PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Zarządca narodowej sieci linii kolejowych

Raport roczny

za 2019 rok









Spis treści

Słowo wstępne Prezesa Zarządu **4**

Skład Rady Nadzorczej i Zarządu Spółki **6**

Wynik Finansowy **7**

Majątek Spółki 7
Źródła finansowania majątku 9
Kapitał własny 9
Kapitał obcy 10
Wyniki ekonomiczno-finansowe działalności Spółki 12

Sprzedaż tras **15**

Udostępnianie infrastruktury kolejowej 15
Dane dotyczące zrealizowanych przejazdów międzynarodowych 16
Systemy eksploatacyjne 17

Infrastruktura **18**

Drogi kolejowe 18
Automatyka i telekomunikacja 20
Urządzenia elektroenergetyczne 26
Zakład Maszyn Torowych 30
Centrum Diagnostyki 31
Infrastruktura pasażerska 33
Kolejowe ratownictwo techniczne 37
Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury 38

Bezpieczeństwo **40**

Statystyka zdarzeń kolejowych 40
Działania podejmowane na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego 42
Straż Ochrony Kolei 47
Kampania Bezpieczny przejazd – „Szlaban na ryzyko!” 50



Kierunki rozwoju **53**

Ramy strategiczne 53
Interoperacyjność 56
Działalność w obszarze badań i rozwoju 56
Rozwój korytarzy towarowych 56
Współpraca międzynarodowa 57
Informatyka 58
Geoinformacja 60
Ochrona środowiska 62

Inwestycje **64**

Informacje ogólne 64
Źródła finansowania 71

Kadry **73**

Analiza zatrudnienia 73
Podnoszenie kwalifikacji i rozwój pracowników 76

Komunikacja zewnętrzna **77**

Konferencja „Krajowy Program Kolejowy – największe inwestycje kolejowe – wyzwania, problemy, rozwiązania 77
Nowa mobilna aplikacja Portal Pasażera 77
13. Międzynarodowe Targi TRAKO 78
Wizerunek Marszałka Józefa Piłsudskiego znów na siedzibie PLK 78
Najważniejsze wydarzenia w 2019 roku 78

Dane teleadresowe **81**

Mapa linii kolejowch **82**

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

Słowo wstępne Prezesa Zarządu



Ireneusz Merchel
Prezes Zarządu
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Szanowni Państwo,

za nami kolejny rok, w którym na sieci kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. codziennie kursowały tysiące pociągów, zapewniając nieprzerwalnie bezpieczne podróże oraz sprawny przewóz ładunków. Oddaję w Państwa ręce Raport Roczny PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., który jest dokumentem zawierającym informacje o wszystkich obszarach działalności – od utrzymania linii kolejowych, poprzez rozkład jazdy, działania inwestycyjne, po ochronę środowiska, rozwój i sprawy pracownicze. Uważam, że dokument będzie ważny zarówno dla naszych partnerów na rynku kolejowym, jak i wszystkich zainteresowanych coraz intensywniej rozwijającym się transportem kolejowym w Polsce.

Podstawowym zadaniem narodowego zarządcy sieci linii kolejowych jest przygotowanie rozkładu jazdy i jego realizacja. To w 2019 roku oznaczało współpracę z 104 przewoźnikami, w tym 17 pasażerskimi. Organizacja ruchu pociągów wymagała współdziałania, by jak najlepiej przygotować ofertę, która miała przełożyć się na dobre podróże pociągami aglomeracyjnymi, regionalnymi i dalekobieżnymi. Ważne było również zapewnienie coraz lepszych i bardziej konkurencyjnych przewozów towarowych.

Znaczącym i ambitnym wyzwaniem wciąż jest realizacja Krajowego Programu Kolejowego o wartości 75,7 mld zł (stan na 31.12.2019 r.). W 2019 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podpisały umowy o wartości około 15,1 mld zł netto. Na sieci kolejowej zmodernizowano blisko 2000 km torów, zabudowano ponad 1200 rozjazdów, zmodernizowano 700 przejazdów kolejowo-drogowych i wybudowano ponad 300 peronów.

Za tymi liczbami kryją się konkretne efekty dla mieszkańców i gospodarki. Modernizacja linii kolejowej Legnica – Rudna Gwizdanów pozwoliła na powrót pociągów pasażerskich do obsługi Zagłębia Miedziowego. Przebudowane przystanki i tory między Warszawą a Grodziskiem Mazowieckim zapewniły sprawniejszą komunikację w aglomeracji warszawskiej. Pasażerowie pociągów wygodniej podróżują m.in. na trasie Lublin – Stalowa Wola czy Opole – Nysa. Konsekwentnie zwiększa się dostępność stacji i przystanków, gdyż zależy nam, by kolej była dostępna zarówno dla rodzin z dziećmi, jak i dla osób starszych oraz o ograniczonych możliwościach poruszania się.

Inwestycje z Krajowego Programu Kolejowego uwzględniają również potrzeby przewoźników towarowych. Do lepszych przewozów przygotowujemy trasy od Śląska po Bałtyk i ze wschodu na zachód. Kontynuujemy modernizację międzynarodowego szlaku Rail Baltica, zapewniamy lepszy dostęp kolei do portów. Wykorzystujemy odpowiedzialnie środki unijne i budżetowe dla równomiernego rozwoju kolei oraz sprawnych połączeń na szlakach kolejowych Europy.

Skupiamy się nie tylko na inwestycjach obecnej perspektywy finansowej Unii Europejskiej 2014 – 2020, ale będziemy gotowi do prac w kolejnej. W ramach przygotowań do Nowej Perspektywy, w 2019 roku Spółka podjęła decyzję o przystąpieniu do opracowywania dokumentacji przedprojektowych dla projektów o łącznej wartości prawie 100 mld zł. Dzięki temu, wspólnie z wykonawcami i producentami, kontynuowane będą prace, które zwiększają możliwości kolei.

Niezmiennie priorytetem w działalności Spółki jest bezpieczeństwo. Bardzo intensywnie zwiększamy jego poziom przez m.in. wprowadzanie systemu GSM-R, wymianę i montaż nowych urządzeń srk, czy budowę skrzyżowań bezkolizyjnych. Przy dużym zaangażowaniu pracowników prowadzimy kampanię społeczną Bezpieczny Przejazd - „Szlaban na ryzyko!", w ramach której z apelem o właściwe zachowania na terenie kolejowym docieramy do wszystkich grup społecznych, wiekowych i zawodowych, poprzez wszelkie dostępne środki komunikacji.

Zarówno działania w zakresie konstrukcji i realizacji rozkładu jazdy, jak i w obszarze utrzymania, a także realizacji inwestycji wpisują się w tworzenie nowoczesnej kolei. Jestem przekonany, że Raport, który obejmuje wszystkie aspekty działalności narodowego zarządcy infrastruktury kolejowej, będzie dla Państwa interesującą lekturą.

Ireneusz Merchel
Prezes Zarządu
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Rada Nadzorcza

1. **Mariusz Andrzejewski**
   Przewodniczący Rady Nadzorczej
2. **Artur Kawaler**
   Sekretarz Rady Nadzorczej
3. **Magdalena Błaszczyk**
   Członek Rady Nadzorczej
4. **Stanisław Ryszard Kaczoruk**
   Członek Rady Nadzorczej
5. **Jakub Kapturzak**
   Członek Rady Nadzorczej
6. **Marcin Piwowarski**
   Członek Rady Nadzorczej
7. **Jan Piotr Piechel**
   Członek Rady Nadzorczej
8. **Wiesław Adam Pełka**
   Członek Rady Nadzorczej

Zarząd Spółki

1. **Ireneusz Merchel**
   Prezes Zarządu
2. **Marek Olkiewicz**
   Wiceprezes Zarządu - dyrektor ds. eksploatacji
3. **Arnold Bresch**
   Członek Zarządu - dyrektor ds. realizacji inwestycji
4. **Piotr Majerczak**
   Członek Zarządu - dyrektor ds. utrzymania infrastruktury
5. **Radosław Celiński**
   Członek Zarządu - dyrektor ds. finansowych i ekonomicznych
6. **Robert Sobczak**
   Członek Zarządu - dyrektor ds. rozwoju
7. **Witold Marek Słowik**
   Członek Zarządu - dyrektor ds. operacyjnych

Stan na 30 listopada 2020 roku

Wynik finansowy

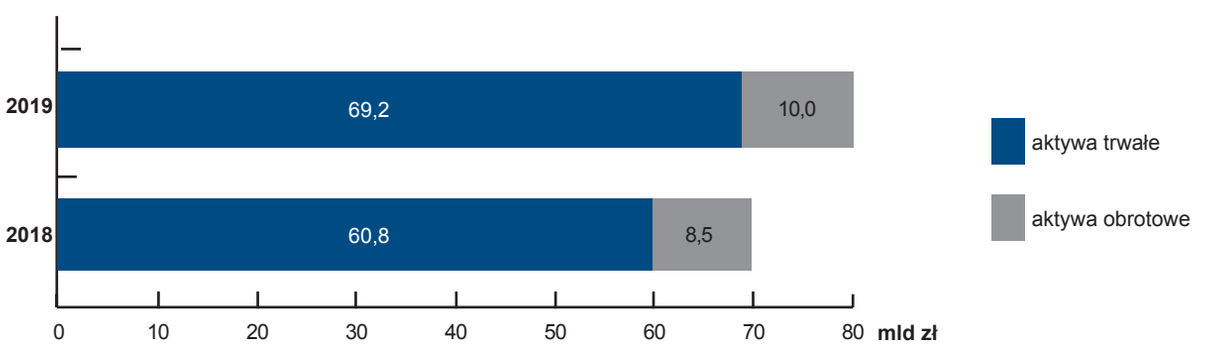
Sytuację ekonomiczno-finansową oceniono na podstawie sprawozdawczości finansowej według stanu na 31 grudnia 2019 roku.

Majątek Spółki

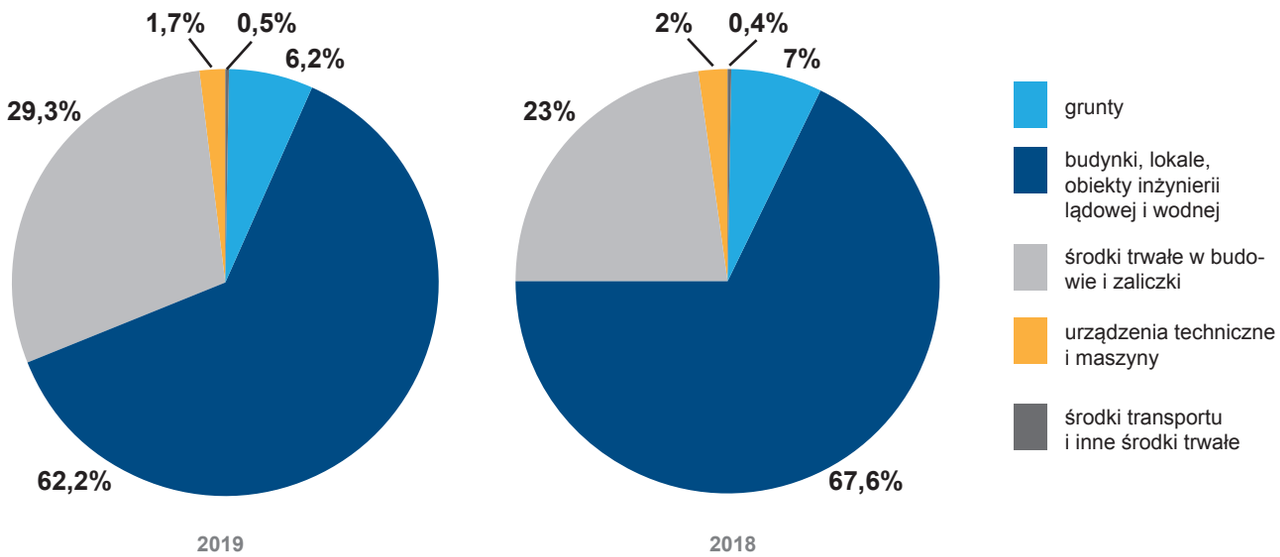
Wartość księgowa majątku PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. według stanu na 31 grudnia 2019 roku wynosiła 79 165,3 mln zł i była wyższa w porównaniu do 2018 roku o 14,2%.

Majątek Spółki ma strukturę aktywów typową dla zarządców infrastruktury kolejowej, na którą w głównej mierze składają się budynki, lokale oraz obiekty inżynierii lądowej i wodnej. W 2019 roku aktywa trwałe stanowiły 87,4% całkowitego majątku Spółki. W ciągu roku obrotowego nastąpił wzrost majątku trwałego o 13,8% w wyniku modernizacji infrastruktury, tj. zakończonych i przyjętych do eksploatacji inwestycji na liniach kolejowych.

Majątek PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. w latach 2018-2019

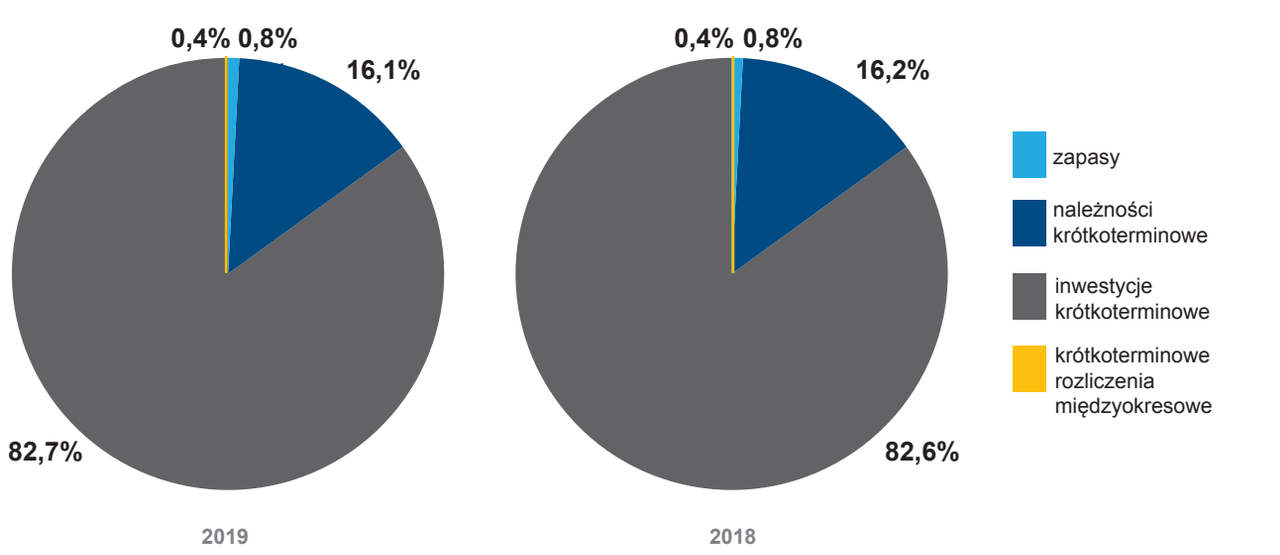


Struktura rzeczowych aktywów trwałych w latach 2018-2019



Aktywa obrotowe PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. w 2019 roku stanowiły 12,6% całkowitego majątku. W stosunku do 2018 roku ich wartość bilansowa wzrosła o 17,3%. Wzrost ten był zasadniczo rezultatem zwiększenia stanu środków pieniężnych i innych aktywów pieniężnych, na które składają się m.in.: środki z Funduszu Kolejowego na wydatki bieżące związane z zadaniami zarządcy infrastruktury, refundacje środków zaangażowanych w projekty inwestycyjne w ramach: Regionalnych Programów Operacyjnych (RPO), Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ), instrumentu finansowego „Łącząc Europę" (CEF), budżetu państwa, Funduszu Spójności, Programu Operacyjnego Polska Wschodnia (PO PW), kredytów z Europejskiego Banku Inwestycyjnego (EBI) oraz środków własnych Spółki.

Struktura aktywów obrotowych w latach 2018-2019



W 2019 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. posiadały udziały wykazywane jako inwestycje długoterminowe w następujących spółkach zależnych:

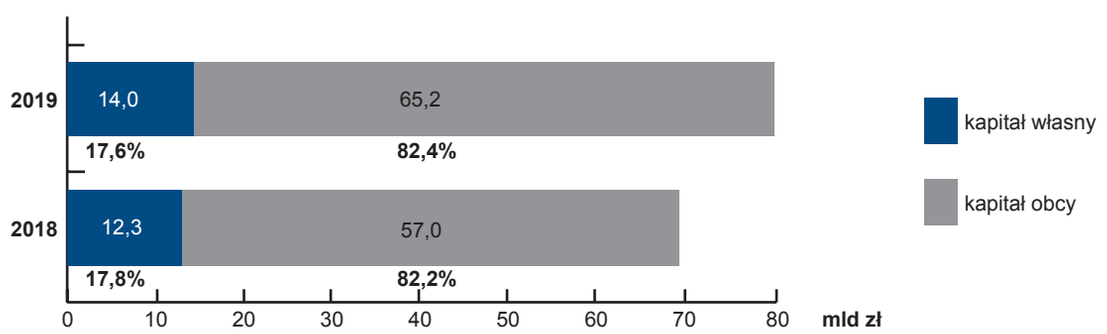
1. Przedsiębiorstwo Napraw i Utrzymania Infrastruktury Kolejowej w Krakowie Sp. z o.o. (100% udziałów w kapitale zakładowym);
2. Dolnośląskie Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury Komunikacyjnej DOLKOM Sp. z o.o. we Wrocławiu (100% udziałów w kapitale zakładowym);
3. Zakład Robót Komunikacyjnych – DOM w Poznaniu Sp. z o.o. (100% udziałów w kapitale zakładowym);
4. Pomorskie Przedsiębiorstwo Mechaniczno-Torowe Sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku (100% udziałów w kapitale zakładowym).

Wartość bilansowa powyższych aktywów na 31 grudnia 2019 roku wyniosła 209,1 mln zł.
Spółki utrzymaniowo – naprawcze stanowią dla PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. niezbędny potencjał do:

1. utrzymania wymaganego technicznie stanu torów;
2. wykonywania inwestycji modernizacyjnych i odtworzeniowych na stacjach i szlakach kolejowych;
3. szybkiej reakcji na potrzeby przeprowadzenia robót budowlanych w sytuacjach nadzwyczajnych.

Źródła finansowania majątku

Źródła finansowania majątku PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. w latach 2018-2019

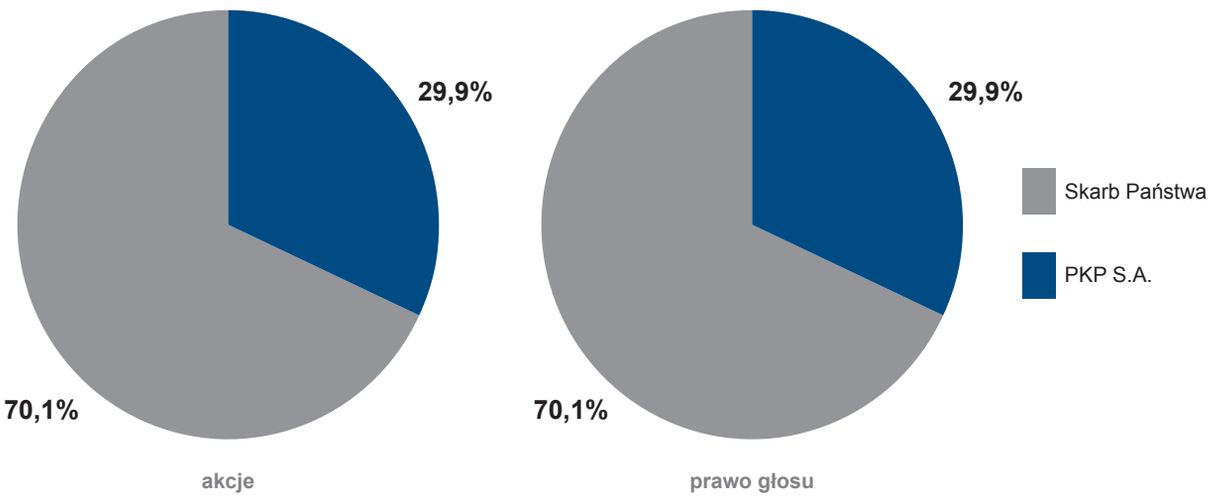


Kapitał własny

Kapitał własny stanowił w 2019 roku 17,6% majątku Spółki i w porównaniu do 2018 roku uległ zmniejszeniu o 0,2 punktu procentowego (p.p.).

W 2019 roku kapitał zakładowy został podwyższony do wysokości 20 424,94 mln zł, w wyniku otrzymanych środków finansowych w kwocie 1 800,0 mln zł. Środki pochodzące z dokapitalizowania zostaną przeznaczone na realizację projektów w ramach instrumentu finansowego CEF w latach 2019 – 2023.

