

Magistrała wstydu

10 listopada 2017

Modernizacja linii Kraków – Katowice to największa kompromitacja w historii programu inwestycji spółki PKP Polskie Linie Kolejowe.



2 października 2017 r. spółka PKP Polskie Linie Kolejowe podpisała z konsorcjum firm Torpol i Budimex wartą 596,7 mln zł umowę na modernizację linii Kraków – Katowice na odcinku między Krzeszowicami a Trzebinia. Do zawarcia kontraktu doszło w Krzeszowicach, rodzinnym mieście ministra infrastruktury i budownictwa Andrzeja Adamczyka. – Umowa gwarantuje, że szybsze i wygodniejsze staną się podróże z Krakowa w stronę Katowic – powiedział obecny przy podpisaniu kontraktu minister.

Przyglądający się uroczystemu zawarciu kontraktu przeżywali déjà vu – podobne deklaracje padały już w grudniu 2010 r., gdy spółka PKP PLK podpisywała wartą 393,3 mln zł umowę z konsorcjum firm OHL ŽS i Tor-Kar-Sson na zaprojektowanie i wykonanie modernizacji dokładnie tego samego odcinka Krzeszowice – Trzebinia.

CZEKAJĄC NA MODERNIZACJĘ

Pod koniec 2010 r. pokonanie liczącej 77 km linii Kraków –

Katowice zabierało pociągom od 1 godz. 43 min. do 2 godz. 1 min. Magistralę przez lata obejmowano bowiem kolejnymi ograniczeniami prędkości – nawet do 20-30 km/h na długich odcinkach. Takie są skutki polityki wstrzymywania konserwacji i remontów danej linii w związku ze spodziewaną jej modernizacją.

Już w 2006 r. – gdy najszybszy pociąg pokonywał trasę z Krakowa do Katowic w 1 godz. 16 min. – Centrum Zrównoważonego Transportu wskazywało, że linia łącząca stolice województw małopolskiego i śląskiego „wymaga najpilniejszej modernizacji ze wszystkich linii magistralnych w kraju”. W 2007 r. posłanka Prawa i Sprawiedliwości z Małopolski Zachodniej Beata Szydło wystąpiła do ministra transportu z wnioskiem o przyspieszenie realizacji unowocześnienia linii i skrócenie czasu przejazdu koleją z Krakowa do Katowic.

Długo oczekiwane rozpoczęcie procesu modernizacji linii Kraków – Katowice nastąpiło w ostatnich miesiącach 2010 r., kiedy to obok umowy obejmującej odcinek Krzeszowice – Trzebinia, spółka PKP PLK zawarła kontrakty na projekt i realizację prac także na innych odcinkach magistrali łączącej Małopolskę i Śląsk: Kraków – Krzeszowice (konsorcjum PNI, PKP Energetyka i PPMT) oraz Trzebinia – Sosnowiec Jęzor (konsorcjum PRKiI Wrocław, Infrakoł i PNiUIK Kraków). Całość prac na 58-kilometrowym odcinku od stacji Kraków Główny do wlotu do aglomeracji śląsko-dąbrowskiej na stacji Sosnowiec Jęzor miała zostać zrealizowana do czerwca 2014 r.

PORZUCONE PRACE

Do połowy 2014 r. na przeważającej długości magistrali Kraków – Katowice nie przystąpiono do realizacji żadnych robót modernizacyjnych. Przez trzy i pół roku udało się je przeprowadzić jedynie na krótkich fragmentach linii. Między stacjami Dułowa i Trzebinia zdołano wymienić 2,5 km jednego toru wraz z siecią trakcyjną. Na liczącym 5,5 km odcinku Kraków Mydlniki – Zabierzów prace rozpoczęte w kwietniu 2012

r. po kilku miesiącach zostały przerwane i porzucone.

Obydwa tory wraz z siecią trakcyjną udało się wymienić jedynie na 6-kilometrowym odcinku między stacjami Jaworzno Szczakowa i Sosnowiec Jęzor – nie udało się tu jednak uniknąć poważnych opóźnień. W październiku 2011 r. rozpoczęto demontaż starego toru z założeniem, że w czasie prac rozbiórkowych uda się uzyskać pozwolenie na budowę, by następnie płynnie przejść do budowy nowej infrastruktury. Rozbiórka zakończyła się w styczniu 2012 r., lecz pozwolenie na budowę – głównie z powodu kolejnych błędów w dokumentacji projektowej – udało się uzyskać dopiero półtora roku później. Prace budowlane rozpoczęły się więc dopiero w maju 2013 r. W czasie półtorarocznego przestoju pociągi musiały w obu kierunkach jeździć jednym torem, który z uwagi na zły stan techniczny objęty był ograniczeniem prędkości do 30 km/h, zaś w miejscu po rozebranych drugim torze zdążyły wyrosnąć chwasty.

