PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.



raport roczny 2003

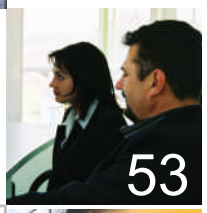


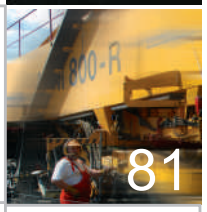
Spis treści











03 Wystąpienie Przewodniczącego Rady Nadzorczej
04 Wystąpienie Prezesa Zarządu
07 Skład Rady Nadzorczej
08 Skład Zarządu
09 Strategia rozwoju
13 Infrastruktura drogowa
21 Sprzedaż tras
27 Inwestycje
33 Współpraca z instytucjami Unii Europejskiej
39 Energetyka
43 Automatyka i telekomunikacja kolejowa
47 Ekonomika i finanse
53 Pracownicy
57 Ochrona środowiska
65 Bezpieczeństwo osób i mienia
71 Centrum Kierowania Przewozami
75 Ważne wydarzenia w Spółce w 2003 r.
77 Zakład Maszyn Torowych w Krakowie
81 Dane teleadresowe
83 Struktura organizacyjna PKP PLK S.A.
84 Struktura organizacyjna Grupy PKP
Mapa sieci linii kolejowych

Wszelkie prawa zastrzeżone. Modyfikacja, wprowadzanie do obrotu, publikacja, kopiowanie i dystrybucja w celach komercyjnych, całości lub części dokumentu bez uprzedniej zgody PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. – są zabronione.
Wydawca: Biuro Komunikacji i Promocji, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa

Raport Roczny PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Opracowano w Biurze Organizacji i Promocji Centrali PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
oraz przez zespół redakcyjny w składzie:
Marian A. Dziurla
Krystyna Falska
Lidia Grudzińska
Romuald Jakubowski
Janusz Kiciński
Lech Kielech
Waldemar Krakowiak
Sylwia Kuźmicz
Krzysztof Łańcucki
Anna Marcinkiewicz
Bogusław Markowski
Zbigniew Marzec
Jerzy Paciorkowski
Urszula Pająk
Elżbieta Płotkowska
Teresa Solarz
Agnieszka Zborowska
Izabela Zimna

Informacje i konsultacje:
Biura Centrali PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Projekt, opracowanie graficzne i skład:
Dariusz Morka

Tłumaczenia:
Piotr Glinka, Brunon Styn

Redakcja techniczna:
Krzysztof Łańcucki, Urszula Trębicka

Fotografie:
Andrzej Harassek, Maria Kaczmarczyk, Aleksander Lewaszkiewicz,
Zbigniew Marzec, Urszula Pająk, Jacek Siennicki, Wojciech Toruń, Paweł Winnicki

Druk:
Michel Studio Reklamowe - Katarzyna Brodiuk
03-734 Warszawa, ul. Targowa 70/106

Uprzejmie dziękujemy Firmom zamieszczającym ogłoszenia promocyjne w Raporcie Rocznym PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. 2003

Lista Firm reklamujących się na stronach Raportu Rocznego PKP PLK S.A.:
ABB
Agencja Wydawniczo-Reklamowa JOT
Alcatel
Arcadis
Asmo
Biuro Realizacji Inwestycji KOLTECH INWESTOR Sp. z o.o.
Bombardier
Chem Trans Logistic Holding Polska S.A.
Centralne Biuro Projektowo-Badawcze KOLPROJEKT Sp. z o.o.
PKP Informatyka
Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A. Holding
Pomorskie Przedsiębiorstwo Mechaniczno-Torowe Sp. z o.o.
Przedsiębiorstwo Kolejowych Robót Elektryfikacyjnych S.A.
Przedsiębiorstwo Robót Komunikacyjnych w Krakowie S.A.
Przedsiębiorstwo Robót Komunikacyjnych - 7 S.A.
Przedsiębiorstwo Transportu Kolejowego i Gospodarki Kamieniem S.A.

ISSN 1643-7500



Maciej Męclewski

Przewodniczący Rady Nadzorczej

Szanowni Państwo,

Oddajemy do Państwa rąk kolejny Raport Roczny z działalności PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. - jednego z największych przedsiębiorstw w Polsce.
Był to rok, który wiązał się z całym szeregiem niezwykle wytężonych i trudnych prac mających przygotować spółkę do działania w nowych realiach unijnego rynku.

Bardzo skromne środki finansowe, którymi dysponowała PKP PLK S.A., zostały w całości wykorzystane. Pozwoliły one na oddanie do eksploatacji kolejnych odcinków zmodernizowanej linii E20 w Słubicach i Mrozach, linii E 65 w Opolu Zachodnim i Lewinie Brzeskim. Dzięki tym pracom zapewniono nowoczesny wizerunek przystanków i stacji oraz bezpieczeństwo podróżnych przy uwzględnieniu potrzeb osób niepełnosprawnych.
Na odcinkach, na które zabrakło pieniędzy, konieczne było wprowadzenie ograniczeń prędkości. Ważne bowiem, by nie zdezaktualizowało się hasło: „bezpiecznie, ekologicznie, o każdej porze".

Od lat nikt nie ma wątpliwości, jak duże znaczenie dla funkcjonowania całej gospodarki ma stan infrastruktury kolejowej. Nie jest też tajemnicą, że w Polsce pozostawia on ciągle wiele do życzenia. Stąd tak nam zależy, by kwestią modernizacji żelaznych linii zainteresować jak największą liczbę firm, zarówno krajowych, jak i zagranicznych. Sprzyjają temu liczne targi, w których PKP PLK aktywnie uczestniczyła.

Spółka starała się także rozpowszechniać ideę transportu autobusami szynowymi. Jest to bowiem duża szansa na zapewnienie sprawnego połączenia z metropoliami małych, odległych o wiele kilometrów miejscowości. Ważne jest zatem otwarcie na propozycje samorządów i przewoźników.

Utrzymanie i modernizacja linii kolejowych w naszym kraju, dostosowanie ich do europejskiego poziomu wymaga jeszcze wiele pracy. Czeka nas jednak „zastrzyk finansowy" w postaci środków z Unii Europejskiej. Zapewniam, iż dołożę starań, by zostały one efektywnie wykorzystane i aby nie zmarnowano ani jednego euro.

Pragnę podziękować wszystkim - Zarządowi oraz wszystkim pracownikom PKP PLK S.A. - za miniony rok pracy. Życzę sukcesów oraz pomyślności w latach następnych.

Przewodniczący Rady Nadzorczej

Maciej Męclewski



Tadeusz Augustowski

Prezes Zarządu

Szanowni Państwo!

Oddajemy do Państwa rąk trzecią już edycję „Raportu rocznego PKP Polskie Linie Kolejowe SA". Dotychczasowe spotkały się z dużym zainteresowaniem Czytelników: naszych klientów i partnerów, polityków, działaczy samorządowych, ludzi z kręgu biznesu, inżynierów i techników, sympatyków kolejnictwa. Uważnie słuchamy uwag Państwa i staramy się z roku na rok uwzględniać uwagi i propozycje dotyczące zawartości „Raportu".

Jesteśmy jednym z największych w Europie zarządców sieci kolejowej. O ogromie wykonanej przez nas pracy eksploatacyjnej może świadczyć liczba 2,5 miliona pociągów rocznie. Dla każdego z nich jest opracowany rozkład jazdy, o bezpieczeństwo przejazdu dbają dyspozytorzy, dyżurni ruchu, dróżnicy, diagnostycy stanu nawierzchni kolejowej. Każdy przejazd jest rozliczany z przewoźnikiem. Jest to gigantyczne przedsięwzięcie logistyczne, finansowe i techniczne.
Rok 2003 przyniósł nam ponaddwukrotne, w porównaniu z rokiem poprzednim, zwiększenie nakładów inwestycyjnych na modernizację polskiej sieci kolejowej. Wyniosły one 853 mln złotych. Ta kwota jest jeszcze niewystarczająca w stosunku do potrzeb. Realne w naszych warunkach jest wykorzystanie środków trzykrotnie wyższych. Dążymy konsekwentnie do modernizacji wszystkich podstawowych ciągów komunikacyjnych w Polsce, zarówno o znaczeniu międzynarodowym, jak i linii ważnych dla gospodarczego i społecznego rozwoju kraju. W 2004 roku spodziewamy się dalszego zwiększenia nakładów na inwestycje.
Kontynuowaliśmy w 2003 r. modernizację magistrali E20, już na odcinku Mrozy - Siedlce. Niejednokrotnie w publikacjach prasowych podkreślałem znaczenie tej linii dla systemu transportowego Polski, Europy, jak też bez przesady w skali międzykontynentalnej. Prace na tej linii zakończymy w 2007 r. Jestem przekonany, że nasz wysiłek, wspierany środkami Unii Europejskiej z przedakcesyjnych funduszy PHARE i ISPA, przyczyni się do intensywniejszego rozwoju transportu kolejowego Europy i Azji.

W najistotniejszą fazę wejdzie w najbliższych latach modernizacja magistrali E30. Przed nami najważniejsza część tego wielkiego założenia inwestycyjnego, a więc połączenie linią kolejową szybkiego ruchu największych ośrodków południa Polski: Wrocławia, Katowic i Krakowa. Rozpoczynamy w 2004 r. na odcinku Gdynia - Warszawa modernizację magistrali E65. Na tej linii nie wykluczamy zastosowania docelowej prędkości pociągów 200 km/h i więcej. Jesteśmy także w trakcie realizacji współfinansowanego ze środków unijnych programu poprawy stanu infrastruktury kolejowej w Polsce (tzw. „wąskich gardeł"), którego całkowity koszt wyniesie ponad 135,4 mln euro. Wkrótce rozpoczną się prace nad studium wykonalności dla magistrali E75 „Rail Baltica" z Warszawy do krajów nadbałtyckich.

Jesteśmy solidnym i wiarygodnym beneficjentem środków unijnych. W 2003 r. wykorzystaliśmy je w ponad 90%. Nasze bardzo dobre wyniki w tym zakresie potwierdzili wysocy przedstawiciele Komisji Europejskiej. Pozytywna jest także ocena stanu wdrożenia zaleceń podstawowych dyrektyw kolejowych oraz stopnia przejrzystości reguł rządzących dostępem do infrastruktury i kontroli nad jego poszczególnymi elementami.
Poprawiamy, poprzez zintensyfikowanie prac remontowych, stan nawierzchni kolejowej linii o znaczeniu lokalnym, zdolnych do przyjęcia odpowiednio intensywnego ruchu pociągów. Wzmacniamy

służby diagnostyczne, aby wcześniej lokalizować miejsca zagrożone obniżeniem parametrów technicznych.
Rok 2003 był też nas okresem przygotowań do włączenia się w system transportowy Europy. Oczekujemy, że po 1 maja 2004 r. na polskich torach pojawią się pociągi przewoźników z krajów członkowskich Unii, na razie towarowe. To dla nas ważne doświadczenie. Dołożymy wszelkich starań, aby możliwie szybko wypracować stałe standardy współpracy oraz uprościć procedury zawierania i rozliczania umów z naszymi zagranicznymi klientami. Służyć temu będzie obsługa w systemie „one stop shop", umożliwiająca załatwienie z biura w jednym z 8 oddziałów regionalnych formalności udostępnienia trasy także na odcinkach poza granicami Polski.

Jesteśmy przekonani, że dla polskiego transportu kolejowego obce pociągi na polskich torach to dobra wiadomość. To szansa na zwiększenie przychodów PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., a więc większe środki na utrzymanie i polepszenie stanu technicznego naszych linii kolejowych. Oznacza to zatem możliwość stworzenia lepszych warunków dla przewoźników polskich, z Grupy PKP i spoza niej. Konkurencja jest dźwignią rozwoju i ta zasada ekonomii obowiązuje także w transporcie kolejowym.
Niezwykle ważne dla przyszłości kolei w Polsce jest miejsce Polski na transportowej mapie Europy i świata. To sprawa wciąż otwarta, rozpatrywana przez polityków, ekonomistów i przedsiębiorców. W dyskusji prowadzonej na forum Unii Europejskiej, polskiego rządu i parlamentu, międzynarodowych organizacji kolejowych, jesteśmy aktywni i słyszani. Liczą się w niej przede wszystkim argumenty ekonomiczne, ale także geopolityczne. Głośno uzasadniamy potrzebę inwestowania w polską kolej, w jej szczególne miejsce wynikające z geograficznego położenia naszego kraju. Naszą przyszłością może być udział w przewozie ładunków na międzykontynentalnej trasie z Azji do Europy. Tranzyt przez Polskę nie jest wszakże jedynym rozpatrywanym wariantem. Tę szansę można wykorzystać w interesie polskiej, europejskiej i światowej gospodarki, można też na długie lata ją zaprzepaścić.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. są spółką działającą w Grupie PKP. Łączą nas ze spółkami Grupy wspólne doświadczenia w poszukiwaniu optymalnych rozwiązań organizacyjnych polskiego kolejnictwa. Oczekujemy, że w 2004 roku dokona się znaczący postęp w tej dziedzinie, zwłaszcza w zakresie finansowania regionalnych przewozów pasażerskich. To niezwykle doniosłe zagadnienie. Dotychczasowe reformy przyniosły ich stopniowe wygaszanie, co doprowadziło do przejęcia znacznej części rynku przez konkurencyjne środki transportu.
Wielką wagę przywiązujemy do problematyki ochrony środowiska. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wypełniają zadania statutowe w tym zakresie na zarządzanych przez siebie obszarach kolejowych. Kolej jest środkiem transportu wielokrotnie czystszym, niż transport samochodowy czy lotniczy, więc wiele czynimy, aby wiedzę o tym popularyzować w społeczeństwie. Wyrazem tego było zorganizowanie, wspólnie z międzynarodowym związkiem kolei UIC, ogólnoeuropejskiej konferencji naukowej we wrześniu 2003 r. na temat zewnętrznych kosztów transportu. Szersze informacje o tym wydarzeniu znajdą Państwo wewnątrz „Raportu".
Nie oczekujemy, że zrównoważony rozwój różnych gałęzi transportu zostanie jedynie „zadekretowany" odpowiednimi regulacjami prawnymi. Musimy zapewnić naszym klientom - operatorom jak najlepsze warunki pracy: przewozy szybkie i dobrze zorganizowane, bezpieczne dla pasażerów i przesyłek, tak, aby ich usługi mogły skuteczniej konkurować z transportem samochodowym, lotniczym czy wodnym. Służy temu celowi postęp techniczny. Modernizowane linie kolejowe są wyposażane w system zintegrowanego sterowania ruchem kolejowym ERTMS. Oddajemy do użytku kolejne urządzenia scentralizowanego sterowania zwrotnicami na dużych stacjach. Na Centralnej Magistrali Kolejowej prowadzimy badania sieci trakcyjnej mające na celu dopuszczenie do jazdy z prędkością 200-250 km/h. Dokonaliśmy udanych próbnych jazd z prędkością 210 km/h. Przygotowujemy się do prób z prędkością do 250 km/h. Dzięki zastosowaniu automatycznego sterowania i monitorowania elektrycznego ogrzewania rozjazdów w 2003 r. udało nam się znacznie ograniczyć zużycie energii i emisji ciepła do atmosfery.

Staramy się jak najefektywniej wykorzystywać park maszynowy. Oprócz prac na głównych liniach kolejowych nasze pociągi do zautomatyzowanej wymiany nawierzchni wykonywały prace eksportowe

w Niemczech, Holandii i Luksemburgu. Oprócz nowych doświadczeń w organizacji prac zdobyliśmy tam uznanie klientów i prasy.

Szanowni Państwo!

Liczę, że lektura „Raportu rocznego PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. - 2003" pozwoli Państwu na lepsze zrozumienie obecnego stanu polskiej infrastruktury kolejowej, uwarunkowań, w jakich pracujemy, naszych wspólnych - Państwa i PKP PLK S.A. - interesów i perspektyw. Naszym podstawowym celem jest dostarczenie Klientom produktu jak najwyższej jakości. Tym produktem jest trasa kolejowa udostępniona przewoźnikowi wraz z szerokim zakresem usług dodatkowych. Pośrednio, i mamy tego świadomość, jakość naszej pracy wpływa na wyniki całej gospodarki narodowej, na ilość miejsc pracy, na podtrzymanie więzi ekonomicznych i społecznych pomiędzy regionami Polski i Europy.
Dziękuję Państwu za dotychczasową współpracę i zapraszam do korzystania z naszych usług.

Prezes Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Tadeusz Augustowski

Rada Nadzorcza PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

od 5 listopada 2003 r.



Maciej Męclewski

Przewodniczący Rady Nadzorczej

Członkowie:

Wiesław Jarosiewicz

Jacek Krzyślak

Ewa Posim

Ewa Szczepańska

Stanisław Czajczyński

Piotr Gebel

Wiesław Pełka

Stanisław Stolorz

do 26 czerwca 2003:

Maciej Męclewski
Przewodniczący Rady Nadzorczej

Jadwiga Stachowska
Sekretarz Rady Nadzorczej

Członkowie:

Grzegorz Bosy

Jacek Krzyślak

Ewa Posim

Ewa Szczepańska

Stanisław Czajczyński

Piotr Gebel

Wiesław Pełka

Adam Zawodny

od 27 czerwca 2003 r.
do 4 listopada 2003 r.:

Maciej Męclewski
Przewodniczący Rady Nadzorczej

Członkowie:

Wiesław Jarosiewicz

Jacek Krzyślak

Ewa Posim

Ewa Szczepańska

Stanisław Czajczyński

Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.



Tadeusz Augustowski

Prezes Zarządu
Naczelny Dyrektor

Andrzej Krawczyk

Członek Zarządu
Zastępca Naczelnego Dyrektora
ds. Pracowniczych i Administracyjnych

Grażyna Liberadzka

Członek Zarządu
Zastępca Naczelnego Dyrektora
ds. Współpracy z Unią Europejską

Grzegorz Siewiera

Członek Zarządu
Zastępca Naczelnego Dyrektora
ds. Jakości Produktu i Sprzedaży

Mirosław Pawłowski

Członek Zarządu
Zastępca Naczelnego Dyrektora
ds. Finansowych i Ekonomicznych

Jacek Stirmer

Członek Zarządu
Zastępca Naczelnego Dyrektora
ds. Techniki i Rozwoju

Strategia Rozwoju



W czerwcu 2003 r. weszła w życie nowa ustawa o transporcie kolejowym, regulująca zasady korzystania z infrastruktury kolejowej a także zarządzania infrastrukturą oraz jej utrzymania. Zgodnie z tymi zasadami PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. jest podmiotem gospodarczym zarządzającym liniami kolejowymi a jej podstawowe funkcje to:

- budowa i utrzymanie infrastruktury kolejowej;
- prowadzenie ruchu pociągów na liniach kolejowych;
- utrzymywanie infrastruktury kolejowej w stanie zapewniającym bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego;
- udostępnianie tras pociągów dla przejazdu pociągów na liniach kolejowych i świadczenie usług z tym związanych;
- zarządzanie nieruchomościami wchodzącymi w skład infrastruktury kolejowej.

Rok 2003 był drugim pełnym rokiem działalności PKP PLK S.A. od czasu uzyskania osobowości prawnej w październiku 2001 r. Rola i miejsce PKP PLK S.A. w Grupie PKP jest efektem funkcji opisanych w ustawie o transporcie kolejowym, lecz wynika również z pozycji Spółki jako jednego z większych europejskich zarządców infrastruktury. W 2003 r. zapadła decyzja o wstąpieniu PKP PLK S.A. do stowarzyszenia RNE RailNetEurope dla ułatwienia międzynarodowego ruchu w infrastrukturze kolejowej. Spółka została też zaproszona do członkostwa w EIM (European Rail Infrastructure Managers) - największej organizacji międzynarodowej zrzeszającej europejskich zarządców infrastruktury.

Intensyfikacja obecności PKP PLK S.A. na arenie europejskiej jest szczególnie istotna wobec bliskiej perspektywy wstąpienia Polski do Unii Europejskiej i konieczności harmonizacji strategicznych planów rozwoju z wizją ogólnoeuropejską. Ważnym zadaniem Spółki jest również właściwe wykorzystanie historycznej szansy na zdecydowaną poprawę stanu polskiej infrastruktury kolejowej poprzez uczestnictwo w przed - i poakcesyjnych unijnych programach pomocowych. Aby osiągnąć ten cel PKP PLK S.A. podejmuje działania dla zapewnienia odpowiedniego przygotowania projektów oraz zabiega o środki finansowe stanowiące niezbędny wkład własny przy realizacji tych projektów.
Biorąc pod uwagę fakt, iż polska infrastruktura kolejowa musi być przygotowana do uatrakcyjniania swojej oferty w warunkach wzrastającej konkurencji na kolejowym rynku przewozów krajowych i międzynarodowych, głównymi wytycznymi jej działań są:

- utworzenie zintegrowanego z UE systemu transportowego, poprzez wysoki poziom harmonizacji i powiązanie regionów Polski z regionami UE siecią połączeń kolejowych;
- obniżenie kosztów eksploatacyjnych dzięki modernizacji technicznej umożliwiającej podniesienie atrakcyjności połączeń kolejowych;
- poprawa dostępności w zakresie międzynarodowym i międzyregionalnym oraz rozwój usług transportowych o charakterze publicznym;
- podejmowanie działań mających na celu osiągnięcie stanu zrównoważonego rozwoju transportu poprzez podniesienie konkurencyjności kolei w stosunku do innych gałęzi transportu.

Obecna strategia rozwoju infrastruktury kolejowej, w wymiarze ogólnym, polega na równoległym reformowaniu kolei oraz realizacji inwestycji, mających na celu dopasowanie polskiej infrastruktury do standardów europejskich.
Perspektywa akcesji do UE nie wywołuje potrzeby zmian ilościowych w polskiej sieci kolejowej, poza koniecznością przeprowadzenia intensywnych prac inwestycyjnych w zakresie modernizacji i interoperacyjności na głównych trasach transportowych. Najważniejsze linie transportowe polskiej infrastruktury kolejowej to linie leżące w głównych europejskich korytarzach transportowych - I,II,III,VI, objęte międzynarodowymi umowami AGC i AGTC, i inne linie, ważne ze względów gospodarczych, społecznych i ekologicznych. Linie E20, E30, E65, E75, położone w wymienionych transeuropejskich korytarzach transportowych oraz dodatkowo E59, zostały zgłoszone do Narodowego Planu Rozwoju na lata 2004-2006 jako priorytety modernizacyjne mające szansę na dofinansowanie zaplanowanych inwestycji ze środków unijnego Funduszu Spójności.



Rok 2003 przyniósł nowe szanse na realizację planów modernizacyjnych, dzięki zakończeniu procesu rewizji priorytetów na Europejskiej Sieci Transportowej TEN (Trans - European Network). Ogłoszone na podstawie tych prac stanowisko Komisji Europejskiej zawiera aneks z listą nowych projektów priorytetowych. Spośród siedemnastu uwzględnionych w tej liście projektów, osiem ma na celu realizację idei spójności pomiędzy dotychczasowymi a nowymi członkami UE, w tym 2 projekty kolejowe z udziałem polskiej infrastruktury:

1. Linia kolejowa Gdańsk - Warszawa - Brno/Bratysława - Wiedeń (planowane zakończenie prac do 2015 r.)

2. „Rail Baltica" linia kolejowa Warszawa - Kowno - Ryga - Tallin (zakończenie prac do 2016 r.)

Według założeń, po przeprowadzeniu odpowiedniej procedury decyzyjnej (formalna decyzja Komisji Europejskiej a następnie Parlamentu Europejskiego i Rady Ministrów), projekty te będą mogły liczyć na dofinansowanie ze strony UE od 10% do 30% wartości inwestycji, niezależnie od innych unijnych źródeł pomocowych. Przejście do fazy realizacji tych inwestycji wymaga jednak zapewnienia ze strony polskiej odpowiednich studiów wykonalności i analiz ekonomicznych a także zabezpieczenia w budżecie niezbędnej kwoty na współfinansowanie projektów. Aby PKP PLK S.A., jako zarządca infrastruktury, mogła podejmować w pełni samodzielne i komercyjne działania związane z realizacją planowanych projektów, musi kontynuować zmiany w takich sferach jak zarządzanie, sposób prowadzenia działalności gospodarczej i organizacji. Oznacza to dalszą realizację strategii PKP PLK S.A., której celem jest funkcjonowanie na zasadach rynkowych, czyli przyjęcie takiego systemu finansowania infrastruktury, który dostarczy środków finansowych na działalność operacyjną z uzyskiwanych przychodów ze sprzedaży usług. Warunkiem powodzenia jest równoczesne zapewnienie stałego dofinansowania z budżetu państwa, bez konieczności ciągłego udowadniania oczywistych potrzeb inwestycyjnych.

W lipcu 2003 r. odbyła się Misja Przeglądowa Komisji Europejskiej, która miała ocenić stan polskiego transportu kolejowego pod względem wdrożenia i stosowania prawa unijnego. W odniesieniu do PKP PLK S.A., przedstawiciele Komisji Europejskiej pozytywnie wypowiedzieli się na temat stanu wdrożenia bądź końcowego przygotowania do wdrożenia zaleceń podstawowych dyrektyw kolejowych oraz stopnia przejrzystości reguł rządzących dostępem do infrastruktury i kontroli nad jego poszczególnymi elementami. Oznacza to, że pomimo wielu trudności związanych ze stanem permanentnego niedofinansowania i braku jednolitego planu rozwoju sektora transportowego w Polsce, PKP PLK S.A. konsekwentnie realizuje swój cel, jakim jest przygotowanie polskiej infrastruktury kolejowej do funkcjonowania w warunkach standardów unijnych.