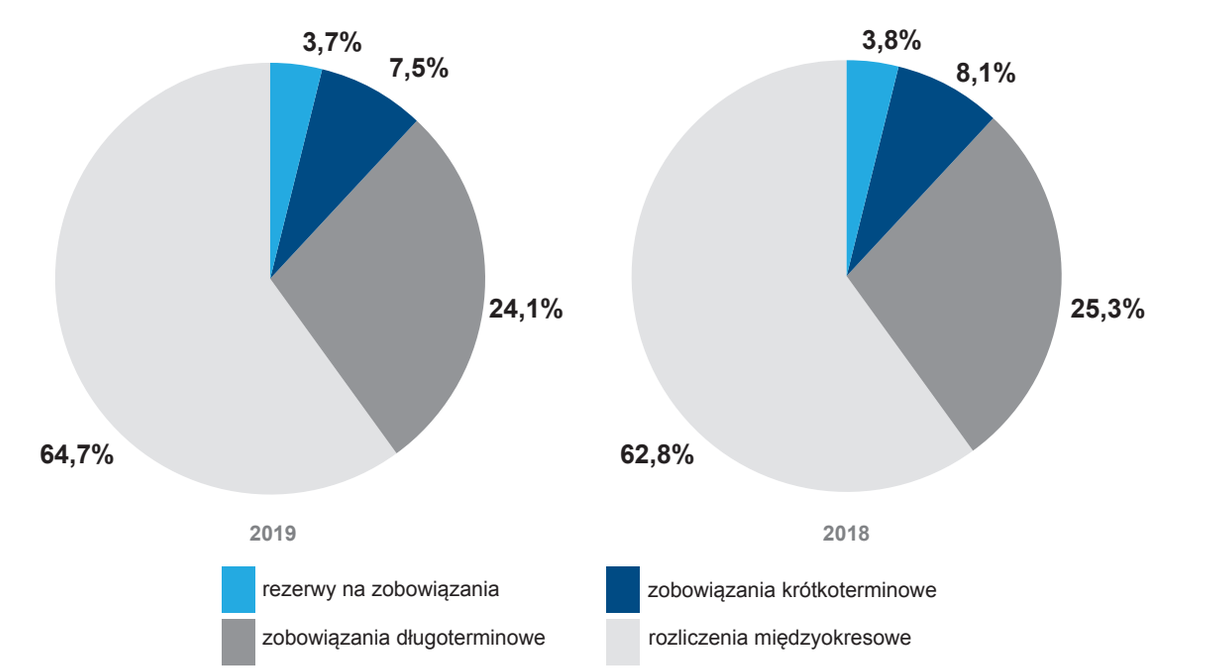
Struktura akcjonariatu PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.
na dzień 31 grudnia 2019 roku



Kapitał obcy

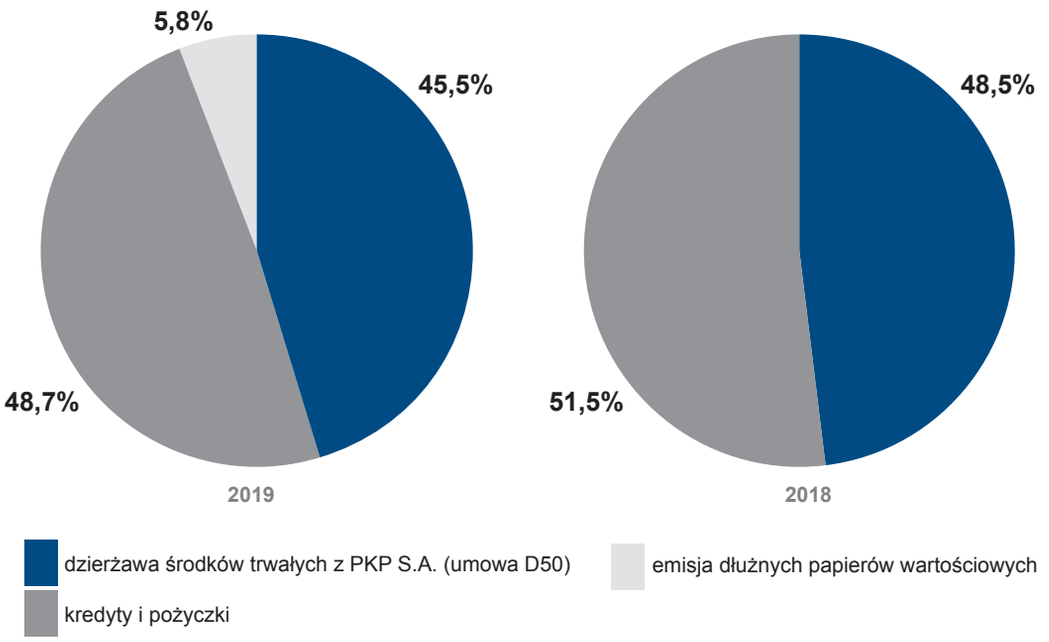
Głównym źródłem finansowania majątku PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. w 2019 roku, podobnie jak w latach poprzednich, były kapitały obce. Według stanu na 31 grudnia 2019 roku wynosiły one 65 204,7 mln zł, pokrywając zasoby majątkowe Spółki w 82,4%.
W 2019 roku w porównaniu do 2018 roku udział kapitału obcego w finansowaniu majątku Spółki zwiększył się o 0,2 punktu procentowego (p.p.) na skutek wzrostu długoterminowych rozliczeń międzyokresowych z tytułu uzyskanych z dotacji budżetowej, Funduszu Kolejowego, Unii Europejskiej oraz innych źródeł publicznych środków na modernizację infrastruktury kolejowej.

Struktura kapitału obcego w latach 2018-2019

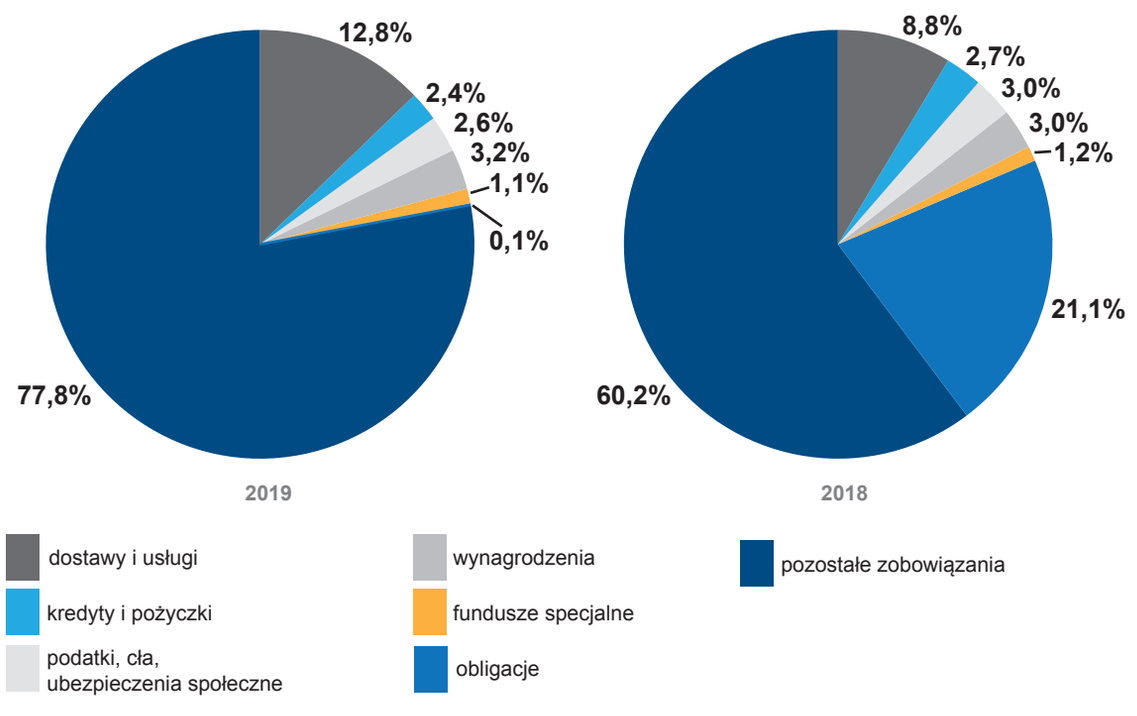


Według stanu na 31 grudnia 2019 roku zobowiązania długoterminowe wynosiły 15 696,6 mln zł, których udział w kapitale obcym wynosił 24,1%. Najwyższy udział w zobowiązaniach długoterminowych (48,7%) stanowiły kredyty otrzymane z EBI na współfinansowanie i prefinansowanie modernizacji linii kolejowych, następnie 45,5% tych zobowiązań stanowiły zobowiązania z tytułu zawartej z PKP S.A. w 2001 roku umowy oddania do odpłatnego korzystania z linii kolejowych oraz innych nieruchomości niezbędnych do zarządzania liniami kolejowymi (umowa D50-KN-1L/01). Ponadto w 2019 roku wystąpiły zobowiązania z tytułu emisji dłużnych papierów wartościowych w kwocie 913,8 mln zł w wyniku przesunięcia terminu wykupu obligacji z 2019 roku na 2023 rok.

Struktura zobowiązań długoterminowych w latach 2018-2019



Struktura zobowiązań krótkoterminowych w latach 2018-2019



Zobowiązania krótkoterminowe na koniec 2019 roku wynosiły 4 887,5 mln zł i były wyższe w porównaniu do 2018 roku o 6,3%. Odnotowane zwiększenie stanu zobowiązań krótkoterminowych wynikało zasadniczo z płatności faktur za roboty inwestycyjne związane z modernizacją infrastruktury kolejowej, które docelowo mają pokrycie głównie w środkach unijnych i budżecie państwa oraz zaciągniętych transzach kredytów w EBI.

Wyniki ekonomiczno-finansowe działalności Spółki

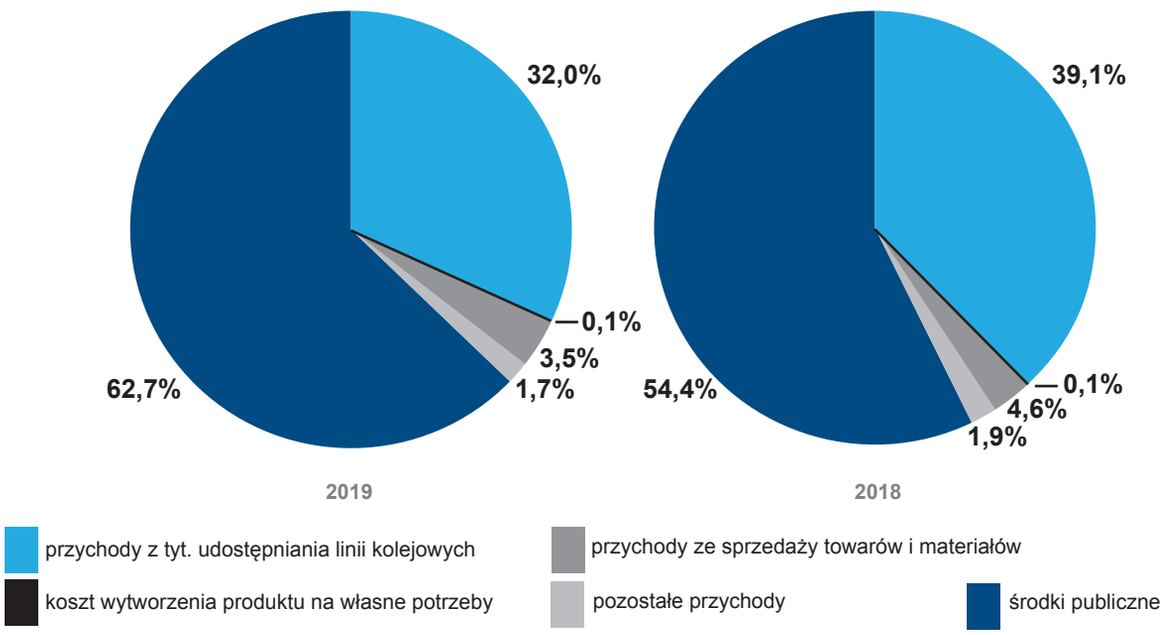
Wyniki finansowe z działalności gospodarczej PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. (w mln zł)

Lp.	Wyszczególnienie	2019 r.	2018 r.	Zmiana	
				wartość	%
1.	Przychody ze sprzedaży i zrównane z nimi	6 351,1	5 882,2	468,9	8,0
2.	Koszty działalności operacyjnej	7 510,3	6 551,1	959,2	14,6
3.	Wynik na sprzedaży (1-2)	-1 159,2	-668,9	-490,3	73,3
4.	Pozostałe przychody operacyjne	1 435,4	1 416,8	18,6	1,3
5.	Pozostałe koszty operacyjne	534,9	664,6	-129,7	-19,5
6.	Wynik na pozostałej działalności operacyjnej (4-5)	900,5	752,2	148,3	19,7
7.	Wynik na działalności operacyjnej (3+6)	-258,7	83,3	-342,0	-410,6
8.	Wynik na działalności operacyjnej bez amortyzacji (EBITA)	1 605,7	1 819,7	-214,0	-11,8
9.	Przychody finansowe	130,0	71,7	58,3	81,3
10.	Koszty finansowe	41,6	198,9	-157,3	-79,1
11.	Wynik na operacjach finansowych (9-10)	88,4	-127,2	215,6	-169,5
12.	Wynik brutto (7+11)	-170,3	-43,9	-126,4	287,9
13.	Podatek dochodowy	6,4	62,5	-56,1	-89,8
14.	Wynik netto (12-13)	-176,7	-106,4	-70,3	66,1
15.	Wynik netto bez amortyzacji	1 687,7	1 630,0	57,7	3,5

* powyższe dane w rachunku zysków i strat za 2018 r. zostały przekształcone z uwagi na zmianę prezentacji kosztów utrzymania nieczynnych mocy wytwórczych i z tego powodu różnią się od danych wykazanych w Raporcie Rocznym Spółki za 2018 rok.

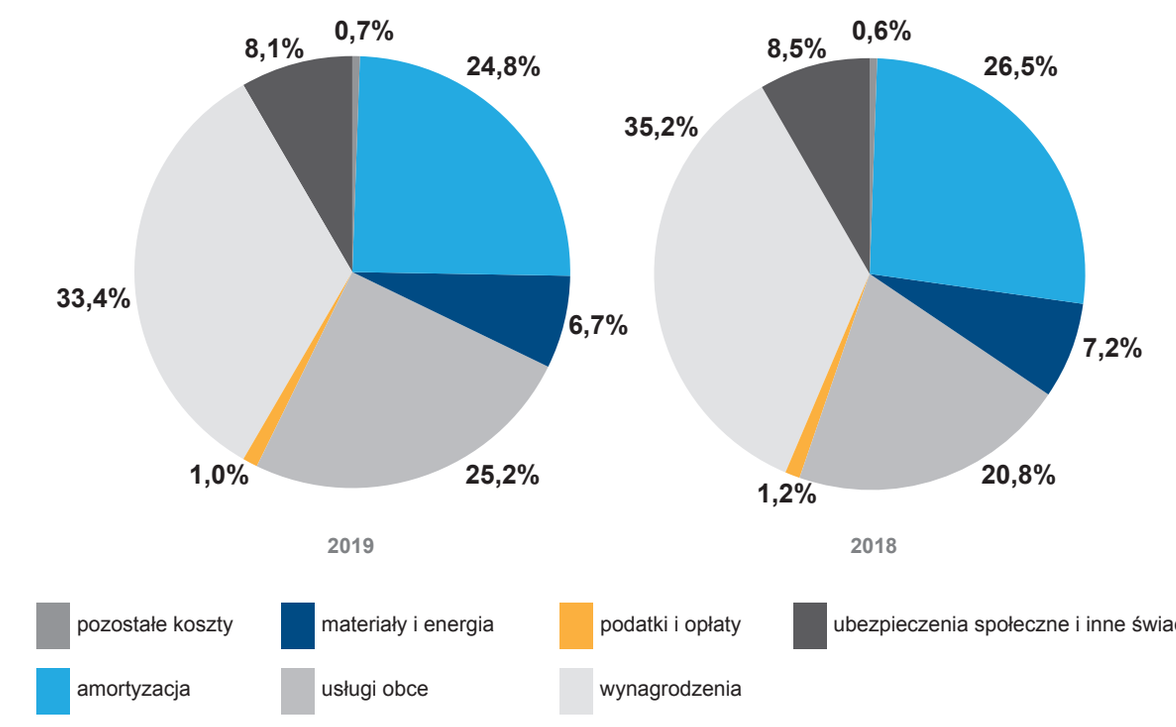
W 2019 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. osiągnęły wynik finansowy w wysokości – 176,7 mln zł, który był niższy od osiągniętego w 2018 roku o 70,3 mln zł. Obniżenie wyniku nastąpiło głównie z uwagi na wygenerowanie straty na działalności podstawowej (spadek o 490,3 mln zł w stosunku do 2018 roku), wynikającej z większej dynamiki wzrostu kosztów operacyjnych niż przychodów ze sprzedaży. Było to efektem przede wszystkim wzrostu kosztów usług obcych oraz kosztów wynagrodzeń i pochodnych przy jednoczesnym spadku przychodów z udostępniania linii kolejowych przewoźnikom towarowym i pasażerskim, jak i niższym poziomie przychodów ze sprzedaży materiałów.

Struktura przychodów ze sprzedaży i zrównanych z nimi w latach 2018-2019



Przychody z tytułu udostępniania linii kolejowych uzyskane w 2019 roku wyniosły 2 033,7 mln zł i były niższe o 267,1 mln zł w porównaniu do 2018 roku – był to efekt przede wszystkim spadku przychodów od przewoźników towarowych w wyniku niższej o 6,2% pracy eksploatacyjnej, spowodowanej spadkiem zapotrzebowania na przewożenie towarów masowych. Zmalały m.in. przewozy surowców oraz kruszyw i materiałów budowlanych. Niższe przychody ze sprzedaży pozostałych usług w 2019 roku w stosunku do 2018 roku są efektem zmniejszenia popytu na najem sprzętu do wykonywania robót torowych, inwestycyjnych i utrzymaniowych wynikających z powiększenia parku maszynowego wykonawców inwestycji, co zmniejsza zapotrzebowanie na wynajem maszyn Spółki.

Struktura kosztów w układzie rodzajowym w latach 2018 - 2019



PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. poniosły w 2019 roku wyższe o 14,6% koszty operacyjne w porównaniu do 2018 roku.

Wzrost kosztów działalności operacyjnej dotyczył m.in.:

1. kosztów usług obcych – przede wszystkim w związku z wyższym poziomem kosztów branżowych, wynikających z realizacji zadań ujętych w Programie wieloletnim pn. „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku";
2. kosztów pracy – w następstwie przeprowadzonej podwyżki wynagrodzeń, a także wzrostu minimalnego wynagrodzenia;
3. kosztów amortyzacji – przede wszystkim w wyniku rozliczenia nakładów na środki trwałe.

W 2019 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. odnotowały poprawę wyników finansowych w obszarze pozostałej działalności operacyjnej, a także działalności finansowej. Wyższy wynik finansowy na pozostałej działalności operacyjnej uzyskano w wyniku rozliczenia środków finansowych unijnych i krajowych przeznaczonych na modernizację infrastruktury kolejowej. Do wygenerowania zysku na działalności finansowej przyczyniło się wystąpienie dodatnich różnic kursowych będących następstwem wzrostu kursu złotego względem euro, tj. waluty, w której PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. posiadają kredyty w EBI, a także poniesienie niższych kosztów odsetek od kredytów i obligacji będących następstwem mniejszych od założonych w planie rynkowych stóp procentowych.

Sprzedaż tras

Udostępnianie infrastruktury kolejowej

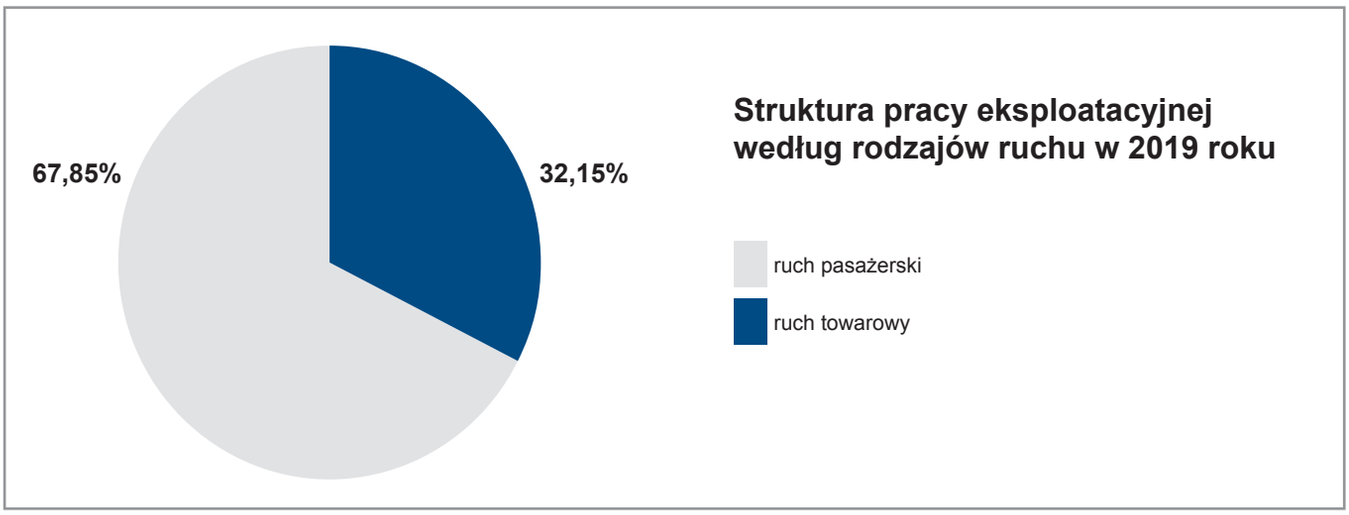
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. są zarządcą narodowej infrastruktury kolejowej, którą udostępniają na równoprawnych zasadach. W 2019 roku udostępnianie odbywało się według zasad określonych w ustawie o transporcie kolejowym i rozporządzeniu Ministra właściwego ds. infrastruktury z dnia 7 kwietnia 2017 roku w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej. Znowelizowana ustawa o transporcie kolejowym, która weszła w życie 30 grudnia 2016 roku w istotny sposób wpłynęła na warunki dostępu do infrastruktury kolejowej. Ustawa rozszerzyła grono podmiotów uprawnionych do zamawiania zdolności przepustowej wprowadzając pojęcie „aplikanta", którym może być jak dotychczas przewoźnik kolejowy, ale również międzynarodowe ugrupowanie interesów gospodarczych obejmujące przewoźników kolejowych lub inny podmiot zainteresowany uzyskaniem zdolności przepustowej, w szczególności organizator publicznego transportu kolejowego, spedytor, nadawca ładunku lub operator transportu kombinowanego. Korzystanie z infrastruktury kolejowej nadal jest dostępne wyłącznie dla przewoźników kolejowych. Aplikant, który nie jest przewoźnikiem musi wskazać przewoźnika, który zrealizuje przejazd pociągu. W konsekwencji zarządca udostępniający infrastrukturę zawiera umowę dot. przydzielenia zdolności przepustowej z aplikantem oraz umowę dot. wykorzystania zdolności przepustowej z przewoźnikiem.

