

Połowa wartości KPK osiągnięta w połowie 2018 r.



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

IRENEUSZ MERCHEL, absolwent Wydziału Budownictwa Lądowego Politechniki Gdańskiej oraz Wydziału Zarządzania Uniwersytetu Warszawskiego. Studia podyplomowe z zarządzania spółkami kapitałowymi w transporcie odbył na Politechnice Radomskiej. Pracę zawodową na kolei rozpoczął w latach 70. XX w., zdobywając doświadczenie na kolejnych stanowiskach. W latach 1998–2016 dyrektor Zakładu Linii Kolejowych w Olsztynie. Od marca 2016 r. pełni funkcję prezesa zarządu PKP Polskich Linii Kolejowych SA. Odpowiada za realizację największego w historii programu modernizacji linii kolejowych, obejmującego ponad 220 projektów o łącznej wartości ponad 66 mld zł.

Panie Prezesie, za nami półmetek 2018 r. Jak Pan ocenia wykonanie planu inwestycyjnego w pierwszej połowie roku?

Jestem zadowolony z efektów prac realizowanych w ramach Krajowego programu kolejowego (KPK). Do końca czerwca zostało zmodernizowanych blisko 1,6 tys. km torów. Ponadto podpisaliśmy umowy na modernizację kolejnych ok. 2,8 tys. km torów, na ok. 1,5 tys. km trwają już roboty budowlane. W pierw-

szym półroczu 2018 r. w realizacji były postępowania przetargowe na poziomie 8 mld zł. Natomiast na przełomie lipca i sierpnia realizowaliśmy już inwestycje o wartości ok. 32 mld zł. To połowa wartości KPK i ogromne osiągnięcie, biorąc pod uwagę fakt, że w ciągu ostatnich 10 lat kwota ta wynosiła maksymalnie 8–9 mld zł. W piątym roku poprzedniej perspektywy finansowej UE, tj. w 2011 r., mieliśmy w zrealizowanych nakładach jedną piątą, czyli ok. 5,6 mld zł. Natomiast analogicznie w obecnej perspektywie w 2018 r. mamy prawie jedną trzecią zaangażowanych środków – to ponad trzy razy więcej, bo prawie 19 mld zł.

W ciągu pierwszych sześciu miesięcy 2018 r. ogłosiliśmy 201 postępowań przetargowych o wartości ok. 6,25 mld zł. Od stycznia do końca czerwca br. podpisaliśmy 121 umów za 5,36 mld zł. To pokazuje, że realizacja KPK, w którym zawarto 220 projektów inwestycyjnych, wartych łącznie ponad 66 mld zł, przebiega zgodnie z naszymi założeniami. Podkreślam, że w obecnej perspektywie

realizujemy trzykrotnie większy program inwestycyjny.

