

Naszym celem jest zrealizowanie KPK w całości



Z **IRENEUSZEM MERCHEL**, prezesem zarządu PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., rozmawia **MARIUSZ KARPIŃSKI-RZEPA**, Nowoczesne Budownictwo Inżynieryjne, zdjęcia: **PLK**

W maju 2017 r. rozpoczęto realizację największego projektu zapisanego w Krajowym Programie Kolejowym do 2023 roku (KPK) – modernizację linii kolejowej z Warszawy do Lublina. Jaki jest zakres tej inwestycji?

To największy projekt KPK do 2023 r. Modernizacja linii kolejowej z Warszawy do Lublina zwiększy komfort i skróci czas podróży między tymi miastami do 90 min. W ramach prac między Lublinem a Otwockiem PLK zmodernizują 150 km torów i sieci trakcyjnej do prędkości 160 km/h. Budowa drugiego toru między Otwockiem a Piławą zdecydowanie zwiększy możliwości przejazdu pociągów. Modernizacja obejmie też 17 wiaduktów kolejowych oraz 31 mostów kolejowych. Ważnym efektem inwestycji będzie wzrost poziomu bezpieczeństwa w ruchu kolejowym. Zapewnią to m.in. trzy nowe lokalne centra sterowania – w Piławie, Dęblinie i Lublinie. Wymienione zostaną też 383 rozjazdy i urządzenia sterowania. Bezpieczniej będzie na przejazdach kolejowo-drogowych. Na 68 przejazdach PLK zamontują dodatkowe urządzenia i rogatki. Dwa nowe tunele drogowe całko-

wicie wyeliminują problemy z przejazdem przez tor. Pasażerowie skorzystają z nowoczesnych peronów m.in. na stacjach Lublin, Dęblin, Puławy, Nałęczów. W sumie na trasie do Otwocka przebudowane będą 34 stacje i przystanki.

Proszę o przybliżenie czytelnikom ukończonej inwestycji Łódź Fabryczna oraz realizowanego projektu w Krakowie – budowy łącznicy kolejowej Kraków Zabłocie – Kraków Krzemionki.

Łódź Fabryczna i łącznica kolejowa w Krakowie to dwie inwestycje, które w znaczący sposób zmieniają jakość podróżowania. Nowy, trzy poziomowy dworzec Łódź Fabryczna służy podróżnym od grudnia 2016 r., w sezonie letnim obsługuje do 130 pociągów w ciągu doby. To stacja niezwykle konstrukcyjnie – ulokowana 16,5 m pod ziemią, oświetlona naturalnym światłem słonecznym, ponieważ dzięki wyjątkowej konstrukcji dachu promienie słoneczne oświetlają bezpośrednio cztery perony. Ten nowoczesny obiekt, często porównywany do dworca Hauptbahnhof w Berlinie lub Dworca Wiedeń Główny (Wien Hauptbahnhof), w pełni ukaże swoje możliwości

po wybudowaniu tunelu średnicowego. Tunel połączy Łódź Fabryczną z Łodzią Kaliską i Łodzią Żabieńcem, a łodzianie uzyskają dwa dodatkowe przystanki w ścisłym centrum. Inwestycja stworzy nowe możliwości dla łódzkiego węzła kolejowego – otworzymy nowe kierunki dalekobieżne, zmienimy jakość i czas podróżowania w łódzkiej aglomeracji. Podobny efekt dla miasta i regionu osiągniemy dzięki budowie łącznicy kolejowej Kraków Zabłocie – Kraków Krzemionki. To rozwiązanie ciekawe konstrukcyjnie i wymagające sporej dyscypliny – zakłada bowiem budowę dwóch torów na estakadach o łącznej długości 2,6 km w centrum funkcjonującego w dzień i w nocy miasta. Estakady kolejowe połączą modernizowane i przebudowywane przystanki osobowe Kraków Zabłocie oraz Kraków Krzemionki. Ale łącznica w Krakowie dobry efekt daje w połączeniu z łącznicą w Suchej Beskidzkiej. Dzięki tym dwóm inwestycjom już pod koniec 2017 r. podróżni zyskają krótszy o ok. pół godziny czas przejazdu do Zakopanego. Dodam, że to nie koniec dobrych informacji dla podróżnych – kolejne inwestycje PLK na zakopiance, zapisane w KPK do 2023 r., skrócą czas przejazdu do Zakopanego o ponad godzinę.