Na podstawie przekazanych aplikantom rozkładów jazdy pociągów w 2019 roku zrealizowano ogółem 2 571 494 przejazdy, w tym na podstawie:

1. Rocznego Rozkładu Jazdy (RRJ) przygotowanego według wniosków złożonych przez aplikantów i aktualizowanego w trakcie obowiązywania RRJ w ustalonych terminach – 1 773 213 przejazdów;
2. Indywidualnego Rozkładu Jazdy (IRJ) opracowanego przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w przypadku wolnej zdolności przepustowej na podstawie wniosku aplikanta o przydzielenie trasy pociągu – 798 281 przejazdów.

W 2019 roku Spółka udostępniała linie kolejowe 104 przewoźnikom, w tym 17 w ruchu pasażerskim (11 w przewozach regularnych osób), 83 w ruchu towarowym, a 4 w ruchu pasażerskim i towarowym. Działalność przewozową na sieci PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. rozpoczęło kolejnych 12 przewoźników.
Podstawowym miernikiem w zakresie udostępniania linii kolejowych jest praca eksploatacyjna wyrażona w pociągokilometrach [pockm]. W 2019 roku zrealizowano 246,39 mln pockm, w tym: 167,17 mln pockm w ruchu pasażerskim i 79,22 mln pockm w ruchu towarowym.

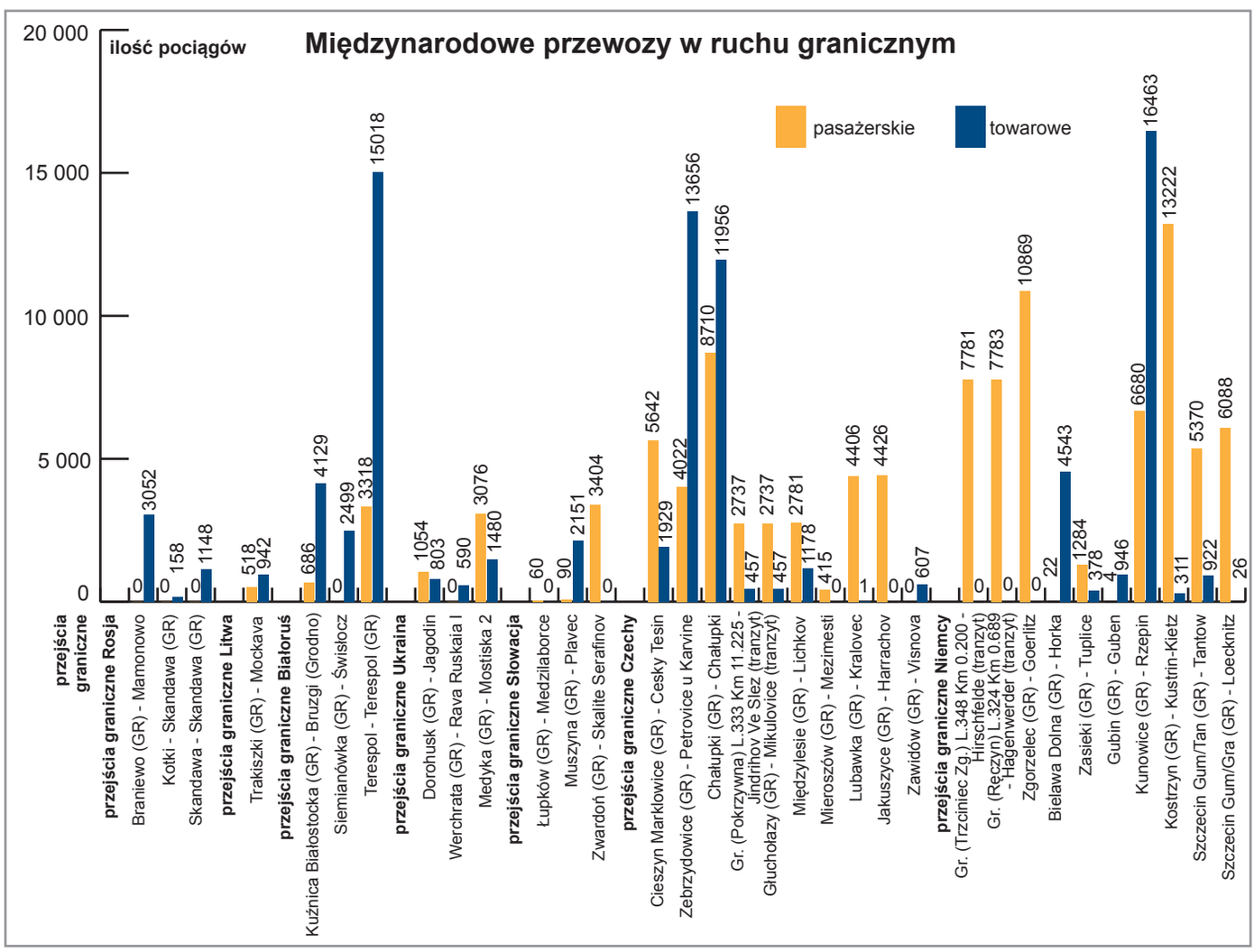
W 2019 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. odnotowały spadek o 0,12% ogólnej wielkości zrealizowanej pracy eksploatacyjnej w stosunku do 2018 roku (w przewozach pasażerskich nastąpił wzrost o 3,04%, natomiast w przewozach towarowych spadek o 6,18%).



Dane dotyczące zrealizowanych przejazdów międzynarodowych

Międzynarodowe przewozy w ruchu granicznym w 2019 roku wykonywało 65 przewoźników, którzy najczęściej wybierali przejścia graniczne:

1. w ruchu pasażerskim: Kostrzyn (Polska – Niemcy), Zgorzelec (Polska – Niemcy), Chałupki (Polska – Czechy), Cieszyn Marklowice (Polska – Czechy) oraz przejazdy tranzytowe: Trzciniec Zgorzelecki – Hirschfelde, Ręczyn – Hagenwerder;
2. w ruchu towarowym: Kunowice (Polska – Niemcy), Terespol (Polska – Białoruś), Zebrzydowice (Polska – Czechy) oraz Chałupki (Polska – Czechy).



W 2019 roku w ruchu granicznym zrealizowano 192 985 przejazdów z czego 107 185 w ruchu pasażerskim, 85 800 w ruchu towarowym. Przejazdy przez granicę polsko-niemiecką stanowiły 43% (82 692) przejazdów międzynarodowych, polsko-czeską 34% (66 117), polsko-białoruską 13 % (25 650), polsko-ukraińską 4 % (7 003), polsko-słowacką 3% (5 705), polsko-rosyjską 2% (4 358) oraz polsko-litewską 1% (1 460). W ciągu doby PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w 2019 roku realizowały średnio 529 przejazdów w ruchu międzynarodowym w ramach Indywidualnego (IRJ) i Rocznego Rozkładu Jazdy (RRJ).

W celu ułatwienia przewoźnikom korzystania z międzynarodowych tras pociągów, komórka One Stop Shop (OSS) w PKP Polskich Liniach Kolejowych S.A., będąca częścią międzynarodowej sieci OSS w ramach Stowarzyszenia Europejskich Zarządców Infrastruktury Kolejowej RailNetEurope (RNE), udziela kompleksowej informacji na temat warunków, jakie muszą zostać spełnione, aby uzyskać dostęp do infrastruktury przez członków RNE oraz oferowanych przez nich produktów i usług. Klient zainteresowany międzynarodowym przejazdem pociągu może zwrócić się do jednego z OSS-ów, a ten dalej poprowadzi proces alokacji na całej trasie przejazdu pociągu.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. współpracują z sąsiednimi zarządcami infrastruktury kolejowej zarówno w ramach RRJ, jak i IRJ w ruchu pasażerskim oraz towarowym. Współpraca z kolejami RŻD (Rosja), LG (Litwa), BC (Białoruś) i UZ (Ukraina) odbywa się na mocy porozumień dwustronnych, natomiast z DB Netz (Niemcy), SŻDC (Czechy) i ŻSR (Słowacja) zarówno na mocy porozumień dwustronnych, jak i regulacji organizacji międzynarodowych.

Pociągi kursujące w ramach IRJ są uzgadnianie w odrębny sposób:

1. pomiędzy PKP Polskimi Liniami Kolejowymi S.A. a DB Netz, SŻDC oraz ŻSR, tj. na podstawie wspólnie opracowanej procedury (całodobowo, poprzez ekspozytury Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym z koordynacją w Warszawie);
2. dla pozostałych sąsiednich zarządców infrastruktury przez komórkę OSS w Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym w Warszawie.

Systemy eksploatacyjne

Podstawowym systemem wykorzystywanym w pracy Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym jest System Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej (SEPE). Współpracuje on z około 30 systemami stosowanymi w Spółce, systemami należącymi do przewoźników kolejowych oraz sąsiednich zarządców infrastruktury kolejowej.

Informacje zawarte w systemie SEPE pochodzą z następujących źródeł:

1. Systemu Wspomagania Dyżurnego Ruchu (SWDR), w którym dyżurni ruchu rejestrują czasy przejazdu pociągu przez posterunek w średnim czasie do 3 minut po przejeździe pociągu. Po zakończeniu prac nad wdrożeniem nowego systemu pod nazwą Elektroniczny Dziennik Ruchu (EDR) przejmuje on wszystkie funkcjonalności obsługiwane obecnie za pomocą SWDR;
2. nadajników GPS montowanych na pojazdach trakcyjnych przewoźników kolejowych;
3. danych z Lokalnych Centrów Sterowania (LCS, tzw. „sygnał z torów”);
4. rejestrowanych danych w SEPE przez dyspozytora liniowego, na podstawie informacji od dyżurnych ruchu.

Oprócz danych o bieżącym położeniu pociągów, w systemie SEPE rejestrowane są również m.in. dane o przyczynach opóźnień wraz ze wskazaniem podmiotu odpowiedzialnego za powstałe opóźnienie, wydarzenia na sieci zarządzanej przez Spółkę, planowe i awaryjne zamknięcia torowe.

Informacje o bieżącym położeniu pociągów, wielkość i przyczyna ewentualnych opóźnień, a także wydarzenia na sieci kolejowej prezentowane są w aplikacji Mapa Centrum Zarządzania Kryzysowego (Mapa CZK), stanowiącej podstawowe narzędzie do pracy w sytuacjach kryzysowych. Mapa CZK wykorzystywana jest również w bieżącym procesie eksploatacyjnym.
Na wniosek przewoźników kolejowych została opracowana dedykowana wersja aplikacji Mapa CZK-P umożliwiająca prezentowanie informacji o bieżącym położeniu pociągu danego przewoźnika, który korzysta z aplikacji oraz innych przewoźników kolejowych, którzy wyrazili zgodę na wgląd w dane o swoich pociągach. Z opisanej funkcjonalności aplikacji Mapa CZK-P korzystają przewoźnicy pasażerscy, a od 2018 roku również przewoźnicy towarowi.
Aplikacją wykorzystywaną do monitorowania ruchu pociągów międzynarodowych jest system Train Information System (TIS) gromadzący i prezentujący dane o pociągach kursujących na sieciach kolejowych większości krajów członkowskich Unii Europejskiej. Opisane powyżej aplikacje (oprócz TIS) zostały opracowane przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w ramach zasobów własnych, co znacząco ułatwiło proces tworzenia i wdrożenia programów.
Kontynuowane są prace implementacyjne w projekcie pn.: „Opracowanie projektu, realizacja i wdrożenie rozwiązania informatycznego SEPE II – System Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej wersji II”, który docelowo zastąpi obecnie wykorzystywany system SEPE. Wdrożenie projektu planowane jest na 2020 rok.

Infrastruktura

Drogi kolejowe

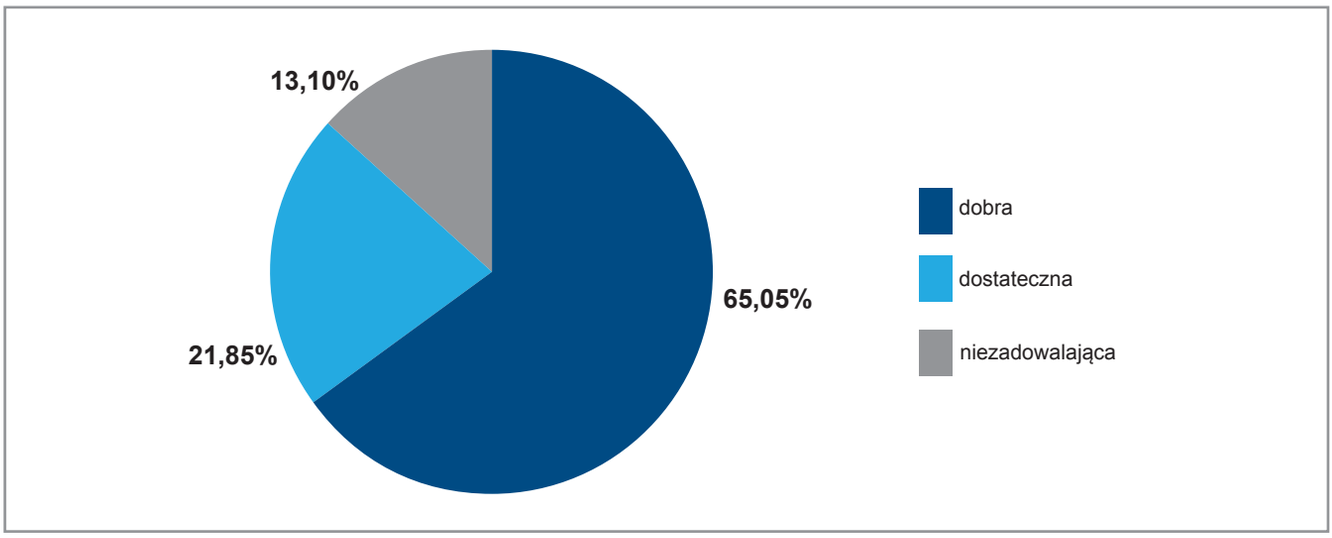
W 2019 roku długość eksploatowanych linii kolejowych w porównaniu do 2018 roku wzrosła o ponad 144 km. Modyfikacja ta była następstwem konieczności dostosowania infrastruktury do zmieniających się potrzeb przewozowych.

Zestawienie eksploatowanej infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (według stanu na 31 grudnia 2019 roku):

1. 18 680 km linii kolejowych – co daje 35 951 km torów, w tym:
   - 27 244 km torów szlakowych i głównych zasadniczych na stacjach;
   - 8 707 km torów stacyjnych.
2. 38 663 szt. rozjazdów, w tym:
   - 17 763 szt. rozjazdów w torach szlakowych i głównych zasadniczych;
   - 20 900 szt. rozjazdów w torach stacyjnych.
3. 14 013 szt. skrzyżowań w poziomie szyn, w tym na liniach eksploatowanych:
   ogółem 12 156 szt., w tym przejazdów kolejowo-drogowych kategorii:
   - A – 2 281 szt.;
   - B – 1 336 szt.;
   - C – 1 440 szt.;
   - D – 5 977 szt.;
   - F – 649 szt.;
   - przejść dla pieszych kategorii E – 473 szt.
4. 25 003 szt. obiektów inżynieryjnych, w tym 6 427 szt. mostów i wiaduktów;
5. 5 427 szt. budynków;
6. 15 006 szt. budowli.

Stan techniczny infrastruktury drogowej

W wyniku prowadzonych w 2019 roku robót utrzymaniowo-naprawczych oraz zadań inwestycyjnych długość torów linii kolejowych z dobrą oceną stanu technicznego (według stanu na 31 grudnia 2019 roku) stanowiła 65,05% całkowitej długości torów eksploatowanych, co oznacza wzrost o 4,61% w porównaniu ze stanem na 31 grudnia 2018 roku. Ocenę dobrą uzyskało wówczas 60,44% torów.

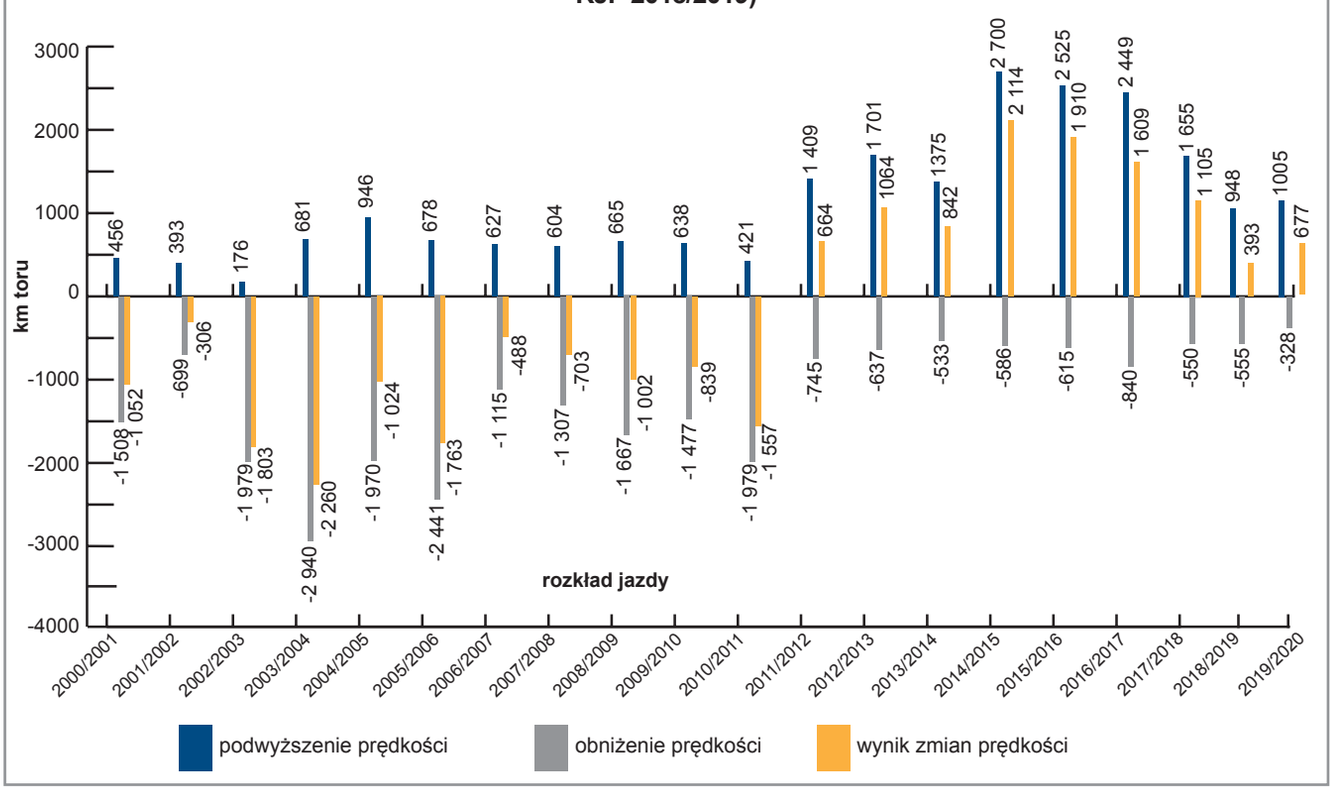


Powyższy wykres opracowano według następujących kryteriów:

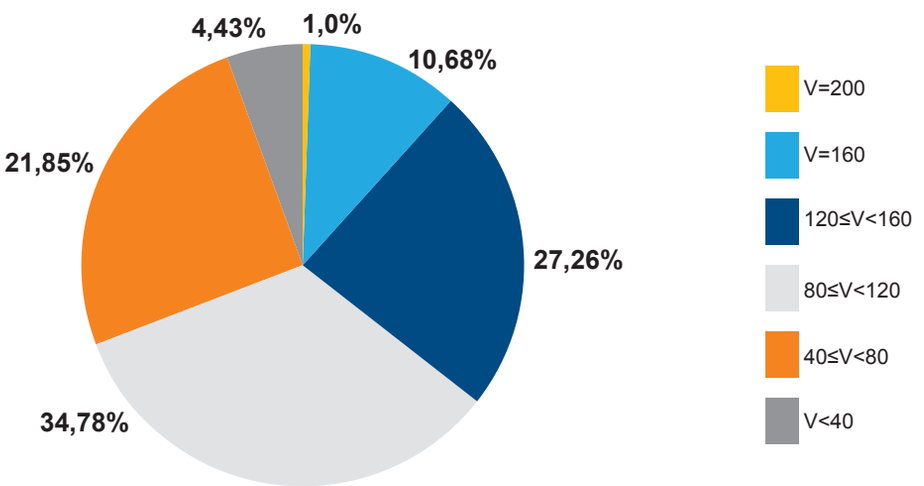
1. ocena dobra – linie kolejowe eksploatowane z założonymi parametrami, wymagane są tylko roboty konserwacyjne;
2. ocena dostateczna – linie kolejowe o obniżonych parametrach eksploatacyjnych (obniżona maksymalna prędkość rozkładowa, lokalne ograniczenia prędkości); dla przywrócenia maksymalnych parametrów eksploatacyjnych, oprócz robót konserwacyjnych, wymagane jest wykonanie napraw bieżących polegających na wymianie uszkodzonych elementów torów;
3. ocena niezadowalająca – linie kolejowe o znacznie obniżonych parametrach eksploatacyjnych (małe prędkości rozkładowe, duża liczba lokalnych ograniczeń prędkości, obniżone dopuszczalne naciski), kwalifikujące tory linii do kompleksowej wymiany nawierzchni.