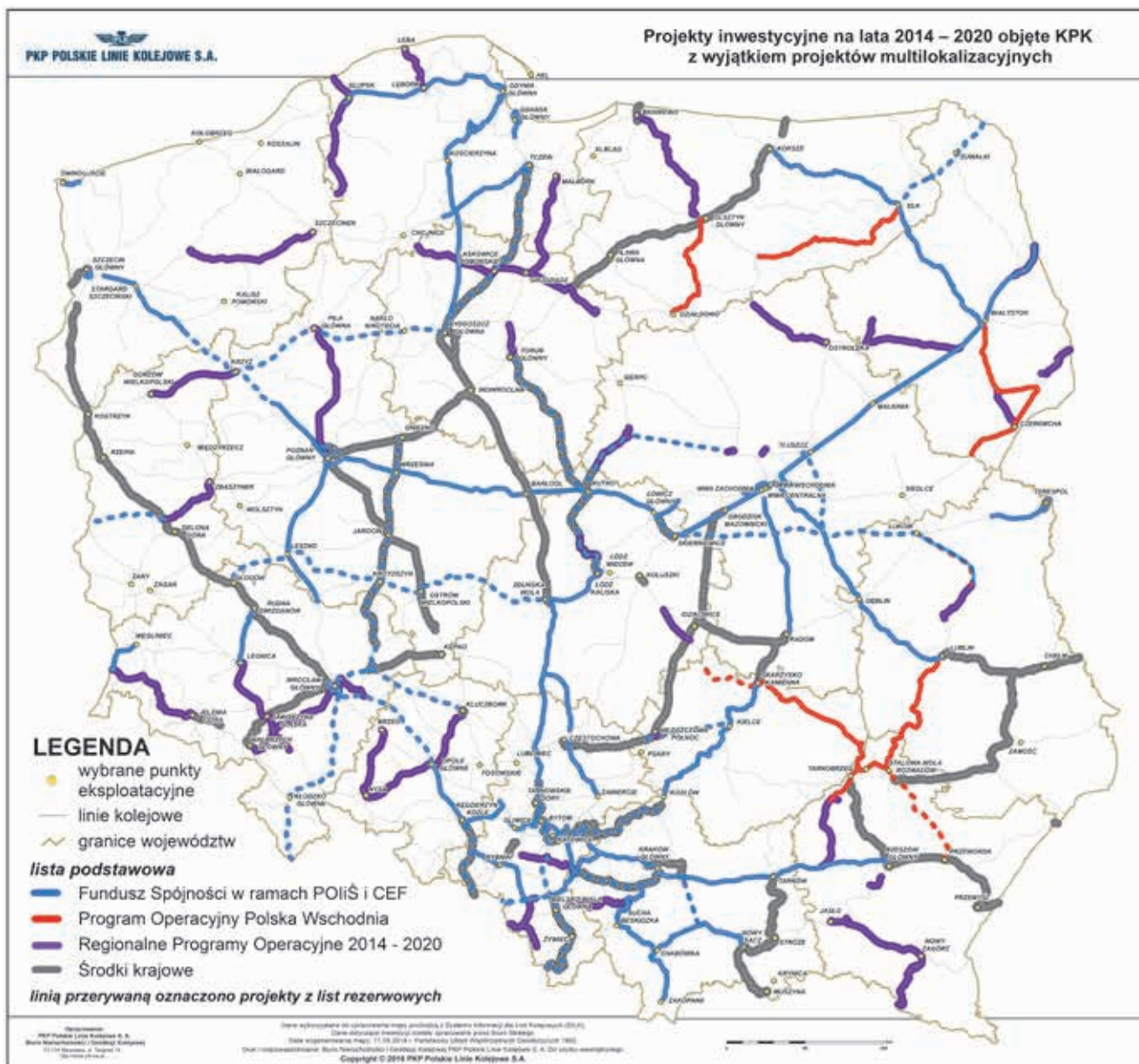
Liczby robią wrażenie, ale przejdźmy do konkretów. Jakich korzyści z realizowanych projektów mogą spodziewać się pasażerowie?

Nasze priorytety to poprawa ruchu kolejowego w aglomeracjach, podniesienie standardu podróży na trasach regionalnych oraz polepszenie warunków dla przewozu towarów. W sumie pracami objętych będzie 9 tys. km torów.

Prowadzimy inwestycje m.in. w Warszawie, Krakowie, Łodzi, Wałbrzychu, Wrocławiu, Szczecinie, Rzeszowie. Integrujemy tam transport kolejowy z miejskim, tworząc wygodne centra przesiadkowe. Dzięki inwestycjom w miastach i aglomeracjach pasażerowie zyskują lepszy dostęp do kolei, szybsze przewozy i wyższy komfort podróży. Budujemy przystanki kolejowe dostosowane do potrzeb osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Nowe przystanki kolejowe powstają m.in. w Krakowie, Warszawie, Wrocławiu, Olsztynie i Lublinie.

Efektom realizacji inwestycji ujętych w KPK będzie zwiększenie dostępności





do kolei w regionach. Przede wszystkim zyska wschodni region Polski. W ramach modernizacji tzw. Magistrali Wschodniej skróci się czas przejazdu pomiędzy stolicami wschodnich województw, tj. Rzeszowem, Lublinem, Kielcami, Białymstokiem i Olsztynem. Kluczowe dla mieszkańców regionów są inwestycje, które pozwolą przywrócić sprawny ruch pasażerski, np. modernizacja linii Legnica – Rudna Gwizdanów, Lewki – Hajnówka, Skarżysko-Kamienna – Sandomierz.

Pociągi towarowe też będą jeździć szybciej?

Tak, w ubiegłym roku prędkość handlowa pociągów towarowych wzrosła do 25 km/h, a do 2023 r. ma się zwiększyć do 40 km/h. Dzięki modernizacji korytarza transportowego pociąg z północy Polski

dotrze na Śląsk aż o ok. 5–8 godzin szybciej niż w tej chwili.