Najważniejszymi zadaniami PKP PLK S.A. na przyszłość jest kontynuacja tych działań, zarówno podczas 3-letniego okresu przejściowego, gdy Polska będzie udostępniać międzynarodowym przewoźnikom 20% sieci TERFN (Transeuropejska Kolejowa Sieć Przewozów Towarowych), jak i po roku 2006 w warunkach otwartego rynku kolejowego. Ważnym zadaniem jest również umożliwienie optymalnego wykorzystania przez Spółkę poakcesyjnych środków pomocowych UE poprzez dobre zaplanowanie długoterminowych przedsięwzięć modernizacyjnych a także przygotowanie studiów wykonalności i analiz niezbędnych dla uzyskania środków finansowych.



Infrastruktura drogowa



Sieć kolejowa

Zarządzana przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w 2003 roku infrastruktura drogowa obejmująca nawierzchnię (tory, rozjazdy), obiekty inżynieryjne (mosty, wiadukty, przejścia pod torami, przepusty, tunele liniowe, kładki dla pieszych, ściany oporowe), przejazdy kolejowe, budynki i budowle w ujęciu ilościowym przedstawiona została w Tablicy 1.

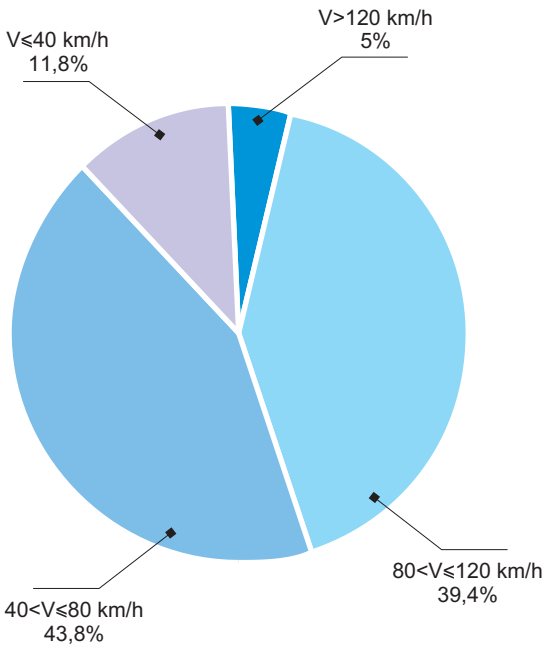
Tablica 1

Zestawienie ilościowe infrastruktury drogowej na liniach eksploatowanych

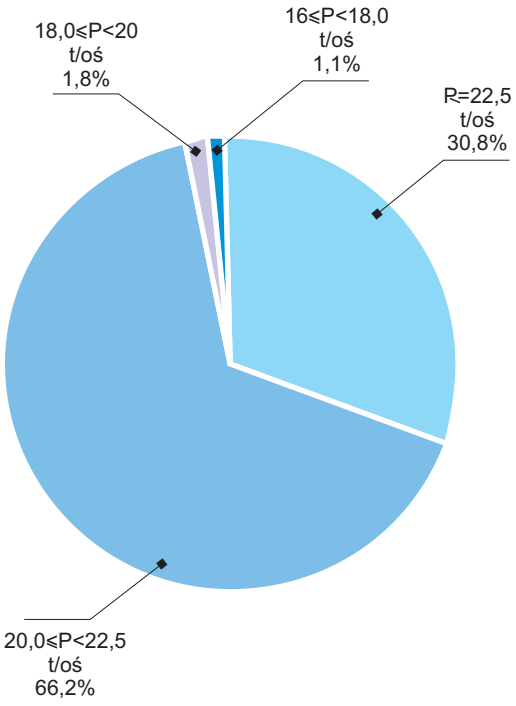
ELEMENT INFRASTRUKTURY	JEDNOSTKA	DŁUGOŚĆ LINII	DŁUGOŚĆ TORÓW
Linie eksploatowane (bez torów stacyjnych) w tym:	km	19435,031	28 094,400
linie magistralne	km	4251,885	8 261,113
linie pierwszorzędne	km	10248,757	14 742,219
linie drugorzędne	km	3456,927	3 596,494
linie znaczenia miejscowego	km	1477,462	1 494,574
Tory stacyjne	km		9 927,160
Rozjazdy w torach eksploatowanych w tym:	szt.		47 211
linie magistralne	szt.		6 007
linie pierwszorzędne	szt.		10 478
linie drugorzędne	szt.		2 307
linie znaczenia miejscowego	szt.		1 490
tory stacyjne	szt.		26 929
Przejazdy kolejowe	szt.		16 875
Kat. A	szt.		3 138
Kat. B	szt.		399
Kat. C	szt.		1 384
Kat. D	szt.		11 954
Obiekty inżynieryjne na liniach eksploatowanych w tym:	szt.		26 434
mosty i wiadukty	szt.		6 560
przepusty	szt.		18 479
pozostałe obiekty	szt.		1 395
Budynki	szt.		6 862
Perony	szt.		5 261
Wiaty	szt.		2 381
Inne budowle	szt.		3 644

W pozycji „Linie eksploatowane” ujęte zostały wszystkie linie, po których odbywa się ruch pociągów na podstawie „Regulaminu przyznawania i korzystania z tras na udostępnianych liniach kolejowych w ramach rozkładu jazdy 2003/2004” oraz prowadzone są przewozy komercyjne.
Procentowy udział długości torów na zarządzanych przez Spółkę liniach kolejowych w zakresie maksymalnych prędkości i dopuszczalnych nacisków na oś przedstawiają poniższe wykresy.

Procentowy udział długości torów w zależności od prędkości maksymalnej



Procentowy udział długości torów w zależności od dopuszczalnych nacisków osiowych



Nawierzchnia torowa

Stan infrastruktury drogowej jest ściśle uzależniony od ilości wykonywanych robót naprawczych, które z kolei są zdeterminowane przychodami uzyskanymi przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Uzyskane w ten sposób środki finansowe nie pozwalają w pełnym zakresie zaspokoić potrzeb naprawczych wynikających z naturalnej dekapitalizacji infrastruktury na skutek działalności przewozowej.
Dla utrzymania w niezmienionym stanie technicznym nawierzchni torów głównych zasadniczych najważniejszych linii kolejowych (około 17 tys. km linii), przy obecnych parametrach eksploatacyjnych, standardzie konstrukcyjnym, natężeniu przewozów, roczne potrzeby środków finansowych określone zostały na średnimpoziomie 400 mln zł. W kwocie tej nie zostały ujęte środki związane z utrzymaniem torów głównych dodatkowych, torów stacyjnych, torów głównych zasadniczych pozostałych linii.



Do kosztów utrzymania należy dodać nakłady związane z wymianą wyeksploatowanych torów i rozjazdów. Przy założeniu wymiany tylko torów głównych zasadniczych linii opcji 17 tys. km i leżących w nich rozjazdów potrzeby roczne określone zostały na poziomie 850 km toru i 900 szt. rozjazdów. Dla wykonania tych robót niezbędne są środki finansowe w wysokości około 1 050 mln zł.

Brak możliwości pokrycia powyższych potrzeb w pełnym zakresie powoduje, że nawierzchnia torowa ulega ciągłej dekapitalizacji. Eksploatowane podkłady z drewna iglastego o teoretycznej żywotności wynoszącej 18-20 lat zbliżają się do tej granicy a ponad 17 mln szt. okres ten już przekroczyło. Innym newralgicznym elementem nawierzchni kolejowej są szyny o znacznym stopniu zużycia i wyeksploatowania. Problem ten dotyczy głównie szyn UIC60 o podwyższonej wytrzymałości, których jest jeszcze eksploatowanych około 2 700 km.

W wyniku tak znacznego zużycia nawierzchni dla zachowania bezpieczeństwa kursowania pociągów konieczne jest wprowadzanie obostrzeń eksploatacyjnych w postaci:

- obniżania maksymalnych prędkości rozkładowych,
- wprowadzania ograniczeń prędkości,
- obniżania dopuszczalnych nacisków osiowych.

Porównanie obowiązujących w dniu 1 stycznia w ostatnich latach ilości ograniczeń, długości ograniczeń oraz wynikające z nich wydłużenia czasu jazdy przedstawiono w Tablicy 2.
Podobne porównanie, dotyczące zmian prędkości rozkładowych uwzględnianych przy wprowadzaniu rozkładów jazdy w ostatnich latach przedstawia Tablica 3.

Ograniczenia prędkości

Tablica 2

Ograniczenia	Jedn. miary	Stan na dzień 1 stycznia				
		2000 r.	2001 r.	2002 r.	2003 r.	2004 r.
Punktowe ograniczenia prędkości	szt.	4 298	5 274	6 140	6 400	6 492
Długość odcinków torów na których zmniejszono prędkość kursowania pociągów z powodu ograniczeń prędkości	km toru	2 515	2 985	3 370	3 246	3 224
Wydłużenie czasu jazdy pociągów z powodu ograniczeń prędkości	min	4 666	5 834	6 648	6 830	6 782

Zmiany prędkości rozkładowych

Tablica 3

Zmiany prędkości rozkładowych	Jedn. miary	Rozkład jazdy					
		1999/ 2000	2000/ 2001	2001/ 2002	2002 2 ed.	2002/ 2003	2003/ 2004
Długość odcinków torów, na których podwyższono prędkości rozkładowe	km toru	227,4	456,1	393,2	16,337	176,2	680,7
Długość odcinków torów, na których obniżono prędkości rozkładowe	km toru	-1266,9	-1508,2	-698,9	-627,3	-1979,1	-2940,3
Bilans zmian prędkości	km toru	-1039,5	-1052,1	-305,7	-610,9	-1802,9	-2259,6

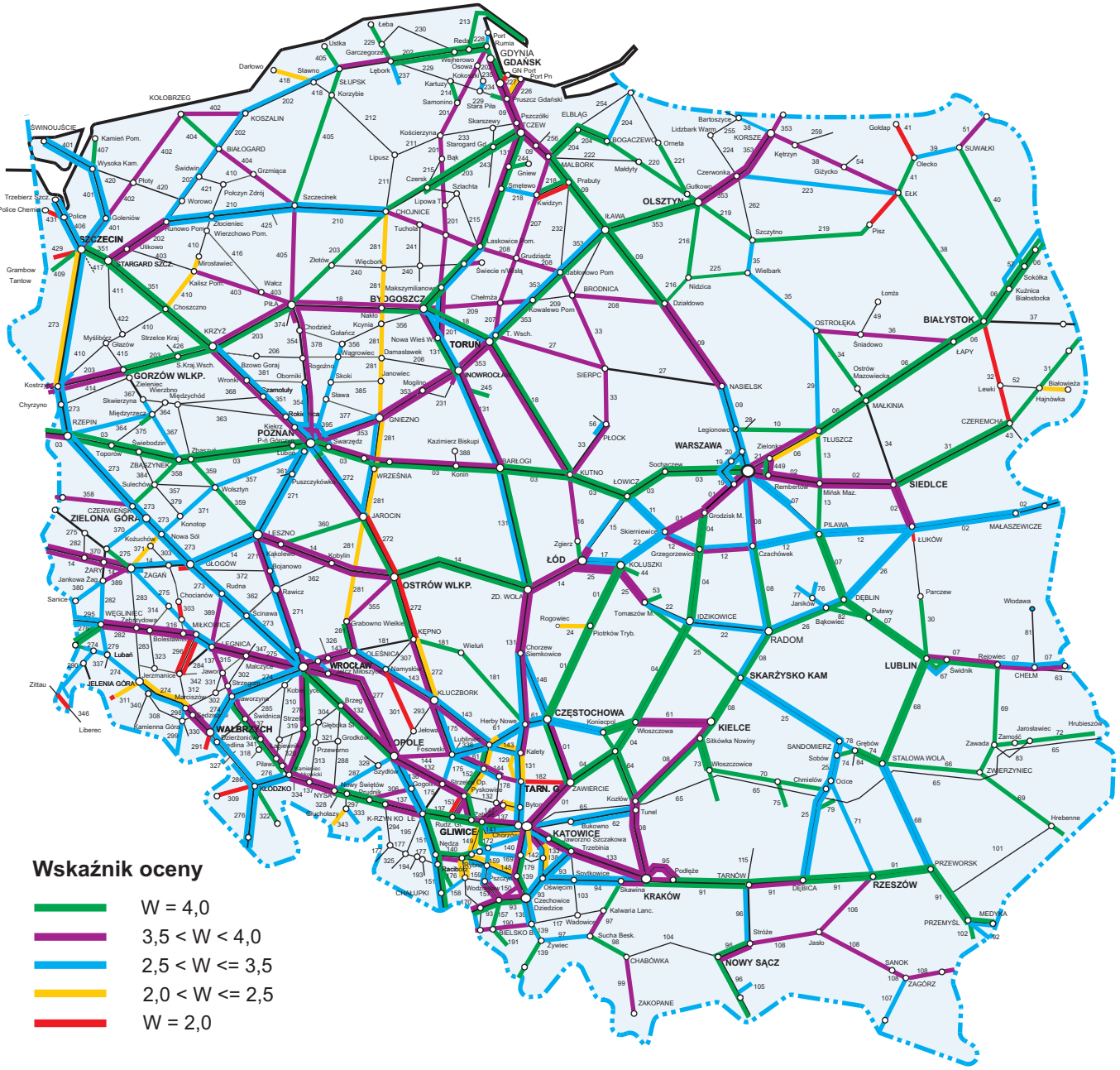
Najdotkliwsze pod względem eksploatacyjnym, powodujące znaczne wydłużenie czasu jazdy, są obniżenia prędkości rozkładowych w torach na następujących najważniejszych liniach (wyszczególniono tylko linie, na których w rozkładzie jazdy 2003/2004, obniżono prędkość rozkładową z uwagi na pogarszający się stan techniczny, na odcinku dłuższym niż 50 km):

Linia nr 1 Warszawa - Katowice na długości 59,9 km,
Linia nr 3 Warszawa - Kunowice na długości 83,8 km,
Linia nr 6 Zielonka - Kuźnica Białostocka na długości 105,7 km,
Linia nr 9 Warszawa - Gdańsk na długości 55,1 km,
Linia nr 22 Tomaszów Maz. - Radom na długości 129,1 km,
Linia 131 Chorzów Batory - Tczew na długości 203,5 km.

Ocena stanu infrastruktury drogowej zobrazowana została na mapie „Ocena stanu nawierzchni linii kolejowych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (opcja 17 000 km linii)". Wskaźniki oceny są średnią ważoną wyliczoną dla każdego odcinka z trzech ocen:

- sumy długości odcinków z prędkościami rozkładowymi i ograniczeniami prędkości niższymi od 50% prędkości konstrukcyjnej linii - wskaźnik 2,
- sumy długości odcinków z prędkościami rozkładowymi i ograniczeniami prędkości niższymi od 80% i większymi lub równymi 50% prędkości konstrukcyjnej linii - wskaźnik 3,
- sumy długości odcinków z prędkościami rozkładowymi i ograniczeniami prędkości większymi lub równymi 80% prędkości konstrukcyjnej linii - wskaźnik 4.

Ocena stanu nawierzchni linii kolejowych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (opcja 17 000 km linii)



Ponieważ na mapie pokazane są średnie oceny dotyczące odcinków międzywęzłowych, bardziej wymowne jest zestawienie długości torów o danym wskaźniku oceny.

Ograniczenia prędkości

Tablica 4

Kryterium oceny	Wskaźnik oceny torów	Długość torów	Procentowy udział długości torów
$V \geq 80\% V_k$	4	17327,7	65,7%
$50\% V_k \leq V < 80\% V_k$	3	6179,1	23,4%
$V < 50\% V_k$	2	2874,6	10,9%

Tory ze wskaźnikiem oceny 2 i 3 wymagają kompleksowej wymiany nawierzchni. Oznacza to, że zaległości w wymianach nawierzchni, liczone tylko w stosunku do torów głównych zasadniczych opcji 17 000 km linii, wynoszą ponad 9 000 km toru, a w szczególnie złym stanie jest około 2 900 km torów. Dla zlikwidowania tych zaległości niezbędne środki finansowe szacuje się na poziomie 10 miliardów zł. Podobnie przedstawia się sytuacja w ocenie stanu technicznego rozjazdów. Na ogólną ilość 17 800 szt. rozjazdów leżących w torach głównych zasadniczych około 3 200 szt. zostało zakwalifikowanych do wymiany co stanowi około 18% rozjazdów leżących w torach głównych zasadniczych.
Postępujący proces dekapitalizacji infrastruktury drogowej w aspekcie problemów finansowych Spółki jest determinantem jak najefektywniejszego wykorzystania dysponowanymi środkami finansowymi. Warunkiem efektywnego wykorzystania środków jest prawidłowa i wnikliwa diagnostyka infrastruktury drogowej. Dla jej realizacji powołana została nowa jednostka organizacyjna - „Centrum Diagnostyki i Geodezji", której zadaniem będzie:

- ujednolicenie i zwiększenie innowacyjności technik diagnostycznych,
- wprowadzenie bezstronnego systemu oceny stanu technicznego infrastruktury,
- stworzenie jednolitej bazy opisu sieci,
- prowadzenie dokumentacji geodezyjnej linii kolejowych w pełnym zakresie.

Obiekty inżynieryjne

Stan techniczny obiektów inżynieryjnych ulega ciągłemu pogorszeniu z powodu braku środków finansowych i niewykonywania całości robót niezbędnych dla zachowania właściwego ich stanu technicznego.
Syntetyczną ocenę stanu technicznego przedstawia Tablica 5.

Koszt robót związanych z przywróceniem parametrów użytkowych 1 347 obiektów inżynieryjnych na liniach eksploatowanych, wyszczególnionych w Tablicy 6, szacuje się na około 902 mln zł.
Średnioroczne potrzeby finansowe na roboty remontowe i utrzymaniowe szacuje się na poziomie około 150 mln zł a na inwestycje odtworzeniowe około 200 mln zł.



Ocena stanu technicznego obiektów inżynieryjnych

Tablica 5

Obiekty	Jedn.	Ilość
wyłączone z eksploatacji	szt.	31
zagrożone wyłączeniem z eksploatacji do 31.12.2004 r.	szt.	68
eksploatowane z ograniczeniem eksploatacyjnym	szt.	506
zagrożone wprowadzeniem ograniczenia eksploatacyjnego do 31.12.2004 r.	szt.	742

Istotnym problemem rzutującym na utrzymanie obiektów inżynieryjnych stała się ogłoszona w 2003 roku upadłość Zakładu Robót Mostowych spółka z o.o. Dla wykorzystania specjalistycznej kadry przy utrzymaniu obiektów inżynieryjnych z jednoczesnym rozszerzeniem działalności o naprawy awaryjne toru powołanych zostało 6 sekcji utrzymania w Zakładzie Maszyn Torowych.

Budynki i budowle

Stan techniczny budynków i budowli nie odbiega od stanu nawierzchni torowej i obiektów inżynieryjnych i ulega ciągłemu pogorszeniu. Jako niezadowalający zakwalifikowano stan budynków i budowli wymagających kompleksowych remontów kapitalnych lub remontów całych elementów konstrukcyjnych. Na obiekty te w wielu wypadkach są wydane nakazy inspekcji pracy, nadzoru budowlanego lub sanitarnego, grożące wstrzymaniem ich eksploatacji.

Z taką oceną eksploatowanych jest około 21% budynków, 16% peronów, 16% wiat peronowych oraz 15% innych budowli (do których zaliczono wszelkiego rodzaju sieci rozprowadzające media, ogrodzenia, skrajniki, drogi dojazdowe, dojścia do peronów itp.).
Dla powstrzymania postępującego procesu degradacji i osiągnięcia zadowalającego stanu technicznego obiektów i budowli należy przeznaczać na działalność naprawczą, przez okres 5 - 8 lat, rocznie około 55 mln zł.





Sprzedaż tras

Udostępnianie linii kolejowych

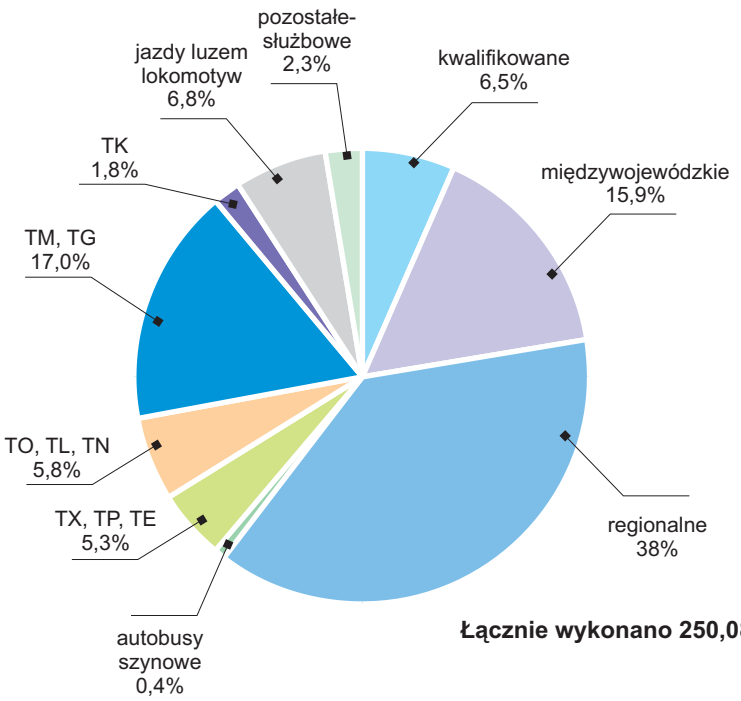
Podstawowym produktem PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. jest rozkład jazdy ułożony na zamówienie klienta (przewoźnika kolejowego), sprzedawany jako trasa przejazdu, na podstawie umów cywilno-prawnych.

Oferta PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w zakresie udostępniania linii kolejowych jest kierowana do przewoźników kolejowych mających koncesje lub - na podstawie Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 86 poz. 789 z p. zm.) - przedsiębiorców z licencjami wydanymi przez ministra właściwego do spraw transportu na wykonywanie przewozów osób i rzeczy i z uprawnieniami dostępu przyznanymi przez Spółkę.
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w 2003 roku udostępniały linie kolejowe czterem spółkom przewozowym grupy PKP oraz osiemnastu przewoźnikom spoza niej.

Umowy zawierano zawsze z gwarancją równoprawnego dostępu do linii kolejowych.
Ilość świadczonych usług w zakresie udostępniania linii kolejowych (praca eksploatacyjna) wyrażona jest w pociągokilometrach [pockm]. Udział poszczególnych rodzajów pociągów w wykonanej całkowitej pracy eksploatacyjnej w ciągu roku 2003 ilustruje wykres 1.
W 2003 r. w ramach udostępniania zrealizowano ponad 250 mln pockm. Udział przewoźników w wykonanej pracy eksploatacyjnej przedstawiono na wykresie 2.

Udział rodzajów pociągów
w wykonywanej pracy eksploatacyjnej w 2003 roku

wykres 1

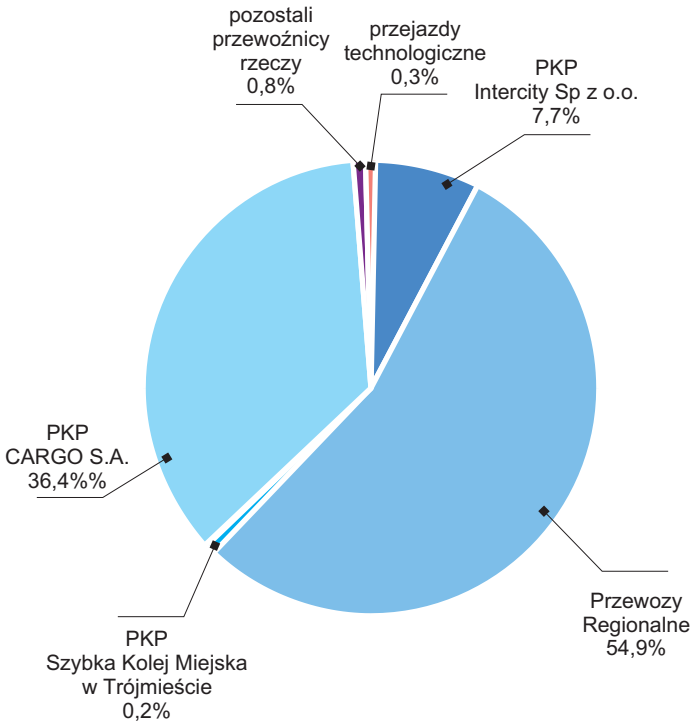


Łącznie wykonano 250,08 mln pockm



Udziałprzewoźników w przejazdach w ramach udostępniania

wykres 2



Udostępnianie prowadzone jest z wyodrębnieniem pakietu usług podstawowych oraz usług o charakterze dodatkowym, realizowanych według indywidualnie definiowanych potrzeb przewoźnika.

