Warszawa, 3 września 2019 r.

**PLK wobec publikacji Rynku Kolejowego**

**PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wobec publikacji Rynku Kolejowego z 2 września 2019 r. *Opóźnienia w inwestycjach PLK na liniach nr 1, 2, 3, 6, 7, 8, 9, 14, 20, 31, 32, 52, 68, 133, 139, 146, 203, 207, 219, 271, 274, 281, 289, 405, 447***

Inwestycje realizowane w ramach Krajowego Programu Kolejowego są największe w historii i mają największą dynamikę. W realizacji jest 40,6 mld zł (ponad 700 umów) w tym 227 umów na buduj oraz projektuj i buduj. Tak intensywnych inwestycji jeszcze nie było. Informacje o postępie prac, ale też o zmianach trafiają do społeczeństwa - pasażerów i mieszkańców. Korekty na bieżąco ustalane są z przewoźnikami, by zachowane były przejazdy pociągów.

Publikacja Rynku Kolejowego skupia się na 25 z 227 projektów. Z realizowanych z KPK 227 umów o wartości 32 mld zł, ok 2/3 postępuje zgodnie z warunkami kontraktowymi. Wydłużenie pierwotnego zakończenia umowy przewidywane dla pozostałych, w przeważającej mierze wynika z rozszerzenia zakresu prac, które przyniosą dodatkowe korzyści. Opóźnienia są też powodem ograniczonego potencjału wykonawców lub dostawców oraz spraw formalno-prawnych niemożliwych do przewidzenia przed realizacją kontraktów. Opóźnienie fazy lub opóźnienie kontraktu nie przekłada się jednoznacznie na opóźnienie całego projektu. PLK wykorzystają wszystkie środki unijne przyznane w tej perspektywie – ­nie ma mowy o ich utracie.

Problemy, które w ramach programu inwestycyjnego rozwiązują PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., a które wpływają na termin realizacji, to w największej części rozszerzenie zakresu rzeczowego projektu. W publikacji, pomijany jest fakt, że zgodnie z zapisami kontraktów, w uzasadnionych przypadkach wykonawcy mogą domagać się wydłużenia czasu na ukończenie umowy. To dodatkowe prace, związane np. z koniecznością wzmocnienia gruntu, wymianą sieci trakcyjnej, dodatkowym zabezpieczeniem lub wymianą obiektów inżynieryjnych. Choć prace te nie zostały ujęte w dokumentacji, przygotowanej najczęściej w latach poprzednich, to rezygnacja z rozszerzenia zakresu projektu ograniczyłaby uzyskanie możliwych parametrów i wymusiłaby powrót na te same odcinki robót.

Najczęściej rozszerzenie zakresu związane jest z uzyskaniem stosownych uzgodnień, rozwiązania projektowego i decyzji o zmianie pozwolenia na budowę. Często wiąże się to z wyjściem poza sezon budowlany i wydłużeniem prac o miesiące zimowe – w których nie można pracować m.in. ze względu na technologię. Taka sytuacja miała miejsce m.in. na liniach nr 68, 219, gdzie dodatkowo realizowane są prace na dużych mostach.

Podobna sytuacja dotyczy dodatkowych prac związanych z urządzeniami sterowania ruchem kolejowym na wielu liniach, czy dodatkowych prac związanych budową peronów, tam gdzie ich nie planowano np. na linii 281.

Część projektów ma opóźnienia ze względu na ograniczony potencjał wykonawców  
i dostawców. Analizy wykazują, że na umowach podpisywanych poniżej wartości kosztorysu zamawiającego wykonawcy najczęściej mają problem z zapewnieniem podwykonawców. Przykładem projektów, na których stwierdzono opóźnienia związane z brakiem potencjału wykonawczego są: LCS Łowicz linia nr 3, Sadowne – Czyżew linia nr 6, linia 405 Miastko – Ustka. W takich przypadkach PLK tak organizują fazowanie, by ograniczyć negatywny wpływ zmian na ruch pociągów. Zgodnie z warunkami umów PLK uprawniona jest do naliczenia kar.

Wskazane w publikacji opóźnienie na linii nr 7 oraz 271 było wielokrotnie przedstawiane, bowiem jest to rozwiązanie problemu z firmą Astaldi. Wykonawca, wybrany zgodnie z obowiązującymi procedurami, deklarował pełne zaangażowanie i odpowiedzialne wykonanie kontraktu. W realizacji zawiódł na ważnych społecznie kontraktach i nie zadbał o swoich podwykonawców. PLK zareagowały natychmiast, by firmy - podwykonawcy otrzymali należne wynagrodzenie. Wyłoniono również nowe firmy do realizacji kontraktu. Obecnie projekty na linii nr 7 oraz 271 przebiegają zgodnie z nowymi przyjętymi harmonogramami. Ponadto zakres prac na linii 7 rozszerzono o dodatkową łącznicę, bardzo korzystną dla kolejowego węzła lubelskiego.