Zależy nam również na zwiększeniu dostępności kolei do portów morskich. W 2019 r. planowane jest rozpoczęcie prac przy budowie infrastruktury do portów w Gdyni i Gdańsku, Szczecinie i Świnoujściu. Sprawniejsze przewozy towarów będą również możliwe dzięki nowym mostom, np. przez Bug na trasie z Warszawy do Białegostoku. Kursowanie ciężkich składów towarowych zapewni także projekt dotyczący linii nr 7, gdzie przebudowywany jest most przez Wieprz. Dwutorowa przeprawa jest jednym z największych wyzwań w ramach prac na linii Warszawa – Lublin. Inwestycje mające zwiększyć konkurencyjność przewozu ładunków koleją wykonujemy również na Górnym i Dolnym Śląsku. To tylko kilka

przykładów inwestycji, które poprawią warunki do przewozu towarów.

Które z inwestycji realizowanych obecnie przez PKP Polskie Linie Kolejowe SA należą do największych, najważniejszych?

Linie kolejowe to obecnie wielki plac budowy, a prace realizowane są we wszystkich województwach. Każda inwestycja jest ważna i przyniesie konkretne korzyści.

Największym realizowanym obecnie projektem jest modernizacja linii nr 7 Warszawa – Lublin. Prowadzimy zaawansowane prace na odcinkach Otwock – Piława – Dęblin – Lublin. Modernizujemy przystanki, wymieniamy tory, sieć trakcyjną i urządzenia sterowania ruchem kolejowym, a w przyszłym roku dobudujemy drugi tor między Otwockiem



a Pilawą, co przyspieszy podróże i zwiększy przepustowość linii. Zakończenie tych prac, wartych 2,6 mld zł, planowane jest na 2021 r.

Innym dużym projektem za ponad 2 mld zł, który obecnie jest realizowany, to modernizacja linii E20 Warszawa – Poznań na odcinku Sochaczew – Swarzędz. Pociągi wróciły już na trasę Września – Konin i rozpoczęliśmy prace między Koninem a Kutnem. Trwają roboty przy modernizacji stacji Kutno oraz budowie Lokalnego Centrum Sterowania. Powstanie ono również w Łowiczu, gdzie budujemy też przejście podziemne w miejsce zlikwidowanej kładki nad torami, przebudowujemy tory, wymieniamy urządzenia sterowania ruchem i obiekty inżynieryjne. Inwestycja zwiększy możliwości przepustowe linii i umożliwi przejazd większej liczby pociągów. Projekt zapewni sprawniejszy ruch regionalny i międzyregionalny. Przebudowa układów stacji zapewni także sprawną obsługę dłuższych pociągów towarowych i lepsze warunki dla przewozów ładunków. Zakończenie prac zaplanowane jest na koniec 2020 r.

Intensywne prace trwają też na linii Kraków – Katowice (odcinki Jaworzno Szczakowa – Trzebinia – Krzeszowice – Kraków Mydlniki – Kraków Główny Towarowy). Za 1,7 mld zł przebudowywane są stacje i przystanki, które zostaną dostosowane do potrzeb osób o ograniczonej mobilności. Wymieniane są tory, sieć trakcyjna i urządzenia sterowania ruchem kolejowym oraz modernizowane przejazdy kolejowo-drogowe. Powstają nowe wiadukty, m.in. w Jaworznie i Krakowie. Budowany jest nowy przystanek Kraków Bronowice, który stanie się dogodnym centrum przesiadkowym. Zakończenie wszystkich robót nastąpi w 2020 r. W Krakowie realizujemy także inny ważny projekt aglomeracyjny za ponad 1 mld zł – modernizujemy trasę od Krakowa do Pod-

łęża. To niezwykle istotna inwestycja z punktu widzenia mieszkańców i pasażerów dojeżdżających codziennie do Krakowa do szkoły i pracy, gdyż znacząco ułatwi podróże.

Przygotowujemy się do budowy „łódzkiego metra”, czyli tunelu średnicowego w Łodzi. Obecnie opracowywana jest koncepcja projektowa. Tunel połączy dworzec Łódź Fabryczna ze stacjami Łódź Kaliska i Łódź Żabieniec. W ramach inwestycji powstaną przystanki Łódź Śródmieście i Łódź Polesie. Budowa tunelu średnicowego przyczyni się do stworzenia efektywnego systemu krajowych połączeń międzyregionalnych obejmujących region środkowej Polski i umożliwi uruchomienie połączenia Poznań – Kraków, Szczecin – Lublin bez przejazdu przez Warszawę, za to z przejazdem przez centrum Łodzi. Prace o wartości 1,4 mld zł planujemy zakończyć pod koniec 2021 r.

