanych 38,7 mld zł. ok. 8 mld czyli 21 proc. Zakłada się realizację w okresie 2011-2013 wydatków rządu 21,5 mld zł. w tym: w 2011 r. – 4,78 mld; w 2012 r. – 8,08 mld; w 2013 r. – 8,61 mld. Po 2013 r. pozostanie jeszcze do realizacji ok. 9 mld zł

Wśród tematów jakie powinny stanowić kanwę dyskusji znajdują się:

1. Sprawy związane z procesem inwestycyjnym

1.1 Przygotowanie inwestycji pod względem koncepcji i projektowania, a także odpowiedzialności za projekty.

ZAMAWIANIE PROJEKTOWANIA Z WYPRZEDZENIEM

Koniecznym warunkiem dla sprawnego przebiegu inwestycji jest odpowiednio wczesne rozpoczęcie prac przygotowawczych. Jeśli zachodzi taka potrzeba projekty powinny być przygotowywane nie tylko z wykorzystaniem funduszy UE, ale także ze środków własnych PKP PLK SA i środków budżetowych, w tym pochodzących z kredytów z poręczeniem Skarbu Państwa.

Nie może bowiem występować sytuacja, gdy przygotowanie inwestycji jest uzależnione wyłącznie od trybu asygnowania środków pochodzących z funduszy unijnych. Proces inwestycyjny jest długotrwały i jego zasadnicze części w kontekście czasu obejmują przede wszystkim prace koncepcyjne, projektowanie z uzgodnieniami i procedury wyłaniania wykonawców. Jak wynika z praktyki problem leży nie w realizacji prac, a w ich przygotowaniu. Zbyt późne podjęcie prac projektowych może zaważyć na nierealności przyjętych harmonogramów.

TWORZENIE BAZY PROJEKTÓW REZERWOWYCH

Należy znaleźć fundusze na finansowanie projektów (całości dokumentacji, w tym prace koncepcyjne, studia wykonalności, badania środowiskowe, prace projektowe) z dużym wyprzedzeniem i bez gwarancji ich realizacji. Lepiej ponieść ryzyko utraty kilku milionów złotych na tego typu prace, niż stanąć w obliczu braku projektów rezerwowych, w sytuacji gdy jest zbyt mało czasu dla rozliczenia zadań inwestycyjnych z wykorzystaniem środków UE.

WPROWADZENIE PRZEJRZYSTYCH I PROSTYCH ZASAD REALIZACJI INWESTYCJI

Przejrzystego uregulowania wymagają te elementy w procesie inwestycyjnym, które powodują konflikty i mogą wpływać na opóźnienie realizacji:

- a) W umowach z wykonawcami powinny być uwzględnione zapisy odnośnie zasad finansowania robót dodatkowych. Roboty dodatkowe nie mogą być bowiem traktowane wyłącznie jako ryzyko wykonawcy.
- b) W umowach z wykonawcami należy wprowadzić możliwość waloryzacji cen kontraktowych z tytułu zmiany niektórych kosztów oraz zmian stanu prawnego (np. zmiany stawek podatku VAT).
- c) Decyzje związane z kontraktem powinny być zdecentralizowane (dotychczas w dużej części podejmowane są one wyłącznie przez Zarząd PKP PLK SA). Zbyt słabe jest obecnie umocowanie Inżyniera Kontraktu, który występuje często jedynie jako pośrednik w przekazywaniu korespondencji pomiędzy zamawiającym a wykonawcą. Szczególnym problemem określonym w trakcie oceny są nierealne oferty cenowe na wybór inżyniera kontraktu. Wątpliwe jest aby wykonawcy oferujący ceny poniżej 10% wartości kosztorysu byli w stanie w rzetelny i terminowy sposób wypełniać swoje obowiązki. Rozważone powinny być zróżnicowane formy wynagradzania inżyniera kontraktu np. w postaci procentu od wystawianej przez wykonawcę robót faktury.
- d) W przypadku kontraktów „projektuj i buduj” zamawiający powinien rzetelnie przygotować Program Funkcjonalno - Użytkowy, eliminując przerzucanie całego ryzyka związanego z procesem przygotowania inwestycji na wykonawcę. Wiele opóźnień w realizacji kontraktów wynika z niewłaściwego przygotowania PFU przez zamawiającego (obowiązek ten leży na zamawiającym zgodnie z ustawą o zamówieniach publicznych).