NIEWYSTARCZAJĄCO, NIESKUTECZNIE

Przedstawiciele spółki PKP Polskie Linie Kolejowe jako powód kilkuletniego opóźnienia modernizacji linii Kraków – Katowice wskazują przede wszystkim upadłość firmy PNI we wrześniu 2012 r. Owszem, PNI było liderem konsorcjum wykonawczego, ale tylko dla odcinka Kraków – Krzeszowice, a więc odpowiadało za jeden z trzech kontraktów na magistrali łączącej Kraków z Katowicami. Dodajmy, że upadłość PNI nastąpiła rok po prywatyzacji, dokonanej przez Grupę PKP w momencie realizacji przez to przedsiębiorstwo kilku dużych kontraktów modernizacyjnych na rzecz PKP PLK (sprzedaż przez PKP S.A. 100% udziałów w PNI koncernowi Budimex nastąpiła w sierpniu 2011 r.).

Najwyższa Izba Kontroli za główny problem modernizacji linii Kraków – Katowice uznała „niewystarczający i nieskuteczny nadzór sprawowany przez służby PKP PLK nad realizacją dokumentacji projektowej i uzyskaniem decyzji administracyjnych przez wykonawców i w konsekwencji

niezrealizowanie całej inwestycji”.

Do końca 2015 r., a więc do momentu rozliczenia perspektywy finansowej Unii Europejskiej na lata 2007-2013, w ramach której miała zostać w całości zrealizowana modernizacja na linii Kraków – Katowice, zaawansowanie realizacji przedsięwzięcia wynosiło zaledwie około 2%.

RESET ZA POROZUMIENIEM STRON

– Przy modernizacji linii Kraków – Katowice musieliśmy zmierzyć się z wszystkimi ryzykami, na jakie jest narażona inwestycja: problemami związanymi z upadłością projektantów i wykonawców, protestami społecznymi, uwagami konserwatora zabytków, które wymogły zmiany w projekcie, zmianami w obszarach Natura 2000, kolizjami linii kolejowej z instalacjami, których część w ogóle nie była ujęta na mapach – informowała w październiku 2015 r. Dorota Szalacha ze spółki PKP PLK, po tym gdy spółka ogłosiła dokonanie „resetu” procesu modernizacji linii Kraków – Katowice. – W 2014 r. intensywnie pracowaliśmy nad najlepszym scenariuszem wyjścia z trudnej sytuacji i opracowaliśmy plan dalszego prowadzenia prac. Zakończenie prac na odcinku Kraków – Kraków planujemy na koniec 2018 r.

„Reset” opierał się na zawarciu porozumień z kontrahentami o dokończeniu przez nich etapu projektowania modernizacji oraz przyjęciu robót zrealizowanych na liczącym 6 km odcinku między stacjami Jaworzno Szczakowa i Sosnowiec Jęzor. Realizację pozostałych prac modernizacyjnych przeniesiono na okres unijnej perspektywy finansowej obejmującej lata 2014-2020.

Ugody objęły ponadto rezygnację przez PKP PLK z dochodzenia od konsorcjów wykonawczych kar z tytułu nieterminowej realizacji umów, co uzasadniono tym, że „opóźnienia były niezawinione bezpośrednio przez wykonawców”.

Gdy w grudniu 2014 r. spółka PKP PLK podpisywała porozumienie z konsorcjum OHL ŽS i Tor-Kar-Sson, odpowiedzialnym za

modernizację odcinka z Krzeszowic do Trzebini, pracownikiem firmy OHL ŽS był Janusz Pluta – w przedsiębiorstwie tym został on zatrudniony w listopadzie 2013 r. jako koordynator ds. realizacji inwestycji, potem w 2016 r. awansował na stanowisko prezesa OHL ŽS Polska. Co zaskakujące, wcześniej – od stycznia 2010 r. do stycznia 2013 r. – Janusz Pluta był dyrektorem modernizacji linii Kraków – Katowice w Centrum Realizacji Inwestycji PKP PLK.

2018, 2019, 2020...

Kolejnym etapem „resetu” – po dokończeniu prac projektowych przez dotychczasowych kontrahentów – był wybór przez PKP PLK nowych wykonawców robót modernizacyjnych. Przetarg dla odcinka Kraków Mydlniki – Krzeszowice został ogłoszony w kwietniu 2014 r., dla odcinka Kraków Główny – Kraków Mydlniki w grudniu 2014 r., a dla odcinków Krzeszowice – Trzebinia oraz Trzebinia – Jaworzno Szczakowa we wrześniu 2015 r. Procedury przetargowe ciągnęły się długimi miesiącami.

Do zawierania nowych kontraktów przystąpiono dopiero w 2016 r. Spółka PKP PLK w styczniu 2016 r. podpisała umowę z konsorcjum firm Vias y Construcciones, Dragados i Electren na wykonanie modernizacji odcinka Kraków Mydlniki – Krzeszowice, w listopadzie 2016 r. realizację robót na odcinku Kraków Główny – Kraków Mydlniki powierzono firmie Torpol, natomiast w grudniu 2016 r. zawarto umowę z konsorcjum firm Trakcja PRKiI, Comsa, PKP Energetyka i Porr na przeprowadzenie modernizacji odcinka Trzebinia – Jaworzno Szczakowa.