Istotnym projektem zwiększającym bezpieczeństwo na sieci kolejowej zgodnie z europejskimi standardami jest budowa infrastruktury systemu ERTMS/GSM-R na 13,8 tys. km linii zarządzanych przez PLK. Obecnie, zgodnie z harmonogramem, opracowany został projekt wstępny, który jest na etapie opiniowania. To jeden z kluczowych projektów modernizacyjnych na polskiej kolei. Zakończenie projektu o wartości 2,3 mld zł przewidywane jest w 2023 r.

Pogłębiany również dialog z wykonawcami, aby inwestycje przebiegały sprawnie i bezkonfliktowo, mając zawsze na uwadze komfort i bezpieczeństwo podróżnych.

Jak pogodzić realizację największego w historii kolei w Polsce programu inwestycyjnego z zapewnieniem przejazdu pociągów pasażerskich i towarowych?

Tak, to prawda, jesteśmy w fazie realizacji największych inwestycji kolejowych w historii. To ogromne przedsięwzięcie. Zdecydowana większość prac jest już realizowana. Należy pamiętać, że modernizu-

jąc czy remontując linie kolejowe, musimy się liczyć ze zmianami w kursowaniu pociągów. Oprócz realizacji inwestycji kolejowych jako zarządca infrastruktury jesteśmy odpowiedzialni za bezpieczny i sprawny przejazd tysięcy pociągów pasażerskich i towarowych. Musimy te zadania łączyć, i to robimy. Dla wielu modernizowanych linii są przygotowywane trasy objazdowe. Na przykład, kiedy będziemy modernizować odcinek Czyżew – Białystok, pociągi pojadą trasą objazdową przez Bielsk Podlaski. Dla modernizowanej linii nr 7 Warszawa – Lublin została przygotowana trasa objazdowa przez Łuków i Parczew. Dziś kierowane są tą trasą pociągi dalekobieżne i towarowe jadące z Warszawy w kierunku Lublina. Trasy objazdowe są dłuższe, ale to rozwiązanie pozwala na szybszą i sprawniejszą realizację prac i zapewnia przejazd pociągów zarówno pasażerskich, jak i towarowych. W tym miejscu warto zaznaczyć, że zapewniony jest także dowóz kruszyw na place budowy.

W tak dynamicznym okresie nie zapominamy o pasażerach. Zależy nam, aby zmiany wynikające z prowadzonych na sieci prac pasażer odczuł w jak najmniejszym stopniu. Przede wszystkim chcemy, by nie był nimi zaskoczony. Informujemy z wyprzedzeniem przez media, na spotkaniach, kolportując ulotki i plakaty. Adresujemy też przekazy do pasażerów w pociągach, wykorzystując dostępne tam monitory. Chcemy, by klienci kolei wiedzieli, że zmiany wynikają z projektów, które przyniosą korzyść mieszkańcom poszczególnych regionów i podróżnym pociągów dalekobieżnych. Musimy przekonywać do niezbędnych, czasem trudnych zmian w komunikacji, ale też – w przypadku zrealizowanych już inwestycji – mamy wiele pozytywnych opinii o długo oczekiwany standardzie podróży, wygodnych stacjach i przystankach.

Dziękuję za rozmowę.





Czytaj więcej
www.geobrugg.com/rockfall

GEOBRUGG®
BRUGG

Safety is our nature



Stalowe Bariery chroniące przed odłamkami skalnymi
Zapewniamy maksymalne bezpieczeństwo
w najtrudniejszych terenach

Geobrugg Partner in Poland | Ul. Żabinec 101H/13 | 31-215 Kraków, Poland | T +48 12 378 40 10 | M +48 664 788 555 | piotr.chammas@geobrugg.com | www.geobrugg.pl

XVII Ogólnopolska Konferencja Naukowo-Techniczna

NOWOCZESNE TECHNOLOGIE I SYSTEMY ZARZĄDZANIA W TRANSPORCIE SZYNOWYM



**21–23 XI 2018 r. r., Hotel MERCURE
KASPROWY, ZAKOPANE**

www.sitk.org.pl

Tematyka konferencji

- Nowoczesne technologie w projektowaniu, budowie, utrzymaniu, diagnostyce i eksploatacji infrastruktury szynowej oraz taboru szynowego do przewozu osób i rzeczy, w tym zagadnienia autonomicznego prowadzenia pojazdów;
- Nowoczesne modele projektowania, realizacji i zarządzania infrastrukturą, w tym BIM;
- Realizacja inwestycji perspektyw 2014 – 2020 i plany na lata 2021 – 2027;
- Rozwój transportu szynowego w aglomeracjach;
- Koleje dużych prędkości na świecie, perspektywa ich budowy w Polsce.