Usługi podstawowe obejmują:

opracowanie rozkładu jazdy według wniosków złożonych przez przewoźnika i w uzgodnieniu z nim;

umożliwienie przejazdu pociągów przewoźnika po torach i rozjazdach udostępnianych linii w ramach rozkładu jazdy (lub na drodze zastępczej, w przypadku kiedy zrealizowanie według rozkładu jazdy z przyczyn leżącej po stronie zarządcy infrastruktury nie jest możliwe a są możliwości techniczno-eksploatacyjne), w tym wynikającego z uwarunkowań technicznych w zakresie prowadzenia ruchu korzystania z miejscowych urządzeń na stacjach niezbędnych dla realizacji tych przejazdów;

udostępnianie na stacjach i w innych miejscach w czasie postojów pociągów i pojazdów szynowych przewoźnika wynikających z rozkładu jazdy urządzeń i obiektów zarządcy infrastruktury, umożliwiających:

obsługę techniczną i handlową pociągów, dojście, wsiadanie, wysiadanie z pociągów i pojazdów szynowych przez pracowników przewoźnika;

dojście do pociągów i pojazdów szynowych, wykonywanie prac związanych z przewozem wynikającym z umowy o udostępnianie linii kolejowych przez klientów przewoźnika;

zapewnienie dostępu do sieci trakcyjnej na drodze przejazdu, kierowanie i prowadzenie ruchu, w tym zapewnienie na żądanie przewoźnika informacji podstawowej związanej z ruchem pociągów godzina odjazdu ze stacji początkowej, godzina faktycznego przybycia

na stację końcową lub pośrednią, na której według rozkładu jazdy dokonywane jest włączenie (wyłączenie) wagonów lub zmiana lokomotywy; godzina wystąpienia awarii, wypadków i zakłóceń na drodze przejazdu, mających wpływy na pracę pociągów i pojazdów szynowych przewoźnika i ich obsługi; zgłoszenie potrzeby włączenia się przewoźnika w likwidację skutków wypadków kolejowych;

wykonywanie, na mocy postanowień Ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe" (Dz. U. Nr 84 poz. 948 z p. zm.) zadań, o których mowa w art. 60 ust.1 Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 86 poz. 789 z p. zm.).

W ramach posiadanych możliwości w pakiecie usług podstawowych zarządca infrastruktury zapewnia:

dostęp do urządzeń i obiektów zarządcy infrastruktury umożliwiających:

pobór energii elektrycznej, wody, sprężonego powietrza;

zrzut ścieków i zebranie nieczystości, tankowanie i rozlew paliwa itp.;

usługi telekomunikacyjne w zakresie niezbędnym dla prowadzenia ruchu;

diagnozowanie stanu technicznego zestawów kołowych pojazdów szynowych przewoźnika przy użyciu urządzeń zarządcy zabudowanych w torach;

pomoc dla przewoźnika w przypadku wypadków kolejowych i sytuacji nadzwyczajnych.

Usługi o charakterze dodatkowym zarządca infrastruktury świadczy na podstawie odrębnych ustaleń. Pakiet usług o charakterze dodatkowym obejmuje:

umożliwienie przejazdu pociągów (pojazdów szynowych) przewoźnika po torach i rozjazdach zarządcy infrastruktury, nie wchodzących w drogę przejazdu objętą rozkładem jazdy, w celu dodatkowego (nie ujętego w rozkładzie jazdy) przeformowania pociągu, dokonywania manewrów, w tym korzystanie z miejscowych urządzeń na drodze przejazdów, niezbędnych dla realizacji tych przejazdów;

udostępnianie (umożliwienie zajęcia) torów stacyjnych do odstawienia taboru uszkodzonego lub wyłączonego podczas realizacji przejazdu na okres uzgodniony pomiędzy dyspozytorami, w tym postój wynikający z przeformowania pociągów na stacjach pośrednich,

umożliwienie przejazdu pociągów (pojazdów szynowych) przewoźnika po torach i rozjazdach zarządcy infrastruktury do należących do innych zarządców terminali torowych, stacji rozrządowych i manewrowych, stacji formowania składów pociągów, bocznic itp.,

dostęp do sieci telekomunikacyjnej, informacyjnych sieci przesyłowych zarządcy infrastruktury itp. Za wartości licznikowe wykorzystane z tychże, przewoźnik wnosi na rzecz udostępniającego odrębne opłaty, według odrębnie wystawionych faktur,

zapowiadanie megafonowe dla obsługi pociągów, jeżeli takie możliwości istnieją po stronie zarządcy infrastruktury.

Usługi dodatkowe realizowane są według odrębnych umów lub w systemie zleceń, zawieranych przez przewoźników z jednostkami organizacyjnymi zarządcy infrastruktury i obejmują:

korzystanie z linii kolejowych lub ich odcinków, na których zawieszone są przewozy na mocy odrębnych decyzji ministra właściwego do spraw transportu według odrębnych zasad;

wykonywanie, w odniesieniu do obiektów i urządzeń zarządcy infrastruktury, na czas



załadunku, wyładunku i przejazdu pociągów (pojazdów szynowych) czynności dodatkowych zapewniających realizację przejazdów nadzwyczajnych;
w przypadkach, kiedy dokonywane jest przygotowanie linii (odcinka) dla przejazdu nadzwyczajnego, wymagające na obszarze większym niż obszar jednego zakładu linii kolejowych np. wzmocnienia konstrukcji, podniesienia sieci trakcyjnej, ze strony PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. rozliczenie zlecenia prowadzi ten zakład linii kolejowych, na terenie którego rozpoczyna się jazda pociągu, zaś ze strony przewoźnika zakład zlecający przejazd (dla przejazdów z zagranicy zakład przewoźnika, na obszarze którego leży stacja przekazania pociągu na sieć PKP);
dostarczanie wody, sprężonego powietrza, zrzut ścieków i zebranie nieczystości, tankowanie i rozlew paliwa z punktów i urządzeń dystrybucyjnych lub odbiorczych zarządcy infrastruktury;
pomoc w prowadzeniu pociągów nadzwyczajnych, w tym specjalnych, badawczych, doświadczalnych itp., wymagających w czasie przejazdu nadzoru lub ochrony pracowników zarządcy infrastruktury;
wykonywanie czynności dodatkowych przez pracowników zarządcy infrastruktury polegających na przekazywaniu informacji i dokumentów oraz sporządzaniu dokumentacji niezbędnej dla przewoźnika;
inne, wyraźnie sprecyzowane.

Inne usługi oferowane przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Poza produktem podstawowym, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oferują również usługi, które ze względu na swoją specyfikę znajdują odbiorców nie tylko w grupie przewoźników ale i u innych podmiotów gospodarczych:

prowadzenie ruchu pociągów wg specjalnych wymagań właścicieli użytkowników bocznic, grup torowych itp.;
obsługa przejazdów i innych urządzeń będących własnością różnych podmiotów gospodarczych;
diagnostyka urządzeń sterowania ruchem kolejowym, nawierzchni kolejowej, budynków i budowli kolejowych,
usuwanie następstw wypadków kolejowych;
udostępnianie terenów, budowli, budynków itp. będących w zarządzie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. innym podmiotom, w tym ich wynajem i dzierżawa;
naprawy specjalistycznych maszyn i urządzeń do budowy i utrzymania drogi kolejowej;
sprawowanie nadzoru inwestorskiego oraz wykonywanie funkcji inwestora zastępczego;
działania ochronne nie objęte zakresem zadań Straży Ochrony Kolei ustalonym w umowach o udostępnianie linii kolejowych;
szkolenia w zakresie prowadzenia ruchu, diagnostyki kolejowej, sygnalizacji itd.

Regulamin przyznawania i korzystania z tras na udostępnianych liniach kolejowych

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w 2003 roku wydały po raz drugi, na podstawie „starej" ustawy o transporcie kolejowym, Regulamin przyznawania i korzystania z tras na udostępnianych liniach kolejowych. Opracowano go na podstawie Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 6 września 2001 r. w sprawie szczegółowych zasad udostępniania linii kolejowych oraz współdziałania zarządów kolei między sobą i z przewoźnikami kolejowymi.

Regulamin zawiera elementy wymienione w rozporządzeniu oraz dodatkowo uznane za przydatne Klientom Spółki:

- postanowienia ogólne;
- deklarację i charakterystykę infrastruktury przeznaczonej do udostępniania;
- wymagania związane z udostępnianiem linii kolejowych, w tym:
  - obowiązujące instrukcje i regulaminy;
  - wymagania dotyczące personelu;
  - wymagania dotyczące taboru;
- usługi gwarantowane w ramach udostępniania linii kolejowych;
- zasady przyznawania tras;
- zasady wyznaczania opłat i rozliczania należności;
- zasady postępowania stron w trakcie realizacji umowy o udostępnianie linii kolejowych;
- załączniki zawierające:
  - wykaz linii kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.;
  - charakterystykę linii kolejowych (prędkości maksymalne, dopuszczalne naciski osi, granice zakładów linii kolejowych, wykaz posterunków ruchu i punktów ekspedycyjnych),
  - wykaz przepisów wewnętrznych obowiązujących użytkowników;
  - wykazy jednostek i komórek organizacyjnych (adresy, numery telefonów, faksów);
  - wykaz prac modernizacyjnych przewidzianych w trakcie obowiązywania rozkładu jazdy 2002/2003;
  - wytyczne sprawdzania przez przewoźnika prawidłowości działania radiotelefonu oraz systemu „Radio-Stop" na pojeździe trakcyjnym;
  - wzór wniosku o przyznanie trasy pociągu;
  - wzór umowy o udostępnianie linii kolejowych;
  - mapę polskiej sieci linii kolejowych.

Wydanie „Regulaminu przyznawania i korzystania z tras na udostępnianych liniach kolejowych" jest konsekwencją dostosowywania polskiego prawa do prawa Unii Europejskiej. Uwzględnia więc on postanowienia Dyrektywy nr 2001/14 Parlamentu Europejskiego i Rady z 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz świadectw bezpieczeństwa, zobowiązującej zarządców infrastruktury kolejowej do przygotowywania takiego dokumentu i przestrzegania jego postanowień.

W ramach organizacji RailNetEurope zrzeszającej zarządców infrastruktury trwają prace nad ujednoliceniem zakresu i struktury regulaminu dostępu do infrastruktury kolejowej (Network Statement). Wyniki tych prac oraz rozporządzenie wydane na podstawie art. 35 Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym dotyczące zasad dostępu do infrastruktury kolejowej będą podstawą do zweryfikowania w tym roku treści Regulaminu.

Regulamin udostępniany jest na stronach internetowych PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. (www.plk-sa.pl) w wersji polskiej i angielskiej. Zainteresowani mogą zakupić Regulamin w Biurze Sprzedaży Produktu Centrali PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Inwestycje



Realizacja zadań inwestycyjnych

Podstawą działalności inwestycyjnej PKP PLK S.A. w 2003 r. był plan działalności inwestycyjnej przyjęty w skorygowanej wersji przez Zarząd Spółki PKP PLK S.A. w dniu 17.11.2003 r. uchwałą Nr 319, pozytywnie zaopiniowany przez Radę Nadzorczą Spółki Uchwałą Nr 69 z dnia 24 listopada 2003 r. oraz zatwierdzony przez Walne Zgromadzenie Uchwałą Nr 50/2003 z dnia 30.12.2003 r.

Plan ten obejmował nakłady:

Ogółem	**908,9 mln zł**	
w podziale na:		
	PKP PLK S.A.	udział PKP S.A.
	783,0 mln zł	125,9 mln zł
z tego:		
dotacja budżetowa	21,0 % nakładów ogółem	
kredyt EBI	11,8 % nakładów ogółem	
PHARE	7,0 % nakładów ogółem	
ISPA	27,4 % nakładów ogółem	
środki własne PKP PLK S.A	32,8 % nakładów ogółem	

Podstawową część planowanych do realizacji zadań inwestycyjnych stanowiła modernizacja linii kolejowych przewidzianych do finansowania z następujących źródeł :

Zadania realizowane z dotacji budżetowej:
modernizacja linii kolejowej E 65 Grodzisk Mazowiecki- Zawiercie,
modernizacja linii kolejowej Nr 3 Łowicz- Kutno,
modernizacja linii kolejowej E30 odc. Legnica - Węgliniec,
modernizacja poznańskiego węzła kolejowego na linii kolejowej E20,
modernizacja linii kolejowej E30 na odcinku Węgliniec - Zgorzelec/Granica Państwa i CE 30 odc. Węgliniec - Bielawa Dolna/Granica Państwa.

Zadania realizowane ze środków ISPA oraz dotacji budżetowej:
modernizacja linii E20 na odcinku Mińsk - Siedlce,
modernizacja linii E20 na odcinku Rzepin - granica Państwa.

Zadania realizowane ze środków budżetowych, kredytu EBI i środków PHARE:
odbudowa i modernizacja linii kolejowej E30, CE30 naodcinku Legnica - Wrocław - Opole.

Zadania popowodziowe realizowane z kredytu EBI:
linia Nr 158 Szlak Olza - Chałupki odbudowa mostu stalowego w km 21.575,



linia Nr 277 Szlak Czernica - Siechnice - Wrocław Brochów odbudowa dwóch mostów w km 81.192 i 83.328.

Pozostałe zadania realizowane wyłącznie ze środków własnych PKP PLK S.A.
w tym :

- obiekty inżynieryjne;
- budowa i przebudowa urządzeń sterowania ruchem kolejowym na stacjach;
- zabudowa elektrycznego or;
- zadania popowodziowe;
- likwidacja ograniczeń prędkości w zakresie wymiany rozjazdów, nawierzchni, modernizacji podtorza ;
- zabudowa urządzeń sterowania ruchem kolejowym na przejazdach kolejowych wraz z zabudową urządzeń TVU lub samoczynnej sygnalizacji przejazdowej;
- modernizacja sieci trakcyjnej;
- zadania związane z poprawą warunków pracy na posterunkach ruchu;
- zakupy środków trwałych i wartości niematerialnych i prawnych;
- dokumentacja przyszłościowa.

Wykonanie planu inwestycyjnego na podstawie ewidencji finansowo-księgowej prowadzonej na szczeblu oddziałów regionalnych, Centrali PLK S.A. oraz Centrali PKP S.A w poszczególnych źródłach finansowania przedstawia się następująco:

Ogółem	**853,1 mln zł, co stanowi 93,9 % planu**
z tego:	
dotacja budżetowa	100 % planu
kredyt EBI	97,6 % planu
PHARE	65,1 % planu
ISPA	94,4 % planu
środki własne PKP PLK S.A.	94,3 % planu

Dla zachowania ciągłości procesu inwestycyjnego wszystkich zadań ujętych w planie PKP PLK S.A. wykonanie zadań finansowanych w części dotyczącej środków z kredytu EBI oraz PHARE stanowiących udział PKP S.A. jest w informacjach o realizacji planu naszej spółki przedstawiane w całości, z wszystkich źródeł finansowania.
W I półroczu br. postęp robót był niewielki z uwagi na występujące w styczniu i lutym wyjątkowo niesprzyjające warunki atmosferyczne, które całkowicie uniemożliwiły prowadzenie robót. Z tego powodu faktyczne rozpoczęcie realizacji zakresów rzeczowych przewidzianych na 2003 r. miało miejsce dopiero pod koniec I kwartału.
Od marca trwała kontynuacja robót na podstawie kontraktów zawartych w poprzednim roku, szczególnie na zadaniach współfinansowanych ze środków budżetowych, ISPA, PHARE oraz kredytu EBI.

Dla zadań nowo rozpoczynanych zostały uruchomione procedury przetargowe w celu wyłonienia wykonawców na opracowanie niezbędnej dokumentacji, wykonanie robot oraz pełnienie funkcji konsultanta lub inżyniera projektu. Terminy zakończenia procedur przetargowych oraz zawarcia kontraktów umożliwiły rozpoczęcie realizacji większości zaplanowanych robót dopiero w IV kwartale 2003 r.


S2
N2
P44
03

Podjęte przez Spółkę działania pozwoliły na wykonanie planu nakładów w zadowalającym stopniu tj. 93,9 % planu ogółem.
Realizacja zadań inwestycyjnych od początku roku była przede wszystkim kontynuacją robót na zadaniach współfinansowanych lub w całości finansowanych z dotacji budżetowej, gdzie dzięki podjęciu przez naszą Spółkę intensywnych działań dla ograniczenia skutków przedłużających się procedur przetargów międzynarodowych i akceptacji ich rozstrzygnięć przez Komisję Europejską, poprzez między innymi uzyskanie zgody Ministerstwa Infrastruktury na przesunięcia środków między zadaniami, możliwe było wykonanie nakładów z dotacji stanowiące 100%, a w ramach środków ISPA 94,4% planu.
65,1 % wykonanie planu nakładów PHARE wynika z faktu, że środki grantu Phare zostały wykorzystane do końca czerwca br., zgodnie z zawartą klauzulą w Addendum do Memorandum Finansowego, podpisaną w grudniu 1999 r., zaś odnoszenie wartości zakupionych materiałów w nakłady inwestycyjne następuje sukcesywnie z chwilą ich wbudowania, będzie to kontynuowane w latach następnych.

Realizacja zadań finansowanych z kredytu EBI odbywała się na podstawie umowy o inwestorstwo zastępcze zawartej 1 października 2002 roku pomiędzy PKP S.A. oraz PKP PLK S.A. i dotyczyła części realizacji zadania „Odbudowa i modernizacja linii kolejowej E30, CE30 odc. Opole - Wrocław - Legnica" oraz 2 zadań polegających na usunięciu skutków powodzi na szlakach: Czernica - Siechnice - Wrocław Brochów oraz Olza - Chałupki (zadanie zakończone).
Realizacja planu zadań finansowanych ze środków własnych w I półroczu 2003 roku stanowiła kontynuację robót rozpoczętych w poprzednim roku. Znacząca wielkość tych środków przypadła na zadania związane z likwidacją ograniczeń prędkości biegu pociągów oraz utrzymaniem bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Podczas wdrażania do realizacji zadań realizowanych w ramach środków własnych wystąpiło opóźnienie spowodowane brakiem decyzji Urzędu Zamówień Publicznych umożliwiających udzielenie zamówienia w trybie przetargu ograniczonego spółkom z grupy kapitałowej PKP. Decyzja taka została podjęta dopiero w czerwcu 2003 r., umożliwiając sukcesywne wdrażanie realizacji robót dopiero w III i IV kwartale. Spowodowało to konieczność korekty planu. Dzięki intensyfikacji działań przez komórki inwestycyjne osiągnięto niemal pełne jego wykonanie. W jego ramach zostały w znacznym stopniu przygotowane zadania dokumentacyjnie przewidziane do realizacji w 2004 roku.

Oddzielny problem stanowi wykonanie planu wykorzystania środków na finansowanie inwestycji. Rzeczywiste wykorzystanie środków finansowych obejmuje faktycznie otrzymane w ciągu roku i rozliczone środki płatnicze, w tym zaliczki wypłacone kontrahentom oraz zapłatę zobowiązań bieżących i zaległości z 2002 roku. Po wykorzystaniu dostępnych środków płatniczych w ewidencji księgowej PKP PLK S.A. na koniec 2003 r. pozostały znaczne zobowiązania wynikające z wystawionych faktur za roboty wykonane w ubiegłym roku - do uregulowania w następnych okresach. Z uwzględnieniem tych zobowiązań wykonanie planu środków wyniosło 103,2 %.
Skorygowany na 2003 rok Roczny Plan Oddawania Inwestycji zakładał oddanie do użytku 32 zadań inwestycyjnych o wartości 768,7 mln zł w tym:

- całkowite oddanie - 22 zadania o wartości 239,9 mln zł;
- częściowe oddanie - 10 zadań o wartości 528,8 mln zł.

W minionym roku przekazano do eksploatacji 30 zadań o łącznej wartości ~ 745,4 mln zł:

- całkowicie 20 zadań na kwotę 130,1mln zł;

częściowo 10 zadań na kwotę 615,3 mln zł. w tym :

zmodernizowane 2 stacje (st. Pelplin z przebudową głowicy południowej i przejazdu kat. A oraz p. odg. Kalina z zabudową rozjazdu zwyczajnego z żeberkiem ochronnym, oba zadania usytuowane na linii kol. Nr 131 Chorzów Batory -Tczew),

9 szt. obiektów inżynieryjnych - mosty (przebudowa, modernizacja, odbudowa),

urządzenia EOR zabudowane na 37 rozjazdach wraz z zasilającą siecią kablową i sterowaniem,

zabudowane 32 szt. urządzeń SSP, 64 szt. TVU,

na 2 stacjach (Twarda Góra i Częstochowa Stradom) wbudowane urządzenia srk,

122,9 km nawierzchni oraz 32 szt. rozjazdów w ramach zadania likwidacja ograniczeń prędkości,

wzmocnione podtorze w związku z 3 osuwiskami na linii Nr 91 Kraków - Medyka (zadanie popowodziowe),

wzmocnione i odwodnione podtorze w związku z osuwiskiem na LHS w km 226,8 Włoszczowice - Chmielów,

przebudowany peron na st. Puławy Azoty linia Nr 7 Warszawa - Dorohusk,

ponadto na 83 posterunkach ruchu wykonane zostały roboty modernizacyjne mające na celu poprawę warunków pracy (nakazy PIP, BHP, PIS).

W ramach:

modernizacji linii kolejowej E20 na odcinku Mińsk Mazowiecki - Siedlce :

przekazano zmodernizowaną stację Mrozy,

zakończono modernizację odcinka Mińsk Maz. - Mrozy LOT A,

wykonano pełen zakres robót na odcinku Kotuń - Siedlce w obu torach i częściowo roboty w torze nr 1 na odcinku Mrozy Kotuń na modernizowanym odcinku Mrozy - Siedlce LOT B,

modernizacji linii kolejowej E20 odcinek Rzepin - Kunowice gr. Państwa:

przekazano 22 km odcinek toru z podtorzem, siecią trakcyjną i robotami towarzyszącymi bez szlifowania szyn - 15,2 km linii, budowy drogi objazdowej w Słubicach i części robót okołotorowych,

modernizacji linii kolejowej E30, CE30 odcinek Opole - Wrocław - Legnica - zakończono modernizację stacji Opole Zachodnie i Lewin Brzeski wykonując:

roboty torowe, podtorzowe odwodnieniowe sieciowe, srk i łączności oraz roboty energetyczne - 56,29 tkm,

przebudowę 42 szt. obiektów inżynieryjnych (przepusty, mosty wiadukty),

wymianę szyn z robotami towarzyszącymi - 64,36 tkm,

zabudowę ekranów akustycznych 903,1 m^2,

modernizacji linii kolejowej E65, odcinek Grodzisk Maz. - Zawiercie wykonano:

modernizację sieci trakcyjnej dla V=200/250 km/h na odcinku Knapówka - Psary w torze nr 1 i 2 16,2 tkm,

modernizację sieci trakcyjnej dla V=200/250 km/h na odcinku Psary - Góra Włodowska w torze nr 2 na długości 17,0 tkm,

zabudowę komputerowych urządzeń srk typu EBILOCK 950 na stacji Psary w miejsce istniejących typu SUP1 z przystosowaniem budynku nastawni,

szlifowanie szyn w torze nr 2 na odcinku Grodzisk Maz. - Strzałki i w torze nr 1 i 2 na stacji Psary na długości 56,99 km.



Współpraca z instytucjami Unii Europejskiej

Od trzynastu lat Polska korzysta z pomocy Unii Europejskiej w procesie modernizacji gospodarki i dostosowania jej do warunków współpracy międzynarodowej w ramach przyszłego członkostwa w europejskiej wspólnocie. W ramach wspierania przemian gospodarczych w krajach kandydujących do członkostwa w Unii Europejskiej utworzono szereg programów pomocy. Pomoc ta nie zakończy się z chwilą przyjęcia nowych członków, lecz będzie kontynuowana w ramach programów poakcesyjnych.
W 1990 roku Polska stała się jednym z pierwszych beneficjantów pomocy Unii Europejskiej - Programu Phare.

W okresie od 1994 roku do 31 grudnia 2003 r. przedsiębiorstwo państwowe Polskie Koleje Państwowe (od 1 stycznia 2001 Polskie Koleje Państwowe S.A.) uzyskało bezzwrotną pomoc finansową Unii Europejskiej w ramach Programu Phare w wysokości 130,9 mln euro.
Wszystkie projekty w części finansowanej z funduszu Phare zostały zakończone terminowo, zgodnie z zawartymi Memorandami Finansowymi.
W roku 2003, jako ostatni, zakończony został program Phare PL9908.03 „Odbudowa i modernizacja wybranych odcinków linii kolejowej E30 na odcinku Wrocław - Opole - Legnica". W ramach programu zrealizowano cztery kontrakty na dostawy (szyny UIC 60, rozjazdy UIC 60-300-1,9, konstrukcje wsporcze sieci trakcyjnej) i dwa kontrakty na roboty obejmujące modernizację stacji kolejowych Opole Zachodnie i Lewin Brzeski oraz 7 obiektów inżynieryjnych na trasie Przecza - Lewin Brzeski.
Zrealizowane płatności w ramach projektu wyniosły 37,837 mln euro, co stanowi 99,6 % przyznanego grantu (38,0 mln euro).
Projekt jest częścią większego przedsięwzięcia o wartości 355,5 mln euro współfinansowanego przez budżet państwa i Europejski Bank Inwestycyjny. Udział środków finansowych Phare w całym przedsięwzięciu wynosi 10,7%. Wdrażanie projektu, w części krajowego współfinansowania (zgodnie z Memorandum Finansowym), jest kontynuowane i zakończy się 31 grudnia 2006 r.
Od 1 stycznia 2000 r. podstawowym narzędziem współfinansowania przez Unię Europejską projektów inwestycyjnych w dziedzinie infrastruktury transportowej jest fundusz ISPA (Przedakcesyjny Instrument Polityki Strukturalnej) ustanowiony rozporządzeniem Rady 1267/99 z 21 czerwca 1999 r.).