1.2 Zmiany w przepisach prawa (Ustawa o zamówieniach publicznych)

a) Ustawa jest skonstruowana przede wszystkim jako instrument dla eliminacji działań nieuczciwych, jednak następuje to kosztem sprawności procesu inwestycji. Proces postępowania przetargowego od momentu ogłoszenia przetargu do podpisania umowy trwa bardzo długo i zawiera skomplikowane procedury. W szczególności uciążliwe są zbyt rozbudowane możliwości prowadzenia sporu przez oferentów, którzy przegrali przetarg, kończące się odwołaniami do KIO, w dużej części zupełnie nieuzasadnionymi. Co prawda została przeprowadzona nowelizacja PZP, która skraca terminy odwołań i ich rozpatrywania a także eliminuje zatrzymanie biegu postępowania o udzielenie zamówienia. Praktyka jednak wskazuje na konieczność poszukiwania rozwiązań jeszcze bardziej minimalizujących te utrudnienia.

b) Wydaje się konieczne ustalenie wagi ceny w rozstrzygnięciach dotyczących ofert przetargowych. Wskazanie ceny jako jedynego kryterium wyboru oferty powinno być w przypadku prac związanych z projektowaniem i wykonawstwem robót infrastrukturalnych wyeliminowane. Należy wprowadzić mechanizmy odrzucania cen skrajnych bądź prowadzące do uśredniania ceny. W obecnym stanie prawnym istnieje praktyczny brak możliwości odrzucenia najniższej lub kilku najniższych ofert, których cena jest znacznie niższa od kosztorysów inwestorskich formułowanych na bazie wskaźnikowej oraz wycen realnych opartych o ceny rynkowe i doświadczenia z innych robót lub usług. Prowadzi to sytuacji, w których wykonawcy zaniżający ceny od razu rozpoczynają poprzez kancelarię prawniczą walkę o dodatkowe roboty, które jednocześnie powodują wydłużenie terminów realizacji robót bądź usług. Często też wykonawcy mają problemy z rzetelnym i solidnym wykonaniem przedmiotu zamówienia co generuje dodatkowe komplikacje i opóźnienia. Niedostateczne są możliwości korzystania z kryterium doświadczenia, metodyki, technologii, czasu realizacji przy określaniu głównych kryteriów wyboru wykonawcy w przetargu. Jest to spowodowane nieprecyzyjnym określeniem w ustawie PZP kryteriów oraz braku odpowiedniego

rozporządzenia co do wyboru i stosowania innych niż cena kryteriów. Powyższy brak precyzji powoduje, że CUPT nie akceptuje praktycznie żadnych innych kryteriów niż cena, powołując się na nie zachowanie zasady konkurencyjności przy stosowaniu innych kryteriów.

c) Wprowadzić należy zabezpieczenie możliwości „handlu kontraktami” poprzez zobowiązanie wykonawcy (konsorcjum) do realizowania określonych robót siłami własnymi. Konieczne jest wprowadzenie obowiązku udowodnienia w ofercie posiadania takich zasobów, które umożliwiają wykonanie np. 50-60 proc. z wskazanego zakresu prac, bez konieczności powierzania ich podwykonawcom. Kompetencje wykonawcy muszą być związane z jego potencjałem (pracownicy, sprzęt, finansowanie). Praktyka „udostępniania” doświadczenia pomiędzy podmiotami w konsorcjach, wyłącznie na potrzeby złożenia oferty zgodnie z SIWZ, powinna zostać zlikwidowana.

