

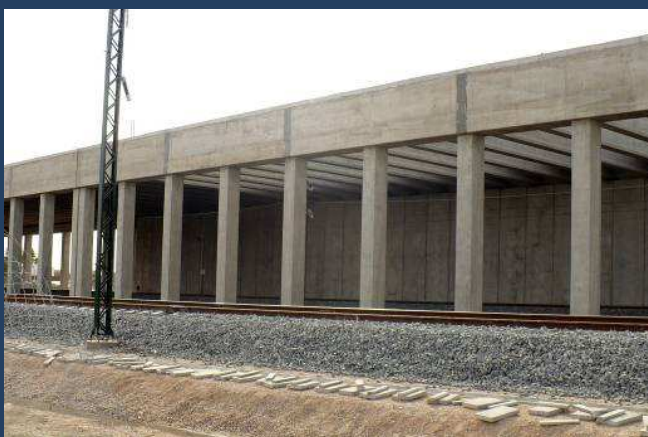
WYJAZD STUDYJNY – BUDOWA LINII KOLEI DUŻYCH PRĘDKOŚCI MADRYT / WALENCJA HISZPANIA 19-22 PAŹDZIERNIKA 2009



W dniach 19 – 22 października z inicjatywy Construction Club i na zaproszenie ADIF odbył się wyjazd studyjny na budowę linii kolei dużych prędkości relacji Madryt – Walencja.

Już na starcie nasza wyprawa napotkała trudność w postaci gęstej mgły, jaka próbowała sparaliżować ruch lotniczy na warszawskim lotnisku. Na szczęście nasz lot, wprawdzie z godzinnym opóźnieniem, ale wystartował do Madrytu. Na miejscu na lotnisku Barajas czekali na nas przedstawiciele ADIF w osobach: Joaquin Jimenez Otero, Ignacio Camp i Ramiro Valdes.

Autokarem zostaliśmy przewiezieni do pierwszego punktu naszej wyprawy, czyli rozjazdu dwóch linii dużych prędkości Madryt – Walencja i Madryt – Sewilla, rozwiązanego przez budowę charakterystycznej pergoli, która podtrzymuje i rozdziela torowiska.



Kolejnym punktem programu była wizyta w biurze ADIF na placu budowy tunelu EL Regajal i zwiedzanie samego tunelu oraz zapoznanie się z prowadzonymi tam aktualnie pracami.



Po wizycie w tunelu El Ragajal i serdecznym przyjęciu naszej delegacji w biurze ADIF, gdzie zostaliśmy podjęci lunchem – wyruszyliśmy w długą, bo ponad 4 godzinną podróż do Walencji.

Następnego dnia (wtorek 20.10.2009), zaraz po śniadaniu, przeszliśmy do stacji kolejowej Walencia Nord (przepiękny zabytkowy budynek dworca z XIX wieku, doskonale i pieczołowicie odnowiony ze wszystkimi detalami) – my poszliśmy jednak dalej zapoznać się z tzw. tymczasową stacją budowaną na czas doprowadzenia tuneli, którymi będą wjeżdżać w dwóch poziomach na główną stację pociągów, zarówno podmiejskie, regionalne, jak i dużych prędkości. Stacja tymczasowa została zaprojektowana przez firmę IDOM, a wykonawcą jest firma Sener. Roboty rozpoczęto w styczniu br. Projekt przewiduje po 10 latach eksploatacji łatwy demontaż stacji tymczasowej, która budowana jest systemem modułowym.



Równoległe do tej inwestycji trwają prace realizacyjne przy budowie tuneli dojazdowych do stacji Walencja Nord. Do miasta będą prowadziły trzy tunele – dwa dwutorowe i jeden jednotorowy przeznaczony dla pociągów towarowych. Prace są prowadzone metodą odkrywkową i przebiegają przez centrum miasta. Tereny pod budowę tuneli i stacji tymczasowej albo należały już do ADIF albo zostały wykupione od właścicieli i miasta. Po zakończeniu budowy tuneli i po demontażu stacji tymczasowej powstanie ogromny, pusty teren w centrum miasta. Zostanie on sprzedany deweloperom, a uzyskane ze sprzedaży gruntu środki zrekompensują poniesione przez ADIF koszty tej inwestycji w Walencji.



