

Wyścig z czasem

18 czerwca 2024

Zaczynają się modernizacje finansowane z Krajowego Planu Odbudowy. Trzeba je zrealizować do połowy 2026 roku. Będzie z tym duży problem.

„Na chwilę obecną przyjmuje się ukończenie wszystkich zaplanowanych przedsięwzięć w terminie do końca drugiego kwartału 2026 r.” – mówi rzecznik prasowy PKP Polskich Linii Kolejowych Karol Jakubowski. I zapewnia: „PKP PLK stale monitorują projekty, aby zminimalizować wystąpienie ryzyka i zrealizować projekty w terminie przyjętym w Krajowym Planie Odbudowy”. Dokument KP0 wskazuje, że realizacja przedsięwzięć prowadzonych ze wsparciem z tego źródła musi skończyć się do 30 czerwca 2026 r. Choć sam dokument został uzgodniony przez Polskę i Komisję Europejską w 2022 r., to następnie z powodu ciągnącego się dwa lata konfliktu o fundusze KP0 mocno skurczył się czas na realizację przedsięwzięć.

Z podpisaniem kilku dużych umów na modernizacje linii kolejowych w ramach KP0 spółka PKP PLK musiała wstrzymać się prawie rok. W przetargu na modernizację linii Pszczyna – Żory oferty otwarto w czerwcu 2023 r., a umowę z wykonawcą zawarto w marcu 2024 r. Również w marcu 2024 r. podpisana została umowa na rewitalizację linii Kępno – Oleśnica, na którą oferty otwarto w maju 2023 r. Dzięki przywróceniu tej linii do życia znów będzie możliwy dojazd koleją do Wrocławia z pogranicza województw wielkopolskiego, łódzkiego, opolskiego i dolnośląskiego. Linia ma zostać zelektryfikowana, a pociągi mają na niej rozpędzać się do 160 km/h.

Na razie musi rozpędzić się wykonawca. Zgodnie z warunkami umowy, dokumentacja projektowa ma powstać w 10 miesięcy od podpisania umowy, czyli do stycznia 2025 r., a dokumentacja wykonawcza w kolejne siedem miesięcy, czyli do sierpnia 2025 r. Ten harmonogram pozostawia więc niecały rok na prace

torowe, instalację nowych urządzeń sterowania ruchem, budowę dwóch podstacji trakcyjnych i elektryfikację linii. Warunki umowy wskazują, że prace na linii mają zakończyć się 27 miesięcy od podpisania umowy, a więc dokładnie w czerwcu 2026 r. Jak widać, nie założono nawet jednego miesiąca rezerwy.

W marcu 2024 r. podpisano wartą 2,4 mld zł umowę na kompleksową przebudowę nieczynnego w ruchu pasażerskim od 2004 r. odcinka Nowy Sącz – Limanowa (wraz z projektowaną linią Piekiełko – Podłęże ma on stworzyć nowy ciąg łączący Sądecczyznę z Krakowem). Jak oznajmiono w informacji prasowej, „czas wykonania prac PKP PLK określiły na 31 miesięcy”. To oznacza, że termin zakończenia robót wyznaczono na październik 2026 r., a więc już po dacie, do której trzeba zdążyć z przedsięwzięciami realizowanymi w ramach KPO. Termin ten i tak należy uznać za optymistyczny – zlecenie obejmuje bowiem drażenie tunelu o długości 3,8 km oraz budowę linii częściowo nowym śladem.

Większe szanse na wyrobienie się z pracami do połowy 2026 r. dają mniejsze przedsięwzięcia objęte Krajowym Planem Odbudowy. Ich celem jest zwiększenie przepustowości i likwidacja wąskich gardeł. To między innymi budowa posterunków odstępowych, które umożliwią zwiększenie częstotliwości kursowania pociągów. Mają one powstać na odcinkach Bardo – Kłodzko, Koluszki – Tomaszów Mazowiecki, a także na odcinku Łask – Pabianice, na którym zlecono stworzenie posterunku odstępowego Kolumna – w miejscu, gdzie taki posterunek istniał do 2020 r., lecz został zlikwidowany podczas modernizacji linii. Na linii Warszawa – Częstochowa na stacji Rozprza zostanie odbudowany dodatkowy tor, co ułatwi przepuszczanie pociągów pasażerskich przez składy towarowe. Mówiąc nawiasem, tor – którego odbudowa będzie kosztować 11,2 mln zł – został zlikwidowany przez PKP PLK podczas przebudowy stacji w latach 2014-2015.

Część funduszy z KPO spółka PKP PLK postanowiła przeznaczyć na upowszechnienie komputerowych systemów zdalnego sterowania ruchem kolejowym. Na przykład na linii Radom – Dęblin z

nastawni na stacji Jedlnia-Letnisko zdalnie sterowane będą stacje Pionki, Żytkowice i Garbatka-Letnisko. Z kolei stacja Rząsawa na linii Częstochowa – Chorzew-Siemkowice będzie zdalnie sterować pozostałymi stacjami na tej trasie: Cykarzew, Brzeźnica nad Wartą i Biała Pajęczańska. Jest to o tyle zaskakujące, że na tych trzech stacjach podczas zrealizowanej w latach 2018-2021 modernizacji wybudowano nowe nastawnie. Dzięki funduszom z KPO w różnych częściach Polski mają zostać zainstalowane na peronach wyświetlacze informujące pasażerów o ruchu pociągów, natomiast na skrzyżowaniach torów z drogami urządzenia samoczynnej sygnalizacji przejazdowej.

Rzecznik PKP PLK zapewnia, że spółka poważnie podchodzi do terminowości prac. „Wszystkie projekty monitorowane są na bieżąco i w sytuacji możliwości wystąpienia ryzyka podejmowane są działania w zakresie ich łagodzenia” – mówi Karol Jakubowski, precyzując, jakie to działania: „Dbanie o terminowość w procesie pozyskiwania decyzji, współpraca z organami prowadzącymi postępowania oraz utrzymywanie stałych i dobrych relacji, nadzór ściśle określonych terminów, a także unikanie konieczności uzupełniania braków formalnych w dokumentach”.

W spółce PKP PLK zapytaliśmy, które z przedsięwzięć objętych KPO uważa się za najbardziej zagrożone opóźnieniami. Karol Jakubowski nie wskazał konkretnych, już zleconych zadań, ale zapewnił: „Trwa przegląd projektów i możliwości ich realizacji. W zależności od wyników tej analizy będą podejmowane decyzje co do zasadności ich finansowania z funduszy KPO lub ewentualnie z innych źródeł”. Analiza ta dotyczy przede wszystkim tych przedsięwzięć, dla których wciąż jeszcze nie zostały podpisane umowy z wykonawcami.

Z kolei Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej w ramach rewizji – której celem jest „dostosowanie przyjętych zobowiązań do realnych możliwości Polski” – zaplanowało rozmowy z Komisją Europejską na temat zmiany terminu zakończenia przedsięwzięć z zakresu infrastruktury kolejowej.

Resort chce zaproponować przesunięcie terminu zaledwie o dwa miesiące – do 31 sierpnia 2026 r.

Autorstwo: Karol Trammer

Źródło: [ZBS.net.pl](https://zbs.net.pl), „Z Biegiem Szyn” nr 3 (130) 2024