Efektem poprawy stanu technicznego torów było podwyższenie w Rozkładzie Jazdy Pociągów (RJP) 2019/20 maksymalnej prędkości rozkładowej dla pociągów pasażerskich na odcinkach torów o długości 1005 m torów, a obniżenie prędkości na długości 328 km torów.

Długość eksploatowanych torów linii kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., na których wprowadzono zmiany maksymalnych prędkości rozkładowych (na dzień wprowadzenia RJP 2018/2019)



Procentowa struktura maksymalnych prędkości rozkładowych na dzień wprowadzenia RJP 2018/2019



Systematycznie od kilku lat wzrasta długości torów z obowiązującą maksymalną prędkością rozkładową Vmax≥120 km/h. Na koniec 2019 roku długość takich torów wynosiła 10 605 km, podczas gdy na koniec 2018 roku było ich 10 278 km, z kolei na koniec 2017 roku 10 244 km, a na koniec 2014 roku – 7 818 km.

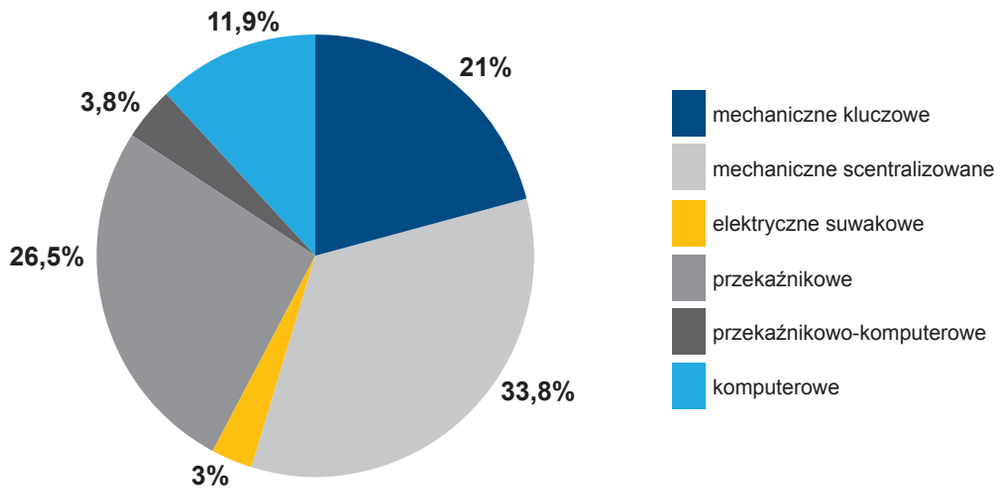
Automatyka i telekomunikacja

Systemy urządzeń sterowania ruchem kolejowym (srk) można podzielić na trzy zasadnicze grupy funkcjonalne:

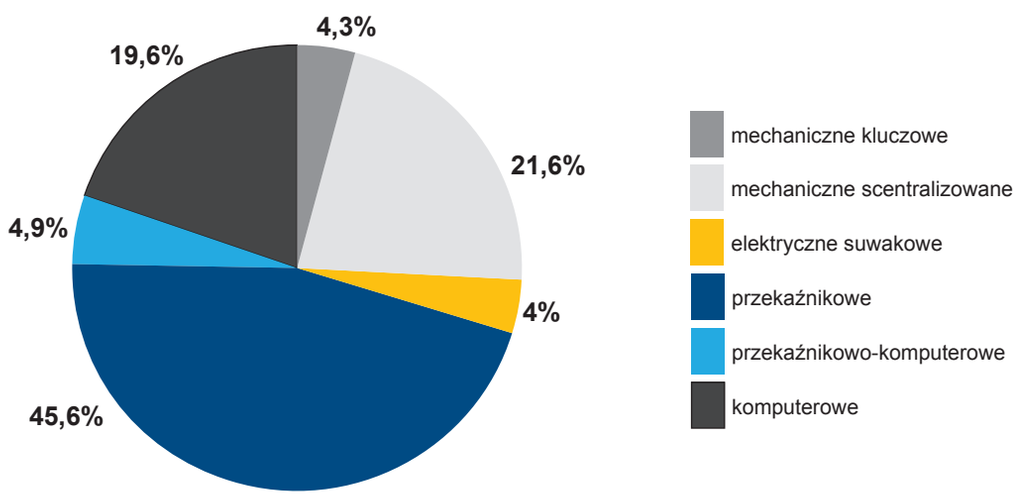
1. urządzenia stacyjne, zainstalowane na posterunkach ruchu;
2. urządzenia liniowe, regulujące ruch pociągów na szlakach kolejowych;
3. urządzenia zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowo – drogowych.

W systemach tych w przeważającej części funkcjonują nadal urządzenia wykonane w technologii przekaźnikowej i mechanicznej. Jednak dynamiczny rozwój techniki komputerowej zaowocował szerokim jej zastosowaniem w systemach automatyki i srk. Najnowsza generacja urządzeń srk to systemy komputerowe i przekaźnikowo – komputerowe (hybrydowe), które łączą w sobie nowoczesność, niezawodność i rozbudowaną funkcjonalność oraz zapewniają bardzo wysoki poziom bezpieczeństwa ruchu. Według stanu na 31 grudnia 2019 roku eksploatowane było 36 Lokalnych Centrów Sterowania (LCS), a także 5 LCS z systemem srk dedykowanym dla linii małoobciążonych oraz 31 odcinków linii, na których odbywa się zdalne sterowanie. W sumie zdalnym sterowaniem objętych jest 217 okręgów nastawczych o łącznej liczbie 4 424 zwrotnic przeliczeniowych i 5 536 sygnalizatorów na 2 146 km linii kolejowych.

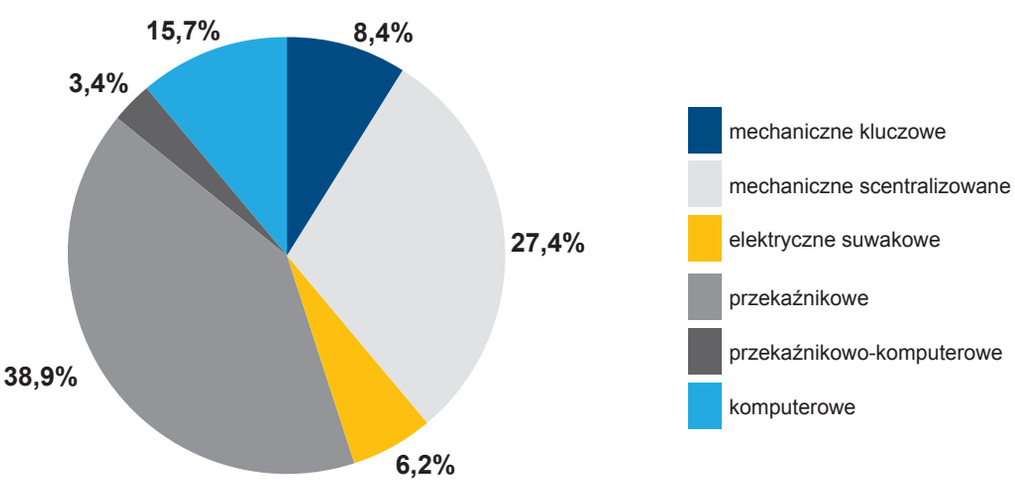
Okręgi nastawcze w poszczególnych rodzajach stacyjnych urządzeń srk



Sygnalizatory w poszczególnych rodzajach stacyjnych urządzeń srk



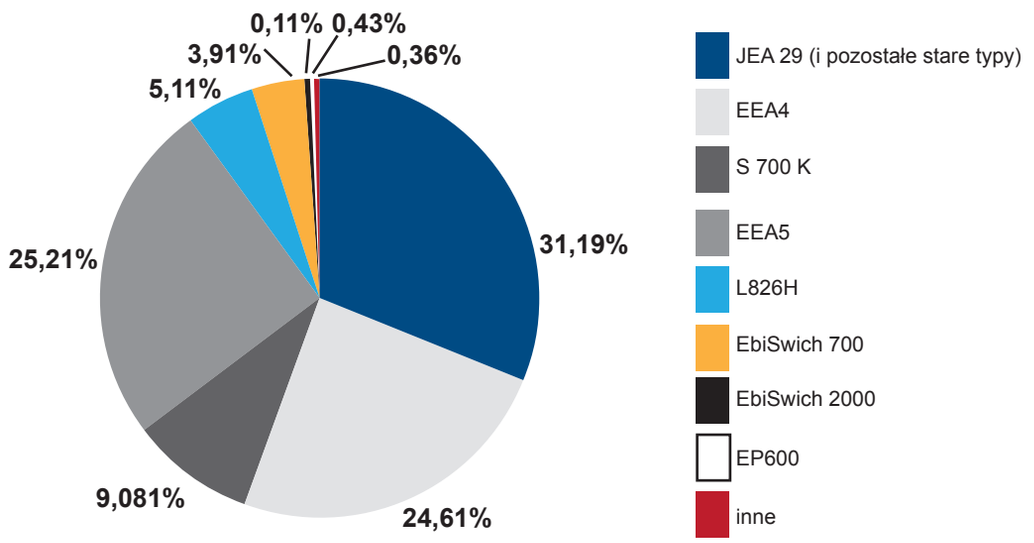
Zwrotnice uzależnione w poszczególnych rodzajach stacyjnych urządzeń srk



Ważną rolę w bezpiecznym i sprawnym prowadzeniu ruchu kolejowego pełnią napędy zwrotnicowe. W wyniku prowadzonych prac modernizacyjnych oraz zakupów realizowanych w ramach prac utrzymaniowych na sieci linii kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w 2019 roku przybyły 1 802 nowe napędy zwrotnicowe.

Według stanu na 31 grudnia 2019 roku na sieci linii kolejowych zarządzanych przez Spółkę eksploatowano łącznie 38 642 mechanicznych i elektrycznych napędów zwrotnicowych, przy czym 79,4% stanowią napędy elektryczne, a 20,6% stanowią napędy mechaniczne. Udział poszczególnych typów elektrycznych napędów zwrotnicowych zaprezentowany został na poniższym wykresie.

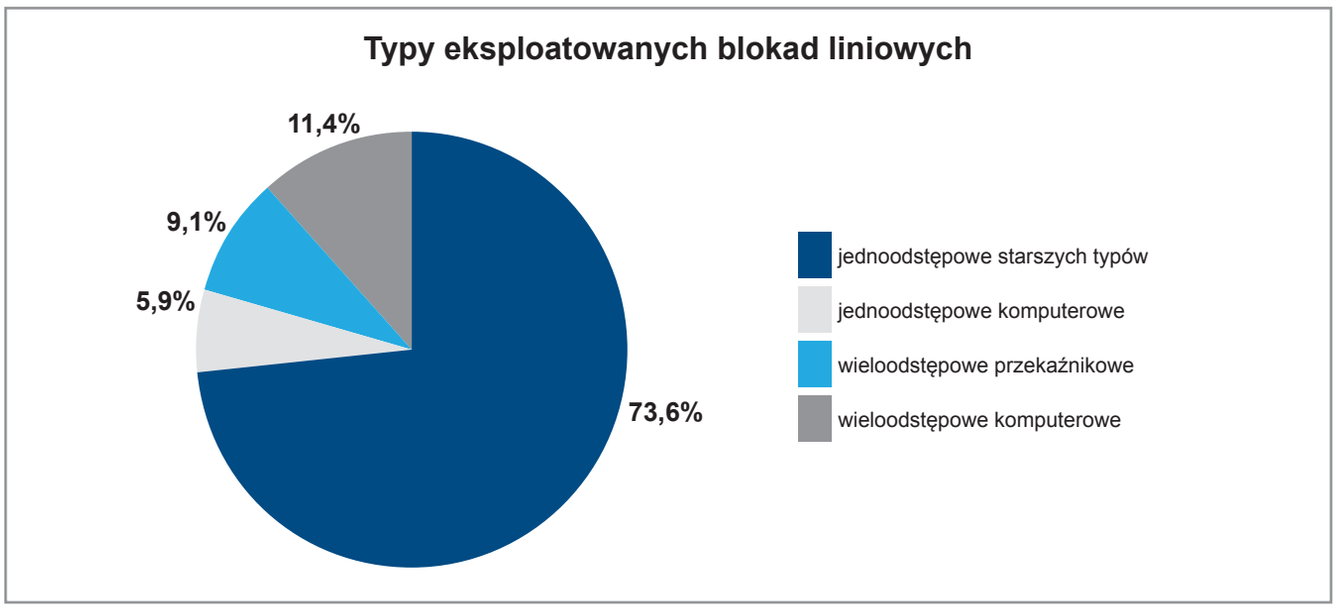
Typ eksploatowanych elektrycznych napędów zwrotnicowych



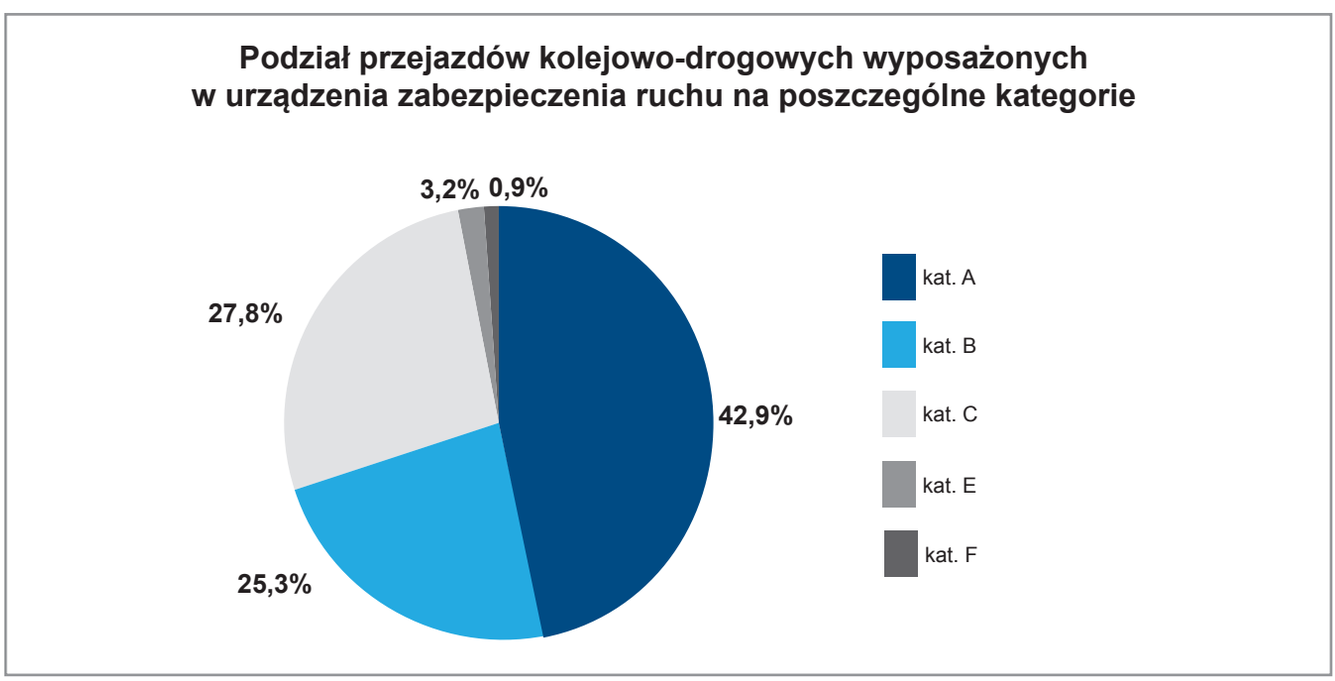
Grupy urządzeń sterowania ruchem kolejowym w liczbach

Urządzenia stacyjne	Stan na 31.12.2019 r.		
	Okręg nastawczy	Zwrotnica	Sygnalizator
mechaniczne kluczowe	595	3 800	2 009
mechaniczne scentralizowane	957	12 408	10 109
elektryczne suwakowe	85	2 808	1 895
przekaźnikowe	749	17 635	21 351
przekaźnikowo-komputerowe	107	1 543	2 297
komputerowe	336	7 090	9 178
Razem	**2 829**	**45 284**	**46 839**

Bezpieczeństwo kursowania pociągów pomiędzy poszczególnymi posterunkami ruchu zapewniają blokady liniowe, jedno i wieloodstępowe, które zainstalowane są na 16 127 km linii kolejowych. Na sieci linii kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przeważają blokady jednodostępowe, w które jest wyposażonych 12 814 km linii kolejowych, przy czym 952 km to blokady wykonane w najnowszej technologii komputerowej. Blokady wieloodstępowe zainstalowane są na 3 313 km linii, z czego 1 846 km to blokady komputerowe wyposażone w zintegrowane systemy diagnostyki zdalnej, kontrolujące i rejestrujące parametry techniczno – eksploatacyjne systemu.

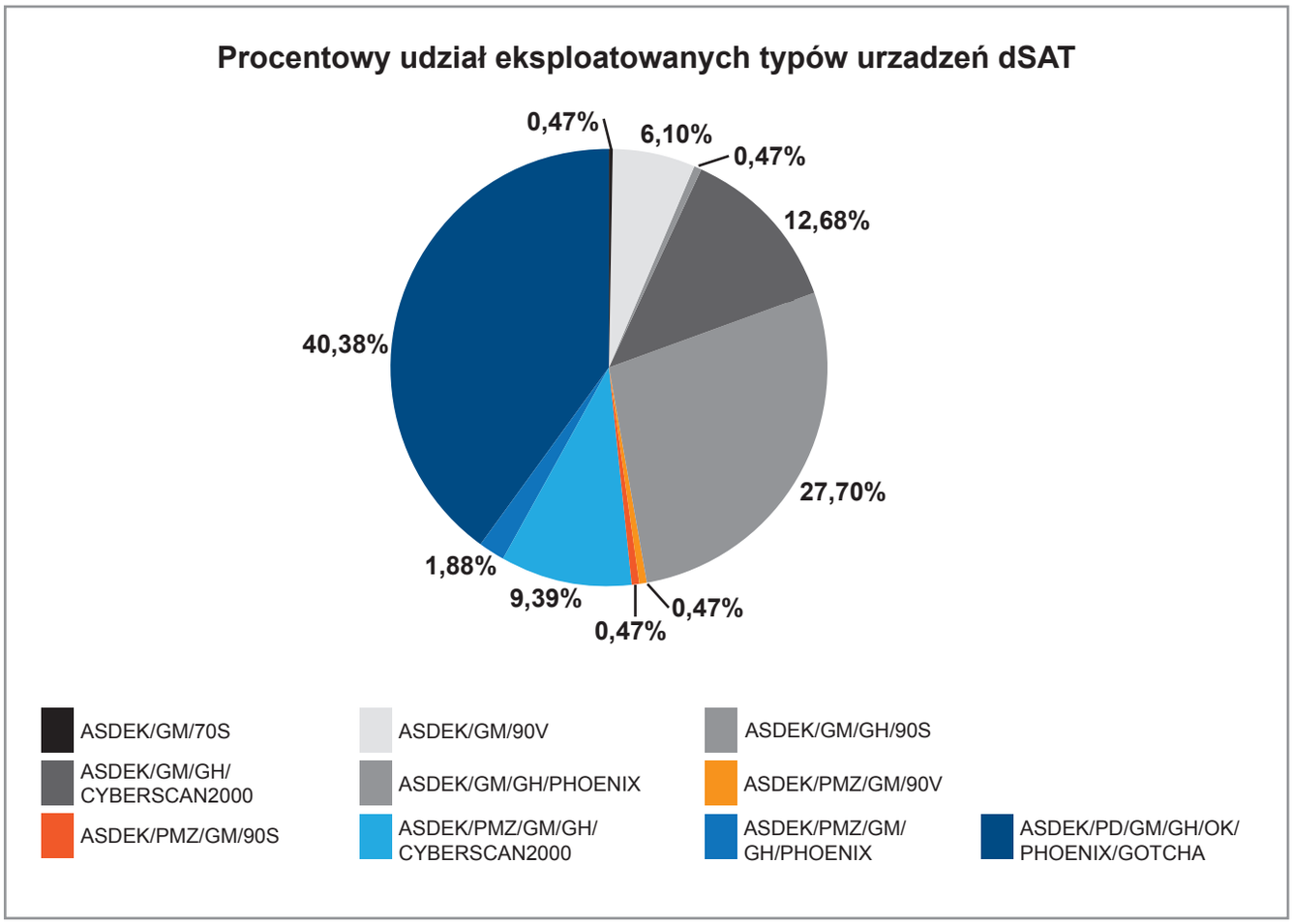


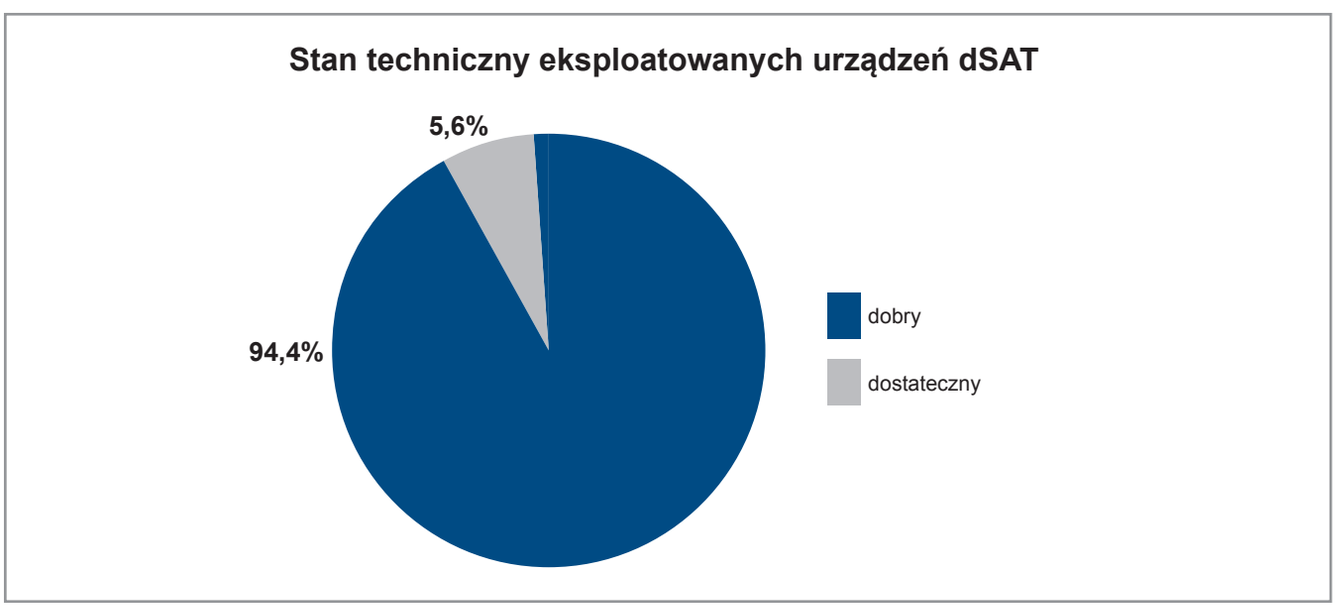
Na sieci linii kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. eksploatowanych jest 12 156 przejazdów kolejowo – drogowych, przy czym 5 362 wyposażonych jest w urządzenia zabezpieczenia ruchu, co stanowi 44,1% udziału w całkowitej liczbie eksploatowanych przejazdów kolejowo-drogowych.
W systemach zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowo-drogowych stosowana jest także technika komputerowa. Urządzenia przejazdowe nowej generacji wyposażone są w układy autodiagnostyki i rejestracji wszystkich zdarzeń eksploatacyjnych oraz pełną kontrolę pracy całego systemu. Skrzyżowania linii kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z drogami publicznymi wyposażone są w 2 021 kompletów takich nowoczesnych rozwiązań technicznych, zainstalowanych na przejazdach kat. A, B, C i przejściach kat. E, co stanowi 37,7% udziału we wszystkich eksploatowanych typach urządzeń przejazdowych.