W dalszą podróż udaliśmy się do tunelu Cabrera i na plac budowy Gabaldan (prace wykonuje firma Vias). W ramach zwiedzania budowy ADIF i VIAS zorganizowały dla naszej delegacji niezwykłą przejażdżkę specjalnymi pociągami (drezynami) po nowo położonych torowiskach i przejazd tunelem Cabrera. Dzięki tej „podróży” mogliśmy podziwiać nie tylko wspaniałe wiadukty i tunele, ale również piękno przyrody i spektakularną zaporę. Wszyscy byliśmy pod wrażeniem tego, co zobaczyliśmy.



Po zwiedzaniu tunelu Cabrera i przejechaniu specjalnym pociągiem na drugą stronę rzeki i tunelu przewieziono nas autokarem na „punkt widokowy”, skąd mogliśmy podziwiać kunszt sztuki inżynierskiej w postaci wiaduktu Contreras stanowiącego część realizowanej linii kolei dużych prędkości na odcinku Madryt – La Mancha (region Walencja).



W dalszą drogę udaliśmy się w stronę miejscowości Minglanilla, gdzie mieliśmy zwiedzać podstację zasilającą. Najpierw jednak udaliśmy się na zasłużony lunch. Towarzyszyli nam przedstawiciele ADIF, VIAS, ELECTREN i dyrektor budowy linii kolei dużych prędkości z ramienia ADIF, który był do całkowitej dyspozycji przedstawicielei PKP PLK S.A. Lunch minął na rozmowach i zadawaniu pytań odnośnie zaprezentowanych rozwiązań technicznych, zastosowanych metod, rozwiązań przejść dla zwierząt, ochrony środowiska itp.



Po lunchu ruszyliśmy na zwiedzanie wspomnianej wcześniej podstacji zasilania.

Ta część programu, jak się okazało, znalazła swoich zapalonych entuzjastów w osobach Adama Szeląga profesora Politechniki Warszawskiej i Alfreda Kurkowskiego z firmy Bombardier. Byli tak zafascynowani pokazywanymi im urządzeniami i rozwiązaniami rozprowadzania zasilania, że nawet nie zauważyli jak odjeżdża nasz autokar. Na szczęście szybko odkryto ich brak na pokładzie autokaru i już w komplecie ruszyliśmy do Madrytu. Madryt powitał nas deszczem i zimmem. Tym chętniej wszyscy kwaterowali się w swoich hotelach.

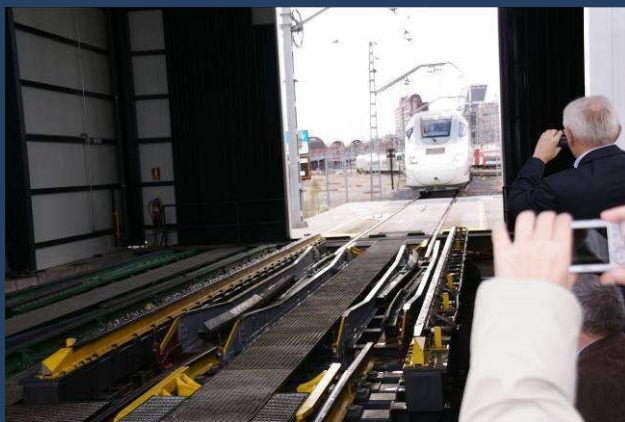


Rano, po śniadaniu, autokarem przewiezieni zostaliśmy na spotkanie ze stowarzyszeniem firm hiszpańskich Mafex. Konferencja miała miejsce w siedzibie firmy Arcelor Mittal. Również nasza delegacja miała swój czas i wystąpienie. W imieniu Construction Club krótką prezentację o działalności klubu omówił Robert Kaniewski, członek założyciel CC, a z ramienia Polskich Linii Kolejowych wystąpił Kazimierz Peryt, który przedstawił plany inwestycyjne PLK na Euro 2012. Dyrektor Biura inwestycji PKP PLK S.A., Wojciech Rybak, już w słowie końcowym konferencji, przybliżył jeszcze planowane finansowanie przewidywanych na najbliższe lata modernizacji linii kolejowych w Polsce i zachęcił wszystkie obecne na konferencji hiszpańskie firmy do wejścia na polski rynek inwestycji kolejowych. W trakcie spotkania Mafex, dyrektor ADIF Jimenez Otero omówił zrealizowany nie tak dawno nowy dworzec kolejowy Atocha /Madryt, który następnie udaliśmy się zwiedzać. Już stara hala dworcowa przerobiona na wspaniałą poczekalnię-oranżerię wzbudziła okrzyk zachwytu, a gdy przeszliśmy do zwiedzania peronów dla kolei regionalnych i dalekobieżnych (dużych prędkości) byliśmy już wszyscy całkowicie oszołomieni rozmachem i rozmiarem tej stacji. Następnie pociągiem przejechaliśmy do kolejnej stacji w Madrycie – stacja Sol – znajdującej się w samym centrum miasta – doskonale skomunikowanej również z liniami metra. Trzecią stacją, jaką zobaczyliśmy w Madrycie, była stacja Ministerio i Nuovo Ministerio. Bardzo zręcznie dokonano tutaj połączenia nowej stacji ze starym, ponad 50-letnim dworcem .