Jakie jeszcze kontrakty w zakresie rewitalizacji linii kolejowych PLK zaplanowały na ten rok i następne?

Łączymy Polskę i realizujemy inwestycje, które połączą województwa, regiony i aglomeracje. Dobrym przykładem jest tu województwo warmińsko-mazurskie. W poprzedniej perspektywie modernizacja kolei objęła linie na obrzeżach tego regionu, teraz inwestycje w KPK zakładają znaczącą poprawę podróży koleją w samym regionie. Mieszkańcy Warmii i Mazur będą mogli korzystać z krótszych przejazdów m.in. z Olsztyna do Ełku, Korsz, Braniewa i Działdowa. Dzięki inwestycjom PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. zwiększy się zatem atrakcyjność regionu



Dworzec kolejowy Łódź Fabryczna

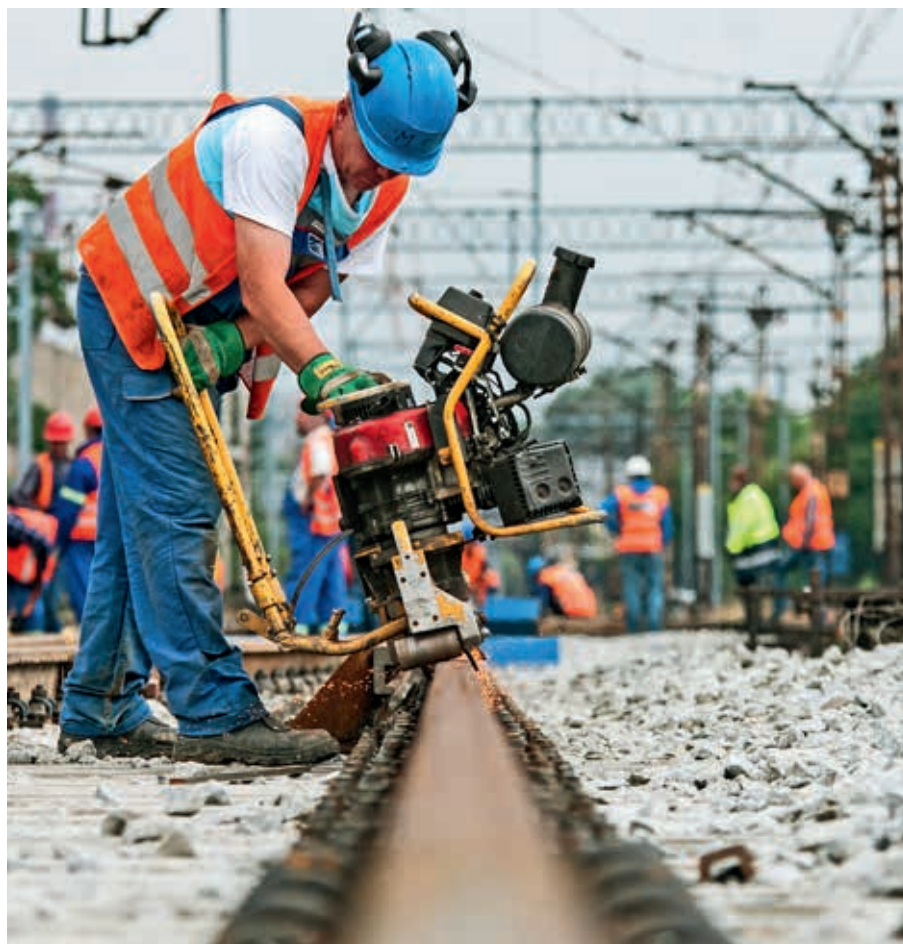
i znaczenie kolei dla gospodarki. Ogromnie pozytywny efekt przyniosą także projekty planowane do realizacji ze środków Regionalnych Programów Operacyjnych (RPO). Przypomnę, że w KPK w ramach RPO zapisano (na liście podstawowej) 51 projektów w 16 województwach na kwotę 4,6 mld zł. Przykładowo, w województwie pomorskim – notabene to największy beneficjent programu, bo wartość projektów wynosi ponad 605 mln zł – zrewitalizujemy ponad 100 km linii kolejowych. Podobnie w województwach wielkopolskim i podkarpackim.