Realizacja projektów inwestycyjnych w ramach ISPA ma służyć integracji polskiej infrastruktury z siecią transeuropejską (TEN Trans-European Network). Inwestycje są zlokalizowane głównie w tzw. pan-europejskich korytarzach transportowych, których przebieg został ustalony na konferencjach międzynarodowych na Krecie i w Helsinkach.
Dotychczas podpisano Memorandum Finansowe dla 11 projektów kolejowych, których koszty kwalifikowane ogółem wynoszą 743 101 569 euro, w tym maksymalny udział ISPA wynosi 557 920 999 euro.


MAZOWIECKI

Środki z funduszu ISPA współfinansują następujące zadania:

Modernizacja linii kolejowej E20, odcinek Mińsk Mazowiecki - Siedlce - projekt 2000/PL/16/P/PT/002
Koszty kwalifikowane projektu wynoszą 124 595 625 euro,
w tym środki ISPA 93 446 719 euro.

W ramach tego zadania realizuje się: przebudowę stacji Mrozy, modernizację torów i sieci trakcyjnej z robotami towarzyszącymi na odcinku Mińsk Mazowiecki - Mrozy i Mrozy Siedlce, wraz ze zmianą na przystanki osobowe stacji Mienia i Kotuń, unowocześnienie urządzeń sterowania ruchem wraz ze zdalnym sterowaniem, w tym zabudowę samoczynnej sygnalizacji (ssp) na przejazdach kolejowych oraz modernizację systemu zasilania elektroenergetycznego, w tym podstacji trakcyjnych wraz ze zdalnym sterowaniem.
Dla wykonania powyższego zakresu robót zawarto, zgodnie z Memorandum Finansowym, 6 kontraktów na łączną kwotę blisko 121 milionów euro, w tym 5 kontraktów na roboty i 1 kontrakt na nadzór inżynierski.
W 2003 roku zakończone zostały roboty objęte dwoma kontraktami: 30 czerwca zakończono modernizację stacji Mrozy, natomiast 15 listopada 2003 r. - roboty związane z modernizacją odcinka Mińsk Mazowiecki - Mrozy i likwidacją stacji Mienia.
Zakończenie robót w ramach pozostałych kontraktów nastąpi w grudniu 2004 r.

Modernizacja linii kolejowej E20, odcinek Rzepin - granica Państwa - projekt 2000/PL/16/P/PT/003
Koszty kwalifikowane projektu wynoszą 23 033 384 euro,
w tym środki ISPA 17 275 038 euro.

W ramach tego zadania realizuje się roboty torowe, trakcyjne, elektroenergetyczne oraz sterowania ruchem kolejowym na zachodnim odcinku linii E20 a także likwidację stacji Kunowice ze zmianą na posterunek odgałęźny i przystanek osobowy oraz budowę przystanku osobowego Słubice.
W ramach projektu zawarto 2 kontrakty na łączną kwotę 19,7 milionów euro, w tym 1 kontrakt na roboty i 1 kontrakt na nadzór inżynierski.
Prace objęte kontraktem na roboty zostały wykonane praktycznie w całości (94%) do końca 2003 roku.
Zgodnie z podpisanym uzupełnieniem do Memorandum Finansowego w roku 2004 przewiduje się dodatkowo wybudowanie dwóch kładek dla zwierząt, które mają zapobiegać kolizjom zwierzyny z pociągiem.

Modernizacja linii kolejowej E20, odcinek Siedlce - Terespol, etap I - projekt 2001/PL/16/P/PT/012
Koszty kwalifikowane projektu wynoszą 185 274 000 euro,
w tym środki ISPA 138 955 500 euro.

Jest to projekt inwestycyjny obejmujący przede wszystkim roboty torowe na szlakach (102,5 km dwutorowej linii kolejowej) łącznie z modernizacją obiektów inżynierskich i sieci trakcyjnej, przebudowę przejazdów drogowych, budowę kablowej linii zasilającej 15 kV oraz roboty przygotowawcze do fazy drugiej.

W roku 2004 prowadzone będą głównie prace projektowe. Zasadnicze roboty rozpoczną się w roku 2005 a ich zakończenie przewidziane jest na rok 2007.

Modernizacja linii kolejowej E30, odcinek Węgliniec - Legnica - projekt 2001/PL/16/P/PT/013
Koszty kwalifikowane projektu wynoszą 123 783 000 euro,
w tym środki ISPA92 837 250 euro.

W ramach tego zadania na szlakach liczącego 71 km odcinka Węgliniec - Legnica wykonane zostaną roboty torowe, trakcyjne i elektroenergetyczne. Zmodernizowane będą także stacje i urządzenia sterowania ruchem.
W tym celu przewiduje się zawarcie, zgodnie z Memorandum Finansowym, 7 kontraktów, w tym 6 kontraktów na roboty i 1 kontrakt na nadzór inżynierski.
24 września 2003 r. podpisano kontrakt na nadzór inżynierski nad modernizacją całego odcinka Węgliniec - Legnica. 31 października 2003 r. podpisany został pierwszy kontrakt na roboty, obejmujący modernizację odcinka Legnica - Miłkowice.
Zasadnicze roboty rozpoczną się w 2004 roku. Zakończenie projektu planowane jest na rok 2007.

Modernizacja Poznańskiego Węzła Kolejowego na linii kolejowej E20 - projekt 2001/PL/16/PT/014
Koszty kwalifikowane projektu wynoszą 67 439 560 euro,
w tym środki ISPA50 579 670 euro.

W ramach tego zadania realizuje się modernizację stacji i szlaków kolejowych leżących w obrębie poznańskiego węzła kolejowego na ciągu linii E20. Ważnym składnikiem projektu jest modernizacja urządzeń sterowania ruchem, połączona z budową systemu zdalnego starowania, obejmującego wszystkie modernizowane stacje.
21 sierpnia 2003 r. podpisany został kontrakt na usługi wykonania dokumentacji przetargowej i projektowej. W 2004 roku przeprowadzone będą 3 procedury przetargowe, tj. 2 na roboty (w tym 1 typu projekt i budowa i 1 typu przedmiarowego) i 1 na nadzór inżynierski.
Zakończenie prac powinno nastąpić do 31 grudnia 2006 roku.

Poprawa stanu infrastruktury w Polsce - projekt 2001/PL/16/P/PT/015
Koszty kwalifikowane projektu wynoszą 111 000 000 euro,
w tym środki ISPA83 250 000 euro.

W ramach projektu przewiduje się wymianę torów i rozjazdów, modernizację obiektów inżynierskich i sieci trakcyjnej oraz instalację samoczynnej sygnalizacji na przejazdach kolejowych w wybranych lokalizacjach sieci PKP, leżących na międzynarodowych korytarzach.
Dla wykonania powyższego zakresu rzeczowego przewiduje się zawarcie 11 kontraktów: 5 kontraktów typu projekt i budowa, 4 kontrakty na roboty i 2 kontrakty na usługi (w tym 1 kontrakt na opracowanie dokumentacji przetargowej i 1 kontrakt na nadzór inżynierski).
Zakończenie projektu przewidziane jest na 2006 rok.



Pomoc Techniczna dla przygotowania projektu modernizacji linii kolejowej E65 na odcinku Warszawa - Działdowo - Gdynia - projekt 2001/PL/16/P/PA/005
Koszty kwalifikowane projektu wynoszą 14 900 000 euro,
w tym środki ISPA 11 175 000 euro.

Zadanie obejmuje 2 kontrakty: jeden na opracowanie Studium Wykonalności dla odcinka Warszawa - Działdowo - Gdynia i przygotowanie aplikacji do funduszu UE dla odcinka Warszawa - Działdowo i Działdowo - Gdynia oraz drugi, na opracowanie dokumentacji technicznej i przetargowej dla odcinka Warszawa - Działdowo.
19 maja 2003 r. podpisano kontrakt na opracowanie Studium Wykonalności dla odcinka Warszawa - Działdowo - Gdynia oraz przygotowanie aplikacji do funduszy UE dla tego odcinka. Prace te zakończą się w I kwartale 2004 roku.
Kontrakt na prace projektowe zostanie zawarty w roku 2004.

Modernizacja linii kolejowej E30 na odcinku Węgliniec - Zgorzelec oraz Węgliniec - Bielawa Dolna - projekt 2002/PL/16/P/PT/016
Koszty kwalifikowane projektu wynoszą 83 451 000 euro,
w tym środki ISPA 62 588 250 euro.

W ramach tego zadania zmodernizowane będą końcowe zachodnie odcinki linii E30 w Polsce między Węglińcem a granicą Państwa w Zgorzelcu wraz z odnogą dla ruchu towarowego Węgliniec - Bielawa Dolna (Horka). Roboty obejmują modernizację szlaków i stacji wraz z obiektami inżynierskimi, modernizację systemów zasilania oraz sterowania ruchem i łączności, a na odcinku Węgliniec - Bielawa Dolna także elektryfikację.
Dla realizacji tych zadań przewiduje się zawarcie 5 kontraktów, w tym 1 kontrakt typu projekt i budowa, 3 kontrakty na roboty, 1 kontrakt na nadzór inżynierski.
Wszystkie roboty powinny być wykonane do końca 2007 roku.

Pomoc techniczna dla przygotowania projektu modernizacji linii kolejowej E75 na odcinku Warszawa - Białystok - Sokółka - Suwałki - Trakiszki granica państwa - projekt 2002/PL/16/P/PA/008
Koszty kwalifikowane projektu wynoszą 3 000 000 euro,
w tym środki ISPA 2 400 000 euro.

Projekt obejmuje 1 kontrakt na opracowanie Studium Wykonalności modernizacji linii kolejowej E75 na odcinku Białystok - Sokółka - Suwałki - Trakiszki - granica Państwa wraz z oceną wpływu projektu na środowisko naturalne oraz weryfikację Studium Wykonalności dla modernizacji połączenia kolejowego Warszawa - Białystok jako części I Pan-Europejskiego Korytarza Transportowego, a także przygotowanie aplikacji do funduszy UE i sporządzenie dokumentacji przetargowej dla wyboru wykonawcy modernizacji całej linii kolejowej E75. Przewiduje się, że prace konsultanta zostaną wykonane w latach 2004-2005.

Pomoc techniczna dla przygotowania projektu modernizacji korytarza kolejowego II (E20 i C-E20) - pozostałe roboty - projekt 2002/PL2002/PL/16/P/PA/009
Koszty kwalifikowane projektu wynoszą 3 000 000 euro,
w tym środki ISPA2 250 000 euro.

Projekt obejmuje 1 kontrakt na opracowanie Studium Wykonalności dla linii E20 na odcinku Warszawa - Rzepin - granica państwa, Studium Wykonalności dla linii C-E20 na odcinku Łowicz - Łuków oraz przygotowanie aplikacji do funduszy UE. Zawarcie kontraktu nastąpi w 2004 roku a zakończenie projektu, zgodnie z Memorandum Finansowym, w roku 2005.

Pomoc Techniczna dla przygotowania projektu modernizacji linii E30/C-E30 na odcinku Opole - Katowice - Kraków - projekt 2002/PL/16/P/PA/012
Koszty kwalifikowane projektu wynoszą 3 625 000 euro,
w tym środki ISPA2 718 750 euro.

Projekt obejmuje 1 kontrakt na wykonanie Studium Wykonalności, analizy oddziaływania na środowisko, aplikacji o pozyskanie środków z UE oraz dokumentacji przetargowej. Memorandum Finansowe podpisano w końcu 2003 a usługa będzie zrealizowana w latach 2004 - 2006 r.





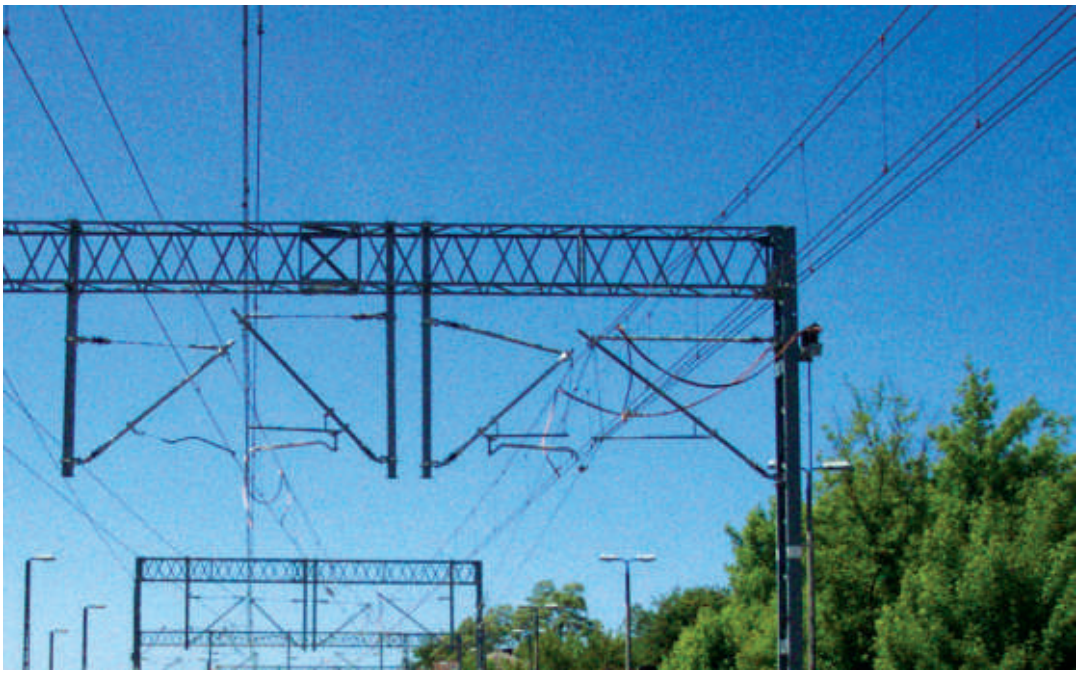
Sieć trakcyjna

Urządzenia sieci trakcyjnej znajdujące się w ewidencji Spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. obejmują 11 938 km linii zelektryfikowanych w tym:

7 929 km linii dwutorowych,

4 009 km linii jednotorowych.

Ogólna długość sieci trakcyjnej w Spółce wynosi 25 484 torokilometrów.



Dla zelektryfikowania torów tej długości zastosowano ogółem 28 rozwiązań konstrukcyjnych sieci trakcyjnej.

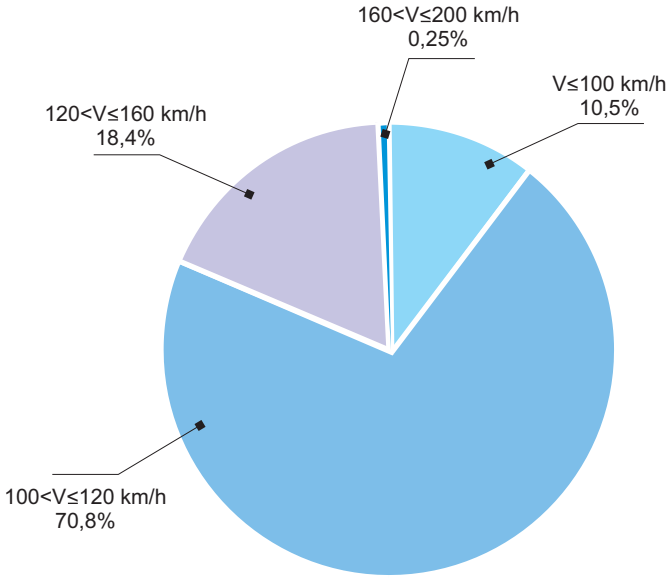
Największy rozwój elektryfikacji przypada na lata 60., 70. i 80. ubiegłego stulecia. Były to sieci trakcyjne przystosowane do prowadzenia prędkości na poziomie 100 -120 km/h

Od lat 90. praktycznie zrezygnowano z elektryfikacji nowych linii kolejowych czy ich odcinków, skupiając uwagę na modernizacji.

Planowane wprowadzanie dużych prędkości zmusiło biura projektowe do zaprojektowania sieci trakcyjnej dla wyższych prędkości. Zaprojektowano nowe rozwiązanie techniczne sieci trakcyjnej oznaczone 2C120-2C, które charakteryzowało się zastosowaniem dwóch lin nośnych o przekrojach 120 mm^2 i dwóch przewodów jezdnych djp 100 mm^2. Łączny przekrój sieci wynosił 440 mm^2. Sieć tę w latach 1973-1976 zastosowano do zelektryfikowania

Centralnej Magistrali Kolejowej na odcinku Grodzisk Mazowiecki - Zawiercie, gdzie wprowadzono prędkość V=160 km/h. Sieć była jednocześnie bazą wyjściową do projektowania nowych rozwiązań: 2C120-2C-3 przeznaczonej dla dużych prędkości V=250 km/h i 2C120-2C-4 dla V=160 km/h przeznaczonej głównie dla linii o przewadze ruchu towarowego.

Procentowy udział ilości sieci trakcyjnej przystosowanej do odpowiednich prędkości jazdy



W roku 1998 zmodernizowano pierwszy doświadczalny odcinek sieci trakcyjnej o długości około 7 torokilometrów, przystosowany do prędkości jazdy 200 km/h na szlaku Psary - Góra Włodowska (ze stacją Psary). Obecnie po zmodernizowaniu odcinka Knapówka - Psary o długości 19,66 torokilometrów trwają prace modernizacyjne na pozostałej części odcinka Psary - Góra Włodowska.

Równolegle na zmodernizowanych szlakach trwają badania prowadzone przez Centrum Naukowo-Techniczne Kolejnictwa, mające na celu określenie przydatności do V=200/250 sieci typu 2C120-2C-3.

W wrześniu 2003 r. na stacji Psary i przyległych zmodernizowanych szlakach dokonano jazd próbnych z wykorzystaniem lokomotywy czeskiej z VUŻ (Czechy). W trakcie prób uzyskano maksymalną prędkość jazdy 210 km/h (była to maksymalna prędkość dla lokomotywy VUŻ).

Po przeprowadzonych próbach szybkościowych, poprzedzonych badaniami statycznymi, Centrum Naukowo-Techniczne Kolejnictwa wydało dokument stwierdzający, że:

- sieć trakcyjna typu 2C120-2C-3 spełnia wymogi i zapewnia właściwą współpracę z odbierakami prądu dostosowanymi do prowadzenia prędkości V=200 km/h,
- istnieje duże prawdopodobieństwo poprawnej współpracy sieci jezdnej typu 2C120-2C3 z odbierakami prądu dostosowanymi do jazdy z prędkością 250 km/h.

Gdy zaistnieją odpowiednie warunki (odpowiednia lokomotywa i tor), przeprowadzone zostaną próby szybkości w zakresie 210 ÷ 250 km/h.

W sieci trakcyjnej typu 2C120-2C-3 zastosowano takie nowe rozwiązania jak np.:

- szeregowy układ rolek linowych w urządzeniach naprężających,
- oddzielne urządzenia naprężające dla lin nośnych i dla przewodów jezdnych,
- zwiększenie naciągu przewodów jezdnych o 10% w stosunku do naciągu przewodów sieci trakcyjnej typu 2C120-2C,
- wyeliminowanie krzyżowanego układu przewodów jezdnych w rozjazdach sieciowych.

W modernizowanych obecnie sieciach trakcyjnych konstrukcje wsporcze posadawiane są na fundamentach palowych. Przy pracach modernizacyjnych stosowane są nowe metody budowy sieci trakcyjnej z wykorzystaniem pociągu do potokowej wymiany sieci.

Zastosowanie nowych rozwiązań sieci trakcyjnej nie kończy prac badawczych, których celem jest zwiększenie prędkości jazdy, podwyższenie niezawodności pracy urządzeń jak również obniżenie kosztów eksploatacyjnych. Na zlecenie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. trwają dalsze prace nad uaktualnieniem katalogu rozwiązań konstrukcyjnych sieci trakcyjnych PKP.

Oświetlenie

Do oświetlenia zewnętrznego terenów kolejowych użytych jest ponad 205 tys. punktów świetlnych, w tym na liniach o znaczeniu międzynarodowym zainstalowanych jest 65 tys. punktów świetlnych.

Od kilku lat prowadzona jest modernizacja oświetlenia zewnętrznego polegająca na wymianie opraw oświetleniowych na oprawy z energooszczędnymi źródłami światła. Oszczędności w zużyciu energii elektrycznej wynikają głównie ze zmniejszenia mocy zainstalowanej przy uzyskiwanym takim samym efekcie oświetlenia.

W oświetleniu zewnętrznym wymieniono dotychczas ok. 25 tys. szt. opraw na oprawy energooszczędne.

Na przełomie roku 2003/2004 w ramach porozumienia pomiędzy PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. a PKP Energetyka spółka z o.o. została podpisana umowa w sprawie modernizacji oświetlenia zewnętrznego stacji kolejowych w woj. śląskim polegająca na zastąpieniu istniejących opraw oprawami z energooszczędnymi źródłami światła. W ramach tego zadania w roku 2004 zainstalowanych zostanie ok. 1700 szt. opraw energooszczędnych na stacjach: Sosnowiec, Katowice Osobowa, Katowice Ligota, Chorzów Batory, Bielsko Biała, Tychy, Toszek Północ, Gliwice Osobowa, Gliwice Sośnica Osobowa, Kędzierzyn Koźle.

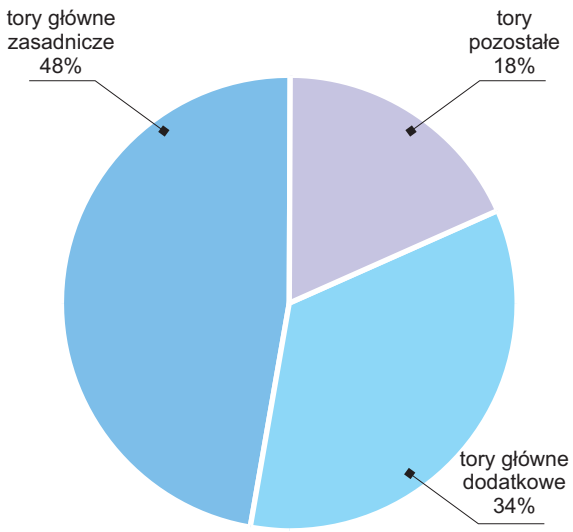
Elektryczne ogrzewanie rozjazdów

Urządzenia elektrycznego ogrzewania rozjazdów zamontowane są na 822 stacjach i posterunkach odgałęźnych. Zainstalowanych jest ponad 106 tys. szt. grzejników o łącznej mocy ok. 120 MW. Automatycznym sterowaniem objętych jest 51% tych urządzeń. Na modernizowanych liniach o znaczeniu międzynarodowym stosuje się rozwiązania umożliwiające automatyczne i zdalne sterowanie wraz z monitoringiem i diagnostyką urządzeniami elektrycznego ogrzewania rozjazdów.

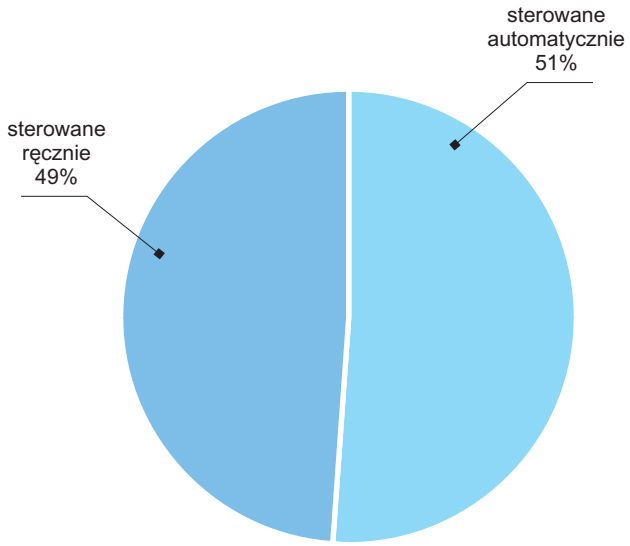
W roku 2003 zamontowano urządzenia elektrycznego ogrzewania rozjazdów na linii nr 137 (st. Chorzów Batory) oraz na linii 139 (st. Kobiór).



Procentowy podział urządzeń elektrycznego ogrzewania rozjazdów w zależności od lokalizacji



Procentowy podział urządzeń elektrycznego ogrzewania rozjazdów w zależności od sposobu sterowania



W roku 2003 na stacjach: Psary, Wałbrzych, Mrozy, Opole Zach. i Szczecin były realizowane badania ograniczające zużycie energii elektrycznej w rozjazdach ogrzewanych elektrycznie m.in. poprzez zastosowanie izolacji termicznej zmniejszającej emisję ciepła do atmosfery. Spodziewane są znaczne efekty ekonomiczne. Wyniki badań znane będą w pierwszej połowie 2004 roku. Wówczas podjęte zostaną decyzje o ewentualnym stosowaniu tych rozwiązań.

Gospodarka energetyczna

Podejmowane są działania w zakresie ograniczania kosztówenergii. Od roku 2003 wdrożony jest do realizacji program oszczędności na lata 2003-2006.