W celu zapewnienia stałego i wysokiego poziomu bezpieczeństwa ruchu pociągów, modernizowane linie kolejowe wyposażane są w urządzenia detekcji stanów awaryjnych taboru (dSAT). Aktualnie urządzenia dSAT zainstalowane są w 213 lokalizacjach na terenie 22 Zakładów Linii Kolejowych. Urządzenia te w zależności od konfiguracji diagnostycznej, wykrywają zdalnie w jadącym pociągu następujące stany awaryjne:

- uszkodzenia łożysk osiowych (funkcja GM);
- uszkodzenia hamulców klockowych i tarczowych (funkcja GH);
- deformacje bieżni kół (funkcja PM);
- przeciążenia dynamiczne (funkcja PD);
- przekroczenia nacisków osiowych i liniowych (funkcja OK).





W 2019 roku prowadzone były prace nad wdrożeniem systemu ERTMS/ETCS poziomu 2 w ramach następujących projektów:

- „Projekt i zabudowa systemu ERTMS/ETCS poziom 2 i ERTMS/GSM-R wraz z urządzeniami sterowania ruchem kolejowym warstwy nadrzędnej dla 8 LCS-ów na linii kolejowej E-65 Warszawa-Gdynia";
- „Zaprojektowanie i wykonanie LCS Skierniewice oraz ERTMS/ETCS poziom 2/GSM-R na odcinku Warszawa Zachodnia – Koluszki w km 3,900 – 104,918 linii nr 1 i Koluszki – Łódź Widzew w km 26,400 – 7,200 linii nr 17";
- „Zabudowa systemu ERTMS/ETCS poziom 2 na linii E30 Podłęże – Rzeszów";
- „Zabudowa systemu ERTMS/ETCS na linii 278 Węgliniec-Zgorzelec";
- „Zabudowa systemu ERTMS/ETCS poziom 2 na linii E 59 na odcinku Wrocław – Poznań";

- „Zabudowa systemu ERTMS/ETCS poziom 2 na linii E20 Kunowice – Terespol (z wyłączeniem węzła warszawskiego)".

Kontynuowano również prace w ramach projektów wielobranżowych obejmujących zabudowę systemu ERTMS/ETCS poziomu 2 na zadaniach: „Prace na linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk na odcinku Warszawa – Otwock – Dęblin – Lublin, etap II" oraz „Udrożnienie Łódzkiego Węzła Kolejowego (TEN-T), etap II, odcinek Łódź Fabryczna – Łódź Kaliska / Łódź Żabieniec". Rozstrzygnięto postępowania przetargowe i podpisano z wykonawcami umowy na zabudowę systemu ERTMS/ETCS poziomu 2 w ramach zadań „Wdrożenie systemu ERTMS/ETCS poziom 2 wraz z budową LCS oraz samoczynnej blokady liniowej, na odcinku linii kolejowej nr 4, Korytów – Zawiercie" oraz „Projekt i zabudowa systemu ERTMS/ETCS na linii E75 na odcinku Warszawa Rembertów – Białystok".

Podpisano także umowę na realizację projektu wielobranżowego obejmującego zakresem zabudowę systemu ERTMS/ETCS poziomu 2 w ramach zadania pn. „Roboty budowlane na linii 227/249 i stacji Gdańsk Zaspa Towarowa oraz linii 722" w ramach projektu „Poprawa infrastruktury kolejowego dostępu do portu Gdańsk".

Ważniejsze osiągnięcia w dziedzinie badań i rozwoju technicznego w zakresie automatyki i telekomunikacji:

1. dopuszczono do stosowania systemy urządzeń telewizji:

    1) użytkowej typu TVUZ-1A – kat. A firmy KZA Lublin Sp. z o.o.;
    2) przemysłowej typu SABEL-IPTVK firmy SABEL Biuro Wdrożeniowo-Projektowe Sabat Roman;
    3) przemysłowej typu SMOK-2IP-B firmy KZŁ Bydgoszcz Sp. z o. o.;
    4) przemysłowej typu SAMNET firmy Thales Polska Sp. z o.o.;
    5) przemysłowej typu DR-TECH firmy DR-TECH Sp. z o.o.;
    6) przemysłowej typu TVIP-1M firmy Wielobranżowa i Projektowa Sp. z o. o. MONAT.

2. prowadzono nadzór nad realizacją poligonów badawczych w celu przeprowadzenia prób eksploatacyjnych dla potrzeb uzyskania świadectw dopuszczenia wydawanych przez UTK dla:

    1) systemu stacyjnych urządzeń srk typu ESA 44-PL firmy AŽD Praha s.r.o.;
    2) półsamoczynnej blokady liniowej typu PEBL firmy KZA Lublin Sp. z o.o.;
    3) półsamoczynnej blokady liniowej typu Eap-2000 firmy PPHU Maciej Grot Sp. z o.o.;
    4) elektro-hydraulicznego napędu zwrotnicowego ECOSTAR 4 firmy voestalpine SIGNALING Poland Sp. z o.o.;
    5) kontrolera położenia iglic typu KPI-41 firmy AŽD Praha s.r.o.;
    6) sygnalizatora kolejowego typu AZD 70-PL firmy AŽD Praha s.r.o.;
    7) sygnalizatora kolejowego typu ELS i ELK firmy KOLBUD Sp. z o.o.;
    8) napędu zwrotnicowego typu P-80 G F.E firmy Alstom Konstal S.A.

3. prowadzono nadzór nad realizacją poligonów badawczych w celu przeprowadzenia prób eksploatacyjnych w zakresie uzyskania dopuszczenia do eksploatacji typu wydawanych według procedury SMS-PW-17:

    1) energooszczędnych wskaźników kolejowych typu WLED wykonanych w technologii LED firmy KZA Kraków S.A.;
    2) modułu LED latarni sygnałowej typu TLT-8/K firmy Telko Sp. z o.o.;
    3) systemu diagnostyki napędów zwrotnicowych typu KSS firmy Kolster S.A.

Urządzenia elektroenergetyczne

Sytuacja majątkowa

Urządzenia elektroenergetyczne zarządzane przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w 2019 roku w porównaniu do 2018 roku

Wyszczególnienie	j.m.	lata	
		2019	2018
Urządzenia sieci trakcyjnej:			
długość linii kolejowych zelektryfikowanych	km	11 998	11 862
długość sieci trakcyjnej	tkm	24 991	24 783
odłączniki sieci trakcyjnej	sztuki	20 093	20 371
w tym sterowane	sztuki	13 483	13 669
Urządzenia stałoprądowe 3 kV (dzierżawione przez PKP Energetyka S.A.):			
podstacje trakcyjne / kabiny sekcyjne	sztuki	11	11
zmodernizowane podstacje trakcyjne / kabiny sekcyjne	sztuki	26	26
Urządzenia elektrycznego ogrzewania rozjazdów (eor):			
pojedyncze rozjazdy przeliczeniowe łącznie z zamknięciami nastawczym	sztuki	33 587	33 630
Oświetlenie zewnętrzne oraz instalacje elektryczne w obiektach:			
punkty oświetlenia zewnętrznego	sztuki	205 826	205 157
punkty instalacyjne i oświetlenie wewnętrzne	sztuki	198 571	192 530
Linie rozdzielcze SN:			
linie potrzeb nietrakcyjnych (LPN)	km	757	751
Punkty poboru energii elektrycznej:			
ilość punktów poboru	sztuki	16 647	16 342
moc umowna	kW	379 494	363 382

Sieć trakcyjna

Stan techniczny urządzeń sieci trakcyjnej

Kryteria oceny urządzeń sieci trakcyjnej wypracowane zostały w oparciu o algorytm matematyczny. Przyjęta skala ocen stanu technicznego urządzeń:

a) stan dobry – urządzenia po modernizacji, o nieprzekroczonym stopniu zużycia, ich stan techniczny pozwala na dalszą bezpieczną eksploatację;
b) stan dostateczny – urządzenia wymagające drobnych i punktowych napraw, ich stan techniczny pozwala na dalszą bezpieczną eksploatację;
c) stan niezadawalający – urządzenia kwalifikujące się do remontu/modernizacji, stan techniczny urządzeń pozwala na ich dalszą eksploatację przy zwiększonym nadzorze diagnostycznym;
d) stan niewłaściwy – urządzenia, które z powodu złego stanu technicznego powinny zostać poddane kompleksowej przebudowie (modernizacji). Mogą być eksploatowane przy zwiększonym nadzorze diagnostycznym i intensywniejszych czynnościach utrzymaniowych.

Stan techniczny urządzeń sieci trakcyjnej (procentowy)

Wyszczególnienie	Stan techniczny	2019	2018	2019 vs. 2018
		%	%	%
Sieć trakcyjna	Dobry	24,6	24,2	+ 0,4
	Dostateczny	46,7	47,7	- 1,0
	Niezadawalający	26,6	25,7	+ 0,9
	Niewłaściwy	2,1	2,4	- 0,3

Podział sieci trakcyjnej w zależności od prędkości

Podział ze względu na prędkości eksploatacyjne ma związek z charakterem ruchu pociągów na danej linii kolejowej (prędkości danej linii kolejowej). Linie o większej prędkości udostępniane są dla pociągów ekspresowych, dla których należy zapewnić właściwe parametry zasilania i współpracy na styku pantograf – sieć trakcyjna.

Podział sieci trakcyjnej w zależności od możliwości uzyskania prędkości maksymalnej

Sieć trakcyjna	160 <V≤200 km/h	120 <V ≤160 km/h	V ≤120 km/h
Ilość tkm	3 998	7 747	13 244
Udział w %	16	31	53

Urządzenia oświetlenia zewnętrznego

Kryteria oceny urządzeń oświetlenia zewnętrznego wypracowane zostały w oparciu o algorytm matematyczny. Przyjęta skala ocen stanu technicznego urządzeń:

a) stan dobry – urządzenia po modernizacji, o nieprzekroczonym stopniu zużycia; ich stan techniczny pozwala na dalszą bezpieczną eksploatację;
b) stan dostateczny – urządzenia wymagające drobnych i punktowych napraw; ich stan techniczny pozwala na dalszą bezpieczną eksploatację;
c) stan niezadawalający – urządzenia kwalifikujące się do remontu/modernizacji, stan techniczny urządzeń pozwala na ich dalszą eksploatację przy zwiększonym nadzorze diagnostycznym;
d) stan niewłaściwy – urządzenia, które z powodu złego stanu technicznego powinny zostać poddane kompleksowej przebudowie (modernizacji). Mogą być eksploatowane przy zwiększonym nadzorze diagnostycznym i intensywniejszych czynnościach utrzymaniowych.

Stan techniczny urządzeń oświetlenia zewnętrznego

Wyszczególnienie	Stan techniczny	2019	2018	2019 vs. 2018
		%	%	%
Urządzenia oświetlenia zewnętrznego	Dobry	31,5	31,2	+ 0,3
	Dostateczny	27,2	27,1	+ 0,1
	Niezadawalający	18,4	18,1	+ 0,3
	Niewłaściwy	22,9	23,6	- 0,7

W 2019 r. kontynuowano program wymiany opraw i słupów w oświetleniu zewnętrznym.

W ramach prac remontowych i programu poprawy efektowności energetycznej wymieniono 1700 opraw na oprawy energooszczędne. Działania te zapewniają efektywniejsze oświetlenie terenów kolejowych oraz umożliwiają zmniejszenie zużycia energii elektrycznej.

Urządzenia elektrycznego ogrzewania rozjazdów (eor)

Ocena stanu technicznego urządzeń eor wykorzystuje metodologię, na którą w znacznym stopniu składa się subiektywna ocena diagnosty lub inspektora diagnosty dokonującego oceny. Przyjęta skala ocen stanu technicznego urządzeń eor:

a) stan dobry - ocena nadawana urządzeniom spełniającym niżej określone warunki:
   - dotychczasowy okres eksploatacji urządzeń nie przekracza 50% przewidywanego okresu eksploatacji;
   - posiadają parametry techniczne i eksploatacyjne zgodne z normami i wymaganiami określonymi dla przedmiotowych urządzeń;
   - nie wymagają remontów, za wyjątkiem elementów wynikłych z naturalnego zużycia w trakcie eksploatacji.

b) stan dostateczny - ocena nadawana urządzeniom spełniającym niżej określone warunki:
   - dotychczasowy okres eksploatacji urządzeń wynosi od 50% do 100% przewidywanego okresu eksploatacji;
   - posiadają parametry techniczne i eksploatacyjne zgodne z normami i wymaganiami określonymi dla przedmiotowych urządzeń;
   - wymagają wymiany wyeksploatowanych elementów w ramach planowych napraw/remontów.

c) stan niezadowalający - ocena nadawana urządzeniom spełniającym niżej określone warunki:
   - przekroczony okres przewidywanej eksploatacji;
   - stan techniczny urządzeń umożliwia bezpieczną ich eksploatację;
   - urządzenia wymagają kompleksowego remontu lub modernizacji.

d) stan niewłaściwy - ocena nadawana urządzeniom spełniającym niżej określone warunki:
   - z powodu wyeksploatowania urządzenia nie posiadają wymaganych parametrów technicznych i eksploatacyjnych;
   - z powodu zagrożenia powstawania awarii i zagrożenia bezpieczeństwa urządzenia powinny zostać wyłączone z eksploatacji.

Stan techniczny urządzeń eor

Wyszczególnienie	Stan techniczny	2019	2018	2019 vs. 2018
		%	%	%
Urządzenia eor	Dobry	51,5	50,4	+1,1
	Dostateczny	45,8	47,0	- 1,2
	Niezadowalający	1	1,2	- 0,2
	Niewłaściwy	1,7	1,4	+0,3

Urządzenia eor są systematycznie wyposażane w automaty pogodowe umożliwiające bardziej racjonalne ich wykorzystanie, co przekłada się również na ograniczenie zużycia energii elektrycznej. Aktualnie 70% urządzeń eor jest sterowanych automatycznie, a pozostała część sterowana jest ręcznie.
Drugim aspektem podnoszenia sprawności i niezawodności tych urządzeń, jest wymiana skrzyń transformatorowych starego typu, które w związku z częstymi kradzieżami transformatorów separacyjnych muszą być wielokrotnie regenerowane. Regeneracja urządzeń starego typu (skrzyń transformatorowych) nie przywraca w pełni ich parametrów technicznych (szczelności i trwałości), co powoduje potrzebę wymiany na nowe, szczelne, z kompozytów, dodatkowo wyposażane w instalację antykradzieżową.

Zużycie i koszty zakupu energii

Spółka w ramach realizacji podstawowej działalności - zapewnienia prawidłowego funkcjonowania infrastruktury kolejowej dokonuje zakupu energii, na terenie całego kraju.
W 2019 roku zakup energii elektrycznej odbywał się za pośrednictwem 16 647 szt. przyłączy elektroenergetycznych, dla których zamawiane było 379 494 kW mocy elektrycznej. W porównaniu z 2018 rokiem jest to zwiększenie ilości przyłączy o 305 sztuk, przy jednoczesnym zwiększeniu zainstalowanej mocy o 16 112 kW. Tak znaczne zwiększenie mocy zainstalowanej jest wynikiem oddawanej do eksploatacji zmodernizowanej infrastruktury kolejowej.

Dzierżawa urządzeń

Spółka zarządza infrastrukturą służącą do dystrybucji energii elektrycznej, która jest dzierżawiona przez PKP Energetyka S.A. - podmiot wykorzystujący niniejszą infrastrukturę do pełnienia roli Operatora Systemu Dystrybucyjnego.
W 2019 roku obowiązywała umowa pomiędzy PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., a PKP Energetyka S.A. regulująca zagadnienia związane z korzystaniem przez PKP Energetyka S.A. z konstrukcji wsporczych sieci trakcyjnej należących do Spółki. Zakres rzeczowy w 2019 roku obejmował 68 925 sztuk konstrukcji wsporczych.

W 2019 roku dzierżawiono PKP Energetyka S.A. elektroenergetyczne urządzenia przetwórcze. W ramach umowy dzierżawy wydzierżawiono PKP Energetyka S.A. 885 szt. składników majątku w postaci elektroenergetycznych urządzeń przetwórczych i rozdzielczych.

Ponadto w 2019 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A dzierżawiły w ramach umowy dla PKP Energetyka S.A. część pomieszczeń w zarządzanych budynkach pod szafki sterownicze USb2 służące do sterowania lokalnego odłącznikami sieci trakcyjnej. W 2019 roku umowa obejmowała 838 obiektów, na których zamontowanych było 1 973 szaf USb2.

Ważniejsze osiągnięcia w dziedzinie standaryzacji, badań i rozwoju techniki

1. **Badania i Rozwój w Infrastrukturze Kolejowej (BRIK) – wspólna inicjatywa Narodowego Centrum Badań i Rozwoju (NCBiR) i PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.**

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w ramach wspólnego przedsięwzięcia z Narodowym Centrum Badań i Rozwoju prowadzą program o nazwie BRIK - Badania i Rozwój w Infrastrukturze Kolejowej. Działanie jest odpowiedzią na potrzebę innowacyjnego rozwoju, a jego głównym celem jest wzrost konkurencyjności transportu kolejowego poprzez wdrożenie nowoczesnych rozwiązań technicznych usprawniających funkcjonowanie i zapewnienie ciągłego rozwoju branży.
W ramach inicjatywy podjętej z NCBiR prowadzone są następujące przedsięwzięcia w zakresie elektroenergetyki:

a) opracowanie innowacyjnego systemu sterowania infrastrukturą oświetleniową na sieci zarządzanej przez Spółkę;
b) wprowadzenie samoczyszczących, wydajnych paneli fotowoltaicznych na podłożu elastycznym zintegrowanym z ekranem akustycznym i inteligentnym systemem monitorowania;
c) opracowanie i wdrożenie elementów systemu antykradzieżowego sieci jezdnej w transporcie szynowym.

2. **Centrum Efektywności Energetycznej Kolei**

PKP Polskie Linie Kolejowe przyjęły zaproszenie do udziału w Radzie Programowej Centrum Efektywności Energetycznej Kolei (CEEK). Inicjatorami projektu są PKP Energetyka S.A. i Krajowa Agencja Poszanowania Energii (KAPE S.A.). CEEK jest wspólną inicjatywą branży kolejowej na rzecz efektywnego wykorzystania energii, której głównym celem jest dążenie do utworzenia platformy dialogu przedstawicieli przewoźników, zarządców i operatorów infrastruktury, instytucji naukowych i organizacji branżowych. Misją przedsięwzięcia jest poszukiwanie rozwiązań dla optymalizacji zużycia energii na polskiej kolei oraz zwiększenie postrzegania kolei jako środka transportu przyjaznego środowisku.