1.3 Uproszczenie procedur, gdy wymogi przepisów prawa nie zakazują wprost takiego uproszczenia

REALIZACJA ROBÓT NA ZGŁOSZENIE

Istnieją przypadki, gdy obowiązujące przepisy prawa nie wymagają stosowania procedur uzyskiwania pozwolenia na budowę (co wydłuża, komplikuje proces inwestycyjny) i dopuszcza się możliwość rozpoczęcia prac w oparciu o tzw. zgłoszenie. Jest to praktyka, której nie zabraniają przepisy Unii Europejskiej. Zdarzają się jednak sytuacje, gdy np. CUPT w oparciu wyłącznie o własne interpretacje, nie zgadza się na realizację robót w tym trybie.

Należy zamiast dotychczasowej praktyki unikającej i utrudniającej możliwości prowadzenia robót w oparciu o uproszczone postępowanie, wprowadzić **zasadę upraszczania postępowania zawsze, gdy tylko nie jest to wyraźnie zabronione.**

Zmiana tego podejścia znacznie ograniczyłaby czas realizacji wielu inwestycji, gdzie uzyskiwanie pozwolenia na budowę tylko wydłuża proces inwestycyjny, a nie ma żadnego uzasadnienia administracyjnego i technicznego.

UZYSKIWANIE DECYZJI ŚRODOWISKOWYCH

Należy wprowadzić zasady upraszczające wydawanie decyzji środowiskowych dla inwestycji na liniach kolejowych, gdy prowadzone prace idą tylko i wyłącznie w „starym śladzie” trasy lub zmieniają go w sposób nie wpływający na otaczające środowisko, a niekiedy nowe parametry poprawiają wręcz warunki środowiskowe. Konieczne jest doprecyzowanie pojęć związanych z warunkami środowiskowymi, tak aby nie były one zależne od swobodnej interpretacji poszczególnych dyrekcji Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska. Szczególnie problematyka ta dotyczy decyzji środowiskowych wydawanych przez Regionalne Dyrekcje Ochrony Środowiska, które od 2008 roku działają na mocy „ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko”, zgodnej z prawem europejskim.

Niezrozumiałym utrudnieniem jest podważanie, zarówno przez CUPT jak i Jaspers prawomocnych decyzji polskich organów administracyjnych. Skoro RDOŚ jest organem odpowiedzialnym za zgodność swojej decyzji z prawem europejskim to żadna inna instytucja nie ma prawa takiej decyzji nie akceptować. Ponadto należy podkreślić, że ani Jaspers ani CUPT nie ma prawnych kompetencji do podważania decyzji środowiskowych, a weryfikacja powinna się ograniczać do sprawdzenia czy dana decyzja obejmuje cały zakres projektu. Tak samo w wypadku koniecznych zmian w decyzji organem decydującym o zakresie zmian i koniecznych działań jest zgodnie z prawem RDOŚ, a nie CUPT lub Jaspers.

DŁUGOTRWAŁY PROCES POZYSKIWANIA DECYZJI ADMINISTRACYJNYCH

Obecnie procesy wydawania decyzji przed odpowiednie urzędy administracji państwowej są prowadzone długotrwanie z wykorzystaniem maksymalnych terminów, które są przewidziane dla danego działania prowadzonego przez urząd. Jest to związane z nieprzygotowaniem administracji do procedowania tak dużej liczby różnego rodzaju wniosków w jednym czasie przy tak wielu projektach inwestycyjnych jakie są prowadzone na terenie całego kraju. Należy zwrócić się do Ministra Infrastruktury o podjęcie niezbędnych działań skutkujących skróceniem czasu procedowania.

Już dzisiaj urzędy nie są w stanie dotrzymywać terminów ustawowych, a w latach 2012-2013 należy spodziewać się znacznie większej ilości różnego rodzaju wniosków i wystąpień. W związku z powyższym Rada Ministrów na wniosek Ministra Infrastruktury powinna podjąć niezwłoczne działania, które przyspieszą omawiany proces poprzez odpowiednie doposażenie danych urzędów w moce przerobowe, poprzez zwiększenie zatrudnienia oraz rozpatrzenie możliwości skrócenia niektórych terminów wydawanie poszczególnych decyzji.

