

# Przyszłością kolei są szybkie połączenia pasażerskie, kolej aglomeracyjna oraz ruch towarowy



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

## **Polska kolej jest w fazie wielkiej transformacji. Dobiega końca kolejny etap największego w historii Polski programu inwestycyjnego – Krajowego Programu Kolejowego. Jakże przyniósł efekty?**

Perspektywa finansowa UE z realizacją projektów od 2014 do 2023 r. jest na końcowym etapie. Warto wspomnieć, że budżet Krajowego Programu Kolejowego wynosił 66 mld zł. Dzięki decyzjom rządu wspierającym PLK S.A. obecnie wartość tego programu wzrosła do 79 mld zł (uchwała RM z 14 czerwca 2023 r.). Stan zaawansowania zrealizowanych projektów to ok. 60 mld zł. Pozostały jeszcze do wykonania projekty o łącznej wartości kilkunastu miliardów, z czego w tym roku

powinien być zrealizowany plan inwestycyjny na poziomie 12 mld zł. Projekty za 3–4 mld zł przejdą na kolejny rok kalendarzowy. Opóźnienie inwestycyjne wynika z przyczyn niezależnych od spółki. Napotkaliśmy w tym czasie dwa istotne elementy ograniczające możliwość realizacji inwestycji, ten trend był powszechny. W latach 2020–2021 trwała pandemia COVID-19, a od 2022 r. do teraz odczuwamy ekonomiczne i polityczne skutki napaści Rosji na Ukrainę. Przez pierwsze miesiące pandemii dało się zauważyć ograniczone zaangażowanie wykonawców na placach budowy, nie działał także sprawnie łańcuch dostaw. Z kolei po wybuchu wojny automatycznie wzrosły ceny energii i materiałów oraz –

co bardzo niekorzystne dla branży kolejowej – wstrzymano dostawy stali. Dużo elementów stalowych było importowanych z Ukrainy, a tłuczeń i podsypka z Białorusi i Rosji. Biorąc pod uwagę skalę problemów, które trwają już trzy lata, tylko ok. 5% inwestycji nie wykonaliśmy w terminie, ale teraz nadrabiamy stracony czas.

Dla porównania – poprzednia perspektywa na lata 2007–2015 miała budżet na poziomie 35 mld zł, z czego zrealizowano projekty za kwotę 22 mld zł, czyli na poziomie 63%. A przecież w minionym okresie nie było losowych i finansowych problemów wpływających na realizację robót i zakup materiałów. Aktualnie realizowany Krajowy Program Kolejowy liczy łącznie ponad 240 projektów, do końca tego roku zrealizujemy 95% planu, brakujących 14 projektów zakończymy do 2024 r. Warto tutaj wymienić najważniejsze zrealizowane inwestycje. To przede wszystkim m.in. stacje dojazdowe do portów Gdańsk, Gdynia, Szczecin, Świnoujście czy podniesienie prędkości np. na liniach Warszawa – Gdańsk, Katowice – Kraków, Warszawa – Białystok (Rail Baltica), Wrocław – Poznań, Warszawa – Lublin, Warszawa – Radom, Działdowo – Olsztyn, Szczytno – Ełk.

Właśnie oddaliśmy do ruchu wiadukty i estakady kolejowe w centrum Krakowa, rozwijając kolej aglomeracyjną. Pociągi pomiędzy dwiema największymi stacjami jeżdżą teraz po czterech torach. Zwiększyła się przepustowość jednego z najważniejszych odcinków międzynarodowej linii kolejowej E30. Powstały dodatkowe możliwości przejazdów w ruchu dalekobieżnym i aglomeracyjnym. To najważniejszy efekt największej unijnej inwestycji transportowej w stolicy Małopolski o łącznej wartości ponad 1,2 mld zł.

Od 2016 r. odwróciła się tendencja na kolei – nie likwidujemy linii, trwa sukcesywne przywracanie ruchu kolejowego do miejscowości wykluczonych (np. Lubin, Mielec, Busko-Zdrój, Jedlina-Zdrój, Hajnówka, Chorzele). Realizujemy duże projekty, ale również te małe, które są bardzo istotne społecznie dla mieszkańców małych miejscowości. Modernizujemy linię nr 131 ze Śląska





Pociągi towarowe na torach stacji Gdańsk Port Północny, fot. K. Mystkowski, PLK S.A.

na północ Polski, co zwiększy przepustowość w kierunku północ – południe. Trwają prace na linii od Bydgoszczy do Gdyni przez Kościerzynę, w tej perspektywie UE powstaną trasy objazdowe Kartuzy – Gliniec, Gliniec – Kokoszki, ale w przyszłej perspektywie wykonamy całość trasy.