3. **Poligon doświadczalny „System ochrony przed przepięciami urządzeń przytorowych znajdujących się w strefie odziaływania sieci trakcyjnej 3 kV DC"**

W 2019 roku Polskie Linie Kolejowe S.A. kontynuowały realizację poligonu doświadczalnego pn. „System ochrony przed przepięciami urządzeń przytorowych znajdujących się w strefie odziaływania sieci trakcyjnej 3 kV DC". Założeniem poligonu jest poszukiwanie rozwiązań dla podniesienia bezpieczeństwa eksploatowanej infrastruktury z tytułu występujących wyładowań atmosferycznych, jak i innych występujących przepięć w strefie oddziaływania sieci trakcyjnej. W ramach realizowanych prac obserwowana jest awaryjność sieci trakcyjnej i urządzeń przytorowych w odniesieniu do sąsiednich odcinków innych linii kolejowych, na których nie zostały zabudowane urządzenia ochronne. Opracowany w ramach umowy regulującej funkcjonowanie poligonu raport podsumowujący, będzie wskazywał na skuteczność zastosowanych rozwiązań. Doświadczenia zebrane w ramach prowadzonego poligonu pozwolą na podjęcie decyzji o ewentualnym wdrożeniu w Spółce dodatkowych regulacji w zakresie ochrony przed porażeniem prądem elektrycznym, przed przepięciami i od wyładowań atmosferycznych w strefie oddziaływania sieci trakcyjnej DC 3 kV.

Inne ważne zdarzenia mające istotny wpływ na działalność jednostki, które nastąpiły w roku obrotowym lub są przewidywane w dalszych latach

1. Kontynuacja programu wymiany izolatorów sieci trakcyjnej na nowe kompozytowe izolatory;
2. Kontynuacja programu wymiany słupów oświetleniowych i opraw (głównie oprawy typu LED);
3. Kontynuacja programu wymiany kotwień ciężarowych na bezciężarowe urządzenia naprężające sieć trakcyjną;
4. Sukcesywne eliminowanie „starych" typów sieci trakcyjnej. Skutkiem działania będzie standaryzacja i pozostawienie w eksploatacji 5÷7 typów sieci trakcyjnej. W torach szlakowych oraz głównych zasadniczych stacji standardem ma być sieć trakcyjna o przekroju 420 mm^2 lub 450 mm^2 (materiał drutu jezdnego wykonany ze stopu miedzi ze srebrem (CuAg) lub miedzi z magnezem (CuMg);
5. W ramach rozwoju funkcjonujacego „Systemu Zarządzania Energetyką" (SZE) wykonano analizę i zaimplementowano nowe moduły: Sieć trakcyjna, Oświetlenie zewnętrzne, EOR (elektryczne ogrzewanie rozjazdów). W 2020 roku planowane jest wdrożenie zaimplementowanych modułów;
6. W ramach przyjętego programu poprawy efektywności energetycznej realizowane są działania w zakresie poprawy efektywności energetycznej we wszystkich możliwych obszarach działalności, w zakresie zużycia i kosztów energii elektrycznej. Przykładowe zrealizowane w ramach programu działania:
   a) termomodernizacja budynków,
   b) zmiany sposobu ogrzewania budynków,
   c) wymiana/optymalizacja układu zasilania obiektów,
   d) kompensacja mocy biernej,
   e) wymiana opraw oświetlenia zewnętrznego;
7. W 2019 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. eksploatowały 23 instalacje fotowoltaiczne o łącznej mocy zainstalowanej 245 kW. Produkcja brutto energii elektrycznej w 2019 roku wynosiła 243,624 MWh, zaś zużycie na potrzeby własne wyniosło 164,224 MWh. Produkcja energii elektrycznej wzrosła o 32,7 MWh w stosunku do 2018 roku.

Zakład Maszyn Torowych

Zakład Maszyn Torowych w Krakowie jest wyspecjalizowaną jednostką organizacyjną PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. realizującą zadania w zakresie bieżących napraw, utrzymania linii kolejowych i obiektów inżynieryjnych oraz inwestycji. Zakład wyposażony jest w specjalistyczne maszyny i urządzenia oraz ciągi technologiczne do regeneracji i zgrzewania szyn kolejowych.

Utrzymanie linii kolejowych i obiektów inżynieryjnych oraz zadania inwestycyjne realizowane są poprzez wykorzystanie zestawów wysokowydajnych specjalistycznych maszyn do robót torowych i podtorzowych. Istotną zaletą zespołów maszyn jest wykonywanie czynności naprawczych w jednym przejściu roboczym bez konieczności demontażu toru kolejowego, co w znaczący sposób skraca czas wykonywania naprawy, przy jednoczesnym uzyskaniu jednolitych wysokich parametrów toru kolejowego. Ma to istotne znaczenie w kontekście ochrony środowiska i oddziaływania na otoczenie linii kolejowych, ponieważ nie ma potrzeby naruszania struktury terenów przyległych do naprawianego odcinka, niszczenia dróg dojazdowych czy wytyczania w terenie dróg technologicznych do dowozu i wywozu materiałów i urobku.

Dzięki zakończonej w 2019 roku modernizacji Sekcji Zgrzewania Szyn w Kędzierzynie Koźlu możliwe jest zgrzewanie szyn o długości 120 m do maksymalnej długości 240 m. Wykorzystanie przy modernizacji linii kolejowych szyn o długości 240 m zamiast 120 m pozwala zmniejszyć o połowę liczbę zgrzewów wykonywanych bezpośrednio w torze, co skraca czas zamknięć torowych, a także dzięki lepszej jakości zgrzewów wykonywanych w warunkach stacjonarnych wpływa na zwiększenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego. W 2019 roku w Sekcji Zgrzewania Szyn w Kędzierzynie Koźlu zgrzane zostało 30 870 m szyn, natomiast w Sekcji Zgrzewania Szyn w Bydgoszczy - 113 726 m szyn, z czego 81 106 m były to szyny staroużyteczne po procesie reprofilacji. Część szyn staroużytecznych pozyskanych podczas robót inwestycyjnych jest przeznaczonych do regeneracji, która wykonywana jest w specjalistycznej jednostce, tj. Sekcji Zgrzewania Szyn w Bydgoszczy. W procesie tym przywracany jest właściwy profil główki szyny, a następnie szyny zgrzewane są w szynę o długości do 210 m. Szyny po regeneracji wykorzystywane są przez Zakłady Linii Kolejowych podczas robót utrzymaniowych, co pozwala im na znaczne zmniejszenie kosztów związanych z zakupem materiałów.

Warsztaty Zakładu Maszyn Torowych w Krakowie prowadzą naprawy poziomu P2, P3 pojazdów kolejowych oraz naprawy planowe maszyn i kombajnów do robót torowych. Maszyny torowe i zgrzewalnie obsługiwane są przez doświadczony i wysoko wykwalifikowany zespół pracowników, który zapewnia jakość wykonywanych prac odpowiadającą wysokim wymaganiom klientów. Potwierdzeniem jakości usług wykonywanych w Zakładzie jest uzyskany certyfikat ISO 9001:2015.

Praca maszyn Zakładu Maszyn Torowych w Krakowie w roku 2019

Maszyna	Ilość	j.m.
AHM 800 R	30 988	mb
P-93 i P-95	111 277	mb
OT-800 i RM 80	122 456	mb
CSM 09	284 751	mb
ZTU 300	240 340	mb
DGS 62 N	250 851	mb
UNIMAT [j.r.]	721	j.r.
UNIMAT [m.b.]	53 810	mb
USP [m.b.]	360 720	mb
USP [j.r.]	309	j.r.

Centrum Diagnostyki

Centrum Diagnostyki jest wyspecjalizowaną jednostką w strukturach Spółki w zakresie prowadzenia diagnostyki infrastruktury kolejowej, która czuwa nad bezpieczeństwem ruchu kolejowego, poprzez stałą kontrolę i analizę stanu technicznego infrastruktury kolejowej w okresie jej eksploatacji. Ponadto, jednostka pełni nadzór nad utrzymywaniem standardów technicznych wykonywania elementów nawierzchni kolejowej, podczas robót utrzymaniowych i inwestycyjnych.

Centrum Diagnostyki wykonuje pomiary, badania i analizuje stan techniczny infrastruktury w obszarach utrzymania i inwestycji w zakresie:

1. geometrii torów, skrajni budowli, pomiarów profilu poprzecznego i podłużnego szyn oraz innych specjalistycznych jak np. chropowatość czy twardość szyn; skład chemiczny spoin, itp.;
2. geometrii sieci trakcyjnej, zużycia przewodu jezdnego oraz defektów i braków niektórych jej elementów;
3. badań defektoskopowych szyn, ich połączeń oraz niektórych elementów rozjazdów (ujawnianie wad w zakresie uszkodzeń powierzchniowych i wewnętrznych);
4. diagnostyki funkcjonalnej urządzeń dSAT (detekcji stanów awaryjnych taboru) poprzez symulacje stanów awaryjnych specjalną aparaturą zainstalowaną na wagonie pomiarowym;
5. wzorcowania urządzeń pomiarowych, takich jak toromierze i liniały stalowe o długości 1000 mm;
6. nadzoru i kontroli spawalnictwa szyn i rozjazdów oraz oceny wykonywanych złączy szynowych;
7. badań terenowych i laboratoryjnych jakości połączeń szynowych oraz szkolenia kadry technicznej na potrzeby Spółki w tym zakresie;
8. odbioru technicznego elementów nawierzchni kolejowej, przeznaczonych do zabudowy w infrastrukturę kolejową;
9. obsługi technicznej przekaźników (OTP) stosowanych w urządzeniach sterowania ruchem kolejowym (srk);
10. opracowywania opinii i ekspertyz w ww. dziedzinach.

W 2019 roku Centrum Diagnostyki w ramach działalności podstawowej wykonało między innymi:

Lp.	Zadanie		Ilość	Jednostka miary
1.	Pomiar geometrii torów w planie i profilu, przy pomocy 2 drezyn pomiarowych EM120 i pojazdu specjalnego UPS-80		47 898,6	km toru
2.	Badanie struktury wewnętrznej szyn w torze wagonem defektoskopowym		7 258,8	km toru
3.	Badania struktury wewnętrznej szyn w torze wózkami defektoskopowymi		42 844,2	km toru
4.	Badanie defektoskopowe elementów nawierzchni kolejowej	Spoiny i zgrzeiny	1 807	sztuk
		Napoiny	112	sztuk
		Krzyżownice rozjazdów	1 267	sztuk
	Badanie specjalistyczne elementów nawierzchni kolejowej	Profil podłużny szyn	71 105	sztuk
		Profil poprzeczny szyn	496	sztuk
		Chropowatość powierzchni tocznej szyn	124	sztuki
		Pomiar prostoliniowości złączy szynowych	3 278	sztuk
		Badania wiroprądowe szyn	70 623	metry
5.	Kontrolę pracy czujników zagrzania osi poprzez przejazd wagonem DSAT symulującym awarię maźnic		378	urządzeń
6.	Udział w inspekcjach obiektów mostowych, za pomocą specjalistycznego pojazdu Volvo – SRS Svabo, na potrzeby inspektorów z Zakładów Linii Kolejowych		153	obiekty
7.	Badanie laboratoryjne złączy szynowych spawanych termitem, zgrzewanych i napawanych		25	sprawozdań
8.	Badanie terenowe złączy szynowych spawanych termitem, zgrzewanych i napawanych		6	sprawozdań
9.	Badania szynowych złączy spawalniczych na otwartych poligonach doświadczalnych złączy spawanych i zgrzewanych (2 krotne badania w ciągu roku)		7	sprawozdań
10.	Kursy i szkolenia z zakresu spawalnictwa szyn i nadzoru spawalniczego		121	osób
			22	kursy
11.	Egzaminy okresowe i dopuszczające z zakresu spawalnictwa szyn		196	osób
12.	Pouczenia i wydawanie zaświadczeń kompetencji, identyfikatorów dla nadzoru spawalniczego		154	sztuki
13.	Wzorcowanie	toromierzy	938	sztuk
		liniałów	133	sztuki
14.	Odbiór techniczny elementów nawierzchni kolejowej	Rozjazdy	1 425	kompletów
		Różne elementy do produkcji rozjazdów	58	sztuk
15.	Obsługa techniczna przekaźników	Siłami własnymi	43 925	sztuk
		Siłami zewnętrznymi	21 816	sztuk

Wymienione w powyższym zestawieniu wartości są corocznie planowane na podstawie obligatoryjnych przepisów i zapotrzebowania składanego ze strony jednostek utrzymaniowych Spółki.

Infrastruktura pasażerska

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podejmują szereg inicjatyw w zakresie infrastruktury pasażerskiej, mając na względzie zapewnienie podróżnym lepszego komfortu korzystania z peronów, dróg dojścia do nich oraz dogodnego dostępu do pociągów. Zapewnione jest czytelne oznakowanie stacji, dostęp do informacji o ruchu pociągów. Stacje pasażerskie wyposażane są w elementy niezbędne do wygodnego oczekiwania na pociąg, a także dostosowywane są do potrzeb osób o ograniczonej możliwości poruszania się.

W 2019 roku Spółka zarządzała peronami i drogami dojścia na 2 762 stacjach pasażerskich.

Od 1 grudnia 2019 roku Spółka jest także zarządcą stacji pasażerskiej Łódź Fabryczna, w skład której wchodzi dworzec kolejowy zintegrowany z dworcem autobusowym i wielopoziomowym parkingiem.

Informacja pasażerska

Uchwałą nr 404/2019 Zarządu PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. z dnia 17 czerwca 2019 roku wprowadzono Ramowy Regulamin korzystania ze stacji pasażerskiej, który publikowany jest w gablotach informacyjnych na stacjach pasażerskich. Nowy Regulamin został zaktualizowany zgodnie z przepisami Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady Europy (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 roku w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych), a także zgodnie ze zmianami Rozporządzenia Ministra właściwego ds. infrastruktury z dnia 23 listopada 2004 roku w sprawie przepisów porządkowych obowiązujących na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych.

W 2019 roku Spółka wprowadziła pilotażowo nową usługę na stacjach pasażerskich - postoje na żądanie. Usługa została wprowadzona na dwóch stacjach pasażerskich na terenie województwa dolnośląskiego - Krzyżowa i Nowa Wieś Legnicka. Stacje zostały oznakowane specjalnymi tabliczkami z informacją „Postój na żądanie. Prosimy czekać na pociąg w miejscu widocznym dla maszynisty”.

Na stacjach z wdrożoną usługą, w przypadku braku podróżnych na peronie lub podróżnych wysiadających z pociągu, pociąg może przejechać bez zatrzymania. Podróżni oczekujący na pociąg na peronie z takim rozwiązaniem powinni ustawić się w miejscu widocznym dla maszynisty, natomiast w przypadku chęci opuszczenia pociągu powinni zgłosić taki fakt obsłudze pociągu.

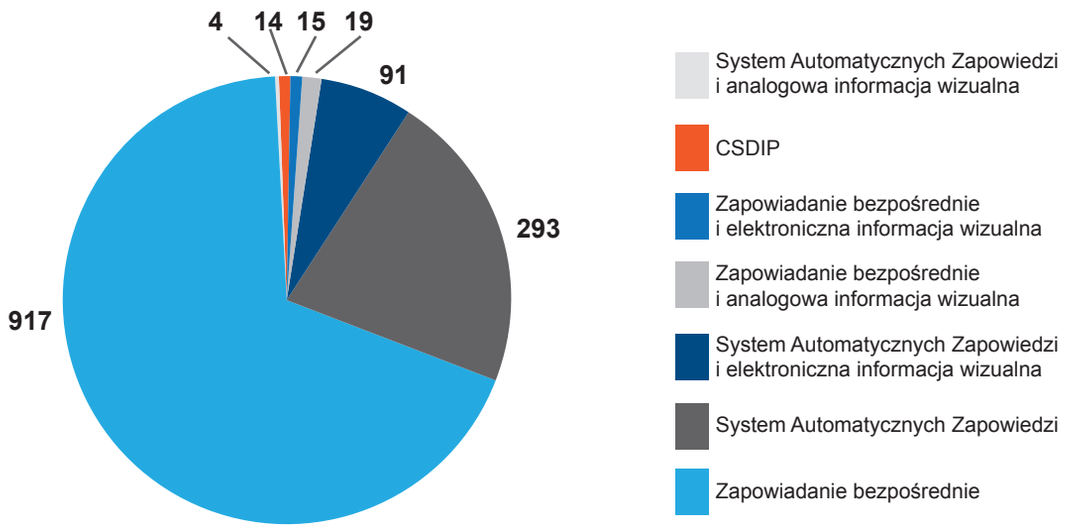
Usługa dynamicznej informacji pasażerskiej świadczona jest na 1 353 stacjach kolejowych i przystankach osobowych w całym kraju, co stanowi ok. 49% wszystkich stacji i przystanków osobowych zarządzanych przez Spółkę. W 917 lokalizacjach jest to informacja głosowa bezpośrednia, wygłaszana przez operatora – dyżurnego ruchu bądź megafonistę. W 293 lokalizacjach zabudowany jest System Automatycznych Zapowiedzi (SAZ) korzystający z lokalnego serwera odpowiedzialnego za generowanie treści komunikatów przy wykorzystaniu syntezatora mowy TTS (Text-to-Speech).

Na 129 stacjach pasażerskich informacji głosowej towarzyszy także informacja wizualna, z czego 106 lokalizacji to systemy elektroniczne z wyświetlaczami ciekłokrystalicznymi LCD. W 23 lokalizacjach zamontowane są analogowe urządzenia informacji wizualnej.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. sukcesywnie wprowadzają zabudowę elementów wykonawczych Centralnego Systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej (CSDIP) na stacjach pasażerskich. CSDIP to scentralizowany system stanowiący zbiór wszystkich urządzeń wykonawczych, zabudowanych na stacjach w celu prezentowania informacji dla podróżnych. Częścią CSDIP jest Centralna Aplikacja Systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej (CASDIP), która zasila go danymi o rozkładzie jazdy i informacją o ewentualnych opóźnieniach w ruchu pociągów. Aplikacja CASDIP poza dostarczaniem danych źródłowych elementom wykonawczym CSDIP zapewnia wyświetlanie treści na wyświetlaczach oraz wygłaszanie komunikatów dzięki zaimplementowanemu syntezatorowi mowy.

W latach 2016-2019 do CSDIP przyłączono 14 lokalizacji, m.in.: Jelenia Góra, Zielona Góra Główna, Warszawa Wola, Warszawa Powązki, Milanówek, Pruszków i Warszawa Włochy. Łącznie w systemie CSDIP według stanu na 31 grudnia 2019 roku działa 459 urządzeń. W 2020 roku planowane jest podłączenie do CSDIP kolejnych 7 lokalizacji.

Systemy informacji pasażerskiej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.



Monitoring wizyjny

W 2019 roku dokonano m.in. zabudowy Systemu Monitoringu Wizyjnego (SMW) na stacjach aglomeracji warszawskiej: tj. 3 stacjach (Wola, Młynów i Koło) w ramach modernizacji warszawskiej linii obwodowej; 8 stacjach (Warszawa Włochy, Ursus, Ursus Niedźwiadek, Piastów, Pruszków, Parzniew, Brwinów i Milanówek) w ramach modernizacji linii kolejowej 447 (Warszawa Zachodnia – Grodzisk Mazowiecki). Zabudowano dla tych stacji odpowiednio 103 oraz 184 kamery, a także wybudowano sieć dostępową.

Nazewnictwo stacji pasażerskich

W 2019 roku kontynuowano proces porządkowania i kształtowania przestrzeni publicznej, w której porusza się podróżny poprzez nadawanie i zmienianie nazw stacjom pasażerskim, zgodnie z obowiązującymi regulacjami.

Nadano nazwy 22 nowym stacjom pasażerskim: Ustka Uroczysko, Olsztyn Dajtki, Olsztyn Śródmieście, Białystok Nowe Miasto, Hryniewicze, Orzechowicze, Mikłasze, Szczecin Cmentarz Centralny, Szczecin Niemierzyn, Szczecin Stołczyn Północny, Szczecin Skolwin Północny, Police Dąbrówka, Szczecin Łasztownia, Szczecin Żydowce, Szczecin Dunikowo, Szczecin Trzebusz, Goleniów Park Przemysłowy, Lubin Stadion, Toruń Mokre, Burkatów, Jedlina-Zdrój Centrum, Kraków Grzegórzki.

Ponadto 12 stacjom pasażerskim zmieniono nazwy:

1. Lubin (wcześniej Lubin Górniczy);
2. Szczecin Żelechowa (wcześniej Szczecin Żelechowo);
3. Szczecin Stołczyn (wcześniej Szczecin Glinki);
4. Daleszewo (wcześniej Daleszewo Gryfińskie);
5. Grzędzice (wcześniej Grzędzice Stargardzkie);
6. Łódź Lublinek (wcześniej Lublinek);
7. Skoki - Borowa (wcześniej Zarzeka);
8. Olsztyn Gutkowo (wcześniej Gutkowo);
9. Lublin Główny (wcześniej Lublin);
10. Tuszyma (wcześniej Przecław Tuszyma);
11. Rzeszów Miłocin (wcześniej Miłocin);
12. Nowa Sucha (wcześniej Leonów).