Pod koniec 2016 r. Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa wprowadziło do KPK projekt „Poprawa bezpieczeństwa poprzez zabudowę nowych rozjazdów kolejowych o podwyższonym standardzie konstrukcyjnym – etap II”. PLK angażują się też w inne działania promujące bezpieczeństwo. W jaki sposób te działania są realizowane?

Bezpieczeństwo to priorytet w działalności PLK. W celu zwiększenia jego poziomu cały czas podejmujemy działania w trzech obszarach: inwestycyjnym,



Najważniejsze podpisane umowy przez PLK



Modernizowana linia kolejowa

pracowniczym i społecznym. Modernizujemy przejazdy kolejowe, budujemy bezkolizyjne skrzyżowania, montujemy nowoczesne urządzenia. Tylko w ub.r. prace objęły 200 przejazdów, powstało 65 wiaduktów i 27 przejść pod torami, a 1000 przejazdów na mało uczęszczanych drogach dodatkowo sprawdzono. W kolejnych latach, w ramach tzw. programu przejazdowego, wartego 400 mln zł, prace obejmą remont 182 przejazdów we wszystkich województwach. Będziemy również kontynuować program rozjazdowy, który zakłada wymianę blisko 300 rozjazdów. Do tego stale szkolimy załogę i doskonalimy procedury, dostosowując je do zmieniających się wymagań. W ub.r. przeszkoliliśmy ponad 25 tys. osób odpowiedzialnych za bezpieczne prowadzenie ruchu. Podejmujemy także działania społeczne, m.in. kampania społeczna *Bezpieczny przejazd*, realizowana przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., trwa nieprzerwanie od 2005 r. Staramy się dotrzeć do kierowców, edukując ich np. podczas wakacji czy w porozumieniu z instruktorami nauki jazdy. Szukamy sposobów dotarcia do młodzieży, współ-

pracując z najślynniejszymi youtuberami. Filmy, które zrealizowaliśmy wspólnie, mają już ponad milion wyświetleń.

Resort infrastruktury i budownictwa zapowiedział, że będzie wspierał nowoczesne rozwiązania. Wśród działań podejmowanych przez ministerstwo ma znaleźć się m.in. upowszechnienie technologii BIM w budownictwie kolejowym. Czy jej wykorzystanie istotnie wpłynie na planowanie, projektowanie, budowę i zarządzanie obiektami infrastruktury kolejowej?

Jesteśmy otwarci na nowe technologie. Korzystamy z nowoczesnych systemów informatycznych, np. przy konstrukcji rozkładu jazdy (tzw. SKRJ), czy w celu rozliczeń naszych pracowników (SAP HCM). Szkoląc dyżurnych ruchu, wykorzystujemy także nowoczesne narzędzie, jakim jest symulator. Cyfrowe modelowanie informacji o budynku (BIM) to rozwiązanie, któremu bacznie się przyglądamy i rozważamy przygotowanie do pilotażowego projektu wykorzystującego tę wciąż nowatorską na wielu rynkach technologię. Na pewno będzie to przedmiotem dyskusji podczas Forum Inwe-

stycyjnego, gdyż problemem jest brak odpowiednich definicji prawnych w tym zakresie. Forum jest odpowiednim miejscem, w ramach którego będzie można wypracować odpowiednie rozwiązania wspólnie z wykonawcami.

W istniejące w kraju ciągi transportowe wpisuje się koncepcja budowy linii dużych prędkości. Zgodnie z założeniami do 2020 r., sieć kolei dużych prędkości w Polsce ma się składać z nowej linii Warszawa – Łódź – Poznań / Wrocław oraz zmodernizowanej do parametrów KDP prędkości linii E65 Południe (CMK) z Warszawy do Katowic i Krakowa z możliwymi przedłużeniami do granicy czeskiej i słowackiej. Jakie są perspektywy rozwoju sieci szybkich połączeń pasażerskich w Polsce, opartych na nowych i modernizowanych liniach, do 2020 r.?

