

Kolej zmienia się dziś

Z **ARNOLDEM BRESCH**, członkiem zarządu, dyrektorem ds. realizacji inwestycji w PKP Polskich Liniach Kolejowych S.A., rozmawia **MARIUSZ KARPIŃSKI-RZEPA**, Nowoczesne Budownictwo Inżynieryjne

*Jesteśmy
rozpędzeni
i mamy
nadzieję, że nie
wydarzy się nic,
co mogłoby nas
zatrzymać.*



Na jakim etapie jest realizacja Krajowego Programu Kolejowego (KPK)?

Spółka do 2023 r. ma zrealizować projekty o wartości 76 mld zł. W związku z tym, że pierwsze lata, jeszcze przed wyborem obecnego zarządu spółki, zostały zmarnowane, jeżeli chodzi o wprowadzanie wykonawców na plac budowy, nadal jesteśmy na etapie nadrabiania tych zaległości. Etap wprowadzania mamy za sobą. Wykonawcy są na placach budów i realizują poszczególne projekty. Zawansowanie KPK na koniec września 2020 r. to inwestycje zakończone o wartości 15,9 mld zł, inwestycje w realizacji – 49,5 mld zł. Łączna wartość inwestycji zakończonych oraz w trakcie realizacji to 65,4 mld zł, co stanowi 86,7% całego KPK. Ponad 4 mld zł są zaangażowane w aktualnie prowadzone postępowania przetargowe. O ile na początku, gdy obejmowaliśmy zarząd w spółce, mieliśmy obawy,

w tej chwili wiemy, że przeznaczone na inwestycje pieniądze zostaną wykorzystane.

Które projekty realizowane obecnie w ramach KPK są największe?

Ta perspektywa i program kolejowy zostały tak przygotowane, że projekty są rozłożone na obszarze całego kraju. Nie ma takich założeń jak wcześniej, gdzie inwestycje były prowadzone głównie na najważniejszych ciągach. Najpierw warto powiedzieć o największych projektach, a dopiero potem o największych umowach. Projekty to grupy poszczególnych kontraktów, które pozwalają nam zrealizować prace kompleksowo, np. na linii nr 7 Lublin – Warszawa. Na całość tych prac składa się kilka umów, a linia nr 7, o wartości ponad 4 mld zł, to właściwie jeden z większych projektów. Mamy jeszcze drugi taki kontrakt, o bardzo podobnej wartości, dotyczący modernizacji linii towarowej C65 z Chorzowa do Bydgoszczy

i dalej do Maksymilianowa. Kolejny duży projekt, który dotyczy ostatniego przewidzianego do realizacji w tej perspektywie odcinka linii z Warszawy do Białegostoku, czyli w ciągu E75, to też projekt, którego wartość opiewa na prawie 4 mld zł. Jeśli chodzi o umowy, czyli o części składowe tych projektów, to największą umową w realizacji jest Czyżew – Białystok, umowa na ostatni odcinek trasy z Warszawy do Białegostoku. Drugą największą umową jest kontrakt związany z zabudową na sieci kolejowej systemu GSM-R o wartości ponad 2 mld zł. Wśród wyróżniających się projektów, o wartości powyżej 1 mld zł, mogę wymienić poprawę dostępu do portów morskich w Gdyni i Gdańsku czy budowę tunelu średnicowego w Łodzi.

Jakie są plany związane z rozwojem kolei na lata 2020-2025?