Wyposażenie i utrzymanie peronów oraz dróg dojścia do peronów

W 2019 roku kontynuowana była realizacja zadań mających na celu poprawę komfortu oczekiwania podróżnych na pociąg w obrębie stacji pasażerskich, w tym:

1. zakupiono i zamontowano około 120 wiat peronowych w ponad 75 lokalizacjach;
2. zakupiono i zamontowano około 450 koszy na śmieci w ponad 180 lokalizacjach;
3. zakupiono i zamontowano około 140 ławek peronowych w ponad 60 lokalizacjach;
4. zakupiono i zamontowano około 620 stojaków rowerowych w ponad 110 lokalizacjach;
5. zakupiono i zamontowano około 410 gablot informacyjnych w ponad 250 lokalizacjach;
6. w ponad 300 lokalizacjach zamontowano nowe tablice oznakowania stałego.

Dostosowanie infrastruktury pasażerskiej do potrzeb osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonej możliwości poruszania się (PRM)

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. kontynuowały w 2019 roku działania w zakresie eliminacji barier architektonicznych na stacjach pasażerskich w celu dostosowania ich do potrzeb osób z niepełnosprawnościami oraz osób o ograniczonej możliwości poruszania się.

W ramach realizowanych przez Spółkę zadań odtworzeniowych i rewitalizacyjnych przebudowanych zostało ponad 310 peronów (np. w Rybniku, Dęblinie, Garwolinie), uwzględniając dostosowanie ich do potrzeb osób o ograniczonej możliwości poruszania się, w tym m.in.: zamontowano 28 dźwigów osobowych, zabudowano 179 pochylni prowadzących na perony, zabudowano ścieżki dla osób niedowidzących i niewidomych, dostosowano wysokość peronów do obowiązujących wytycznych.

Ponadto w 2019 roku Spółka kontynuowała współpracę z Polskimi Kolejami Państwowymi S.A. (PKP S.A.) w zakresie udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej na stacjach pasażerskich przez pracowników ochrony fizycznej osób i mienia zatrudnionych przez PKP S.A. W ramach przedmiotowej współpracy w 2019 roku udzielono ponad 16 400 asyst osobom o ograniczonej mobilności na 58 stacjach pasażerskich.

Zbiorcze zestawienie efektów podjętych działań w 2019 roku służących dostosowaniu stacji pasażerskich zarządzanych przez Spółkę do potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się przedstawia się w następujący sposób:

1. 1 570 peronów zostało zmodernizowanych;
2. na 296 peronach zamontowano dźwigi osobowe;
3. na 80 peronach zamontowano platformy pionowe;
4. na 144 peronach zamontowano platformy przyschodowe;
5. na 17 peronów prowadzi 38 sztuk schodów ruchomych;
6. na 4 perony prowadzi 8 sztuk chodników ruchomych;
7. ponad 800 peronów zostało wyposażonych w dotykowe pasy ostrzegawcze;
8. na ponad 950 stacjach pasażerskich zabudowano pochylnie prowadzące na perony;
9. na 145 stacjach umieszczone zostały informacje w alfabecie Braille'a.

Przeglądy stacji pasażerskich

W 2019 roku na mocy aktualizacji wewnętrznych wytycznych wprowadzony został nowy zakres przeprowadzania przeglądów stanu infrastruktury pasażerskiej oraz sporządzania raportów z przeglądu stacji. Zaktualizowane wytyczne regulują zasady przeprowadzania audytów i przeglądów stanu technicznego oraz czystości infrastruktury pasażerskiej przez pracowników Spółki. Realizacja przeglądów i audytów stacji pasażerskich jest procesem ciągłym, opartym na analizie stanu infrastruktury oraz wskazywaniu ewentualnych nieprawidłowości i usterek, w celu ich jak najszybszego usunięcia.

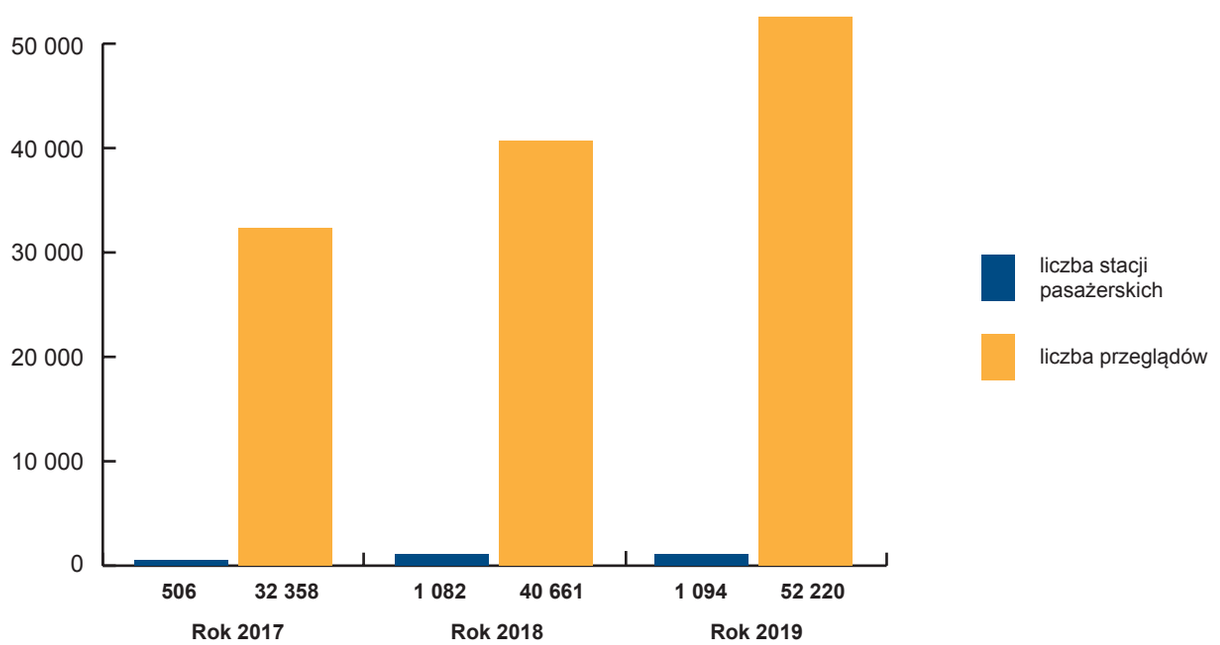
Średniomiesięczna liczba przeglądów stacji pasażerskich w 2019 roku wyniosła blisko 4 400. Łącznie dokonano 52 220 przeglądów 1 094 stacji pasażerskich oraz 3 961 audytów 2 592 stacji pasażerskich.

Działania audytowo-weryfikacyjne podejmowane są przede wszystkim w trosce o podróżnego. Mają one na celu zapewnienie wymaganego poziomu czystości i prawidłowego utrzymania elementów infrastruktury pasażerskiej dla zapewnienia komfortu podróżnym korzystającym z transportu kolejowego.

Przeglądy i audyty stacji polegały na sprawdzeniu obszarów z zakresu infrastruktury pasażerskiej, w szczególności:

1. poziomu utrzymania czystości obejmującego:
   - perony, dogi dojścia, międzytorza, skarpy;
   - elementy małej architektury, oznakowanie peronów, elementy SDIP;
   - usuwanie graffiti na obiektach budowlanych i elementach małej architektury;
   - urządzenia PRM;
2. poziomu utrzymania zimowego obejmującego:
   - perony, drogi dojścia;
   - elementy małej architektury, oznakowanie peronów, elementy SDIP;
   - urządzenia PRM;
3. stanu technicznego infrastruktury pasażerskiej obejmującej:
   - elementy małej architektury, elementy oznakowania peronów i dróg dojścia, gabloty informacyjne, wiaty;
   - perony i drogi dojścia, przejścia pod torami, kładki, inne ciągi komunikacyjne;
   - stojaki na rowery;
   - urządzenia PRM;
4. publikacji różnych rodzajów rozkładów jazdy pociągów, w tym:
   - rozkładu wierszowego (szczegółowego);
   - rozkładu relacyjnego;
   - przyszłego rozkładu jazdy;
5. sprawności dynamicznej informacji wizualnej i głosowej oraz sieci sygnalizacji czasu;
6. występowania nielegalnych reklam.

Porównanie lat 2017-2019 pod względem łącznej liczby przeglądów infrastruktury pasażerskiej oraz liczby stacji, na których wykonano przegląd



Osłona zimowa linii kolejowych

Intensywne opady śniegu, niskie temperatury oraz silne wiatry mogą powodować zakłócenia procesu eksploatacyjno-przewozowego na kolei. W okresie pogotowia zimowego, który trwa od 15 listopada do 31 marca, w zależności od wpływu warunków atmosferycznych na prowadzenie ruchu pociągów, wprowadzana jest odpowiednia faza pogotowia zimowego. Wprowadzenie określonej fazy wiąże się z włączeniem do prac zimowych odpowiedniej liczby personelu, maszyn i urządzeń odśnieżnych. Szczególnej osłonie zimowej podlegają trasy komunikacyjne ważne pod względem gospodarczym i społecznym.

Linie kolejowe zostały podzielone na trzy grupy kolejności zimowego utrzymania. Priorytetowo traktowane są linie kolejowe, na których prowadzony jest ruch pociągów podmiejskich związany z dojazdami do pracy i szkół.

Do prowadzenia robót zimowych w sezonie 2019/2020 PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zabezpieczyła blisko 14,1 tys. osób (pracowników własnych oraz podmiotów zewnętrznych). Podstawowy element osłony technicznej linii kolejowych stanowią maszyny odśnieżne – specjalne zespoły odśnieżne, pługi oraz odśnieżarki. Spółka w 2019 roku posiadała łącznie 251 takich maszyn.
Dodatkowo ponad 17,4 tys. rozjazdów wyposażono w urządzenia elektrycznego ogrzewania (eor), aby zapewnić sprawne ich przekładanie podczas opadów śniegu. Do dyspozycji pozostawało także 178 zespołów szybkiego reagowania do usuwania awarii i usterek w nawierzchni kolejowej i urządzeniach sterowania ruchem kolejowym (srk). Miejsca narażone na zawiewanie śniegiem, ogółem 921 km torów, osłonięte zostały zasłonami przeciwśnieżnymi stałymi i przenośnymi. Ponadto do usuwania awarii w sieci trakcyjnej zabezpieczono 66 pociągów pogotowia sieciowego wyposażonych w udarowe urządzenia do usuwania oblodzenia z przewodów jezdnych oraz w pantografy ze wzmocnionymi nakładkami do usuwania szronu i szadzi z przewodów jezdnych. Ponad 5 000 km przewodów jezdnych sieci trakcyjnej pokryto środkiem przeciwoblodzeniowym ograniczającym skutki osadzania się szadzi i lodu.

Komercyjne zagospodarowanie infrastruktury pasażerskiej

W 2019 roku kontynuowano weryfikację i uzgadnianie wniosków Zakładów Linii Kolejowych dotyczących wynajęcia powierzchni infrastruktury pasażerskiej w celach komercyjnych. Działania te prowadzone były w oparciu o „Wytyczne ws. komercyjnego zagospodarowania infrastruktury pasażerskiej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.", określające zasady zagospodarowania przestrzeni handlowo-usługowej i reklamowej na obszarach infrastruktury pasażerskiej.

Utrzymanie czystości na stacjach pasażerskich

W 2019 roku kontynuowano realizację 24 umów na „Świadczenie usług utrzymania czystości w wybranych lokalizacjach zarządzanych przez PKP S.A. i PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.", zawartych w wyniku przeprowadzonego postępowania przetargowego w 2018 roku. W ramach przedmiotowej umowy usługą utrzymania czystości objętych jest ponad 2 600 lokalizacji zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

W procesie kontroli poziomu wykonania uczestniczą pracownicy Spółki wykonujący audyty na terenie 23 Zakładów Linii Kolejowych. Audytorzy zostali wyposażeni w mobilne urządzenia z dedykowaną aplikacją audytową, umożliwiającą przekazanie oceny i ewentualnych uwag do wykonawcy usługi w czasie rzeczywistym.

Kolejowe ratownictwo techniczne

Bezpieczeństwo to priorytet w prowadzeniu ruchu kolejowego. Wszelkie działania zmierzające do zapewnienia wysokiego standardu technicznego sieci linii kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. uwzględniają również sprawny i skuteczny system ratownictwa kolejowego. Tym samym zespoły kolejowego ratownictwa technicznego rozmieszczone są na całej sieci zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., głównie na stacjach węzłowych, aby jak najszybciej dojechać do miejsc zdarzeń. Według stanu na 31 grudnia 2019 roku działało 18 zespołów tj. 11 Specjalnych Pociągów Ratownictwa Technicznego (SPRT) oraz 7 Pociągów Ratownictwa Technicznego (PRT) dysponujących pojazdami, sprzętem i około 500 przeszkolonymi pracownikami spełniającymi wymagania kwalifikacyjne i zdrowotne. Podstawowe zadania kolejowego ratownictwa technicznego to usuwanie skutków wypadków i zdarzeń kolejowych, które spowodowały przerwę lub ograniczenie w ruchu kolejowym oraz transport pojazdów kolejowych uszkodzonych w wyniku awarii technicznych do najbliższej stacji. Zespoły kolejowego ratownictwa przygotowane są do pracy w każdych warunkach pogodowych panujących przez cały rok na terenie naszego kraju. Rozmieszczenie oraz rodzaje zespołów kolejowego ratownictwa dostosowano do potrzeb i natężenia ruchu na sieci kolejowej.

W 2019 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zakupiły 2 nowe pojazdy szynowo-drogowe typu UniRoller-S na potrzeby wyposażenia kolejowego ratownictwa. Tym samym kolejowe ratownictwo techniczne na koniec 2019 roku miało do dyspozycji 17 pojazdów typu UniRoller-S, wyposażonych w sprzęt przeznaczony do usuwania skutków wypadków kolejowych (głównie podnośniki hydrauliczne, mostki do wkolejania, agregaty prądotwórcze, pulpity sterownicze, drewno do podbudowy) oraz sprzęt oświetleniowy. Pojazdy przewożą także załogę wykonującą zadania wkolejania pojazdów kolejowych. Poruszają się po drogach z prędkością do 80 km/h, a po torach do 50 km/h.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w 2019 roku zakupiły również pojazd kolejowego ratownictwa technicznego typu WM-15A/PRT, który został włączony do wyposażenia Specjalnego Pociągu Ratownictwa Technicznego we Wrocławiu.

Według stanu na dzień 31 grudnia 2019 roku kolejowe ratownictwo techniczne dysponowało 8 pojazdami typu WM-15A/PRT. Ponadto w ramach doposażenia kolejowego ratownictwa technicznego w 2019 roku zakupiono 16 tłokowych sprężarek powietrza dla 16 zespołów ratowniczych. Powyższe wyposażenie służy do napełnienia poduszek powietrznych, które są stosowane do podnoszenia przewróconych pojazdów kolejowych w przypadku gdy jest niemożliwe lub znacznie utrudnione wkolejanie pojazdów przy użyciu sprzętu hydraulicznego.

W 2019 roku dokonano także zakupu 2 kompletów zestawu hydraulicznego z automatycznym przesuwem bocznym wraz ze sprzętem współpracującym do wkolejania pojazdów kolejowych na wyposażenie pojazdów kolejowego ratownictwa technicznego typu WM - 15A/PRT. Dodatkowo zrealizowana została dostawa 15 sztuk pulpitów sterowniczych z czterokrotnym blokiem sterującym na wyposażenie

15 zespołów ratowniczych. Kolejowe ratownictwo techniczne dysponuje również:

- 15 żurawiami kolejowymi o udźwigu max.125 ton;
- żurawiem o udźwigu max. 250 ton;
- 3 pojazdami szynowo - drogowymi typu Unimog;
- 2 pojazdami typu Uniman;
- 10 wozami zabezpieczenia technicznego typu WZT – 2;
- 63 wagonami techniczno - gospodarczymi wyposażonymi w sprzęt do wkolejania oraz drewno do podbudowy, agregaty prądotwórcze i sprzęt oświetleniowy oraz spełniających rolę zaplecza socjalnego (jadalnie, suszarnie odzieży roboczej) dla załóg kolejowego ratownictwa technicznego, komisji kolejowych ustalający przyczyny zdarzeń lub innych osób biorących udział w akcjach ratowniczych.

Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury

Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury jest wyspecjalizowaną jednostką organizacyjną PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. realizującą zadania w zakresie bieżących napraw i utrzymania linii kolejowych.

Jednostka została włączona w struktury Spółki w lipcu 2018 roku w wyniku nabycia wydzielonych aktywów znajdującego się w upadłości układowej Przedsiębiorstwa Napraw Infrastruktury Sp. z o.o., pozyskując zarówno majątek trwały (maszyny i nieruchomości), jak i obrotowy oraz kadrę pracowników.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dzięki utworzeniu jednostki zyskały zaplecze dla przyszłych napraw maszyn i wagonów kolejowych, jak również place składowe wraz z budynkami. Ponadto przejęcie specjalistycznych maszyn torowych i wagonów oraz wykwalifikowanej kadry (w tym operatorów maszyn i sprzętu, osób posiadających uprawnienia budowlane wykonawcze w specjalności kolejowej, mostowej, konstrukcyjno-budowlanej i drogowej) spowodowało znaczące podniesienie zdolności operacyjnej Spółki w zakresie realizacji robót utrzymaniowych przy wykorzystaniu własnych środków.

2019 rok był dla Przedsiębiorstwa Napraw Infrastruktury pierwszym pełnym rokiem funkcjonowania jednostki.

Jednostka w 2019 roku wykonała typowe prace utrzymaniowe takie jak: regulacja w planie i w profilu torów i rozjazdów, oczyszczanie podsypki, łączenie szyn w torze metodą spawania termitowego i zgrzewania. W 2019 roku Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury zrealizowało ponad 20% regulacji torów wykonanych ogółem przez Spółkę oraz 65% regulacji w planie i w profilu torów. Dodatkowo Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury wykonało ok. 30% regulacji w planie i w profilu rozjazdów podbijarkami rozjazdowymi, 15% robót związanych z oczyszczaniem podsypki oraz blisko 70% połączeń szyn zgrzewanych zgrzewarką torową.

Prace te zostały wykonane m.in. na liniach kolejowych nr 2 Warszawa Zachodnia – Terespol, nr 3 Warszawa Zachodnia - Kunowice, nr 6 Zielonka – Kuźnica Białostocka, nr 4 Grodzisk Mazowiecki – Zawiercie.

W 2019 roku Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury wzmocniło potencjał maszynowy poprzez zakup nowych maszyn i pojazdów, a także remonty istniejących. Wyremontowano 4 specjalistyczne maszyny torowe i 48 wagonów oraz zakupiono 2 wózki do pomiarów torów, a także 33 szt. sprzętu małej mechanizacji, takich jak: wiertarki do szyn, zakrętarki spalinowe czy szlifierki do szyn oraz 10 urządzeń do pomiarów torów.

Prace wykonane maszynami wysokowydajnymi w 2019 roku rodzaj pracy/typy maszyn	Ilość	j.m.
Podbicie torów zespołem DPUS /CSM+DGS+USP	217 764	m.b.
Podbicie toru wraz z oprofilowaniem tłucznia / MD/PT + ZT/ZTU/USP	395 928	m.b.
Podbicie toru bez oprofilowania tłucznia /UNIMAT/PLM	98 418	m.b.
Oprofilowanie tłucznia w torze /ZT/ZTU/USP	60 730	m.b.
Podbicie rozjazdów /UNIMAT/PLM	544	szt.
Oczyszczanie tłucznia /OT + PTO/TMS	28 970	m.b.
Profilowanie ław torowiska /PŁT + TMS	25 580	m.b.
Chemiczne odchwaszczanie torów /CHOT50A	2 713 917	m.b.
Wykonanie zgrzewów /PRSM	132	szt.

Prace wykonane przy użyciu pozostałego sprzętu i pracy ręcznej w 2019 roku	Ilość	j.m.
Rewitalizacja nawierzchni torowej wraz z odwodnieniem	6,55	km.
Wymiana szyn	18 707	m.b.
Wymiana części rozjazdowych	27	szt.
Wymiana podkładów	1 514	szt.
Wymiana podrozjazdnic	572	m.b.
Wykonanie spawów termitowo szyn	714	szt.

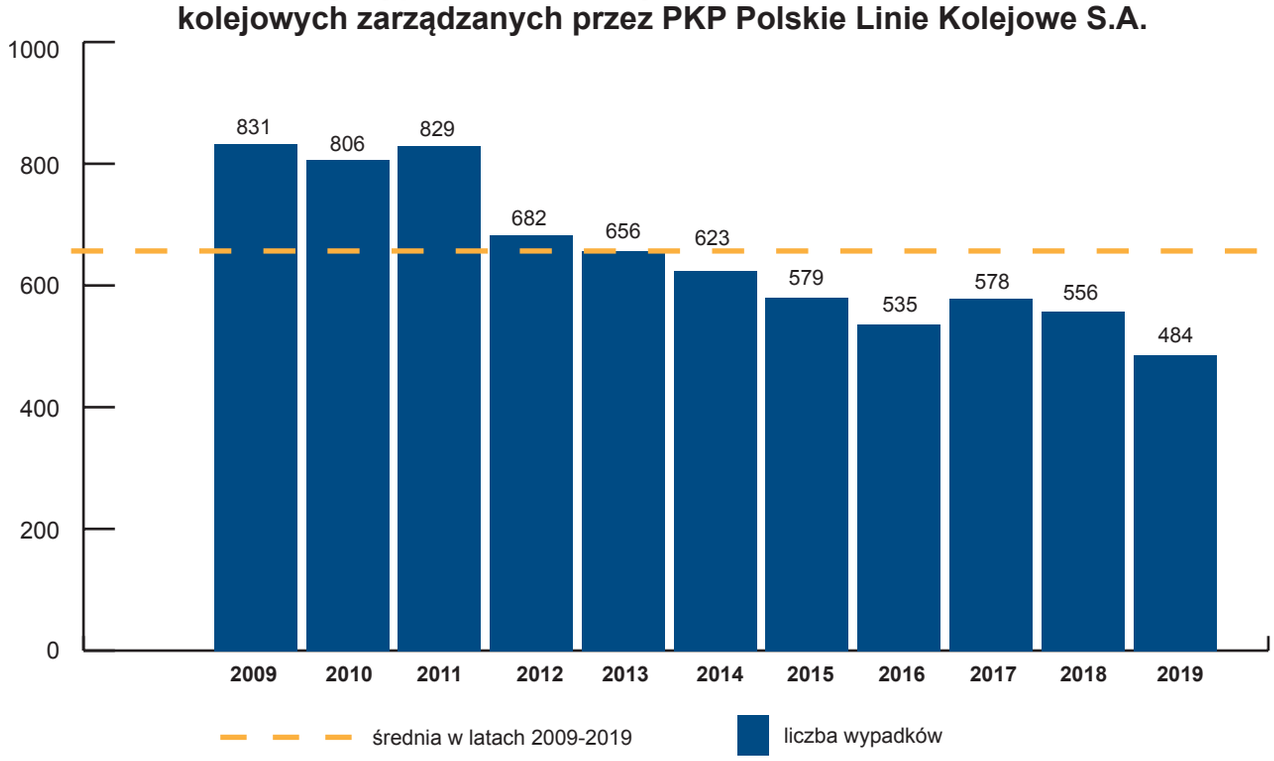
Bezpieczeństwo

Statystyka zdarzeń kolejowych (stan na dzień 30 listopada 2020 r.)