DOPRECYZOWNIE ZASAD WSPÓŁPRACY Z CUPT I JASPERS

Kolejnym utrudnieniem w procesie inwestycyjnym są opóźnienia inwestycji wskutek procedur stosowanych przez Inicjatywę Jaspers. Głównym zadaniem ekspertów Jaspers jest merytoryczne wsparcie projektów, doradztwo na etapie wyboru wariantu i weryfikacja przygotowanej dokumentacji. Natomiast praktyka wygląda tak, że CUPT oczekuje od Jaspers akceptacji wariantu inwestycyjnego oraz głównych założeń przed złożeniem wniosku o dofinansowanie. Spowodowało to sytuację, iż dany projekt jest oceniany przez Inicjatywę Jaspers dwukrotnie. Na etapie przed złożeniem wniosku o dofinansowanie do CUPT oraz na etapie przekazania wniosku do akceptacji do Komisji Europejskiej. Dodatkowo Jaspers nie posiada wystarczających zasobów kadrowych umożliwiających mu szybkie i sprawne realizowanie zadań do jakich został powołany

przez co niekiedy najprostsze uzgodnienia trwają po kilka miesięcy. Przedstawiony proces zamiast wspierać i ułatwiać procedowanie projektu na etapie przygotowywania projektu, utrudnia go i znacznie wydłuża. Powyższa sytuacja jest też wynikiem działalności CUPT, który mając przed złożeniem wniosku o dofinansowanie danego projektu, opinię o projekcie Jaspers pozbywa się odpowiedzialności dokonywania oceny etapów do których CUPT jest zobowiązany jako instytucja pośrednicząca. Należy też pamiętać, iż wsparcie inicjatywy Jaspers nie jest obligatoryjne i powinno dotyczyć najtrudniejszych projektów takich jak np.: KDP, a nie wszystkich projektów, które realizuje PKP PLK SA w ramach POIiŚ, tak jak jest obecnie.

1.4 „ Wąskie Gardła” - tworzenie programów rewitalizacyjnych i koordynacja z projektami transportowymi

Należy z góry przewidzieć możliwości zagospodarowania nadwyżek, jeśli takie wystąpią. Jeżeli np. wskutek tańszych ofert lub np. tańszych surowców wystąpią oszczędności w stosunku do kosztorysu inwestorskiego, powinny być natychmiast dostępne opracowane wcześniej plany ewentualnego zagospodarowania środków pozostających do dyspozycji.

Należy zabiegać o objęcie programami inwestycji punktowych i liniowych mających na celu rewitalizację infrastruktury kolejowej - przywrócenie pierwotnych parametrów. Odpowiednio pogrupowane i tworzące logiczne całości grupy zadań (w ramach tzw. programów „wąskich gardeł”) mogą w wielkim stopniu przyczynić się do poprawy jakości sieci.

Z programami przebudowy sieci kolejowej powinny być zsynchronizowane inwestycje drogowe, lotniskowe pod kątem ich skomunikowania, a także w ramach modernizacji dworców i peronów kolejowych.

2. Sprawy związane z organizacją i statusem zarządcy infrastruktury

2.1 Usytuowanie PKP PLK SA

Należy tak prędko, jak to tylko możliwe, podjąć decyzje o modelu funkcjonowania zarządcy infrastruktury. Bezwzględnie powinno nastąpić wydzielenie PKP PLK SA z tzw. Grupy PKP i określenie organizacji zarządcy infrastruktury. Równocześnie nastąpiłoby rozwiązanie spraw majątkowych, a więc przekazanie aportem majątku niezbędnego do prowadzenia działalności przez Spółkę.

Wydzielenie powinno nastąpić z wielu przyczyn, w tym:

- dokonania pełnej separacji od przewozów kolejowych, zgodnie z przepisami unijnymi;
- przyspieszenia procesów decyzyjnych oraz uproszczenia organizacji i zarządzania;
- doprowadzenia do obniżenia kosztów;
- wprowadzenia jasnych zasad odpowiedzialności;
- zapewnienia finansowania z budżetu państwa w ramach kontraktu wieloletniego;
- zachowania pełnej kontroli państwa nad infrastrukturą kolejową