Ostatnia umowa – na wykonanie modernizacji odcinka z Krzeszowic do Trzebini – zawarta została z konsorcjum firm Torpol i Budimex. Uroczyste podpisanie umowy, do którego doszło w Krzeszowicach na początku października 2017 r. w obecności ministra Andrzeja Adamczyka, stanowiło symboliczne zwieńczenie przeciągającego się „resetu”. Podpisanie kontraktu na modernizację odcinka Krzeszowice – Trzebinia nastąpiło aż dwa lata po ogłoszeniu przetargu.

Przyczyną wydłużenia tego postępowania przetargowego było to, że spółka PKP PLK umieściła w warunkach przetargowych nieprecyzyjny zapis o wymaganiach wobec kierownika robót telekomunikacyjnych. Część oferentów zinterpretowała ten zapis inaczej niż rozumiała go spółka PKP PLK, przez co Centralne Biuro Zamówień PKP PLK wykluczyło ich z postępowania. Sprawa trafiła do Krajowej Izby Odwoławczej przy Urzędzie Zamówień Publicznych, która nakazała ponowne dopuszczenie wykluczonych oferentów do przetargu. Ostatecznie to właśnie jednemu z odwołujących się uczestników przetargu – konsorcjum firm Torpol i Budimex – udało się zdobyć kontrakt.

W chwili zawarcia ostatniego z nowych kontraktów zapowiedziano, że modernizacja na linii Kraków – Katowice potrwa do końca 2020 r. Natomiast jeszcze w styczniu 2016 r., po zawarciu pierwszej z czterech nowych umów, spółka PKP PLK deklarowała, iż modernizacja na linii Kraków – Katowice zakończy się w czerwcu 2019 r. A przypomnijmy, że w październiku 2015 r. – po opracowaniu w ramach „resetu” planu dalszej realizacji prac – obiecano, że modernizacja wydłuży się „tylko” do końca 2018 r.

DEKADA MODERNIZACJI, MINUTA ZYSKU

„Reset” niestety nie został wykorzystany do korekty błędów w projekcie modernizacji, który przewiduje zdegradowanie do roli przystanków aż czterech stacji: Rudawa, Dułowa, Jaworzno Ciężkowice i Balin. Skutkiem tego będzie zmniejszenie liczby punktów umożliwiających przejazd pociągu na drugi tor oraz przede wszystkim przepuszczanie szybszych składów przez te poruszające się wolniej. Zemści się to problemami z przepustowością na zmodernizowanej linii. Charakterystyczną cechą ciągu Kraków – Katowice zawsze był bowiem bardzo intensywny ruch pociągów poruszających się z różnymi prędkościami: dalekobieżnych, regionalnych i towarowych.

Wątpliwości budzi również sprawa czasu jazdy, jaki ma być osiągnięty po zakończeniu modernizacji. – Czas przejazdu z

Krakowa do Katowic skróci się do 1 godz. 5 min. – deklaruje minister Andrzej Adamczyk. Doprecyzujemy, że spółka PKP PLK przystępując w 2010 r. do modernizacji, informowała, że czas jazdy z Krakowa do Katowic po zakończeniu prac wyniesie 1 godz. 3 min. dla pociągów dalekobieżnych oraz 1 godz. 27 min. dla pociągów regionalnych. Może to robić wrażenie co najwyżej w porównaniu z obecnym czasem podróży z Krakowa do Katowic wynoszącym od 2 godz. 5 min. do 2 godz. 24 min., który wynika z kumulacji utrudnień wywołanych realizacją robót na części odcinków i ograniczeń prędkości z powodu złego stanu toru na innych odcinkach.

Gdy jednak porównamy sytuację sprzed rozpoczęcia prac oraz poprzedzającego ich okresu drastycznego pogorszenia się stanu linii, okaże się, że modernizacja przyniesie niewielkie skrócenia czasu jazdy. I to w sytuacji, gdy celem modernizacji jest wprowadzenie na znaczącej części magistrali Kraków – Katowice prędkości maksymalnej 160 km/h, a dotychczas na tej linii pociągi nigdy nie kursowały szybciej niż 120 km/h. Jeszcze w 2005 r. pociąg InterCity „Wawel” pokonywał odcinek z Krakowa do Katowic w 1 godz. 10 min., a najszybszy pociąg pospieszny „Śnieżka” w 1 godz. 15 min., zaś najszybszy pociąg z postojami na wszystkich stacjach i przystankach jechał 1 godz. 28 min. – po modernizacji składy regionalne mają osiągać czas jedynie o minutę krótszy!

Dodajmy, że historyczny rekord czasu jazdy pochodzi sprzed ponad 50 lat i należy do ekspresu „Ślązak”, który w 1962 r. odcinek z Krakowa Głównego do Katowic przejeżdżał w 59 min. Wygląda więc na to, że po dekadzie modernizowania linii Kraków – Katowice, rekordu z czasów Gomułki nie uda się pobić.

Autorstwo: Karol Trammer

Zdjęcie: [Maaark](#) (CC0)

Źródło: [„Z Biegiem Szyn” nr 6 \(92\) 2017](#)