Są trzy programy, które będą bardzo mocno oddziaływać na stan infrastruktury



Budowa nowego mostu kolejowego przez Wisłę w Krakowie, fot. PKP PLK S.A.

i dostępność kolei, ale też na gospodarkę. Pierwszy – *Krajowy Program Odbudowy* – został wdrożony w związku z sytuacją pandemiczną. Składa się na niego grupa działań zakładających bardzo szybkie wprowadzanie wykonawców na place budów, tak aby do 2021 r. móc je zrealizować. Z jednej strony poprawią konkurencyjność kolei, a z drugiej – stanowią szybki zastrzyk gotówki dla gospodarki. Te działania, mimo że wprowadzane „na szybko”, były już w spółce przygotowywane. Prowadząc cyfryzację części działań kolejowych, będziemy także wspierać Zielony Ład. Kolejny program to *Program Przystankowy*, będący inicjatywą prezydencką. Zakłada poprawę dostępności kolei dla ośrodków i miejscowości, które są pozbawione możliwości zatrzymania pociągu do obsługi pasażerów. W ramach programu do zbudowania jest 200 peronów, ponad połowa z nich w zupełnie nowych lokalizacjach, a część została wytypowana do modernizacji, np. dobudowany będzie dodatkowy peron na przystanku. Prace w ramach tego programu także mają się rozpocząć jak najszybciej. Ogłosiliśmy już kilka przetargów.

Trzeci program to *Kolej Plus* pod egidą Ministerstwa Infrastruktury. To inwestycje, która mają przywrócić połączenia do miast powyżej 10 tys. mieszkańców, mających ograniczony dostęp do kolei, lub poprawić sytuację tam, gdzie działanie kolei należy usprawnić. Po ogłoszeniu konkursu, który zakładał możliwość aplikowania przez samorządy, trafiło do

nas 96 wniosków dotyczących poprawy komunikacji miast o liczbie mieszkańców powyżej 10 tys. z miastami wojewódzkimi. Pierwotnie budżet tego projektu oszacowaliśmy na 6,6 mld zł, natomiast w tej chwili, biorąc pod uwagę wnioski, które otrzymaliśmy, szacujemy, że wartość tego programu musiałaby wynosić ok. 25 mld zł. Dlatego przewidziano konkursowy tryb kwalifikacji. Teraz wszystkie złożone wnioski są weryfikowane. Pod koniec listopada 2020 r. ogłosimy, które przeszły pierwszą kwalifikację. Zgodnie z założeniami programu, samorządy będą miały rok na przygotowanie studium planistyczno-prognostycznego, co pozwoli nam wspólnie z Ministerstwem Infrastruktury wybrać projekty do realizacji. Program ma zostać wykonany do 2028 r.

Czy program Zielonego Ładu to także nowe szanse dla kolei?

Bardzo na to liczymy. Kolej jest priorytetem, jeśli chodzi o środki w ramach funduszy unijnych. Można powiedzieć, że poprawiła się też wiarygodność przedsiębiorstwa, czyli Polskich Linii Kolejowych, jako beneficjanta. W tej chwili jesteśmy równie skuteczni w wykorzystywaniu funduszy unijnych co GDDKiA, dzięki czemu możemy aplikować o kolejne projekty. Nawet w ramach tej perspektywy, która jest realizowana, uzyskaliśmy pieniądze na dodatkowe projekty. Mamy nadzieję, że w nowej perspektywie nie będzie mniej pieniędzy na kolej, ponieważ jesteśmy dobrze przygotowani do dalszych działań. W ramach budżetu spółki zostało

opracowanych wiele projektów, które są na takim etapie zaawansowania, że pozwolą nam na ogłaszanie przetargów już w pierwszych dniach funkcjonowania nowej perspektywy.

Czy nasza gospodarka jest gotowa na budowę linii kolejowych dużych prędkości, czy raczej powinniśmy się skoncentrować na modernizacji istniejących korytarzy kolejowych?

System kolejowy, po tym, jak zapadła decyzja o budowie Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK), ma składać się z systemu nowych linii kolejowych, które budowane są przez CPK w ramach komponentu kolejowego. PLK zajmują się modernizacją istniejących linii, tak żeby wpiąć je w system, który planowany jest w ramach obsługi CPK. Oprócz tego przygotowaliśmy grupę projektów do obsługi mniejszych miejscowości, tak aby je skomunikować z tzw. szprychami łączącymi się z CPK.