#### **Jak do 2040 r. zmieni się sieć kolejowa w Polsce?**

Mamy opracowaną strategię rozwoju sieci kolejowej z zamierzeniami inwestycyjnymi do 2030 i realizacją do 2040 r. Przyszłością kolei są szybkie połączenia w ruchu pasażerskim, kolej aglomeracyjna oraz ruch towarowy. Po modernizacji linii towarowych na linii wschód – zachód teraz nastawiamy się na kierunek północ – południe. Na pewno zostaną zmodernizowane wszystkie linie, które są w sieci bazowej TEN-T. Pociągi towarowe na wszystkich liniach podstawowych będą mogły jeździć z maksymalnym obciążeniem 22,5 t na oś i długością składów 750 m. W ruchu pasażerskim standardem będzie połączenie miast wojewódzkich liniami, na których pociągi będą jeździć z prędkością ponad 160 km/h. W wielu aglomeracjach, jak Warszawa, Wrocław, Poznań, Szczecin, Rzeszów oraz być może Lublin, Białystok, Olsztyn, będą wybudowane linie czterotorowe, które umożliwią wyprowadzenie ruchu aglomeracyjnego na wydzielonych torach i tym samym stworzenie lepszej oferty przewozowej.

#### **Jakie są bariery rozwoju i granice potencjału w sektorze?**

Ja nie widzę żadnych barier, nie lubię takiego nastawienia. Bariery są po to, żeby je pokonywać. Nie mamy barier, lecz tylko wyzwania, które są związane z całym ryn-

kiem kolejowym. Ambitnym celem jest odwrócenie wzrostu ruchu samochodowego i towarowego na rzecz ekologicznej kolei. Pasażerów z roku na rok przybywa w pociągach, doceniają komfort, akceptowalny koszt usługi i przewidywany czas przjazdu. Gorzej wygląda sprawa z przekierowaniem transportu samochodowego na tory, ale widać już pewne dobre zmiany.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. budują i modernizują linie zarówno na potrzeby ruchu pasażerskiego, jak i towarowego. W zasadzie już nie ma linii, po których nie może poruszać się tabor towarowy. W przyszłości będziemy jeździć kolejami regionalnymi z prędkością do 120 km/h, międzyregionalnymi z prędkością 160 km/h, a podstawowymi ciągami od 160 do 250 km/h. Założyliśmy w strategii wypracowanie takich standardów. Podniesienie prędkości i skrócenie czasu dojazdu zwiększy atrakcyjność transportu szynowego i podwyższy liczbę pasażerów.

Niektórzy mówią, że barierą dla realizacji tych planów jest rynek wykonawców i możliwości realizacji zadań, ale jestem pewien, że sektor dostosuje się do wyzwań. Bariery są zawsze finanse, ale to jest tylko wyzwanie. Jeśli wykazemy, że kolej jest potrzebna i opłacalna, znajdą się środki na kolejne inwestycje. Niektórzy mówią: po co tyle budować i w takich wysokich standardach? Odpowiadam krytykom: trzeba myśleć z wyprzedzeniem o tym, co będzie za 15 lat. Oddzielnym tematem, który należy już teraz wziąć pod uwagę, jest kwestia utrzymania infrastruktury, realizacja programu inwestycyjnego i podnoszenie parametrów linii kolejowych, co będzie

wymagać w przyszłości większych nakładów na przeglądy, remonty i diagnostykę.

#### **Które technologie w niedalekiej przyszłości mają szansę zrewolucjonizować transport kolejowy?**

Musimy przejść na nowoczesne systemy prowadzenia ruchu pociągów i metody realizacji robót związane z działalnością inwestycyjną. Przy wykonywaniu robót modernizacyjnych i inwestycyjnych liczy się czas zamknięć torowych, który musi być jak najkrótszy, ale nie może to skutkować pogorszeniem jakości świadczonych usług. Temu mają służyć nowoczesne technologie, elementy prefabrykowane i specjalistyczne maszyny. Czasowe zamknięcie odcinka torów obniża przepustowość przejazdów i dostępność kolei dla społeczeństwa. Zakładam, że do 2030 r. przyjmujemy tzw. cykliczny rozkład jazdy, zapewne nie na całej sieci kolejowej, ale na części. Kompletna automatyzacja ruchu kolejowego powinna nastąpić do 2040 r. Wprowadzenie cyklicznego rozkładu jazdy i automatyzacji w prowadzeniu ruchu pociągów są nieuniknione i korzystne. Budowa systemu ERTMS usprawni cały ruch kolejowy. Nie ma tutaj wielozadaniowej ingerencji człowieka, system sam prowadzi ruch pociągów pod czujnym okiem kontrolerów w centrali. Wiele osób w branży obawia się automatyzacji, cyfryzacji i wirtualnych maszyn. Ale od tego nie ma odwrotu, zdalne sterowanie ruchem kolejowym stanie się faktem!

#### **Czy rosnące ceny materiałów budowlanych i robocizny wpływają na inwestycje kolejowe?**

Ceny drastycznie wzrosły w 2022 r. – stal podrożała trzykrotnie, materiały budowlane dwukrotnie. Na szczęście ten





Przebudowa stacji Warszawa Zachodnia, fot. PLK S.A.