W ten sposób powinna zostać zaprzestana praktyka pokrywania historycznego długu PKP SA z Funduszu Kolejowego poprzez wykup akcji PKP PLK SA na rzecz Skarbu Państwa. **Fundusz Kolejowy w założeniu miał zapewnić dodatkowe środki na inwestycje kolejowe, a nie stać się instrumentem finansowym dla spłaty długów.**

Ostatecznie powinno być rozważone podjęcie docelowych rozwiązań dla trzech grup funkcji PKP PLK SA. Obecnie spółka wykonuje zadania :

- a) Utrzymania infrastruktury kolejowej
- b) Udostępniania infrastruktury kolejowej i prowadzenia ruchu kolejowego
- c) Inwestycji w sieć kolejową (w zakresie modernizacji i budowy nowych elementów infrastruktury)

Należy jednoznacznie określić czy te trzy funkcje będzie wykonywał jak dotychczas jeden podmiot czy też powinny one zostać rozdzielone pomiędzy różne podmioty o podobnej lub różnej formie organizacyjnej. Jest to szczególnie ważne w obliczu planowanych kontraktów na zarządzanie infrastrukturą, zawieranych przez Ministra Infrastruktury - najprawdopodobniej od 2012 r.

W przypadku wykonywania robót utrzymaniowych zlecanych przez zarządcę infrastruktury, należy wprowadzić zasadę większego urynkowania tych prac. Aktualnie roboty te wykonują spółki z Grupy PKP SA w trybie bezprzetargowym, co praktycznie uniemożliwia ustalenie rzeczywistych kosztów tych prac. Rynek mógłby wykazać czy dotychczas alokowane środki na utrzymanie infrastruktury są adekwatne do zakresu wykonywanych robót.

W procesach inwestycyjnych należy bezwzględnie zwiększyć kompetencje oraz odpowiedzialność podmiotów i osób zaangażowanych w realizację przedsięwzięć. Jest to niezbędne dla usprawnienia prowadzenia inwestycji. Należy rozważyć możliwość tworzenia specjalnych jednostek dla prowadzenia bardzo dużych projektów (np. spółki celowe).

Konkretne zadania, odcinki frontu robót w danej inwestycji powinny być nadzorowane i organizowane w sposób bardziej zdecentralizowany.

2.2 Problemy kadrowe

Należy wzmocnić elementy motywacyjne w systemach płac (premia inwestycyjna) tak aby pracownikom w większym stopniu zależało na efektach realizacji inwestycji, terminowości i jakości realizowanych zadań. Wynagrodzenia powinny być powiązane z kompetencjami i zaangażowaniem, także w proces doszkalania i podnoszenia kwalifikacji. Niestety, osobnym problemem jest zbyt mała ilość szkoleń o charakterze instruktażowo – wykonawczym dla pracowników prowadzących projekty.

W szczególności należy odnieść się do stanu kadry inżynierskiej zdolnej świadczyć usługi na każdym etapie prac przy realizacji projektów kolejowych w Polsce. Z uwagi na kilkunastoletni zastój w inwestycjach infrastruktury kolejowej, w związku z czym występowało niewielkie zapotrzebowanie na nową kadrę, sektor ten stał się mało atrakcyjny dla specjalistów we wszystkich branżach budowlanych i sruk, szczególnie dla osób wchodzących dopiero na rynek pracy. W stosunku do potrzeb niewielu jest projektantów z uprawnieniami dla poszczególnych branż, inżynierów znających specyfikę branży kolejowej, a jeszcze mniej jest osób mających zdobyte doświadczenie w ostatnich latach. Biura projektowe mają słabe podstawy finansowe i cierpią na notoryczne braki kadrowe, a liczba projektantów jest nieproporcjonalna do liczby projektów na rynku. Co prawda sytuacja polepsza się z roku na rok, a istniejące w Polsce biura firm międzynarodowych posiłkują się kadrą zagraniczną, to jednak pełną wydajność i wysoką jakość świadczenia usług biura projektowe oraz kadra inżynierska osiągnie dopiero pod koniec obecnej perspektywy finansowania.