Zwieńczeniem zwiedzania w Madrycie był punkt przestawki (Talgo) umożliwiający przejazd pociągu z toru o szerokości 1668 mm na tor 1435 mm. System umożliwia automatyczną zmianę rozstawu kół w trakcie przejazdu pociągu przez przestawkę z prędkością 15 – 18 km/h z pasażerami na pokładzie. Stamtąd udaliśmy się do centrum sterowania regionalnym ruchem kolejowym dla Madrytu, w promieniu do 100 km od stolicy. Centrum jest w stanie kontrolować i sterować ruchem 2000 pociągów w ciągu doby. Ta liczba mówi sama za siebie. A trzeba zaznaczyć, że osobne centrum sterowania będzie obsługiwało tylko koleje dużych prędkości – nie mogliśmy tego zwiedzić, bo właśnie trwają tam prace uruchamiające system sterowania.



Po zwiedzaniu w Madrycie wsiedliśmy w pociąg regionalny i udaliśmy się z prędkością 246km/h do Segovii, przejeżdżając po drodze przez tunel długości 29 km. Dzięki uprzejmości ADIF przedstawiciele PKP PLK S.A. odbyli tę podróż w kabinie maszynisty. W Segowii mogliśmy się zapoznać z centrum kontroli tego tunelu i centrum sterowania linią dużych prędkości. Szczególnie sprawy bezpieczeństwa i ewakuacji z tak długiego tunelu były głównym zagadnieniem, jaki poruszali uczestnicy.



Powrót z Segovii do Madrytu koleją regionalną zabrał nam tylko 25 min. Dotarliśmy do naszych hoteli, a następnie o godz. 21.00 pojechaliliśmy na kolację na zaproszenie hiszpańskiej firmy Eco-Hogar działającej głównie w temacie zielonej energii - wiatrowej, ale również będącej wyłącznym przedstawicielem banku Santander w zakresie sprzedaży maszyn budowlanych zajętych przez bank. Kolacja była dla nas wszystkich okazją do wyrażenia swoich opinii o wyjeździe i zrealizowanym programie, a serwowane dania były prawdziwym koncertem hiszpańskich potraw i gościnności. Czwartek 22 października to już pożegnanie z Hiszpanią i Madrytem. Jeszcze tylko ostatnie zakupy, zwiedzanie miasta i do domu. A ponieważ wyjazd rozpoczęła komplikacja w postaci mgły to i powrót nie obył się bez małego zamieszania. Autokar, który miał zawieźć nas na lotnisko, w drodze do naszego hotelu miał stłuczkę i musieliśmy szybko się przegrupować i złapać taksówki na lotnisko. Dzięki doskonałej współpracy i sprawności grupy dotarliśmy na lotnisko bez opóźnienia i nikogo po drodze nie zgubiliśmy. Wszyscy szczęśliwie dotarli do domu.

Z usłyszanych od uczestników wyjazdu studyjnego opinii i otrzymanych po powrocie maili możemy uznać wyjazd za bardzo udany, spełniający oczekiwania merytoryczne, zarówno branży, jak i inwestora PKP PLK S.A. Pozwolił na dostrzeżenie zasadniczych różnic w realizowanych projektach w Hiszpanii i w Polsce. Najistotniejszą różnicą, mającą zasadniczy wpływ na efektywność przeprowadzanego procesu inwestycyjnego jest to, że w Hiszpanii zamawiającym dokumentację przedprojektową i projektową jest Ministerstwo Infrastruktury - co świadczy o bardzo dobrze sprecyzowanej polityce infrastrukturalnej odnośnie inwestycji kolejowych. Nasuwa to wnioski, co do podziału odpowiedzialności za poszczególne fazy realizacyjne projektów i, przede wszystkim, utwierdziło nas w przekonaniu, że inwestowanie w polską kolej musi być konsekwentną decyzją polityczną, tak, jak to miało miejsce w Hiszpanii.