W ramach tego programu są podejmowane m.in. następujące działania:

- wymiany opraw oświetleniowych na oprawy ze źródłami energooszczędnymi,
- automatyczne sterowanie urządzeniami elektrycznego ogrzewania rozjazdów,
- zastosowanie w urządzeniach oświetlenia zewnętrznego elektronicznych urządzeń sterujących włączaniem i wyłączaniem oświetlenia pozwalających na programowanie czasu świecenia,
- termomodernizacja budynków (nastawni), tj. uszczelnianie lub wymiana okien i drzwi i ocieplanie ścian,
- remonty kotłowni wraz z wymianą czynnika grzewczego, tam, gdzie jest to niezbędne i opłacalne.

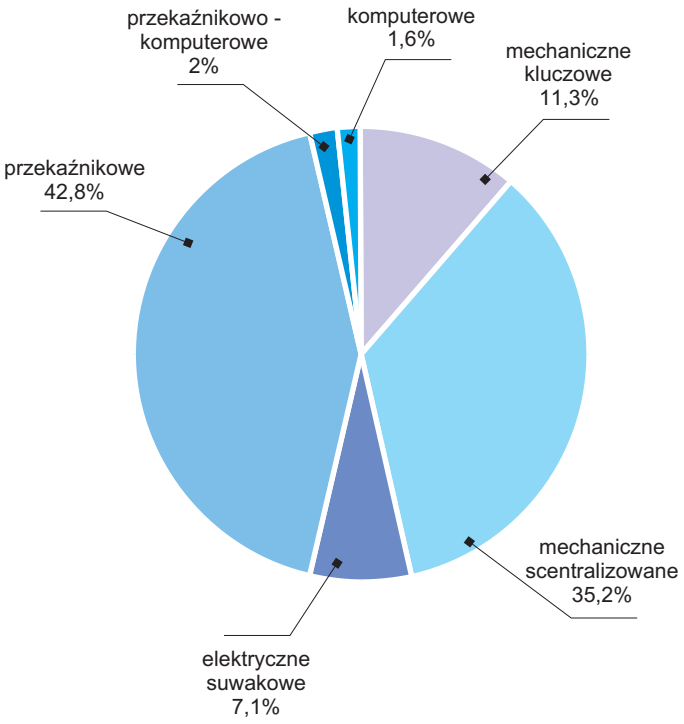


Automatyka i telekomunikacja kolejowa

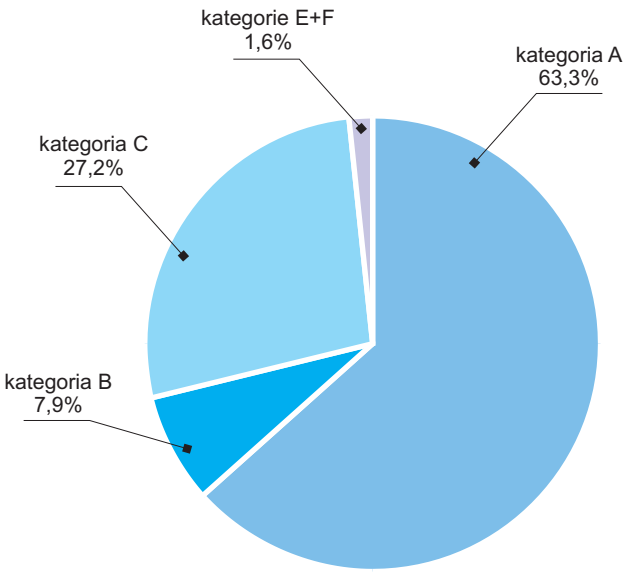
Ogólne informacje statystyczne

W grupie urządzeń sterowania ruchem kolejowym (srk) nadal w przeważającej części funkcjonują systemy przekaźnikowe i mechaniczne. W ostatnim okresie pojawia się jednak coraz więcej urządzeń elektronicznych, w tym mikroprocesorowych. W 2003 r. na 2 474 kilometrach linii ruch pociągów prowadzony był z wykorzystaniem samoczynnej blokady liniowej, w tym na 44 km komputerowej a na 13 920 km linii z wykorzystaniem półsamoczynnej blokady liniowej. Systemy komputerowe sterowały 29 okręgami nastawczymi z 686 zwrotnicami oraz 235 przejazdami kolejowymi. W 6 centrach sterowniczych, obejmujących 302 km linii z 289 zwrotnicami, funkcjonowały urządzenia zdalnego nastawiania. Spośród 2804 odstępów samoczynnej blokady liniowej 506 z nich objętych było systemami zdalnej diagnostyki. Funkcjonowało 140 urządzeń detekcji stanów awaryjnych taboru, służących do wykrywania tych stanów podczas jazdy pociągów (wykrywanie deformacji bieżni kół, uszkodzonych hamulców, zagrzanych łożysk.

Zwrotnice w poszczególnych rozjazdach stacyjnych urządzeń sterowania ruchem kolejowym



Udział urządzeń sterowania ruchem kolejowym na przejazdach kolejowych w poszczególnych kategoriach



Kategoria A
przejazdy użytku publicznego z rogatkami
Kategoria B
przejazdy użytku publicznego z samoczynną sygnalizacją świetlną i z półrogatkami
Kategoria C
przejazdy użytku publicznego z samoczynną sygnalizacją świetlną
Kategoria E
przejścia użytku publicznego
Kategoria F
przejazdy i przejścia użytku niepublicznego

Modernizacje urządzeń sterowania ruchem kolejowym

W zakresie modernizacji urządzeń sterowania ruchem kolejowym realizowane były następujące zadania związane z kompleksową modernizacją linii kolejowych:

linia E20 realizowana modernizacja urządzeń na odcinku Mińsk Mazowiecki - Siedlce oraz w przygotowaniu modernizacja węzła Poznań,

linia E30 realizowana modernizacja urządzeń na odcinku Opole - Wrocław oraz w przygotowaniu modernizacja odcinków Wrocław - zachodnia granica państwa. Na odcinku Legnica - Węgliniec planowane jest podjęcie budowy pilotowej instalacji systemu ERTMS (European Rail Traffic Management System),

linia E65 dokonano modernizacji urządzeń na stacji Psary, planowana jest modernizacja wszystkich stacji na odcinku Centralnej Magistrali Kolejowej.





W 2003 r. kontynuowano budowę nowoczesnych urządzeń sterowania ruchem kolejowym na stacjach. Oddane zostały do eksploatacji:

urządzenia komputerowe typu Ebilock 950 na stacjach: Częstochowa Stradom (67 zwrotnic scentralizowanych), Psary (22 zwrotnice), Mrozy (24 zwrotnice),

urządzenia komputerowe typu SIMIS-W na stacji Chorzów Stary (51 zwrotnic),

urządzenia przekaźnikowo-komputerowe typu UPK-PAT na stacji Twarda Góra (18 zwrotnic).

Prowadzone były prace modernizacyjne mające na celu objęcie sterowaniem z nastawni dysponujących urządzeń całych stacji, co pozwoliło na likwidację 10 nastawni wykonawczych.

Zastosowanie urządzeń telewizji użytkowej umożliwiło likwidację 10 posterunków stwierdzenia końca pociągów.
Zainstalowana na stacji Częstochowa Stradom wersja systemu Ebilock 950 wyposażona jest w nową rodzinę sterowników obiektowych STC. Pozwalają one umieścić całą aparaturę komputerową w jednym miejscu i wyeliminować konieczność montażu tych urządzeń w szafach aparatowych w terenie. Ma to istotne znaczenie dla zabezpieczenia urządzeń przed dotkliwymi kradzieżami i dewastacjami.
W ramach modernizacji urządzeń liniowych zabudowano 31 kompletów urządzeń samoczynnych sygnalizacji przejazdowych. Zastosowanie telewizji użytkowej pozwoliło na likwidację obsługi na 49 przejazdach kolejowych kategorii A. Sterowanie ruchem na tych przejazdach prowadzone jest zdalnie z najbliższego obsługiwanego posterunku ruchu.
W wyniku napraw i remontów 18 hamulców torowych uruchomione zostały zamknięte hamulce torowe na stacjach rozrządowych Poznań Franowo, Kraków Prokocim i Łódź Olechów.

W 2003 r. po raz pierwszy nastąpiło zmniejszenie, w stosunku do roku poprzedniego, strat spowodowanych kradzieżą i dewastacją urządzeń sterowania ruchem kolejowym. Ocenia się, że jest to efekt wdrożenia programu antykradzieżowego, w tym wprowadzania na coraz szerszą skalę elementów i urządzeń w wersji odpornej na kradzieże i dewastacje.
Wszystkie systemy sterowania ruchem kolejowym, urządzenia telekomunikacji kolejowej oraz urządzenia diagnostyki technicznej taboru, przed zastosowaniem ich na sieci PKP, muszą przejść wymagane przepisami testy i badania oraz uzyskać „Świadectwa dopuszczenia do eksploatacji urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu pociągów", wydane przez Urząd Transportu Kolejowego oraz właściwe zgody zarządu kolei. W 2003 r. wydanych zostało 10 bezterminowych i 18 terminowych świadectw dopuszczenia do eksploatacji urządzeń do prowadzenia ruchu pociągów dla nowych i już eksploatowanych systemów i urządzeń sterowania ruchem kolejowym.

Kierunki rozwoju

W 2003 r. opracowana została koncepcja modernizacji urządzeń sterowania ruchem kolejowym. Koncepcja ta ułatwi programowanie zadań modernizacji linii kolejowych, w trakcie których prowadzona będzie modernizacja urządzeń srk. Przewiduje budowę urządzeń srk opartych o jednolitą platformę sprzętową na określonych obszarach sieci kolejowej. Podkreśla konieczność kompleksowego wykonania wszystkich zadań związanych ze zdalnym sterowaniem urządzeniami srk na liniach kolejowych. Budowa urządzeń wg powyższej koncepcji zapewni realizację zadań przy możliwie niskich nakładach inwestycyjnych oraz możliwie niskich przyszłych kosztach eksploatacji wybudowanych obiektów.

W ramach modernizacji głównych ciągów komunikacyjnych realizowana jest budowa komputerowych urządzeń sterowania ruchem kolejowym z Lokalnymi Centrami Sterowania (LCS) i zdalnym sterowaniem urządzeniami na odcinkach linii o długościach około 50 km. Pozwoli to na likwidację obsługi na średnio 5-6 posterunkach ruchu, dając istotne ograniczenie zatrudnienia w zakresie obsługi urządzeń.
Obecnie prowadzone są intensywne prace nad zapewnieniem liniom kolejowym administrowanym przez spółkę PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., odpowiedniego stopnia

interoperacyjności, w oparciu o implementację w naszym kraju Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS European Rail Traffic Management System) w postaci jego głównych filarów:

- zorientowanego na bezpieczeństwo Europejskiego Systemu Sterowania Pociągiem (ETCS European Train Control System),
- zorientowanego na komunikację Globalnego Systemu Kolejowej Radiokomunikacji Ruchomej (GSM-R Global System for Mobile Communication - Railway),

będących podstawowymi technicznymi gwarantami interoperacyjności. Implementacja systemów ETCS i GSM-R umożliwi w przyszłości realizację trzeciego, zorientowanego na zarządzanie, składnika systemu ERTMS, jakim jest Europejska Warstwa Zarządzania Ruchem (ETML European Traffic Management Layer).

Na początku roku 2003 rozpoczęto w Grupie PKP, z inicjatywy spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., prace nad „Koncepcją wdrażania interoperacyjności w zakresie sterowania ruchem kolejowym (ERTMS) w Polsce". Zadanie to realizuje Centrum Naukowo - Techniczne Kolejnictwa (CNTK) przy aktywnym wsparciu Zespołu Technicznego ds. ERTMS, stanowiącego zespół ekspertów delegowanych przez poszczególne spółki Grupy PKP w celu wspierania wspomnianych wyżej prac. Powyższa koncepcja ma odpowiedzieć na szereg pytań koncepcyjnych i czysto technicznych, związanych z implementacją ETCS i GSM-R oraz wyłonić optymalną strategię wdrażania systemu ERTMS w Polsce. Celem opracowania jest uniknięcie kosztownych błędów oraz zdynamizowanie procesu wdrażania tego systemu w Polsce przy optymalnym wykorzystaniu inwestowanych środków. Przewiduje się, że prace nad wspomnianą wyżej koncepcją zakończone zostaną w roku 2004.

Równolegle spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podjęła przygotowania do praktycznego wdrożenia systemów ETCS i GSM-R. Wstępem do sukcesywnego wdrażania obu wspomnianych systemów na sieci kolejowej, administrowanej przez spółkę PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., będzie budowa instalacji pilotowej. Instalacja pilotowa systemu ETCS w założeniach swoich byłaby poligonem doświadczalnym dla opracowania narodowej wersji systemu ETCS, mającej stanowić praktyczną realizację zapisów Dyrektywy 2001/16/EC, regulującej kwestie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych. Prace nad uruchomieniem wspomnianego wyżej pilotażu w Polsce są w toku.

W roku 2004 spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przewiduje uruchomienie programu szkoleniowego dla kadry zarządzającej i pracowników różnych szczebli, mającego pogłębić wiedzę o systemie ERTMS oraz w zakresie realizacji projektów ERTMS/ETCS i ERTMS/GSM-R. Przewiduje się, że program taki obejmie bezpośrednio wszystkich pracowników, którzy będą mieli wpływ na poszczególne fazy realizacji tego typu projektów lub eksploatację gotowych systemów w przyszłości. Krokiem w tym kierunku było zorganizowanie we wrześniu 2003 r. seminarium technicznego automatyki i telekomunikacji pt. „Systemy sterowania ruchem na sieci PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zagadnienia interoperacyjności". Seminarium zapoznało uczestników z aktualnymi problemami technicznej interoperacyjności kolei, wymaganiami postanowień decyzji dyrektyw Unii Europejskiej, zobowiązaniami i konsekwencjami jakie wynikają dla Spółki z integracji europejskiej. Przedstawione zostały rozwiązania techniczne ETCS i GSM-R oraz organizacja i przebieg testów europejskich instalacji pilotażowych.

Ekonomika i finanse

Sytuację ekonomiczno-finansową oceniono na podstawie sprawozdawczości finansowej wg stanu na dzień 31.12.2003 r. (poddawanej badaniu przez audytora).

Stan majątkowy

Wielkość majątku określonego w aktywach spółki na dzień 31.12.2003 r. wyniosła 13 530 292,87 tys. zł, z czego ok. 91% to aktywa trwałe, zaś 9% aktywa obrotowe. Wysoka relacja aktywów trwałych do obrotowych związana jest ze specyfiką Spółki.

Główną pozycję aktywów trwałych i jednocześnie największą w ogólnej wartości aktywów stanowiły rzeczowe aktywa trwałe, w tym środki trwałe (ok. 95 % aktywów trwałych a ok. 87% aktywów ogółem). W strukturze środków trwałych dominowały budynki, lokale i obiekty inżynierii lądowej i wodnej (ok. 82%) oraz grunty (ok. 16%).

W aktywach obrotowych najwyższą pozycję zajmowały należności krótkoterminowe (ok. 85%), głównie z tytułu dostaw i usług (ok. 91% wszystkich należności krótkoterminowych), przy czym ok. 97% tych należności pochodziło od jednostek grupy PKP S.A. Zapasy stanowiły ok. 8% aktywów obrotowych, natomiast środki pieniężne ok. 6%.

Zgodnie z Ustawą z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe" spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. została wyposażona w składniki materialne i niematerialne wyodrębnione z PKP S.A. niezbędne do prowadzenia działalności statutowej oraz w zakresie zarządzania liniami kolejowymi, poprzez wniesienie wkładów niepieniężnych, jak i oddanie nieruchomości do odpłatnego korzystania.

W 2003 r. PKP S.A. wniosła do Spółki wkłady niepieniężne o wartości 11 905,51 tys. zł stanowiące, zgodnie z uchwałą nr 33/2003 Nadzwyczajnego Walnego Zgromadzenia Spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 29 września 2003 r., zespół składników majątku trwałego PKP S.A. Komendy Straży Ochrony Kolei w Likwidacji oraz PKP S.A. Dyrekcji Infrastruktury Kolejowej w Likwidacji.

Łącznie od początku działalności spółki, tj. od 1.10.2001r., wniesiony przez PKP S.A. wkład niepieniężny objął:

A. Majątek trwały o wartości	**304 015,88 tys. zł**
w tym:	
- wartości niematerialne i prawne	96,07 tys. zł
- rzeczowy majątek trwały	303 919,81 tys. zł
z czego:	
- urządzenia techniczne i maszyny stanowiły	60,4%
- środki transportu	22,8%
- pozostałe środki trwałe	1,4%
- niskocenne środki trwałe	15,4%
B. Majątek obrotowy (zapasy materiałowe) o wartości	**61 615,67 tys. zł**

Przekazany Spółce majątek wniesiony został wg skorygowanej wartości aktywów netto. Składniki majątkowe składające się na linie kolejowe oraz inne nieruchomości niezbędne do zarządzania liniami kolejowymi, z uwagi na nieuregulowany stan prawny, zostały przez PKP S.A. oddane PKP Polskim Liniom Kolejowym S.A. do odpłatnego korzystania w drodze umowy nr D-50/KN-1L/01 zawartej w dniu 27 września 2001 r.

PKP S.A. zobowiązane zostały do wniesienia w formie wkładu niepieniężnego linii kolejowych, obejmujących wszelkie nakłady, z wyłączeniem gruntów wchodzących w skład linii kolejowych nie mających uregulowanego stanu prawnego oraz środków trwałych w budowie. Grunty, do czasu uregulowania stanu prawnego, będą oddane Spółce do nieodpłatnego korzystania na podstawie umowy. W 2003 r. procedura aportowa w zakresie środków trwałych objętych umową D-50/KN-1L/01 nie została zakończona.

Spółka kontynuowała działania mające na celu dostosowanie wielkości majątku do wielkości wykonywanej pracy przewozowej przez przewoźników, a więc gwarantującej jej najwyższą efektywność i rentowność. W dniu 19 marca 2003 r. Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podjął uchwałę nr 60 w sprawie wyrażenia zgody na wyłączenia z umowy D-50/KN-1L/01 ok. 3360 km linii kolejowych lub ich części. Uchwałą objętych zostało ok. 1258 km linii kolejowych z decyzjami o likwidacji oraz ok. 2102 km linii nieeksploatowanych, w tym 1970,726 km linii z decyzjami o zawieszonym ruchu pociągów.

W okresie od 1.10.2001 r. do 31.12.2003 r., w wyniku działań Spółki w zakresie zainteresowania jednostek samorządowych nieodpłatnym przejmowaniem linii kolejowych znaczenia lokalnego, samorządy gminne i powiatowe wystąpiły do PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. lub PKP S.A. o przekazanie im ok. 947 km linii lub odcinków linii kolejowych, w tym: ok. 418 km linii w celu zorganizowania na nich przewozów i ok. 528 km linii dla innych celów.

Wystąpienia samorządów, dla zbędnych, nieeksploatowanych linii kolejowych, lub ich odcinków, wobec których spółka w 2003 roku wyraziła zgodę na przekazanie, dotyczyły ok. 164 km (w tym: linii czynnych ok. 19 km, linii zlikwidowanych ok. 74 km i linii z zawieszonym ruchem pociągów ok. 71km).

W IV kwartale 2003 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wdrożyły postępowanie likwidacyjne w odniesieniu do 356,858 km linii/odcinków linii kolejowych. Likwidacja tych linii/odcinków kolejowych pozwoli na oszczędność kosztów utrzymania w roku 2004 o ok. 300 tys. zł.

Sytuacja kapitałowa

Utrzymuje się korzystna tendencja zmian w kapitale zakładowym. Na przestrzeni lat 2001-2003 kapitał zakładowy wzrósł o 619 730, 00 tys. zł tj. z 500,00 tys. zł w 2001 r. do 620 230,00 tys. zł w 2003 r.

W ciągu 2003 r. kapitał zakładowy podwyższany był 2-krotnie. I tak:

1. W dniu 12.06.2003 r. został dokonany wpis do Krajowego Rejestru Sądowego Spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. o podwyższeniu kapitału zakładowego z kwoty 332 747 do wysokości 608 325,00 tys. zł. Kapitał zakładowy został podwyższony o kwotę 275 578,00 tys. zł, równoważną otrzymanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dotacji z budżetu państwa, przeznaczonej na finansowanie w 2001 r. linii kolejowych o znaczeniu państwowym w kwocie 118 264,00 tys. zł i w 2002 r. w kwocie 157 314,00 tys. zł.
2. W dniu 05.11.2003 r dokonano wpisu do Krajowego Rejestru Sądowego Spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. o podwyższeniu kapitału zakładowego z kwoty 608 325,00 tys. zł do kwoty 620 230,00 tys. zł. Kapitał zakładowy został podwyższony o kwotę 11 905 tys.

zł, tj. o wartość przekazanych przez PKP S.A. wkładów niepieniężnych stanowiących zespół składników majątku trwałego PKP S.A. Komendy Straży Ochrony Kolei w Likwidacji oraz PKP S.A. Dyrekcji Infrastruktury Kolejowej w Likwidacji.

Łączne podwyższenie kapitału zakładowego w 2003 r. wyniosło 287 483,00 tys. zł

Od początku swojej działalności Spółka wyemitowała w pięciu seriach 620 230 akcji imiennych o wartości nominalnej 1 000,00 zł każda. Akcjonariuszami Spółki są Polskie Koleje Państwowe S.A. oraz Skarb Państwa. PKP S.A. objęła 57 683 akcji tj. 9,3%, zaś prawo wykonywania prawa głosu przysługiwało jej z 228 183 akcji, co stanowiło 36,79 % wszystkich głosów.

Pomimo znacznego podwyższenia kapitału zakładowego spółki nadal głównym źródłem finansowania majątku w 2003 r. były kapitały obce, a w szczególności zobowiązania długoterminowe (wg stanu na dzień 31.12.2003 r. wyniosły ok. 90% pasywów). Wysoki stan zobowiązań długoterminowych to głównie rezultat zawartej umowy nr D-50/KN-1L/01, której przedmiotem są linie kolejowych oraz inne nieruchomości niezbędne do zarządzania liniami kolejowymi o nieuregulowanym stanie prawnym. Zobowiązania z tego tytułu stanowią 84% zobowiązań długoterminowych.

Kontynuacja działań restrukturyzacyjno-organizacyjnych, w tym sprawny przebieg regulacji praw własności majątkowych, przyczyni się w znacznym stopniu do poprawy struktury kapitałowej w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Wyniki ekonomiczno-finansowe działalności Spółki

W roku 2003 Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. poniosła stratę finansową netto w wysokości 252 030,1 tys. zł, co stanowi 92,6% przewidywanej wielkości straty na ten rok w biznes planie. W porównaniu do straty poniesionej w 2002 r., uwzględniającej dokonanie odpisu aktualizującego wartość aktywów obrotowych (należności o znacznym stopniu nieściągalności) wynik uległ poprawie o 642 708,2 tys. zł tj. o ok. 71,8%, natomiast w przypadku nie uwzględnienia tego odpisu poprawa nastąpiła o 181 249,73 tys. zł tj. o 41,83%.

