



# 40-procentowy wzrost budownictwa kolejowego w Polsce w 2014 r.

tekst: **KATARZYNA BEDNARZ**, analityk rynku budowlanego, PMR

W ciągu ostatniej dekady budownictwo kolejowe było jednym z najdynamiczniej rozwijających się segmentów budownictwa. Wynik osiągnięty w 2004 r. oraz spodziewaną wielkość produkcji w 2014 r. dzieli niemal pięciokrotny wzrost. Jest to efekt wcześniejszych wieloletnich zaniedbań oraz wyraźnego przyspieszenia inwestycyjnego, jakie miało miejsce w ostatnich kilku latach.

Wzmoczone prace na kolei prowadzone są dzięki dofinansowaniu unijnemu, które może wspierać projekty aż do 85% kosztów kwalifikowanych. Dofinansowanie obejmuje zarówno budowę nowych linii, jak i modernizacje i rewitalizacje istniejącej sieci kolejowej.

Co ważne, realizacja oraz rozliczanie projektów w ramach kończącej się perspektywy finansowej 2007–2013 upływa z końcem 2015 r., co w świetle opóźnień

realizacyjnych wielu ogromnych inwestycji okazuje się terminem niemożliwym do dotrzymania. Jednakże dzięki możliwości przenoszenia środków pomiędzy projektami, inwestycje te już są lub dopiero będą finansowane ze środków krajowych, zaś dofinansowanie, które było im przyznane, będzie mogło być przydzielone innym projektom.

Sytuacja taka dotyczy już m.in. modernizacji trasy Warszawa – Łódź na odcinku

Łódź Widzew – Łódź Fabryczna wraz z podziemnym dworcem. Inwestycja warta 1,4 mld zł przez opóźnienia nie będzie oddana do użytku w przewidzianym terminie. Podobne działania prawdopodobnie zostaną podjęte wobec kilku innych przedsięwzięć. Na liście Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju znajdują się m.in. linie Warszawa Okęcie – Radom, realizowany obecnie fragment Rail Baltica, czyli Warszawa Rembertów – Sadowne,



Nasyp kolejowy w Cikowicach nie zablokuje już odpływu wezbranej wody. Powstały w nim cztery przepusty o średnicy zewnętrznej 3 m, przez które – w przypadku podniesienia się poziomu wody w Rabie – jej nadmiar będzie mógł swobodnie przepływać na drugą stronę wału. Co ważne, po północnej, niezamieszkałej stronie nasypu przepusty będą miały specjalne śluzy, które nie pozwolą na cofanie się wody w stronę wioski. System ten może przez lata nie być używany, jednak trzeba się liczyć z tym, że prędzej czy później nadejdzie fala powodziowa na tyle wysoka, że pokaże, jak bardzo potrzebna była to inwestycja, fot. Hobas System Polska Sp. z o.o.

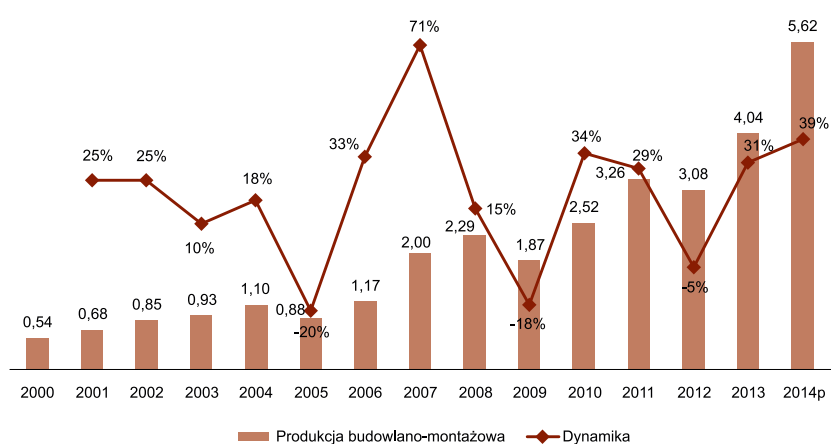
oraz poprawa dostępu kolejowego do Portu Gdańsk.

Główne problemy, na jakie napotykały wymienione budowy, to opóźnienia związane z projektowaniem oraz uzyskaniem na czas wymaganych decyzji, ale także opóźnienia realizacyjne.

Tym niemniej lata 2014–2015 będą w historii inwestycyjnej PKP PLK SA rekordowe. Wskazują na to już wyniki za pierwsze półrocze 2014 r., kiedy to w ujęciu rocznym przerobu na frontach robót były wyższe o ponad 50% niż w analogicznym okresie 2013 r., który także był rokiem rekordowym (produkcja budowlano-montażowa o wartości ponad 4 mld zł).

Nasza prognoza na 2014 r. przewiduje dalsze dwucyfrowe wzrosty, oceniane na ok. 40%. Co więcej, także rok 2015 nie powinien pod względem przerobu być słabszy. Na taki scenariusz wskazuje również obecny stan realizacyjny. Sprawozdanie z 2013 r. informujące o zrealizowanych celach *Wieloletniego*

#### Wartość (mld zł) oraz dynamika (% r/r) produkcji budowlano-montażowej z tytułu budownictwa kolejowego w Polsce, 2000-2014



p – prognoza  
Źródło: GUS, 2014

www.pmrpublications.com

programu inwestycji kolejowych wskazuje, że obecny rzeczowy poziom zaawansowania przyjętych do realizacji inwestycji sięga ok. 56% (biorąc pod uwagę długość torów), zaś finansowy

jest nieco niższy z uwagi na realizowanie płatności już w pierwszych miesiącach 2014 r. i wynosi 31%.



Dworzec Stadion to ważny węzeł komunikacyjny łączący nowo wybudowany Stadion Narodowy ze Śródmieściem, fot. Bilfinger Infrastructure SA