Nowe wiadukty kolejowe nad Wisłą w Krakowie, linia E30, fot. P. Hamarnik, PLK S.A.

okres mamy już za sobą. Już pod koniec 2022 r. ceny materiałów spadły do poziomu sprzed wojny w Ukrainie. To jest widoczne w przetargach. Ceny jednostkowe za podkłady, rozjazdy, szyny nie są wyższe od poprzednich. Piki cenowe są jak na razie przeszłością. Należy jednak pamiętać, że niestabilna sytuacja polityczna może to zmienić, czego obawiam się najbardziej. Wykonawcy i producenci stanowczo domagają się waloryzacji kontaktów z uwagi na wzrost cen. W takiej sytuacji prosimy zleceniobiorców o składanie wniosków z uzasadnieniem. Co ciekawe, wielu graczy rynku rezygnuje z takiej drogi. Każdy woląby mechanizm kwotowy, skoro o 10% wzrosły ceny, to tyle powinna wynosić waloryzacja. Ceny wzrastają i maleją zgodnie z prawami rynku i mają różną dynamikę zmian i wartość. Nie można jednoznacznie opisać wartości waloryzacji. Na waloryzację w tym roku wydaliśmy kilkaset mln zł, każdy wniosek musimy przeanalizować oddzielnie pod kątem zasadności.

#### **Jaki jest potencjał polskich wykonawców infrastruktury kolejowej?**

Oceniam zdolności wykonawcze firm jako wystarczające do realizacji ambitnego planu inwestycyjnego. Kilka lat temu mó-

wiono w branży, że barierą jest liczba robót o budżecie 10–12 mld zł. Uważam, że potencjał jest większy. W tym momencie budżet projektowanego nowego Krajowego Programu Kolejowego to 80 mld zł, Krajowego Planu Odbudowy 11 mld zł, Kolei Plus 13 mld zł. Po zsumowaniu otrzymujemy 104 mld zł, dzieląc przez siedem (lata 2023–2029), wychodzi 14–15 mld zł na rok. Dzięki naszej polityce oprócz dużych graczy mamy na rynku również małe, polskie, rodzinne firmy z budowanym kapitałem, z czego jestem szczególnie dumny. Od 2016 r. wzmacniamy rynek firm lokalnych, dlatego 90% przetargów było w przedziale 10–100 mln zł. To projekty, po które mogą próbować sięgnąć również mali gracze. Od 2018 r. obserwujemy zmieniający się trend w przetargach, w których uczestniczą i często wygrywają małe przedsiębiorstwa. Paradoksalnie duże spółki domagają się teraz certyfikacji na rynku, posądzają innych uczestników o brak doświadczenia i niski poziom wykonawstwa. Nie widzę różnicy w jakości wykonywania robót przez duże i małe podmioty. Dodam, że małe firmy elastyczniej reagują na bieżące problemy na budowie, co jest bardzo istotne dla

inwestora. W dużych firmach korporacyjnych reakcja jest dłuższa.

#### **Które inwestycje kolejowe będą wykonywane w ramach Centralnego Portu Komunikacyjnego?**

Na początku wyjaśnię, że inwestycje w samym CPK będzie prowadzić inna spółka, utworzona przez rząd. Długość linii kolejowych CPK to 1800–2000 km, w tym tzw. 10 szprych kolejowych. W ramach komponentu towarzyszącego PLK S.A. zmodernizują 5500 km linii w szprychach CPK. W sumie wspólnie zbudujemy i zmodernizujemy 7500 km linii kolejowych. Czasem warto się zastanowić, kogo czeka trudniejsze zadanie, czy tego który będzie budował w szczerym polu, czy tego, który musi pod ruchem pociągów modernizować istniejące odcinki. Wiem, że na etapie przygotowania inwestycji zapewne trudniejsze zadanie ma ten pierwszy, gdyż musi pozyskać decyzje i wytyczyć tereny, ale na etapie budowy łatwiej budować bez problemów eksploatacyjnych.

#### **Z jakich funduszy będą finansowane projekty kolejowe?**

Mamy kilka źródeł finansowania, należy tutaj wymienić przede wszystkim Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko (FEnIKS), instrument Łącząc Europę (CEF), Krajowy Program Odbudowy, a także Program Operacyjny Polska Wschodnia (POPW), Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko (POLIŚ), Regionalne Programy Operacyjne (RPO). Ponadto realizujemy inwestycje z rządowych programów – Kolej Plus oraz Programu Budowy i Modernizacji Przystanków Kolejowych na lata 2021–2025. Jestem przekonany, że pieniądze przeznaczone na modernizację i budowę infrastruktury kolejowej w Polsce będą w najbliższym czasie uruchomione.

#### **Dziękuję za rozmowę.**

**Ireneusz Merchel** – absolwent Politechniki Gdańskiej (Wydział Budownictwa Lądowego) i Uniwersytetu Warszawskiego (Wydział Zarządzania). Ukończył też studia podyplomowe na Politechnice Radomskiej (Zarządzanie Spółkami Kapitałowymi w Transporcie). Pracę zawodową na kolei rozpoczął w latach 70., 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 S.A. Odpowiada za największy w historii Polski program modernizacji linii kolejowych i sprawne wykorzystanie środków UE.