Na stratę finansową netto roku 2003 złożyły się:

strata na sprzedaży	121 682,00 tys. zł
strata na pozostałej działalności operacyjnej	96 485,23 tys. zł
strata na operacjach finansowych	33 790,01 tys. zł
strata nadzwyczajna	72,85 tys. zł

Ujemny wynik finansowy Spółki to efekt m.in.:

utrzymywania nierentownych linii (ok. 6,5 tys. km linii kolejowych przynosi straty, w tym ok. 4,0 tys. km to linie nieczynne, generujące wyłącznie koszty)

braku odpowiedniego wsparcia finansowego ze strony budżetu państwa (na finansowanie kosztów utrzymania linii państwowych o znaczeniu obronnym i likwidacji zbędnych linii kolejowych)

utrzymującego się spadku przewozów pasażerskich,

złej kondycji finansowej spółek grupy PKP S.A., które na czas nie regulują zobowiązań wobec PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., co skutkuje brakiem płynności finansowej, a co za tym idzie naliczaniem Spółce odsetek za nieterminowe płatności (w 2003 r. odsetki od nieterminowych wpłat m.in. należności budżetowych wyniosły 36 121,39 tys. zł)

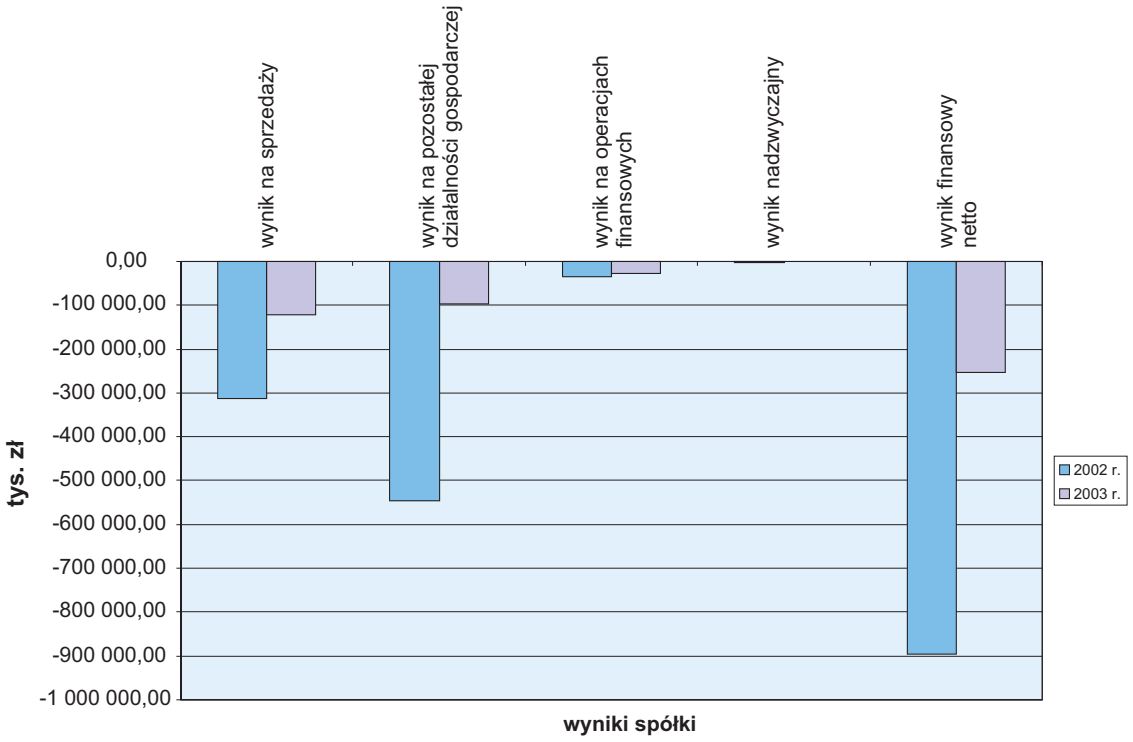
ponoszenia kosztów prowadzonych egzekucji (11 297,35 tys. zł)

zdarzeń nadzwyczajnych (gwałtowne burze i nawałnice), które miały miejsce na terenie Zakładu Linii Kolejowych w Nowym Sączu w okresie 9-13 maja 2003 r.


wynik na sprzedaży
wynik na pozostałej działalności gospodarczej
wynik na operacjach finansowych
0,00
100 000,00
200 000,00
300 000,00
400 000,00
500 000,00
600 000,00
700 000,00
800 000,00
900 000,00
1000 000,00
50
100
10
NARODOWY BANK POLSKI
STO ZŁOTYCH

Porównanie wyników finansowych lat 2002 i 2003 przedstawia poniższy wykres:

Zestawienie wyników finansowych spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A



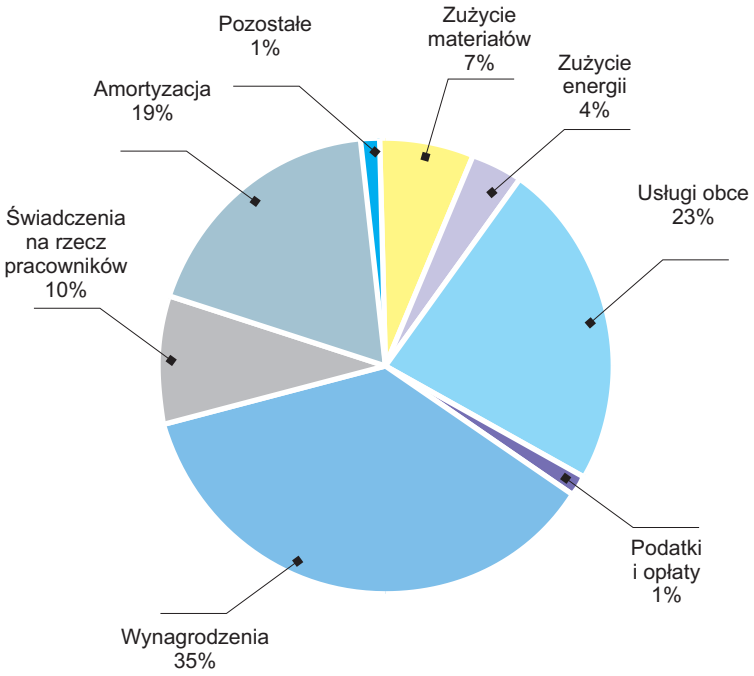
W ciągu 2003 r. Spółka uzyskała przychody z działalności gospodarczej w wysokości 2 981 568,9 tys. zł, ponosząc jednocześnie koszty w wysokości 3 233 526,2 tys. (ok. 7,8% kosztów niepokrytych przychodami). W przychodach z działalności gospodarczej dominowały przychody z tyt. udostępniania linii kolejowych (ok. 92,5%), z czego ok. 98,2% pochodziło od jednostek grupy PKP S.A., natomiast 1,8% - spoza grupy PKP S.A.
Z grupy PKP S.A. największy udział w przychodach Spółki z tytułu udostępniania linii kolejowych miały:

PKP Cargo S.A.	ok. 59,9%
PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o.	ok. 32,6%
PKP Intercity Sp. z o.o.	ok. 7,4%

Znaczną część kosztów w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., bo około 70%, stanowiły koszty stałe, a więc niezależne od wielkości usług świadczonych przez Spółkę, w skład których wchodzą: amortyzacja, wynagrodzenia wraz ze świadczeniami na rzecz pracowników, podatki i opłaty oraz usługi niematerialne, w tym czynsze.

Strukturę kosztów w układzie rodzajowym obrazuje poniższy wykres:

Koszty w układzie rodzajowym
Spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.



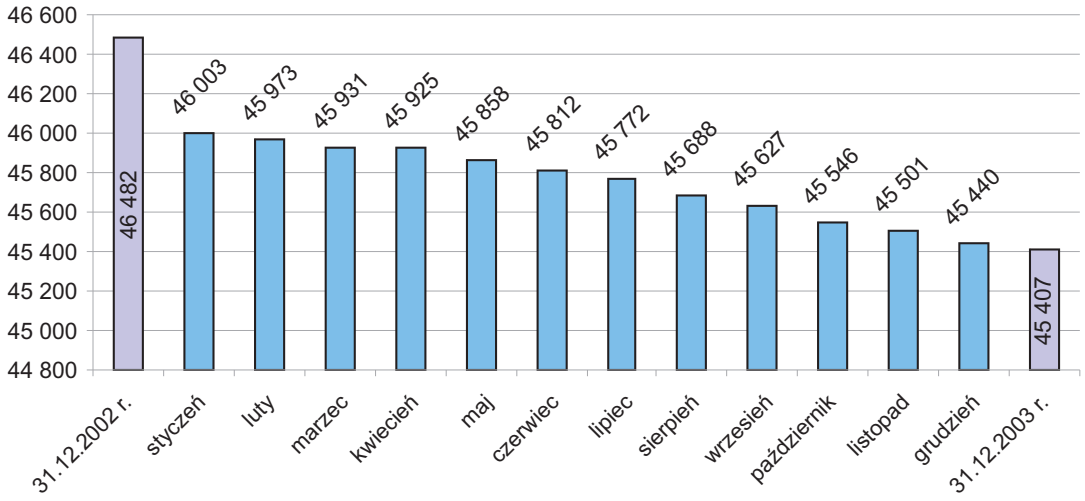
Spółka miała trudności z inkasowaniem kwot należnych za świadczone usługi. Największym dłużnikiem były PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o., których zobowiązania wobec PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wyniosły 1 143 612,71 tys. zł (łącznie z kwotą 461 458,44 tys. zł odpisu aktualizującego wartość aktywów obrotowych w roku 2002, jako należności o znacznym stopniu prawdopodobieństwa nieściągalności).
Nieterminowe regulowanie zobowiązań spółek wobec PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. uniemożliwiały realizację na czas płatności publiczno-prawnych (oprócz podatku PFRON, który regulowany był terminowo) oraz gospodarczych za zamówione i dostarczone materiały oraz usługi.
Wysiłki Spółki skierowane są w stronę dalszej poprawy jakości świadczonych usług, rozszerzenia oferty, zaspokojenia potrzeb i oczekiwań potencjalnych klientów. Szansą dla transportu, a tym samym dla PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., jest akcesja Polski do Unii Europejskiej. W 2004 r. planuje się pozyskanie środków pomocowych na sfinansowanie inwestycji na liniach kolejowych w łącznej wysokości 615 718,6 tys. zł.

Pracownicy



Zatrudnienie

Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. od momentu rozpoczęcia działalności gospodarczej, t.j. od 1 października 2001 r., systematycznie dostosowuje poziom zatrudnienia do wielkości eksploatowanej infrastruktury. W okresie od 01.10.2001 r. do 31.12.2003r. zmniejszono globalnie wielkość zatrudnienia o 3929 etatów (t.j. o 8%).
Działania te były również kontynuowane w 2003 r., w którym ograniczono wielkość zatrudnienia o 1075 etatów. Zmiany w zatrudnieniu w 2003 r. przedstawia poniższy wykres.

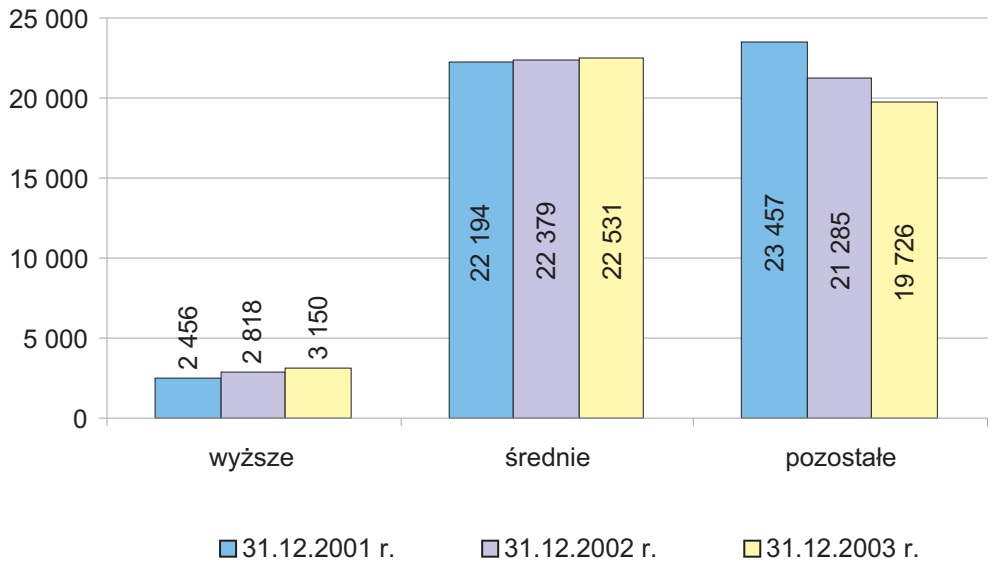


Spółka w 2003 r. realizowała swoje zadania statutowe zatrudnieniem mniejszym o 1811 etatów w stosunku do 2002 r., a jednocześnie ograniczyła w znacznym stopniu (około 13%) pracę w godzinach nadliczbowych, co pozytywnie wpłynęło na wzrost wydajności pracy.
Proces zmniejszania zatrudnienia w Spółce realizowany był w sposób społecznie akceptowany, z wykorzystaniem osłon socjalnych zagwarantowanych Ustawą z dnia 8 września 2000r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe" (Dz. U. z 2000 r. Nr 84, poz. 948 z p. zm.).

Jednocześnie Spółka prowadziła ukierunkowany nabór pracowników na podstawowe stanowiska produkcyjne związane z ruchem pociągów, jak: dyżurny ruchu, nastawniczy, dróżnik przejazdowy, diagnosta, stanowiska związane z ochroną kolei jak również stanowiska związane z przygotowaniem PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. do funkcjonowania w ramach integracji europejskiej oraz zarządzaniem środkami pomocowymi.
Z ogólnej liczby 394 pracowników przyjętych w 2003 r. do Spółki, 284 pracowników to osoby w wieku do 30 lat. Przyjmowani pracownicy to głównie osoby z wykształceniem wyższym -



142 osób oraz z wykształceniem średnim 243 - osób. Spółka nie zatrudnia nowych pracowników z wykształceniem podstawowym.
Zmiany struktury zatrudnienia w Spółce na przestrzeni 2 ostatnich lat przedstawia poniższy wykres.



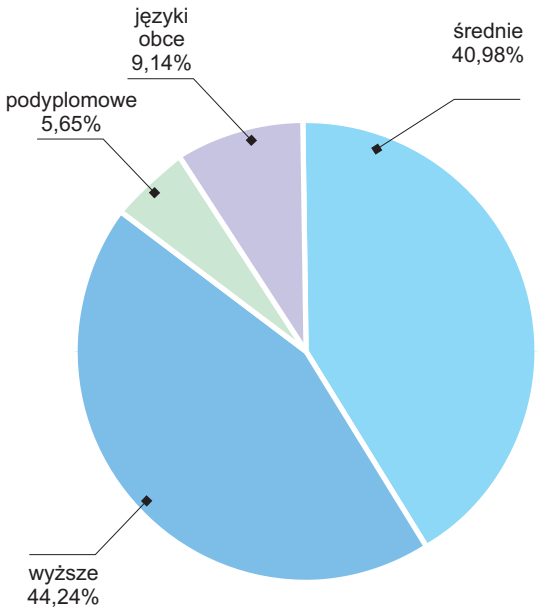
W omawianym okresie udział pracowników z wykształceniem zasadniczym i niższym w Spółce zmniejszył się o 5,3% na rzecz wzrostu pracowników z wykształceniem wyższym i średnim.
Spółka uzupełniała również obsady stanowisk poprzez wewnętrzne przemieszczenia pracowników pomiędzy zakładami Spółki. Ogółem w 2003 r. przemieszczono wewnątrz Spółki 314 pracowników.

Szkolenie, dokształcanie i doskonalenie zawodowe

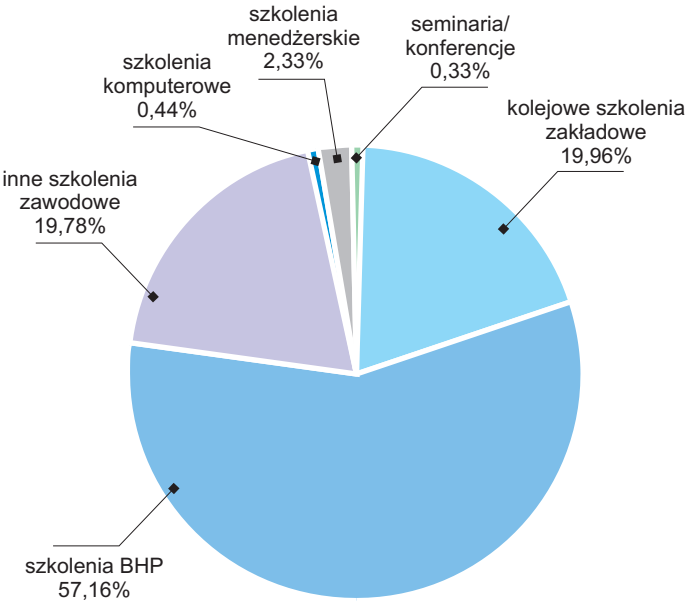
W 2003 roku rozwojem kadr objęto ogółem 35226 osób (co stanowiło 78% ogółu zatrudnionych) oraz 19 stypendystów wyższych uczelni. Wydatkowane na ten cel środki stanowiły około 0,2% wszystkich kosztów operacyjnych PKP PLK S.A. (przy mniejszym nakładzie środków wzrosła liczba pracowników objętych różnymi formami rozwoju w stosunku do roku ubiegłego).

Rozwój kadr obejmował dokształcanie, szkolenie i doskonalenie. Najwięcej osób skorzystało ze szkoleń (33508 pracowników - 95% wszystkich osób podnoszących kwalifikacje), natomiast dokształcało się 1718 osób. Najliczniejsza grupa pracowników t.j.19877 osób (stanowiąca 59% wszystkich szkolonych pracowników) została przeszkolona w systemie wewnątrzzakładowym. Pozostali pracownicy byli szkoleni w systemie zlecanym. Pracownicy dokształcali się w szkołach średnich, wyższych, na studiach podyplomowych oraz na kursach języków obcych (wykresy).

Dokształcanie pracowników



Szkolenie pracowników wg rodzajów szkoleń w 2003 r.
(liczba osobodni)



Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. poza podnoszeniem kwalifikacji swoich kadr, świadczy także usługi szkoleniowe firmom zewnętrznym. W 2003 roku Spółka przeszkoliła 68119 osób.

Rok 2003 zapoczątkował proces przemian zmierzających do wdrażania modelu organizacji „uczącej się". Między innymi powołano na szczeblu Centrali Wydział Zarządzania Wiedzą oraz opracowano koncepcję projektu kompetencyjnego opisu stanowisk pracy w Spółce, jako bazy odniesienia dla efektywnego realizowania rozwoju pracowników.

Ochrona środowiska



Chcąc chronić środowisko naturalne w transporcie, nie można się ograniczać się do jednej jego gałęzi. Przeciwnie - trzeba dysponować informacją, jak poszczególne rodzaje transportu wpływają na środowisko, po to, by móc wybierać te najmniej szkodliwe.
W tej sytuacji jednym z podstawowych zadań Biura Funduszy i Ochrony Środowiska jest uświadamianie, zarówno społeczeństwu, jak i władzom wszystkich szczebli, że transport kolejowy jest dla środowiska najmniej szkodliwy i tym samym, mając wybór pomiędzy (najczęściej) samochodem i pociągiem, dla własnego zdrowia i bezpieczeństwa, warto wybierać kolej.
Realizując to zadanie, w 2003 r. nasze biuro było inicjatorem i współorganizatorem dwóch bardzo ważnych imprez :

Konferencji międzynarodowej „Renesans kolei kluczem zrównoważonego rozwoju" w dn. 11-12 września 2003 r. w Warszawie,
Kampanii promocyjnej „Szynobusy dla gmin" w dn. 14-26 lipca 2003 r. (dookoła Polski).

„Renesans kolei kluczem zrównoważonego rozwoju"

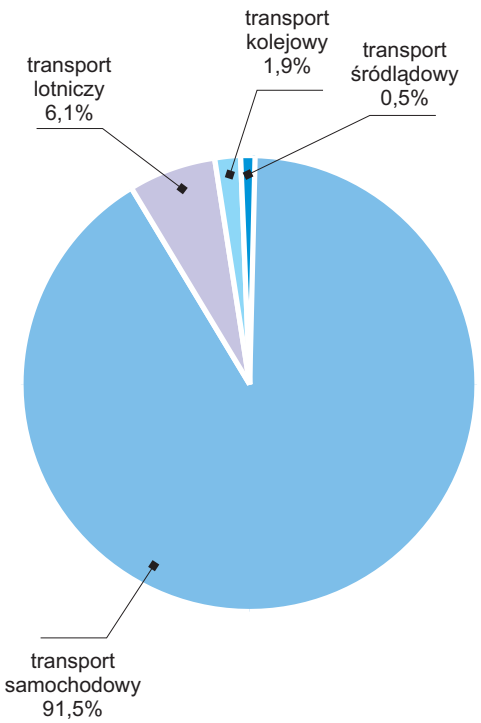
Ta międzynarodowa konferencja została zorganizowana pod patronatem i w znacznej części ze środków UIC (Międzynarodowego Związku Kolei). Miała na celu przede wszystkim uświadomienie władzom naszego państwa, jak dużą wagę Europa przywiązuje do utrzymania i rozwoju transportu kolejowego. Unia Europejska, do której Polska wchodzi z dniem 1 maja 2004 r., przede wszystkim liczy koszty, w tym koszty zewnętrzne transportu. Są to koszty, których nie ponosi ani usługodawca, ani usługobiorca, ale ogół społeczeństwa.



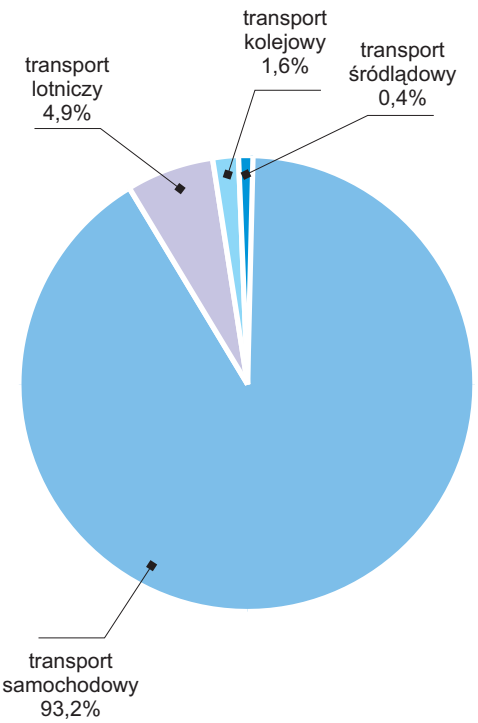
Według szacunków Unii Europejskiej (studium INFRAS/IWW z 1995 roku), łączna suma zewnętrznych kosztów transportu (pominąwszy kongestię, czyli koszt czasu traconego np. w korkach) w badanych krajach wynosi 530 miliardów euro rocznie, co odpowiada 7,8% PKB poddanych badaniu krajów europejskich (tj. 15 krajów UE, Szwajcarii oraz Norwegii). Włączając kongestię, koszty te kształtują się na poziomie 658 miliardów euro, tj. 9,7% PKB badanych krajów. W roku 2000 koszty zewnętrzne transportu szacowane były się na 700 miliardów euro. Prognozy wskazują, że bez zmiany dotychczasowej europejskiej polityki transportowej całkowite koszty zewnętrzne transportu do roku 2010 wzrosną o 42%.

Zewnętrzne koszty transportu w krajach Europy Środkowo-Wschodniej obecnie stanowią 14% całkowitego PKB tych krajów.
Z rachunków tych jednoznacznie wynika, że kolej jest środkiem transportu, który wytwarza koszty stosunkowo najmniejsze (patrz wykresy), jest więc najmniej uciążliwa ekonomicznie i ekologicznie dla społeczeństwa, toteż powinna być preferowana. Ponieważ nie sposób zaprezentować w tym miejscu całego dorobku konferencji, prezentujemy przyjęty przez uczestników dokument końcowy: „7 kroków ku zrównoważonemu transportowi w Polsce" (patrz str. 63).
W konferencji, oprócz licznie przybyłych gości zagranicznych, uczestniczyło także kilkunastu przedstawicieli polskiego rządu i parlamentu.

Struktura kosztów zewnętrznych w krajach UE + Szwajcaria i Norwegia według rodzaju transportu (bez uwzględnienia kongestii) [w %]



Struktura kosztów zewnętrznych w krajach UE + Szwajcaria i Norwegia według rodzaju transportu (z uwzględnieniem kongestii) [w %]



Kampania promocyjna „Szynobusy dla gmin”

miała na celu przekonanie społeczeństwa i władz samorządowych do kolejowych przewozów pasażerskich, nawet do reaktywowania ich tam, gdzie (np. ze względu na koszty) kolejowy ruch pasażerski został zawieszony lub odwołany. Kampanię tę zorganizowaliśmy wspólnie ze Stowarzyszeniem Sympatyków Komunikacji Szynowej i przy aktywnej współpracy kilku innych spółek grupy PKP. Honorowym patronem kampanii był minister środowiska Czesław Śleziak oraz Centrala PKP. W ciągu dwóch tygodni szynobusem użyczonym przez ZNTK Poznań objechaliśmy Polskę dookoła (patrz mapka na plakacie), zatrzymując się na ponad 70 stacjach i przystankach. Niemal wszędzie witały nas tłumy ludzi, niemal wszędzie też obecni byli przedstawiciele władz samorządowych (czasem też posłowie i senatorowie), którzy często dopiero od nas mogli się dowiedzieć, że samorządy mają obecnie możliwość przejmować lokalne linie kolejowe i organizować przewozy na swoim terenie, chociażby przy pomocy tak nowoczesnych szynobusów, jak ten, którym do nich przyjechaliśmy.

Spotkania z miejscową ludnością i samorządami odbywały się często w atmosferze pikniku, lokalnego święta (patrz zdjęcia) szczególnie tam, gdzie pociągi pasażerskie już od jakiegoś czasu nie kursowały. Czasem było wzruszająco (np. w Nowym Mieście Lubawskim), czasem bardzo wesoło (kapele i zespoły góralskie w Limanowej, Nowym Sączu, Rabce Zarytem), czasem patetycznie (Kraków, Jasło, Lublin, Łuków, Łomża - orkiestry kolejowe), wszędzie po





prostu gorąco i serdecznie (Sobótka, Czeremcha). Rewanżowaliśmy się możliwością przejechania się szynobusem (przeważnie od semafora do semafora), co miało tę dobrą stronę, że każdy mógł osobiście przekonać się jak można wygodnie i nowocześnie podróżować koleją. Dla samorządów równie istotne były koszty zakupu i eksploatacji. Szczególnie samorządy wojewódzkie, które od niedawna mają możliwość zakupu i eksploatacji tych szynobusów (w ramach użyczenia ich spółce PKP Przewozy Regionalne) zdążyły obliczyć, że ze względu na koszty eksploatacji zakup szynobusu zwraca się (w zależności od wielkości) po ok. 2-5 latach! Nasza kampania, skutecznie nagłośniona przez media, dała efekt nawet większy od zamierzonego - potrzebę zakupu dużej ilości szynobusów dostrzegł i rząd i parlament, co znalazło swoje odzwierciedlenie w budżecie państwa.

Kampania promocyjna

SZYNOBUSY DLA GMIN

14 - 26 lipca 2003 r.



Honorowy patronat Ministra Środowiska i Centrali PKP S.A.

Organizatorzy: Stowarzyszenie Sympatyków Komunikacji Szynowej

Grupa PKP

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Zapraszamy !