Czy pandemia wpłynęła na funkcjonowanie PLK i realizowane inwestycje?

Na razie możemy podsumowywać to, czego doświadczyliśmy w związku z pierwszą falą koronawirusa. Mamy wrażenie – nie tylko my, ale cała branża, wykonawcy, producenci – że poradziliśmy sobie z tą pierwszą falą. Od marca pojawiły się pierwsze symptomy nadchodzących utrudnień, które wpłynęły na jeszcze większe zacieśnienie współpracy pomiędzy wszystkimi stronami procesu inwestycyjnego. Prowadziliśmy działania, które przede wszystkim



Nowy most przez Bug na odcinku Sadowne – Czyżew w rejonie Małkini, RailBaltica, fot. PKP PLK S.A.

zabezpieczały pracowników na budowach i w biurach przed rozprzestrzeniającym się wirusem. Mieliliśmy stały kontakt z zarządami największych firm, z którymi wspólnie realizujemy projekty. To nam pozwoliło reagować razem adekwatnie do zmieniającej się sytuacji. Dzięki temu poradziliśmy sobie z pierwszą falą pandemii. Obecnie też jesteśmy odpowiednio przygotowani. Naszym wspólnym celem jest zapewnienie bezpieczeństwa na placach budów, ale też zachowanie ciągłości pracy na budowach. Doświadczenia z pierwszej połowy roku dają nam powody do umiarkowanego optymizmu. Mamy wypracowane standardy, wiemy, w jaki sposób powoływać komisje z udziałem wielu osób, żeby unikać bezpośrednich kontaktów. Monitorujemy sytuację na bieżąco i jak do tej pory budowy nie są źródłem czy

ogniskiem roznoszenia wirusa. Mamy nadzieję, że kiedy w przyszłości będziemy dokonywali podsumowania, również będziemy mogli powiedzieć, że druga fala przeszła przez budowy tak jak pierwsza, czyli nie wyrządzając wielkiej szkody.

Czy któraś budowa była wstrzymana z powodu pandemii?

Z powodu pandemii mieliśmy sporadyczne przypadki wstrzymywania części robót przez wykonawców, jednak system, który wypracowaliśmy, czyli rozdzielanie poszczególnych brygad, tak by w ramach wykluczenia jednej nie trzeba było zamykać całej budowy, skutkowało tym, że naprawdę mieliśmy mały procent, a wręcz promil wszystkich prac, które były opóźnione czy przytrzymane przez wirusa.

A czy nowa rzeczywistość gospodarcza wywołana przez Covid-19 może negatywnie wpłynąć na inwestycje na kolei

i na środki unijne, które są na te inwestycje przeznaczane?

Nie chciałbym wybiegać w przyszłość. Na razie z punktu widzenia organizacji i przygotowywania nowych projektów mamy chociażby *Krajowy Program Odbudowy*, który nakłada na nas dodatkowe obowiązki, czyli zwiększenie inwestycji. Tak jak mówiłem, mamy bardzo dobry kontakt z rynkiem wykonawców. Oni nie boją się o tę obecną perspektywę, o to, czy dokończymy KPK. Wszyscy zdajemy sobie sprawę, że jesteśmy rozpędzeni i mamy nadzieję, że nie wydarzy się nic, co mogłoby nas zatrzymać.