Pracujemy nad programem zwiększenia prędkości na liniach magistralnych do 200–230 km/h. Analizujemy propozycje linii planowanych do takiej modernizacji. W pierwszej kolejności do prędkości 230 km/h dostosowana będzie Centralna Magistrala Kolejowa od Grodziska Mazowieckiego do Zawiercia. Skoro analizy wykazują, że możemy przy napięciu 3 kV jeździć z prędkością do 230 km/h, to powinniśmy dążyć na ciągach podstawowych do budowy takich linii, i to jest nasza filozofia. Natomiast pamiętajmy, że musi być spełnionych kilka warunków. Po pierwsze, odpowiednia geometria, która to umożliwi. Po drugie, musi być zapotrzebowanie na takie przewozy i po trzecie, odpowiedni stan podtorza i urządzeń, w tym bezkolizyjne przejazdy.

Przypominam, że decyzja dotycząca budowy ygreka musi zapaść na szczeblu rządowym. Jest ona jednak ściśle powiązana z dalszym losem linii E20 na odcinku Warszawa – Poznań. Geometria tej linii pozwala na uzyskanie na niej prędkości rzędu 200 km/h, ale jeżeli będzie budowana nowa linia KDP pomiędzy tymi miastami, to E20 stanie się linią typowo towarową z lokalnym ruchem pasażerskim. Tzw. żyłowanie parametrów nie miałyby w tym przypadku logicznego uzasadnienia.

Czy obecnie podróż koleją wygrywa z jazdą samochodem?

Tak, i to w wielu miejscach. Np. atrakcyjny czas przejazdu oferujemy na trasach Warszawa – Trójmiasto, Warszawa – Kraków / Katowice czy Warszawa –



Łącznica kolejowa Kraków Zabłocie – Kraków Krzemionki

Olsztyn. Szybciej i wygodniej można podróżować do Łodzi, Białegostoku, a w 2018 r. dzięki modernizacji linii obwodowej w Warszawie pociąg stanie się wygodną alternatywą dla samochodu. Kolejowe inwestycje realizowane w ramach KPK połączą regiony i województwa. Np. na trasie Olsztyn – Białystok dzięki modernizacji i elektryfikacji trasy z Ełku do Korsz oraz budowie drugiego toru na trasie Białystok – Ełk zwiększymy prędkości do 120–160 km/h i pojedziemy z Olsztyna do Białegostoku o ok. 1 godz. krócej, z obecnych ok. 3 godz. 40 min do ok. 2 godz. i 40 min. Wygodne perony na stacjach i przystankach, wyposażone w udogodnienia dla osób niepełnosprawnych, zwiększą komfort podróży pasażerów. Poprawi się przepustowość linii, co stworzy nowe możliwości dla przewozów regionalnych i dalekobieżnych. Niezmiernie mnie cieszy, że pasażerowie wracają na kolej, co potwierdziły badania Urzędu Transportu Kolejowego. W 2016 r. sprzedano 292,5 mln biletów kolejowych. To najlepszy wynik od lat.

KPK do 2023 r. zapewni finansowanie inwestycji kolejowych o wartości blisko

67 mld zł. Jakie są plany? Uda się wszystkie zrealizować?

Nie zakładamy inaczej. Naszym celem jest zrealizowanie KPK w całości. Przy uwzględnieniu 4,1 mld zł zrealizowanych inwestycji w 2016 r. i 5,5 mld zł planowanych na 2017 r., w kolejnych latach wystarczy osiągnąć średnią wydatków na poziomie 8,5 mld zł rocznie. Jestem zdania, że kluczowym wskaźnikiem możliwości są podpisane kontrakty z wykonawcami – dwucyfrowe wyniki realizacji liczonej w miliardach złotych rocznie uda się osiągnąć, jeżeli w obrocie będzie dwukrotnie więcej środków w rozumieniu wartości podpisanych umów z wykonawcami. Dlatego uważam, że zbliżenie się do progu 30 mld zł w podpisanych umowach na początku przyszłego roku pozwoli osiągnąć realizację inwestycji na pozio-

mie dwucyfrowym (ponad 10 mld zł) już w 2019 r. Później, gdy nadejdzie kluczowy moment dla losów perspektywy unijnej, w realizacji ma być stały portfel na poziomie 27–28 mld zł. Wydawanie powyżej 10 mld zł rocznie jest jak najbardziej realne. Nasze otwarcie się na wykonawców, w tym wprowadzenie płatności za materiały, możliwości magazynowania na terenie budowy oraz zaliczek, daje nadzieję na to, że realizacja kontraktów będzie przebiegała sprawniej niż dotąd.

Dziękuję za rozmowę.

Zobacz FILM  **PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.** 