Sponsorzy

ZNTK

COMPENSA

WSiP

RAIL POLSKA

VOITH

BUPK

Wewnętrzne działania PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. na rzecz ochrony środowiska

Niezależnie od działań mających na celu zewnętrzną promocję ekologicznych i ekonomicznych walorów kolei, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., mimo bardzo skromnych środków, systematycznie starają się chronić środowisko na swoim terenie poprzez podejmowanie następujących działań:

budowę ekranów przeciwhałasowych (Lewin Brzeski, Opole Zach., Dąbrowa Niemodlińska),

remonty lub wymianę pieców c.o. celem zmniejszenia zużycia paliwa stałego i ograniczenia emisji spalin,

wymianę systemów grzewczych poprzez przechodzenie na paliwo olejowe, gazowe lub elektryczne,





sukcesywne szlifowanie szyn w różnych miejscach sieci PKP,

likwidację kotłowni i podłączanie budynków tam, gdzie to możliwe, do miejskich sieci cieplnych,

ocieplanie budynków celem ograniczania strat ciepła i zmniejszenia ilości zużywanego opału m.in. poprzez wymianę stolarki,

czyszczenie gruntów i wód gruntowych z zanieczyszczenia powypadkowego w Miałach, do którego doszło w lutym 2001 r.

systemowe oczyszczanie gruntów i wód gruntowych z zanieczyszczeń spowodowanych pracą eksploatacyjną stacji paliw przy użyciu środków pomocowych z Duńskiej Agencji Ochrony Środowiska (Kamieniec Ząbkowicki, Legnica),

Duńska Agencja Ochrony Środowiska wyposażyła także Specjalny Pociąg Ratunkowy we Wrocławiu w urządzenia i materiały niezbędne do ratownictwa technicznego w zakresie ochrony środowiska. Załoga SPR została przeszkolona przez Duńczyków w zakresie korzystania z przekazanych środków.

systematycznie rozwija się i zacieśnia. Podejmowane są nawet wspólne działania, jak np. wspomniana wyżej kampania „Szynobusy dla gmin".
Ze względu na ograniczoną ilość miejsca proponujemy zapoznanie się z działalnością POE na ich stronach internetowych.

Chcesz wiedzieć więcej o organizacjach pozarządowych wspierających kolej? Zajrzyj do internetu!

Wybrane strony internetowe organizacji pozarządowych promujących transport kolejowy:

www.ine-isd.org.pl - Instytut na Rzecz Ekorozwoju

www.kolej.com.pl - Ogólnopolskie Stowarzyszenie Samorządów na Rzecz Kolei Lokalnych,

www.kolej.eco.pl - Instytut Rozwoju i Promocji Kolei,

www.ssks.org - Stowarzyszenie Sympatyków Komunikacji Szynowej,

www.fz.eco.pl - Federacja Zielonych - grupa warszawska,

www.fzkrakow.most.org.pl - Federacja Zielonych - grupa krakowska,

www.zielonasiec.pl - Polska Zielona Sieć (w jej działalności interesujący dla nas Ogólno-Polski Serwis Ekologiczny - transport).

Interesujące czasopisma Pozarządowych Organizacji Ekologicznych:

www.obywatel.org.pl - Magazyn OBYWATEL,

www.zb.eco.pl - Zielone Brygady,

www.pracownia.org.pl/dzikiezycie - Dzikie Życie.

7 kroków ku zrównoważonemu transportowi w Polsce*

1. Polska od początku przemian doświadcza zasadniczych przekształceń w zakresie mobilności społeczeństwa i gospodarki, w których następuje gwałtowny rozwój transportu indywidualnego, samochodowego, kosztem transportu zbiorowego zwłaszcza szynowego prowadzący do:
   - pogłębiania się nierównych warunków konkurencji pomiędzy różnymi rodzajami transportu,
   - spadku roli transportu zbiorowego,
   - wzrostu udziału przewozów transportem samochodowym kosztem przewozów koleją,
   - masowego wzrostu zakupu samochodów,
   - coraz częstszego występowania zatłoczenia (kongestia),
   - wzrostu liczby wypadków.

   Czerpiąc ze złych doświadczeń państw rozwiniętych niezbędnym jest ukierunkowanie przemian zachodzących w transporcie w kierunku zrównoważonego rozwoju, co byłoby zgodne z art. 5 Konstytucji RP.

   Oznacza to przede wszystkim:
   - potrzebę zarządzania popytem na usługi transportowe w kierunkach uzupełniania się rodzajów transportu,
   - preferowanie najmniej zanieczyszczających środowisko i energooszczędnych środków transportu,
   - wykorzystywanie w maksymalnym stopniu istniejącej infrastruktury oraz jej modernizację.

2. Transport kolejowy jest jednym z najbezpieczniejszych i najmniej zanieczyszczających środowisko rodzajem transportu, dlatego należy równoprawnie traktować go w polityce państwa i działaniach ją wdrażających. Niezbędnym jest wzięcie przy tym pod uwagę aspektów ekonomicznych, zwłaszcza kosztów zewnętrznych, społecznych i ekologicznych. Pierwszym krokiem w dobrym kierunku byłoby przyznawanie takich samych środków na transport kolejowy, jak i na transport drogowy z budżetu państwa, budżetów lokalnych czy unijnych funduszy strukturalnych, spójności i regionalnych.

3. Rozwój transportu kolejowego uzależniony jest od efektywności w świadczeniu usług transportowych i pasażerskich. Dlatego kluczem w dokonywanych zmianach, zwłaszcza w świetle prowadzonej polityki Unii Europejskiej, jest budowanie w Polsce otwartego, efektywnego rynku usług kolejowych mogących konkurować z innymi rodzajami transportu. Bez istotnych zmian w zakresie zasad finansowania przewozów pasażerskich należy liczyć się z dalszą degradacją tego rodzaju przewozów.

4. Warunkiem poprawy konkurencyjności transportu kolejowego jest rozszerzenie oferty, większa elastyczność oraz ciągłe podnoszenie jakości usług. Kierunkiem, który w zbyt małym stopniu jest rozwijany w naszym kraju, jest transport kombinowany określany popularnie „TIRY na TORY". Biorąc przykład z rządów Szwajcarii i Austrii niezbędnym jest stworzenie warunków do rozwoju tej formy transportu tak, aby z jednej strony ograniczyć ruch dużych ciężarówek na drogach, zwłaszcza w tranzycie, a z drugiej stworzyć szansę na dodatkowe usługi dla kolei. Jest to zadanie dla Państwa.



5. Wiele dużych miast w Polsce jest bogato wyposażonych w infrastrukturę kolejową ale niestety zbyt małe jest jej wykorzystanie w codziennych dojazdach regionalnych do tych miast. Miasta te w większości mają poważne problemy z przejezdnością przez nie samochodem, cierpią na zatłoczenie w godzinach szczytu, co przynosi wymierne straty ekonomiczne, społeczne i ekologiczne. Dlatego też niezbędnym jest podjęcie inicjatywy tworzenia okrągłych stołów transportowych, gdzie w wyniku dyskusji między grupami interesów wypracowywanoby konkretne rozwiązania służące rozwojowi zrównoważonego transportu miejskiego. W takich rozwiązaniach kolej regionalna mogłaby pełnić kapitalną rolę w odciążeniu zatłoczonych miast. Państwo winno wspierać rozwiązania służące transportowi publicznemu.

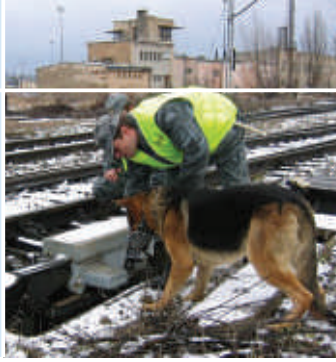
6. Dworce i stacje kolejowe wraz z otaczającymi je terenami stanowią naturalne miejsce do rozwoju przedsiębiorczości, zwłaszcza małej i średniej. Niezbędnym jest tworzenie wspólnych z samorządami regionalnymi oraz lokalnymi programów rewitalizacji dworców i stacji jako „inkubatorów" aktywności gospodarczej, których realizacja przyniosłaby tworzenie miejsc pracy, rozwój lokalnych gospodarek i powrót klientów do kolei.

7. Niezbędnym jest tworzenie właściwego klimatu wokół kolei, niezbędne jest podniesienie świadomości o roli i znaczeniu tego środka transportu. Społeczeństwo jest przytłoczone reklamami samochodowymi i to w dużej mierze kształtuje jego opinię. Ważną rolę pełnią tu politycy, administracja publiczna, przedsiębiorcy, ale także istotną rolę mają do odegrania media, edukacja w szkole a przede wszystkim organizacje społeczne, które wzięły sobie za cel promowanie zrównoważonego rozwoju. Ważnym byłoby, aby raz do roku przedstawiciele tych grup spotykali się i podsumowywali, co się dzieje w zakresie wdrażania zrównoważonego transportu, gdzie tak ważną rolę pełni transport kolejowy. Postuluje się powołanie Krajowego Forum Zrównoważonego Rozwoju Transportu.

Warszawa, 12 września 2003 r.

* (dokument końcowy przyjęty na międzynarodowej konferencji **„Renesans kolei warunkiem zrównoważonego rozwoju"**, Warszawa, dn. 11-12 września 2003 r).

Bezpieczeństwo osób i mienia



W służbie kolei

Są obecni na dworcach PKP i szlakach kolejowych, patrolują pociągi, ochraniają transporty z surowcami i artykułami przemysłowymi. Narażają zdrowie i życie, przeciwdziałając kradzieżom mienia kolejowego i ładunków powierzonych kolei na czas transportu. Ścigają chuliganów i awanturników zakłócających porządek na obszarach kolejowych oraz wandali niszczących mienie PKP. Funkcjonariusze Straży Ochrony Kolei to przedstawiciele jedynej wyspecjalizowanej formacji o charakterze paramilitarnym, która od 85 lat pozostaje w służbie polskich kolei. Ich obecność na stacjach i w pociągach, to gwarancja porządku i bezpieczeństwa dla wszystkich, którzy korzystają z usług PKP.

Powołanej do życia w listopadzie 1918 r. na wzór wojskowy Straży Kolejowej wyznaczono niezwykle odpowiedzialne zadanie ochrony terenu kolejowego oraz wszelkiego majątku kolei państwowych przed wszechobecnym wówczas bandytyzmem i złodziejstwem. W praktyce rola ówczesnych strażników kolejowych sprowadzała się do zapewnienia bezpieczeństwa osobistego pasażerów oraz ich mienia, ochrony transportów państwowych, komunalnych i prywatnych oraz utrzymania ładu, porządku i bezpieczeństwa publicznego na dworcach i terenie kolejowym, ochrony mostów i linii telegraficznych w obrębie wywłaszczenia kolejowego i kontroli nad wykonaniem przepisów prawnych Ministerstwa Kolei Żelaznych.
Zadania te wykonywali w kilkuosobowych patrolach bądź też wystawiając uzbrojone warty przy wytypowanych obiektach.
Uprawnienia Straży Ochrony Kolei znacznie wzrosły w 1935 r., po wejściu w życie ustawy o ochronie porządku na kolejach użytku publicznego. Nowej formacji przyznano wówczas m.in. prawo do nakładania grzywien w drodze doraźnych mandatów karnych, prawo legitymowania, zatrzymywania oraz doprowadzania do jednostek Policji Państwowej winnych naruszenia przepisów porządkowych na kolei. Strażników upoważniono także do noszenia broni palnej i użycia jej w określonych sytuacjach.

Mimo upływu dziesięcioleci, kilkukrotnych zmian nazwy (Straż Kolejowa, Wojskowa Straż Kolejowa, Służba Ochrony Kolei) oraz przekształceń strukturalnych podstawowe cele i zadania Straży Ochrony Kolei nie uległy zmianie. Podobnie jak przed II wojną światową, tak i dziś SOK przede wszystkim przeciwdziała przestępczości i wykroczeniom na terenach administrowanych przez kolej. W działaniach tych funkcjonariuszy SOK wspierają policjanci, strażnicy miejscy, żołnierze Żandarmerii Wojskowej oraz - w strefie nadgranicznej - Straż Graniczna.
Straż Ochrony Kolei funkcjonuje dziś na zasadach określonych w ustawie z 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. Art. 60 pkt. 1 tej ustawy precyzuje jej zadania:

- kontrola przestrzegania przepisów porządkowych na obszarze kolejowym, w pociągach i innych kolejowych pojazdach szynowych,
- ochrona życia i zdrowia ludzi oraz mienia na obszarze kolejowym, w pociągach i innych kolejowych pojazdach szynowych.



Wykonując swoje zadania, funkcjonariusz SOK ma prawo do (art. 60 pkt. 2):

- legitymowania osób podejrzanych o popełnienie przestępstwa lub wykroczenia, jak również świadków przestępstwa lub wykroczenia, w celu ustalenia ich tożsamości,
- ujęcia, w celu niezwłocznego doprowadzenia do najbliższej jednostki Policji, osób, w stosunku do których zachodzi uzasadniona potrzeba podjęcia czynności wykraczających poza uprawnienia Straż Ochrony Kolei,
- zatrzymywania i kontroli pojazdu samochodowego poruszającego się na obszarze kolejowym i przyległym pasie gruntu w przypadku uzasadnionego podejrzenia popełnienia przestępstwa lub wykroczenia przy użyciu tego pojazdu,
- nakładania grzywien w drodze mandatu karnego, na zasadach określonych w Kodeksie postępowania w sprawach o wykroczenia,
- przeprowadzania czynności wyjaśniających, występowania do sądu z wnioskiem o ukaranie, oskarżania przed sądem i wnoszenia środków odwoławczych w trybie określonym w Kodeksie postępowania w sprawach o wykroczenia,
- stosowania środków przymusu bezpośredniego: siły fizycznej w postaci chwytów obezwładniających oraz podobnych technik obrony, miotacza gazowego, pałki służbowej, kajdanek i psa służbowego. W ściśle określonych sytuacjach może sięgnąć po broń palną.

Formacja liczy dziś ok. 4 tys. funkcjonariuszy. Jednostką organizacyjną SOK jest Komenda Straży Ochrony Kolei, która jest zakładem spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. W skład Komendy SOK wchodzi 8 oddziałów okręgowych SOK, które działają w granicach administracyjnych województw. Oddziałom okręgowym podlega 37 oddziałów rejonowych, które z kolei nadzorują pracę kilkudziesięciu placówek terenowych SOK. W strukturze organizacyjnej Oddziału Okręgowego SOK w Poznaniu znajduje się jedyny, funkcjonujący od roku 1945 do dziś, Ośrodek Szkolenia Zawodowego SOK oraz Hodowli i Tresury Psów Służbowych w Zbąszyniu (woj. wielkopolskie). To dzięki niemu funkcjonariuszy SOK wspiera w patrolach 150 świetnie wyszkolonych czworonogów.
Straż Ochrony Kolei posiada również grupy operacyjno-interwencyjne do zadań specjalnych. Funkcjonariusze tych grup szkoleni są przez instruktorów z pododdziałów antyterrorystycznych Policji w zakresie sztuk walki, technik interwencyjnych i strzelania. Niejednokrotnie już udowodnili swoją skuteczność w działaniach przeciwko złodziejom mienia kolejowego oraz pospolitym przestępcom grasującym w pociągach.
W transporcie kolejowym krajów europejskich służby odpowiedzialne za bezpieczeństwo pasażerów i przewożonego mienia zajmują szczególną pozycję. Wynika to ze specyfiki ich zadań, do wykonania których potrzebne są specjalistyczne formacje. W 1980 r. powołano COLPOFER - międzynarodowe stowarzyszenie służb ochrony na kolejach, którego celem jest wypracowanie wspólnej strategii bezpieczeństwa na obszarach kolejowych. Czynnym członkiem COLPOFERU jest również Straż Ochrony Kolei, która rozwija współpracę i prowadzi wspólne działania ze swoimi odpowiednikami z krajów UE i państwami spoza niej. Przykładem takiej współpracy mogą być wspólne służby prewencyjne naszych strażników z funkcjonariuszami Służby Bezpieczeństwa Deutsche Bahn AG w obrębie przejścia granicznego Frankfurt nad Odrą - Rzepin.

Rok 2003 był dla funkcjonowania Straży Ochrony Kolei niezwykle owocny. Formacja została w znaczący sposób doinwestowana w samochody służbowe (volkswageny transportery i skody fabia), nowoczesną broń palną (pistolety P-99 i PM-98) oraz funkcjonalne umundurowanie. 15 kwietnia ub r. weszło w życie rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 31 marca 2003 r. w sprawie określenia wykroczeń, za które funkcjonariusze SOK mogą


Frankfurt (Oder)



nakładać grzywny w drodze mandatu karnego, oraz zasad i sposobu wydawania upoważnień. Nowe uregulowania prawne zwiększyły uprawnienia strażników kolejowych do przeprowadzania czynności wyjaśniających, oskarżania przed sądem i wnoszenia środków odwoławczych, kierowania wniosków do sądów o ukaranie w sprawach o wykroczenia oraz zatrzymywania i kontroli pojazdów samochodowych na obszarach kolejowych. Wszystkie te działania świadczą, iż rola Straży Ochrony Kolei w systemie zabezpieczania obszarów kolejowych przed zagrożeniem przestępczością jest niekwestionowana i systematycznie rośnie. Rośnie również ranga i prestiż funkcjonariusza SOK wśród innych służb mundurowych.

Komenda Straży Ochrony Kolei
03-734 Warszawa, ul. Targowa 74
Sekretariat: +48 22 51-33-900, +48 22 32-370
Wydział Operacyjno-Dyspozytorski: +48 22 51-33-424
Rzecznik prasowy: +48 22 51- 32-265, +48 600-083-809
fax: +48 22 51-33-637, +48 22 51-32-269*
e-mail: komenda.sok@pkp.com.pl

JEDNOSTKI WYKONAWCZE

Oddział Okręgowy Straży Ochrony Kolei w Warszawie
00-801 Warszawa, ul. Chmielna 73 A
tel.: +48 22 52-44-162, +48 22 52-41-712*
+48 22 52-41-719*, +48 600-083-919*
fax: +48 22 52-44-157, +48 22 52-41-714*
e-mail: okod.warszawa@pkp.com.pl

Oddział Okręgowy Straży Ochrony Kolei w Lublinie
20-406 Lublin, ul. Dworcowa 7
tel.: +48 81 53-13-480, +48 81 53-15-435*
+48 81 53-13-482*, +48 600-083-929*
fax: +48 81 53-13-481, +48 81 531-16-45
e-mail: okod.lublin@pkp.com.pl

Oddział Okręgowy Straży Ochrony Kolei w Krakowie
31-504 Kraków, ul. Lubicz 14
tel.: +48 12 624-34-80, +48 12 624-11-97*
fax.: +48 12 624-58-82, +48 12 624-57-12*
e-mail: okod.krakow@pkp.com.pl

Oddział Okręgowy Straży Ochrony Kolei w Katowicach
40-202 Katowice, al. Roździeńskiego 1
tel.: +48 32 257-64-80,
fax.: +48 32 257-64-89 tel./fax.: +48 32 257-65-86*
e-mail: okod.katowice@pkp.com.pl

Oddział Okręgowy Straży Ochrony Kolei w Gdańsku
80-958 Gdańsk, ul. Dyrekcyjna 2-4
tel.: +48 58 328-34-80, +48 58 328-16-80*
fax.: +48 58 328-34-81, +48 58 328-56-13*
e-mail: okod.gdansk@pkp.com.pl

Oddział Okręgowy Straży Ochrony Kolei we Wrocławiu
50-525 Wrocław, ul. Joannitów 13
tel.: +48 71 369-34-80, +48 71 369-1382*
fax.: +48 71 369-12-17, +48 71 369-14-54*
e-mail: okod.wroclaw@pkp.com.pl

Oddział Okręgowy Straży Ochrony Kolei w Poznaniu
61-801 Poznań, ul. Dworcowa 1
tel.: +48 61 86-31-480, +48 61 86-33-282*
fax.: +48 61 86-35-099 +48 61 86-33-272*
e-mail: okod.poznan@pkp.com.pl

Oddział Okręgowy Straży Ochrony Kolei w Szczecinie
70-211 Szczecin, ul. Korzeniowskiego 1
tel.: +48 91 441-57-80, +48 91 441-14-72*
fax.: +48 91 441-14-57, +48 91 441-44-44*
e-mail: okod.szczecin@pkp.com.pl

* kontakt całodobowy

Centrum Kierowania Przewozami



Centrum Kierowania Przewozami jest zakładem podległym bezpośrednio Centrali PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., działającym na zasadach pełnego wewnętrznego rozrachunku gospodarczego.

Podstawowe zadania Centrum Kierowania Przewozami to:

- nadzorowanie i kierowanie ruchem pociągów na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.,
- sprawowanie nadzoru nad realizacją rozkładu jazdy, który jest podstawowym planem pracy Spółki, na liniach zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.,
- organizowanie ruchu pociągów w przypadkach zakłóceń procesu przewozowego,
- nadzorowanie pracy zakładów linii kolejowych w zakresie wykonywania bieżących zadań eksploatacyjnych.

Komórkami organizacyjnymi Centrum Kierowania Przewozami są:

- Biuro i Główna Dyspozytura z siedzibą w Warszawie,
- Ekspozytury Kierowania Ruchem w Warszawie, Lublinie, Krakowie, Katowicach, Gdańsku, Wrocławiu, Poznaniu i Szczecinie.

Organizowanie ruchu pociągów

W warunkach „normalnej", codziennej eksploatacji, gdy na sieci dróg kolejowych nie występują zdarzenia w sposób istotny wpływające na punktualność i regularność kursowania pociągów, rolą Centrum Kierowania Przewozami jest nadzorowanie i śledzenie przemieszczania się pociągów zgodnie z rozkładem jazdy oraz zapobieganie (w miarę możliwości) zjawiskom, które mogą wpłynąć niekorzystnie na ten proces. Dyspozytorzy utrzymują ciągły kontakt z dyżurnymi ruchu na posterunkach zapowiadawczych i kontrolują wykonanie założonego rozkładu jazdy. Na bieżąco analizują przyczyny powstałych opóźnień i współpracując z dyspozyturami przewoźników, podejmują działania mające na celu ich wyeliminowanie.

Na sieci kolejowej mają miejsce różnego rodzaju zdarzenia, które negatywnie wpływają na realizację rozkładu jazdy pociągów. Przyczyny ich występowania są różne, np.: klęski żywiołowe, awarie elementów infrastruktury technicznej, defekty środków trakcyjnych lub taboru, kolizje na styku linii kolejowych z drogami kołowymi oraz nierzadko kradzieże lub dewastacje urządzeń rozmieszczonych wzdłuż linii kolejowych. Różne są również ich następstwa. Najbardziej uciążliwe, szczególnie dla podróżnych korzystających z usług kolei, są wydarzenia powodujące czasowe przerwy w ruchu pociągów. Wówczas zadaniem dyspozytury jest taka organizacja ruchu, która zapewni zminimalizowanie skutków tych zdarzeń oraz przywrócenie realizacji procesu przewozowego zgodnie z planem pracy tj. rozkładem jazdy pociągów.

Szczególną uwagę zwraca się na bezpieczeństwo podróżnych korzystających z transportu kolejowego. Zależnie od rodzaju wydarzenia, przewidywanego czasu trwania przerwy w ruchu pociągów oraz uwzględniając częstotliwość kursowania pociągów i potok podróżnych



korzystających z usług kolei na danej linii, dyspozytorzy Głównej Dyspozytury w porozumieniu z dyspozytorami przewoźników podejmują decyzje co do: przeprowadzenia pociągów drogami okrężnymi, odwołania pociągów na części lub na całej długości trasy i zastosowania zastępczej komunikacji autobusowej. Ponadto nadzorują przebieg prac związanych z przywróceniem przejezdności zamkniętego odcinka linii kolejowej.
W przypadkach doraźnego, czasowego ograniczenia przepustowości linii kolejowej (np. zamknięcia jednego z torów szlakowych) rolą dyspozytorów jest właściwa organizacja ruchu pociągów zapewniająca możliwie najwyższą jakość usług przewozowych, tj. jak najmniejsze odstępstwa od obowiązującego rozkładu jazdy. Ustalana jest kolejność jazdy pociągów po czynnym torze. Uwzględniane są przy tym pewne priorytety, które wynikają z obowiązujących przepisów prowadzenia ruchu oraz zobowiązań wobec przewoźników wykonujących przewozy zarówno pasażerskie jak i towarowe.

Przewóz przesyłek nadzwyczajnych

Istotną rolę odgrywa Centrum Kierowania Przewozami w procesie organizowania przewozu przesyłek nadzwyczajnych (z przekroczoną skrajnią ładunkową, wyjątkowo ciężkich), niebezpiecznych oraz wszystkich innych wymagających indywidualnego trybu uzgadniania i nadzorowania w czasie przewozu, zarówno w przewozach krajowych jak i międzynarodowych. W Biurze Centrum Kierowania Przewozami oraz w każdej z ośmiu ekspozytur funkcjonują stanowiska, które zajmują się kompleksową organizacją przewozu przesyłek nadzwyczajnych. Wyspecjalizowani pracownicy Centrum przyjmują od przewoźników

wnioski na ustalenie warunków przewozu. Współpracując z Biurami Centrali PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., oddziałami regionalnymi oraz zakładami linii kolejowych ustalają, jaką drogą może być dokonany przewóz zgłoszonej przesyłki, z jaką szybkością i z zastosowaniem jakich kryteriów gwarantujących zarówno przesyłce, jak i personelowi przewoźnika oraz zarządu kolei maksymalne bezpieczeństwo w trakcie realizacji przewozu. Określane są również szacunkowe koszty, jakie poniesie przewoźnik za realizację przewozu przesyłki nadzwyczajnej w żądanej relacji. Pracownicy Centrum Kierowania Przewozami mając na uwadze dobro klientów starają się, aby proces uzgadniania przewozów był możliwie krótki.