Na terminy realizacji wpływają również sprawy formalno-prawne. Np. na linii nr 32 Białystok – Bielsk Podlaski były to nowe obowiązki związane z wydzieleniem cieków wodnych z działek pod obiektami inżynieryjnymi. Na podwarszawskiej linii nr 447 konieczność dodatkowych prac była spowodowana m.in. ochroną zabytkowych obiektów (wiaty, tablice), a na linii obwodowej były to bunkry. W takich przypadkach spółka wspiera wykonawców w rozwiązaniu problemów i uznaje uzasadnione wydłużenia realizacji umów.

PLK zawsze podkreślają, że nadrzędnym celem spółki jest prowadzenie ruchu pociągów pasażerskich i towarowych – utrzymanie deklarowanych rozkładów jazdy. Dlatego są sytuacje, gdy wykonawcy „nie dostają szans” by nadgonić opóźnienia w inwestycji kosztem dodatkowych zamknięć i ograniczenia przepustowości. Takie sytuacje były na liniach: nr 14 Łódź – Zduńska Wola, nr 7 Otwock – Lublin, nr 133 Kraków – Katowice.

Rynek Kolejowy nie pokazuje skali prowadzonych inwestycji KPK oraz punktów odniesienia. Dziś, po pięciu latach i 7 miesiącach realizacji, spółka zawarła umowy na wartość ok 45 mld zł. W realizacji jest 40,6 mld zł (ponad 700 umów) w tym 227 umów na buduj oraz projektuj i buduj. Tak intensywnych inwestycji jeszcze nie było.

Porównawczo, WPIK na koniec 6 roku trwania perspektywy (2012 rok) realizacja finansowa to 6,5 mld zł, natomiast w ramach KPK prognozowane na koniec analogicznego okresu czyli na koniec 2019 roku - 27,9 mld zł, co stanowi odpowiednio 17 % dla WPIK i 40% dla KPK. Ponadto w poprzedniej perspektywie nie zrealizowano projektów za ponad 15 mld zł. Opóźnienia największych projektów sięgały kilku lat np. Kraków – Katowice, LCS Iława – Malbork, Łódź Fabryczna, Wrocław – Żmigród.

Informacje o inwestycjach Krajowego Programu Kolejowego na bieżąco są przekazywane opinii publicznej, by społeczeństwo znało aktualny status prac. Podczas briefingów, konferencji, wizyt technicznych, a także w dziesiątkach odpowiedzi do mediów są dane o statusach projektów inwestycyjnych i postępach prac, również Rynek Kolejowy na bieżąco wykorzystuje te dane. Szczególnie informacje o zmianach lub braku zmian, istotne dla podróżnych lub mieszkańców, trafiają do zainteresowanych.

**Wybrane błędy z tekstu RK**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Projekt z artykułu** | **Termin kontraktowy** | **Komentarz z RK** | **Uwaga PKP PLK** |
| Prace na liniach kolejowych nr 68, 565 na odcinku Lublin - Stalowa Wola Rozwadów wraz z elektryfikacją | 08.11.2019 | •Termin kontraktowy: Lipiec 2019 •Opóźnienie: 5 miesięcy | Termin kontraktowy to listopad, a nie lipiec |
| Rewitalizacja linii kolejowej nr 405 odcinek  granica województwa – Słupsk – Ustka | 27.12.2019 | Linia nr 405 granica województwa – Słupsk – Ustka (157,4 mln zł)  •Termin kontraktowy: III kw. 2019 r.  •Opóźnienie: 5 miesięcy | Termin kontraktowy to IV kw. 2019 a nie III kw. 2019 |
| Modernizacja linii kolejowej E 30, odcinek Zabrze – Katowice – Kraków, etap IIb | 02.01.2020 | Linia nr 133 Kraków – Katowice (E30) (1,5 mld zł)  •Termin kontraktowy: Wrzesień 2018 r.  •Opóźnienie: Od 6 do 16 miesięcy | Termin kontraktowy to styczeń 2020 a nie wrzesień 2018 |

Mirosław Siemieniec  
Rzecznik prasowy  
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A  
[rzecznik@plk-sa.pl](mailto:rzecznik@plk-sa.pl)  
tel. 694 480 239