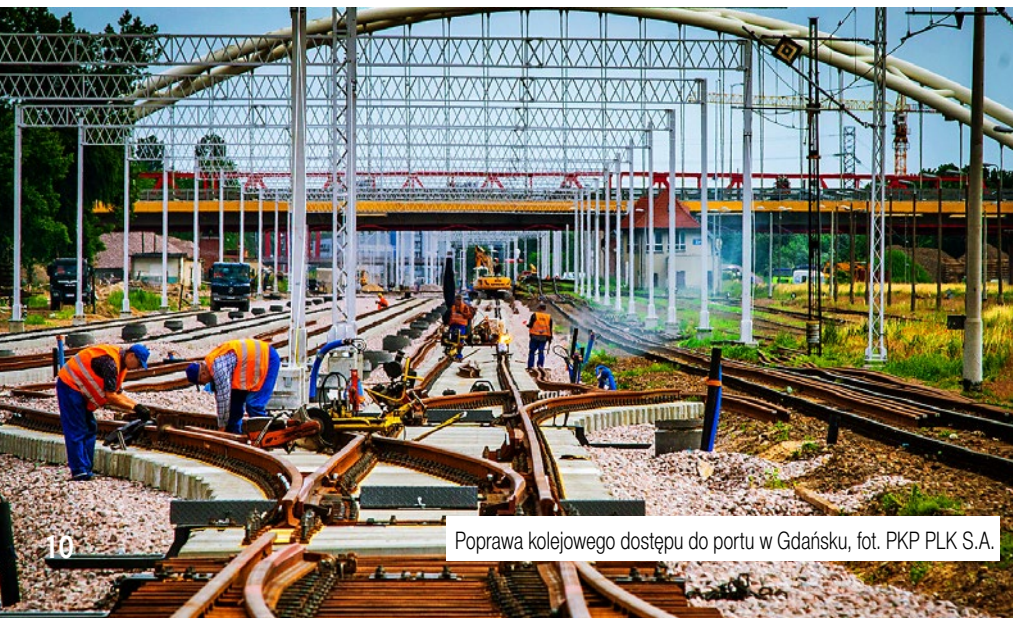
Jak PLK wyobraża sobie kolej drugiej połowy XXI w.? Do jakiego modelu dążymy?

Kolej się zmienia. Zmiany dotyczą nie tylko infrastruktury, ale też chociażby systemu kierowania ruchem kolejowym. Mamy coraz większą liczbę lokalnych centrów sterowania, gdzie praca osób odpowiadających za prowadzenie ruchu kolejowego jest automatyzowana. To ma przełożenie np. na podniesienie sprawności – o wiele szybciej przygotowuje się drogę przebiegu na urządzeniach komputerowych w porównaniu ze starymi urządzeniami. Teraz wszystko jest skomputeryzowane, wszystko jest bezpieczne. Na najbliższe lata to już jest kolej w standardzie XXI w. Liczymy na to, że stan i parametry infrastruktury, które pozostawimy po *Krajowym Programie Kolejowym*, po realizacji kolejnej perspektywy, umożliwią jeszcze większą automatyzację pracy.

Czy w projektowaniu, realizacji i zarządzaniu infrastrukturą kolejową wykorzystuje się BIM?

Jeśli chodzi o BIM, to jesteśmy na etapie wdrażania tej technologii i weryfikowania przydatności tych rozwiązań. Realizujemy program pilotażowy. Pierwsze wnioski pokazują, że podstawą do dobrego projektowania w BIM-ie jest dobra inwentaryzacja stanu istniejącego. To jest nasz najłabszy punkt w przygotowaniu projektu. Coś, co później powoduje ewentualne błędy, konieczność wydłużenia terminu realizacji, czy też szukania dodatkowego źródła pieniędzy na wykonywanie robót, których nie mogliśmy przewidzieć. Liczymy na to, że razem z rozwojem technologii BIM poprawi się też sposób opisywania stanu istniejącego, co pozwoli na dalsze usprawnienie procesów inwestycyjnych.

Dziękuję za rozmowę.



Poprawa kolejowego dostępu do portu w Gdańsku, fot. PKP PLK S.A.



Safety is our nature

Dowiedz się więcej:

www.geobrugg.com/slope



Systemy zabezpieczeń skarp wykonane z drutu stalowego o wysokiej wytrzymałości na rozciąganie

ZRÓWNOWAŻONE ZABEZPIECZENIA SKARP



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