Koordynacja zamknięć torowych

Bardzo duże znaczenie dla PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. ma utrzymanie parametrów linii kolejowych w zakresie maksymalnych dopuszczalnych szybkości i nacisków na oś na możliwie najwyższym poziomie. Wynika to z przynależności znacznej części linii kolejowych zarządzanych przez PKP PLK S.A. do transeuropejskiej sieci dróg kolejowych oraz z wciąż rosnących wymagań przewoźników kolejowych. Wymaga to dokonywania prac modernizacyjnych, utrzymaniowych i naprawczych wszystkich elementów infrastruktury wchodzących w skład drogi kolejowej, a te nierozerwalnie wiążą się z długoterminowymi zamknięciami torowymi.

W Centrum Kierowania Przewozami i jego jednostkach wykonawczych funkcjonują stanowiska ds. koordynacji zamknięć torowych. Koordynacja ta opiera się w głównej mierze na współpracy z biurami Centrali PKP Polskie Linie Kolejowe SA, głównie z Biurem Inwestycji, Biurem Eksploatacji, Biurem Dróg Kolejowych i Biurem Automatyki i Telekomunikacji, oddziałami regionalnymi Polskich Linii Kolejowych mającymi w swych strukturach organizacyjnych komórki konstrukcji rozkładów jazdy, zakładami linii kolejowych, innymi spółkami z grupy PKP oraz wykonawcami wszelkich robót naprawczych i modernizacyjnych. Ma ona na celu wyeliminowanie, a jeżeli to niemożliwe, zminimalizowanie następstw występujących w postaci opóźnień pociągów, zmian tras przewozów czy też odwoływania pociągów. Praca zespołu koordynującego zamknięcia torowe bardzo korzystnie wpływa na jakość usług przewozowych świadczonych przez nasze przedsiębiorstwo zarówno w ruchu pasażerskim, jak i towarowym. Jego efektywność zależy od dobrej znajomości sytuacji eksploatacyjnej, prawidłowego rozpoznania potrzeb i możliwości wykonawców poszczególnych robót, a zatem od rzetelności i terminowości informacji umożliwiających właściwe przeprowadzenie procesu koordynacji. Wszystkie prace modernizacyjne planowane są z odpowiednim wyprzedzeniem czasowym, takim, które umożliwia uwzględnienie ich w procesie konstrukcji rocznego rozkładu jazdy pociągów.

Plan prac modernizacyjnych i naprawczych wymagających długookresowych zamknięć torowych stanowi Załącznik Nr 5 do „Regulaminu przyznawania i korzystania z tras na udostępnianych liniach kolejowych".

Wdrażanie systemu SEPE

Wszelkie funkcje organizacyjne i dyspozytorskie, które są realizowane przez Centrum Kierowania Przewozami wymagają zastosowania odpowiednich narzędzi pracy. Podstawowym narzędziem stosowanym w bieżącej pracy przez dyspozytorów Głównej Dyspozytury i Ekspozytur Kierowania Ruchem jest System Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej (SEPE). Głównym zadaniem Systemu jest bieżąca rejestracja ruchu wszystkich pociągów i pojazdów szynowych przewoźników poruszających się po liniach kolejowych zarządzanych przez PKP PLK S.A. oraz wszystkich zdarzeń towarzyszących temu procesowi. Z bazy danych Systemu tworzone są statystyki niezbędne dla udokumentowania pracy eksploatacyjnej. Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podjął decyzję, że System SEPE będzie stanowił jeden z elementów Zintegrowanego Systemu Zarządzania, który jest planowany do wdrożenia w Spółce. Wymaga on jednak ciągłego doskonalenia i dostosowania funkcji do potrzeb zainteresowanych Biur Centrali PKP PLK S.A., oddziałów regionalnych i zakładów linii kolejowych. W tym celu w strukturach Centrum Kierowania Przewozami utworzono Wydział Informatyki Użytkowej, którego zadaniem jest bieżący nadzór nad funkcjonowaniem Systemu i dokonywanie zmian w oprogramowaniu wynikających z rzeczywistego zapotrzebowania użytkowników, obecnych i przyszłych. Korzystaniem z bazy systemu zainteresowane są również spółki przewozowe z Grupy PKP.

Centrum Kierowania Przewozami prowadzi działania zmierzające do umieszczenia na liniach kolejowych interfejsów umożliwiających pozyskiwanie informacji o przemieszczaniu się pociągów z urządzeń przytorowych i przekazywanie ich do serwera Systemu. Zapewni to rzetelność przetwarzanych informacji i możliwość wykorzystania ich do rozliczeń z przewoźnikami.

Planowane jest również utworzenie i zastosowanie w bieżącej pracy Centrum Kierowania Przewozami aplikacji wspomagających planowanie i uzgadnianie warunków przewozu przesyłek nadzwyczajnych oraz planowanie i koordynację długo i krótkoterminowych zamknięć torowych.

Ważne wydarzenia w Spółce w 2003 r.

MARZEC

Uchwalenie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 86 poz. 789).

KWIECIEŃ

Weszło w życie Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 marca 2003 r. w sprawie określenia wykroczeń, za które funkcjonariusze Straży Ochrony Kolei są uprawnieni do nakładania grzywien w drodze mandatu karnego oraz zasad i sposobu wydawania upoważnień.

MAJ

Modernizacja linii kolejowej E30 na odcinku Legnica - Wrocław - Opole. Zakończenie kontraktu na roboty „Modernizacja 7 obiektów inżynieryjnych na odcinku Przecza - Lewin Brzeski w projekcie PHARE PL 9908.03".

CZERWIEC

Zakończenie modernizacji stacji Mrozy.

LIPIEC

Wystawa pn. „155 LAT KOLEI W POZNANIU I WIELKOPOLSCE" w Wielkopolskim Urzędzie Wojewódzkim w Poznaniu.

Kampania promocyjna "Szynobusy dla gmin" zorganizowana wspólnie przez PKP PLK S.A. i Stowarzyszenie Sympatyków Komunikacji Szynowej pod patronatem Ministra Środowiska i Centrali PKP S.A. w celu promocji lokalnego transportu szynowego. Przez dwa tygodnie objechaliśmy dookoła Polskę promując nowoczesny transport pasażerski na ponad 70 stacjach i przystankach. Podbiliśmy tą kampanią serca pasażerów i lokalnych władz samorządowych!
Przekazanie do eksploatacji stacji Opole Zachodnie i Lewin Brzeski oraz 7 obiektów inżynieryjnych na szlaku Przecza - Lewin Brzeski finansowanych ze środków PHARE w ramach modernizacji linii E30.

WRZESIEŃ

Wystawa pn. „155 LAT KOLEI W POZNANIU I WIELKOPOLSCE" na Dworcu PKP Poznań Główny,

Konferencja międzynarodowa „Renesans kolei kluczem zrównoważonego rozwoju" - zorganizowana wspólnie przez UIC, PKP S.A., PKP PLK S.A., CER, CNTK, SITK RP, Instytut na Rzecz Ekorozwoju. Celem konferencji była promocja znaczenia i roli kolei w zaspokajaniu potrzeb transportowych zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju (art. 5 Konstytucji RP). Podczas konferencji został wypracowany i przyjęty dokument „7 kroków ku zrównoważonemu transportowi w Polsce",

Wystawa „160 lat połączenia kolejowego Berlin - Szczecin" obrazująca historię i rozwój obu miast,

II Europejski Kongres Transportowy „Translog 2003" w Szczecinie zorganizowany przez Uniwersytet Szczeciński.

PA DZIERNIK

Konferencja w Malborku nt. współpracy z przewoźnikami korzystającymi z linii kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.,

Targi „Infrastruktura 2003" w Pałacu Kultury i Nauki w Warszawie,

Otwarcie przystanku osobowego Słubice,

Międzynarodowe Targi Kolejowe TRAKO 2003 w Gdańsku.

LISTOPAD

Przyznanie CERTYFIKATU przez Firmę HEGENSCHEIDT MFD GMBH & Co. mieszczącą się w Erklenz (Niemcy) dla warsztatu napraw urządzeń do wkolejenia taboru, działającym w strukturze Zakładu Linii Kolejowych w Rzeszowie w dowód uznania długoletniej, profesjonalnej i bezawaryjnej działalności tego warsztatu,

IV Międzynarodowe Targi Railtec w Dortmundzie.

GRUDZIEŃ

Otwarcie szlaku Mińsk Mazowiecki - Mrozy oraz stacji Mrozy.

Zakład Maszyn Torowych w Krakowie



Maszyny Zakładu Maszyn Torowych w Krakowie uczestniczyły w głównych zadaniach inwestycyjnych oraz utrzymaniowych PKP PLK S.A.
W okresie VII X.2003 r., Zakład jako Generalny Wykonawca realizował zadanie inwestycyjne na terenie Oddziału Regionalnego we Wrocławiu na liniach 277, 751, 349 Opole - Wrocław.
Maszyny Zakładu Maszyn Torowych w Krakowie wykonały również zadania inwestycyjne jako podwykonawca robót na następujących lokalizacjach:

- Linia nr 131 (na terenie Oddziału Regionalnego w Katowicach, odcinek: Chorzów Batory - Tczew)
- Linia nr 062 (na terenie Oddziału Regionalnego w Krakowie, odcinek: Tunel - Sosnowiec)
- Linia nr 824 (na terenie Oddziału Regionalnego w Poznaniu, odcinek: Poznań - Starołęka-Pokrzywno)
- Linia nr 007 (na terenie Oddziału Regionalnego w Lublinie, odcinek: Puławy Azory - Zarzeka)
- Linia nr 351 (na terenie Oddziału Regionalnego w Szczecinie, odcinek Drawski Młyn - Krzyż).
- Linia nr 008 (na terenie Oddziału Regionalnego w Warszawie, odcinek:Piaseczno - Czachówek)

Praca maszyn wysokowydajnych w Polsce

Nazwa maszyny	Wykonanie [w mb/ j.r*]
Pociąg do zautomatyzowanej wymiany nawierzchni P-93/01	96 032
Pociąg do naprawy podtorza AHM-800 R	9 000
Oczyszczarka tłucznia OT-800/03	30 402
Oczyszczarka tłucznia OT-800/04	32 224
Oczyszczarka tłucznia RM-80	50 698
Uniwersalna podbijarka UNIMAT nr 943	42 096 / 465 *
Uniwersalna podbijarka UNIMAT nr 947	57 640 / 501 *
Stabilizator dynamiczny DGS-62N	263 032
Zgarniarka tłucznia ZTU-300	435 090
Podbijarka torowa CSM	169 650
Razem	**1 185 864 / 966**

* metry bieżące / jednostki rozjazdowe

Maszyna do wymiany podtorza AHM 800R wykonała modernizację podtorza na odcinku Mienia - Mrozy (korytarz E-20).



Dzięki podpisanym kontraktom międzynarodowym przez Zarząd PKP PLK S.A. z niemieckimi firmami Spitzke oraz Schweerbau pociągi automatycznej wymiany nawierzchni P-93 nr 02 oraz P-95 nr 03 wraz z obsługą operatorską uczestniczyły również jako podwykonawca w pracach modernizacyjnych na kolejach niemieckich, holenderskich oraz w Luksemburgu.

Praca maszyn wysokowydajnych poza granicami kraju

Nazwa maszyny	Wykonanie [w mb]
Pociąg do zautomatyzowanej wymiany nawierzchni P-93/02	89 913
Pociąg do zautomatyzowanej wymiany nawierzchni P-95/03	70 089
Razem	**160 002**

Praca, ta oprócz charakteru komercyjnego, miała również znaczenie szkoleniowe. Zdobyte doświadczenie i umiejętności zostaną wykorzystane na kolejach polskich. Praca w tych krajach ze względu na obciążenie ruchem odbywała się głównie w okresie weekendów oraz w nocy.
Praca pociągów P-93 i P-95 została zauważona w Niemczech, lokalna prasa niemiecka bardzo pochlebnie wyrażała się o pracowitości, solidności i wydajności naszych pracowników.





W Zgrzewalniach Szyn w Skarżysku-Kamiennej, Kędzierzynie-Koźlu i Bydgoszczy zgrzano łącznie 614 km 564 mb., przeważnie na odcinki 210 m, przystosowane swoimi parametrami do prędkości 160 km/h .
Proces technologiczny zgrzewania szyn pozwala na wykonanie zgrzein szyn do prędkości 250 km/h i w miarę dostosowywania linii kolejowych do wysokich prędkości będzie sukcesywnie stosowany.
Zakład Maszyn Torowych jest również dostawcą szyn długich dla warszawskiego metra.

W 2003 roku został podpisany kontrakt na dostawę z Firmy Plasser&Theurer z Austrii 18 szt. transporterów samowyładowczych MFS100. Kontrakt zakłada wykonanie podzespołów i części a także ostateczny montaż w Zakładzie Maszyn Torowych w Krakowie.
Pierwszy transporter samowyładowczy MFS100 nr 01 został zbudowany i przekazany do eksploatacji w 28.11.2003 roku.
Produkcja i montaż odbywa się w Warsztatach Remontowo-Produkcyjnych nr 01 w Krakowie i nr 02 w Idzikowicach koło Opoczna.



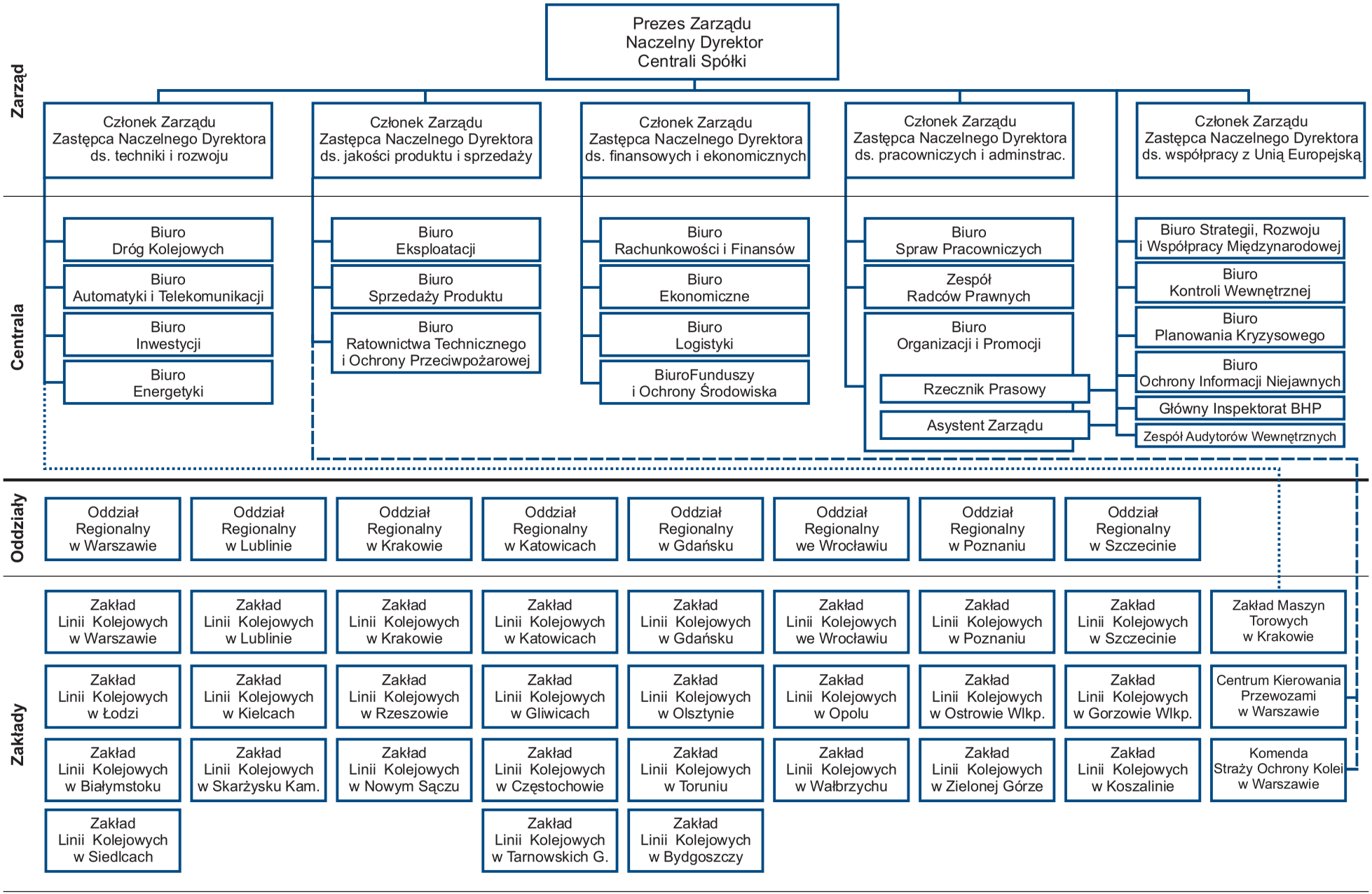
W sezonie remontowym w Warsztatach Remontowo-Produkcyjnych nr 01 w Krakowie i nr 02 w Idzikowicach koło Opoczna wykonywane są naprawy główne, średnie i bieżące poszerzone maszyn własnych a także komercyjnie maszyn eksploatowanych w Spółkach Utrzymaniowych DOM Poznań; ZNI Warszawa; ZNI Radom.
W 2003 roku w Wydziale Badań i Analiz Stanu Torów w Warszawie prowadzone były na potrzeby własne PLK oraz spółek naprawy infrastruktury pomiary wagonami defektoskopowymi oraz szkolenia z zakresu spawalnictwa.

Dane teleadresowe

Komórka organizacyjna	Telefon	Fax	e-mail
Prezes Zarządu Naczelny Dyrektor	0-22 5132000	0-22 5133943	t.augustowski@pkp.com.pl
Członek Zarządu, Z-ca Naczelnego Dyrektora ds. Techniki i Rozwoju	0-22 5132001	0-22 5132838	j.stirmer@pkp.com.pl
Członek Zarządu, Z-ca Naczelnego Dyrektora ds. Jakości Produktu i Sprzedaży	0-22 5132002	0-22 5133334	g.siewiera@pkp.com.pl
Członek Zarządu, Z-ca Naczelnego Dyrektora ds. Finansowych i Ekonomicznych	0-22 5132004	0-22 5133943	m.pawłowski@pkp.com.pl
Członek Zarządu, Z-ca Naczelnego Dyrektora ds. Pracowniczych i Administracyjnych	0-22 5132003	0-22 5133334	a.krawczyk@pkp.com.pl
Członek Zarządu, Z-ca Naczelnego Dyrektora ds. Współpracy z Unią Europejską	0-22 5133008	0-22 5132838	g.liberadzka@pkp.com.pl
Biuro Organizacji i Promocji	0-22 5132338	0-22 5132334	m.dziurla@pkp.com.pl
Biuro Spraw Pracowniczych	0-22 5132020	0-22 5132212	b.mikolajczyk@pkp.com.pl
Biuro Ekonomiczne	0-22 5133420	0-22 5132089	iekwar@pkp.com.pl
Biuro Rachunkowości i Finansów	0-22 5132090	0-22 5132809	j.sikorska@pkp.com.pl
Biuro Inwestycji	0-22 5132080	0-225132696	iiwwar@pkp.com.pl
Biuro Eksploatacji	0-22 5132010	0-22 5132476	iirwar@pkp.com.pl
Biuro Dróg Kolejowych	0-22 5132040	0-22 5133496	b. filipowicz@pkp.com.pl
	0-22 5132060		
Biuro Automatyki i Telekomunikacji	0-22 5132050	0-22 5133369	z.szewczyk@pkp.com.pl
	0-22 6189389		
Biuro Energetyki	0-22 5132070	0-22 5133050	m.augusciuk@pkp.com.pl
	0-22 8187493		
Biuro Logistyki	0-22 5133326	0-22 5132399	b.pekala@pkp.com.pl
Biuro Sprzedaży Produktu	0-22 5132030	0-22 5132804	n.kowalczyk@pkp.com.pl
	0-22 6187213		
Biuro Strategii, Rozwoju i Współpracy Międzynarodowej	0-22 5133437	0-22 5133055	k.chodak@pkp.com.pl
Biuro Kontroli Wewnętrznej	0-81 5315433	0-81 5315847	ikk@pkp.com.pl
Zespół Radców Prawnych	0-22 5133377	0-22 5133588	j_martynski@pkp.com.pl
Biuro Ochrony Informacji Niejawnych	0-61 8631390	0-61 8631394	j.lowigus@pkp.com.pl
		0-22 5132290	m.urban@pkp.com.pl
Biuro Funduszy i Ochrony Środowiska	0-81 5315736	0-81 5311587	u.michajlow@pkp.com.pl
Biuro Planowania Kryzysowego	0-22 5133390	0-22 5133394	j.groszkowska@pkp.com.pl
	0-22 8188401		
Biuro Ratownictwa Technicznego i Ochrony Przeciwpożarowej	0-22 5133821	0-22 5132318	k.burcon@pkp.com.pl
Główny Inspektorat Bezpieczeństwa i Higieny Pracy	0-22 5133323	0-22 51333040	k.cegielka@pkp.com.pl
	0-22 5133324		
Rzecznik Prasowy	0-22 5132200	0-22 5133002	k.lancucki@pkp.com.pl

Oddział Regionalny Warszawa	0-22 5132150	0-22 5132154	irus-wawa@pkp.com.pl
Zakład Linii Kolejowych Warszawa	0-22 5133300	0-22 5133511	
Zakład Linii Kolejowych Siedlce	0-25 6433300	0-25 6433329	
Zakład Linii Kolejowych Białystok	0-85 6511996 w. 340	0-85 6518042	
Zakład Linii Kolejowych Łódź	0-42 6645340	0-42 6645207	
Oddział Regionalny Lublin	0-81 5313300	0-81 5313607	irus.lublin@pkp.com.pl
Zakład Linii Kolejowych Lublin	0-81 5313340	0-81 5313490	
Zakład Linii Kolejowych Kielce	0-41 3660171	0-41 3669568	
Zakład Linii Kolejowych Skarżysko-Kam.	0-41 2514010	0-41 2514492	
Oddział Regionalny Kraków	0-12 6243308	0-12 6241540	ir.krakow@pkp.com.pl
Zakład Linii Kolejowych Kraków	0-12 6245807	0-12 6245809	
Zakład Linii Kolejowych Rzeszów	0-17 8525081	0-17 8525081	
Zakład Linii Kolejowych Nowy Sącz	0-18 4420603	0-18 4420603	
Oddział Regionalny Katowice	0-32 2576300	0-32 2576305	irus.katowice@pkp.com.pl
Zakład Linii Kolejowych Katowice	0-32 2575540	0-32 2576406	
Zakład Linii Kolejowych Gliwice	0-32 2377340	0-32 2377543	
Zakład Linii Kolejowych Częstochowa	0-34 3605230	0-34 3605240	
Zakład Linii Kolejowych Tarnowskie Góry	0-32 2854811	0-32 2852251 w. 424	
Oddział Regionalny Gdańsk	0-58 3283300	0-58 3285900	j.zaleska@pkp.com.p
Zakład Linii Kolejowych Gdynia	0-58 6283300	0-58 6283120	
Zakład Linii Kolejowych Olsztyn	0-89 5385340	0-89 5385557	
Zakład Linii Kolejowych Toruń	0-56 6213340	0-56 6213040	
Zakład Linii Kolejowych Bydgoszcz	0-52 3273340	0-52 3273562	
Odział Regionalny Wrocław	0-71 3693300	0-71 3695995	b.polinski@pkp.wroc.pl
Zakład Linii Kolejowych Wrocław	0-71 3694300	0-71 3694310	
Zakład Linii Kolejowych Opole	0-77 4521340	0-77 4418541	
Zakład Linii Kolejowych Wałbrzych	0-74 8474340	0-74 8474353	
Oddział Regionalny Poznań	0-61 8632300	0-61 8632370	irus.poznan@pkp.com.pl
Zakład Linii Kolejowych Poznań	0-61 8631300	0-61 8631796	
Zakład Linii Kolejowych Ostrów Wielkopolski	0-61 7363340	0-61 7363267	
Zakład Linii Kolejowych Zielona Góra	0-68 3289300	0-68 3256906	
Odział Regionalny Szczecin	0-91 4413300	0-91 4411800	a.lepak@pkp.com.pl
Zakład Linii Kolejowych Szczecin	0-91 4415550	0-91 4415409	
Zakład Linii Kolejowych Koszalin	0-94 3424047 w. 382	0-94 3424047 w. 314	
Zakład Linii Kolejowych Gorzów Wlkp.	0-95 7203023	0-95 7203260	
Zakład Maszyn Torowych	0-12 6454794	0-12 6454794	z_marzec@pkp.com.pl
Centrum Kierowania Przewozami	0-22 5132317	0-22 5132359	j.nowak@pkp.com.pl
Straż Ochrony Kolei	0-22 5133900	0-22 5133637	sok.komenda@pkp.com.pl

Struktura organizacyjna spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.



Struktura organizacyjna Grupy PKP