Wyżej opisany stan prowadzi często do opóźnień na etapach związanych z pracami projektowymi, a w przypadku i prowadzenia prac budowlanych nadzorowania tych prac przez inżynierów z niewielkim doświadczeniem. Jedynym działaniem zaradczym na ten obecny stan rzeczy jest bardzo szczegółowa weryfikacja na etapie przetargu osób zgłaszanych przez oferentów oraz rzetelna kontrola inżyniera kontraktu na etapie prac budowlanych. Jakkolwiek przy planowaniu harmonogramów należy szczegółowo zbadać czy ryzyko opóźnienia z tego tytułu może wystąpić w danym projekcie i jeśli tak czy jest możliwość jego uprzedniego wyeliminowania. Dodatkowym działaniem mogą być uzgodnienia ze wszystkimi biurami projektowymi dla zidentyfikowania ich możliwości przerobowych oraz określenia ich rzeczywistej wydajności przynajmniej w przybliżonym zakresie.

3. Zaplecze wykonawców robót budowlanych

Potencjał przedsiębiorstw realizujących inwestycje kolejowe w Polsce można oszacować jako wystarczający. Trzeba jednak przewidzieć znaczne spiętrzenie robót w latach 2012 – 2014, kiedy większość projektów będzie w fazie realizacji. PKP PLK SA nie ma doświadczenia, które pozwoliłoby prognozować tę sytuację. Wyposażenie wykonawców w potrzebny sprzęt jest zbyt małe. Tak jak w wypadku braków kadrowych tak samo w wypadku maszyn i urządzeń budowlanych, ich ilość w Polsce jest ograniczona. O ile w przypadku projektantów i inżynierów uzupełnienie brakującej kadry jest bardzo trudne, to w wypadku maszyn i urządzeń budowlanych kwestia zwiększenia ich liczby jest prostsza. Wykonawcy mogą pozyskiwać je w różny sposób, na przykład poprzez dzierżawę, leasing lub współpracę z innymi firmami posiadającymi odpowiednie zaplecze techniczne. Dotyczy szczególnie to firm europejskich, które dysponują dużym potencjałem technicznym po modernizacjach prowadzonych na szeroką skalę w ciągu ostatnich 30 lat. Można tylko przypuszczać, że wykonawcy zgodnie ze swoimi deklaracjami poradzą sobie z realizacją tak dużej ilości robót budowlanych i montażowych jednocześnie.

W celu minimalizacji ewentualnych negatywnych skutków spiętrzenia prac budowlanych i montażowych w latach 2012 – 2014,, należy prowadzić cykliczne spotkania z wykonawcami i informować ich o planach inwestycyjnych, tak aby mogli zawczasu przygotować zaplecze techniczne i kadrowe do obsługi dużej liczby robót budowlanych i montażowych. Należy także rozważyć, czy na etapie przetargu jest możliwe sprawdzenie dostępności przez danego wykonawcę do odpowiedniego zaplecza technicznego. Obecnie odbywa się to na zasadzie oświadczenia wykonawców o dysponowaniu odpowiednim zapleczem do wykonania robót budowlanych – gdyż jedynie taką możliwość daje PZP.

4. Powołanie Rady Inwestycji Kolejowych

Szybka identyfikacja zagrożeń procesów inwestycyjnych i wytyczenie ścieżki usunięcia problemów może zapewnić zespół szybkiego reagowania angażujący instytucje bezpośrednio związane z projektami.

W skład takiego zespołu mającego umocowanie przy Ministrze Infrastruktury mogliby wchodzić przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury, Ministerstwa Finansów, Ministerstwa Rozwoju Regionalnego, Centrum Unijnych Projektów Transportowych, PKP PLK SA oraz organizacji społecznych i reprezentujących podmioty gospodarcze (firmy doradcze, projektowe oraz wykonawców robót budowlano-montażowych).

Rada Inwestycji Kolejowych nie może stać się kolejnym tworem typu biurokratycznego czy kolejnym miejscem dla teoretycznych dyskusji. Z tych względów zarówno założenia jej funkcjonowania, program i plan pracy oraz konstruowanie zaleceń Rady powinny być szczególnie starannie i precyzyjnie określone.