**Są efekty inwestycji PLK.**

**PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wobec artykułu: Polityka *Podróże kuleją* z 21 01.15 r.**

**W Polsce realizowany jest największy proces inwestycyjny, który zmienia oblicze polskich kolei. Wprowadzony z powodzeniem w połowie grudnia ubiegłego roku nowy rozkład jazdy dowiódł, że Polskie Linie Kolejowe dotrzymują słowa i są skutecznym inwestorem. Pociągi przekroczyły prędkość 160 km/h i jesteśmy też pierwszym krajem spośród nowych członków Unii Europejskiej, w którym maksymalna prędkość pociągów została podniesiona do 200 km/h.**

W artykule Violetty Krasnowskiej niestety nie ma liczb, które jednoznacznie bronią działań Polskich Linii Kolejowych, a które autorka otrzymała. Bez nich artykuł pokazuje tylko mały wycinek trudnych spraw bez kontekstu - sprawnie prowadzonego procesu inwestycji i ich efektów.

W 2014 roku spółka wykorzystała ponad 7 mld zł na inwestycje oraz 2 mld zł na utrzymanie i remonty sieci kolejowej. Tylko w grudniu nakłady na modernizację infrastruktury przekroczyły 1,2 mld zł. Polska kolej to gigantyczny plan modernizacyjny, w którego centrum jest pasażer. W ubiegłym roku wyremontowano blisko 1400 kilometrów torów i oddano do użytku około 200 nowych peronów, z czego z powodzeniem korzystają podróżni, jadący na drugi koniec kraju i dojeżdżają codziennie do pracy.

Nieprawdą jest, że proces inwestycyjny Polskich Linii Kolejowych jest nieprzemyślany. Przeanalizowane i zgłoszone do realizacji projekty określa dostępny Wieloletni Plan Inwestycji Kolejowych oraz bieżąca współpraca PLK z samorządami w zakresie RPO.

Proces inwestycyjny charakteryzuje się dużą dynamiką. Każdy projekt generuje ryzyka, które są pod stałym monitoringiem zarządcy infrastruktury. W ciągu ostatnich dwóch lat wprowadziliśmy mechanizmy, które przywróciły PLK kontrolę nad procesem inwestycyjnym, ale nie wszystko zależy od zamawiającego – poza jego kontrolą jest np. kondycja rynku wykonawców, czy procedury wydawania decyzji administracyjnych. Tymczasem to czynniki stanowiące największe ryzyko przy realizacji inwestycji kolejowych.

Autorka zwraca zasadniczo uwagę na cztery trudne projekty z listy ponad 130 zadań inwestycyjnych obecnie realizowanych przez Spółkę.

Rail Baltica.- pierwotny termin zakończenia modernizacji trasy Warszawa – Sadowne, zawarty w umowie podpisanej miedzy PLK a wykonawcą to 19 września 2015 r. i ten termin zostanie dotrzymany.

Trasa z Łodzi do Warszawy (najbardziej obciążony ruchem kolejowy szlak w Polsce) jest na ostatnim etapie modernizacji. Dzięki zakończonym w 2014 r. pracom z Warszawy do Grodziska Mazowieckiego jadą tam już bezpiecznie nowoczesne składy dalekobieżne, a pasażerowie ruchu aglomeracyjnego, od grudnia mogli poczuć ulgę. Pociągi jeżdżą szybciej, podniosła się też punktualność. Zrealizowano w całości założony na 2014 rok plan. W 2015 roku z Łodzi dojedziemy do Warszawy jeszcze krócej.

Na linii z Krakowa do Katowic, jednym z ze strategicznych projektów w PLK, w ubiegłym roku wdrożono specjalny plan naprawczy. Działa zespół, który zadba, aby wyłoniony wkrótce wykonawca mógł dokończyć prace i miasta zyskały atrakcyjne połączenie kolejowe. Pierwotny termin zakończenia modernizacji trasy Kraków – Katowice, czyli Sosnowiec Jęzor - Kraków zaplanowano na 2014 rok. Seria upadłości podmiotów zahamowała tę inwestycję. PLK opracowała nowy scenariusz dalszej realizacji. W 2014 były dwa przetargi na roboty budowlane na odcinku Kraków - Krzeszowice czyli na około jedną trzecią trasy. Nowi wykonawcy zostaną wybrani w 2015 r. Na pozostałych odcinkach dotychczasowi wykonawcy dostarczą PLK pełną dokumentację projektową i pozwolenia na prace budowlane. W 2015 r. będą nowe przetargi na roboty budowlane

Katowice-Pyrzowice - o przerwaniu tej inwestycji zadecydowały protesty mieszkańców, co nie pozwalało na uzyskanie decyzji środowiskowej oraz blisko 2,5 roczne opóźnienie konsorcjum wykonującego prace projektowe i pozyskującego niezbędne decyzje. PLK nie rezygnuje z połączenia z lotniskiem w Pyrzowicach. Pociągi dojadą do portu lotniczego po wyremontowanej linii łączącej Zawiercie z Tarnowskimi Górami. PLK ma finansowanie studium wykonalności, natomiast prace mogą zostać wykonane dzięki finansowaniu w ramach RPO.

W Radomiu nie trzeba budować dworca. Już jest odnowiony. W grudniu PLK podpisała natomiast umowę i od początku 2015 roku trwa modernizacja stacji Radom. W pierwszym kwartale 2015 roku Polskie Linie Kolejowe zaplanowały podpisanie umowy na modernizację kolejnego odcinka trasy 25 km z Warszawy Okęcia do Czachówka.

Kolej w ostatnich latach integruje i uzgadnia inwestycje, by modernizacji linii towarzyszyły pozytywne zmiany przystanków stacji i dworców, by podróżny miał jednolity najlepszy standard obsługi. Pomimo ryzyk, które zawsze towarzyszą dużym projektom, trwa największy proces inwestycyjny, który radykalnie, na korzyść zmienia oblicze transportu kolejowego w Polsce.