W okresie od 1 stycznia do 31 grudnia 2019 roku na sieci linii kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. doszło do 484 wypadków (z wyłączeniem samobójstw).

W porównaniu do 2018 roku odnotowano spadek liczby wypadków o 72 (13%).

Porównanie liczby wypadków, do których doszło w latach 2009-2019 na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

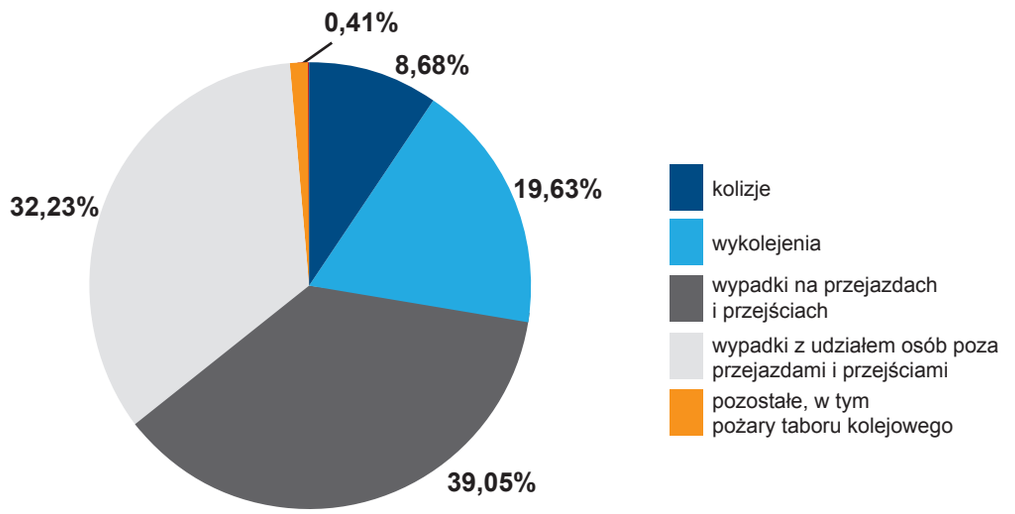


Wypadki i poważne wypadki w podziale na rodzaje

Stosowana w PKP Polskich Liniach Kolejowych S.A., zgodna z wymogami Urzędu Transportu Kolejowego (UTK) i Agencji Kolejowej Unii Europejskiej (EUAR) klasyfikacja rodzajowa wypadków obejmuje:

1. kolizje;
2. wykolejenia;
3. wypadki na przejazdach i przejściach;
4. wypadki z udziałem osób poza przejazdami i przejściami (z wyjątkiem samobójstw);
5. pożary taboru kolejowego;
6. pozostałe wypadki.

Struktura ilościowa wypadków na sieci PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w 2019 roku w podziale na rodzaje



Z powyższego wykresu wynika, że zdecydowanie najliczniejszymi grupami wypadków, do których dochodziło na sieci zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., były wypadki na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach przez tory oraz wypadki z udziałem osób poza przejazdami i przejściami (potrącenia osób przebywających na terenie kolejowym lub wskakujących/ wyskakujących do/z pociągów). Kolizje i wykolejenia stanowiły w 2019 roku w sumie niespełna 29% wypadków kolejowych. Są to zdarzenia, do których dochodzi zwykle z winy szeroko pojętego systemu kolejowego, tj. urządzeń technicznych, procedur i/lub czynnika ludzkiego oraz organizacyjnych (po stronie przewoźnika kolejowego lub zarządcy infrastruktury). Możliwość ograniczenia liczby tych dwóch rodzajów wypadków zależy bezpośrednio od działań podejmowanych przez podmioty rynku kolejowego – zarządców infrastruktury, przewoźników kolejowych, a także projektantów, producentów i dostawców oraz wykonawców prac budowlanych i utrzymaniowych.

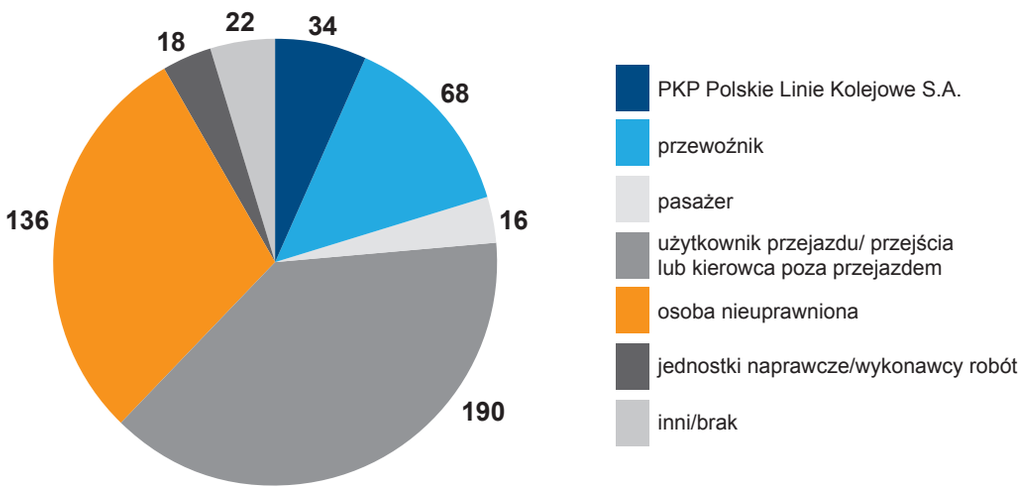
Poszkodowani na skutek wypadków kolejowych

Liczba osób poszkodowanych na skutek wypadków na sieci linii kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w 2019 roku wyniosła 203, z czego 156 osób to ofiary śmiertelne, a 47 osób – ciężko ranne. W porównaniu do 2018 roku odnotowano spadek liczby ofiar śmiertelnych o 29, zmalała również liczba osób ciężko rannych – o 36. Najliczniejszymi grupami śmiertelnych ofiar wypadków, do których doszło w 2019 roku, były osoby nieuprawnione do przebywania na terenie kolejowym (97 zabitych, tj. o 33 mniej niż w 2018 roku) oraz użytkownicy przejazdów i przejść (58 zabitych, tj. o 14 więcej niż w 2018 roku). Wśród osób ciężko rannych w wypadkach kolejowych najliczniejszą grupę (24 osoby, tj. o 18 mniej niż w 2018 roku) stanowiły także osoby nieuprawnione do przebywania na terenie kolejowym oraz użytkownicy przejazdów i przejść (21 osób, tj. o 6 mniej niż w 2018 roku).

Wypadki w podziale na podmioty zawinione

Statystyki pokazują, że za zdecydowaną większość wypadków w ruchu kolejowym winę ponoszą użytkownicy przejazdów i przejść oraz osoby nieuprawnione do przebywania na terenie kolejowym – ich liczba w porównaniu do pozostałych kategorii w zakresie podmiotów zawinionych za wypadki na sieci linii kolejowych zarządzanych przez Spółkę jest przeważająca.

Struktura ilościowa wypadków na sieci PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. w 2019 roku w podziale na podmioty zawinione



W 2019 roku doszło do 34 wypadków obciążających PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., w tym: 7 kolizji, 26 wykolejeń oraz 1 wypadku na przejeździe kolejowo-drogowym. Najczęściej występującymi przyczynami zdarzeń obciążających Spółkę były błędy popełnione przez pracowników prowadzących ruch kolejowy oraz uszkodzenia lub zły stan techniczny nawierzchni drogi kolejowej.

Działania podejmowane na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego

Inicjatywy na rzecz poprawy stanu technicznego infrastruktury oraz wyposażenia

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. realizują zakrojony na szeroką skalę program modernizacji i rewitalizacji linii kolejowych. Zakres przedmiotowy poszczególnych projektów inwestycyjnych obejmuje kompleksowe wymiany nawierzchni kolejowej, urządzeń sterowania ruchem kolejowym i elektroenergetyki (trakcyjnej i nietrakcyjnej), a także modernizację przejazdów kolejowo-drogowych oraz ich likwidację i zastępowanie skrzyżowaniami dwupoziomowymi. Wymiana starych, wyeksploatowanych i zdegradowanych elementów infrastruktury kolejowej oraz urządzeń technicznych na elementy i urządzenia nowe, wykonane z zastosowaniem nowoczesnych technologii, pozwala

na znaczącą poprawę parametrów eksploatacyjnych linii kolejowych (głównie maksymalnych dopuszczalnych prędkości) przy co najmniej zachowaniu, a zazwyczaj podniesieniu poziomu bezpieczeństwa.

Dzięki modernizacjom i rewitalizacjom linii kolejowych redukowane jest ryzyko występowania zdarzeń w postaci wypadków i incydentów oraz sytuacji potencjalnie niebezpiecznych spowodowanych złym stanem technicznym lub awariami infrastruktury. Podobnie dzięki wyposażaniu przejazdów kolejowo-drogowych w dodatkowe urządzenia zabezpieczenia i ostrzegania użytkowników, zmniejsza się częstotliwość wypadków na przejazdach.

W ramach realizowanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. prac modernizacyjnych i rewitalizacyjnych na liniach kolejowych wymieniane oraz doposażane są między innymi newralgiczne z punktu widzenia zagrożenia wykolejeniami elementy dróg kolejowych, tj. rozjazdy. W 2019 roku na sieci zarządzanej przez Spółkę działaniami inwestycyjnymi objęte zostały 1 232 rozjazdy. W ramach powyższego zakończona została m.in. realizacja dedykowanego projektu inwestycyjnego pn. „Poprawa bezpieczeństwa poprzez zabudowę nowych rozjazdów kolejowych o podwyższonym standardzie konstrukcyjnym – etap II". Projekt ten został ujęty w Krajowym Programie Kolejowym (KPK) do 2023 roku i polegał na wymianie 244 rozjazdów wraz z robotami towarzyszącymi na terenie 12 województw na łączną kwotę ponad 214 mln zł. Najwięcej nowych rozjazdów zabudowano na torach w województwach: wielkopolskim (62), zachodniopomorskim (41), mazowieckim (28), świętokrzyskim (24), dolnośląskim (21), kujawsko-pomorskim (21) i lubelskim (12). W celu zapewnienia większej niezawodności i bezpieczeństwa transportu kolejowego w trudnych warunkach pogodowych, wszystkie rozjazdy montowane w ramach tego projektu zostały wyposażone w urządzenia elektrycznego ogrzewania rozjazdów (eor). Zapobiegają one zamarzaniu ruchomych elementów rozjazdów oraz ułatwiają usuwanie śniegu i lodu, a zastosowana nowoczesna technologia wykonania urządzeń eor umożliwia automatyczne ich ogrzewanie w zależności od zmian temperatury.

Ponadto w ramach prowadzonych modernizacji oraz rewitalizacji linii kolejowych, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przebudowują przejazdy kolejowo-drogowe oraz przejścia przez tory, wyposażając je w dodatkowe urządzenia zabezpieczenia i/lub ostrzegania, a także likwidują przejazdy i przejścia w poziomie szyn, zastępując je wiaduktami, kładkami lub tunelami. W 2019 roku działania inwestycyjne (w ramach projektu pn. „Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami") objęły łącznie 704 przejazdy, przy czym w różnych lokalizacjach zakres modernizacji obejmował: zabudowę samoczynnej sygnalizacji przejazdowej (urządzeń SSP), instalację urządzeń telewizji użytkowej (TVU) i/lub wymianę nawierzchni przejazdu. Dodatkowo, wybudowano lub zmodernizowano 72 skrzyżowania dwupoziomowe.

Projekt został podzielony na trzy etapy - w ramach I etapu obejmującego modernizację 182 przejazdów kolejowo-drogowych na terenie całego kraju nastąpi podniesienie kategorii przejazdów poprzez wyposażenie ich w urządzenia samoczynnego systemu przejazdowego lub wymianę wyeksploatowanych urządzeń starego typu na urządzenia nowej generacji. Na wybranych przejazdach prowadzone są także roboty torowo-drogowe związane z wymianą nawierzchni kolejowej oraz drogowej w rejonie skrzyżowania. Projekt został podzielony na 5 zadań. Do końca 2019 roku zakończono roboty na 81 przejazdach. Termin realizacji I etapu projektu zaplanowany został na grudzień 2020 roku.
W ramach II etapu projektu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zastąpią 5 przejazdów kolejowo-drogowych o bardzo wysokich iloczynach ruchu skrzyżowaniami dwupoziomowymi. Inwestycje prowadzone będą wspólnie z władzami samorządowymi. Obecnie trwają prace przygotowawcze, w tym projektowe. Realizacja robót budowlanych przewidywana jest na lata 2020 – 2022.

III etap projektu daje możliwość współpracy Spółki z zarządcami dróg w zakresie współfinansowania inwestycji drogowych polegających na likwidacji przejazdów kolejowo-drogowych i budowie skrzyżowań bezkolizyjnych. Jest to projekt multilokalizacyjny, obejmujący swoim zakresem budowę 29 obiektów m.in. wiaduktów drogowych i kolejowych, przejść podziemnych oraz kładek nad torami, w 8 województwach. Zakończenie wszystkich prac wraz z uzyskaniem pozwolenia na użytkowanie planowane jest do 31 grudnia 2022 roku.

Podnoszenie poziomu bezpieczeństwa podczas realizacji prac inwestycyjnych oraz innych robót na torach

Realizacja prac inwestycyjnych oraz wykonywanie innych robót w torach wymaga udzielania zamknięć torowych, których właściwa organizacja jest bardzo ważna z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego prowadzonego po torze sąsiadującym z torem zamkniętym, a także na sąsiednich szlakach i w obrębie posterunków ruchu. Zamknięcie torowe pociąga za sobą konieczność wprowadzenia stosownych obostrzeń w ruchu pociągów, a w przypadku zamknięć długotrwałych – zmiany rozkładu jazdy pociągów. W pewnych niekorzystnych warunkach może to stanowić dodatkowy czynnik ryzyka zaistnienia zdarzenia kolejowego. W 2019 roku na sieci PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.

udzielono łącznie 62 365 zamknięć torowych (tj. o 9% więcej niż w 2018 roku), w tym 5 595 zamknięć całodobowych (tj. o 11% mniej niż w 2018 roku). Prowadzenie ruchu pociągów na liniach kolejowych, na których realizowane są prace inwestycyjne lub inne roboty w sąsiedztwie czynnych torów, wymaga zastosowania dodatkowych środków kontroli ryzyka.

Spółka podejmuje wiele działań mających na celu zapewnienie najwyższego poziomu bezpieczeństwa podczas realizacji prac inwestycyjnych oraz innych robót, zarówno w aspekcie bezpieczeństwa ruchu kolejowego, jak i bezpieczeństwa osób pracujących w sąsiedztwie czynnych torów. Realizowane w 2019 roku działania w tym zakresie to m.in:

- zwiększanie obsad posterunków ruchu w czasie prowadzenia inwestycji na stacji/szlaku w łącznym wymiarze 36 109 godzin;
- audyty tematyczne Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego w czasie wykonywania robót inwestycyjnych (w 2019 roku przeprowadzono 8 takich audytów; audyty będą kontynuowane w 2020 roku);
- kontrole w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego w miejscach prowadzenia robót inwestycyjnych - w 2019 roku kontrolerzy z ramienia komórek i jednostek organizacyjnych Spółki przeprowadzili 46 kontroli w zakresie prawidłowości zabezpieczenia i osygnalizowania miejsc robót inwestycyjnych od strony torów czynnych dla ruchu pociągów oraz prawidłowości opracowania i stosowania regulaminów tymczasowych prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót;
- stosowanie „Zasad bezpieczeństwa pracy podczas wykonywania prac inwestycyjnych, rewitalizacyjnych, utrzymaniowych i remontowych wykonywanych przez pracowników obcych firm na terenie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A." oraz „Wytycznych sposobu dostarczania informacji i poinformowania pracownika innego pracodawcy o zagrożeniach dla bezpieczeństwa i zdrowia podczas wykonywania prac na terenie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A." Ibh-105.

Zakup specjalistycznego sprzętu technicznego do diagnostyki oraz usuwania usterek w infrastrukturze

W ramach projektu Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ) 5.2-10 pn. „Poprawa bezpieczeństwa ruchu kolejowego poprzez zakup specjalistycznego sprzętu technicznego" PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przeznaczyły 250 mln zł na zakup 47 specjalistycznych pojazdów i urządzeń służących do diagnostyki infrastruktury oraz sprawnego usuwania usterek na liniach kolejowych. Zamawiany sprzęt sukcesywnie wzmacnia zespoły techniczne na terenie całego kraju.
Ponadto w 2019 roku Spółka zakupiła pojazd dwudrogowy do kontroli obiektów inżynieryjnych (np. mostów), który dzięki zastosowaniu wysięgnika z koszem umożliwi przeglądy trudno dostępnych miejsc na około 6 400 obiektach inżynieryjnych znajdujących się na sieci kolejowej.

Montaż układów kontroli niezajętości torów

W 2019 roku w celu redukcji ryzyka kolizji taboru kolejowego na torach stacyjnych kontynuowano działanie polegające na montażu układów kontroli niezajętości torów na stacjach dotąd niewyposażonych w takie urządzenia. Układy kontroli niezajętości torów w 2019 roku zostały zabudowane na 344 torach 82 stacji kolejowych, kontynuacja tych działań nastąpi w 2020 roku.

Zabudowa uzależnień urządzeń przejazdowych w stacyjnych urządzeniach sterowania ruchem kolejowym

W celu poprawy bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych (kat. A) znajdujących się w granicach stacji kolejowych, w 2016 roku zostało zainicjowane, a w 2019 roku było kontynuowane działanie polegające na zabudowie przejazdów w urządzenia sterowania ruchem kolejowym (srk) tzw. uzależnień, dzięki którym wyświetlanie sygnałów zezwalających na jazdę pociągów na semaforach jest możliwe pod warunkiem, że rogatki na przejeździe zostały zamknięte. W 2019 roku rozwiązanie to zostało zastosowane na 81 przejazdach kolejowo-drogowych. W 2020 roku działania w tym zakresie będą kontynuowane.

Zakup wyświetlanych wskaźników W 24 wykonanych w technologii LED

Począwszy od 2016 roku Spółka realizuje działanie doskonalące system bezpieczeństwa na sieci kolejowej, polegające na wymianie wskaźników W 24 „Wskaźnik kierunku przeciwnego" wykorzystujących żarowe źródła światła na wskaźniki wykonane w technologii LED. Dzięki zastosowaniu takiej technologii uzyskuje się znaczne zwiększenie widoczności i czytelności wspomnianych wskaźników, zarówno z uwagi na lepszą widoczność źródła światła, jak i możliwość dostosowania jasności wskaźnika do panujących warunków (pora dnia/nocy, warunki atmosferyczne). Zgodnie z wytycznymi ujętymi w regulacjach wewnętrznych PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. oraz bazowych dokumentach inwestycyjnych, podczas zabudowy nowych lub wymiany starych urządzeń srk należy stosować wyłącznie wskaźniki W 24 wykonane w technologii LED, natomiast w urządzeniach nieobjętych projektami inwestycyjnymi należy wskaźniki stopniowo i w miarę możliwości wymieniać.

W 2019 roku w ramach centralnego zakupu wskaźników W 24 w technologii LED, z przeznaczeniem do instalacji w lokalizacjach wyznaczonych w oparciu o zidentyfikowane potrzeby i kryteria eksploatacyjne, tj. średniodobowy ruch pociągów, kategoria linii, typ urządzeń srk zabudowanych na posterunku, zakupiono i zamontowano 595 wskaźników (w latach 2016 - 2019 łącznie 2 715 wskaźników). Zastąpiły one w wytypowanych lokalizacjach dotychczasowe wskaźniki wykonane w technologii opartej na żarowych źródłach światła (żarówkach sygnałowych).

Oznakowanie dojazdów do przejazdów kolejowo-drogowych poziomymi liniami spowalniającymi jazdę

W celu redukcji zagrożenia kolizjami na przejazdach kolejowo-drogowych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wdrożyły w 2014 roku i kontynuowały w kolejnych latach działanie polegające na umieszczaniu na dojazdach do przejazdów specjalnych oznaczeń ostrzegawczo-spowalniających. Zadaniem pasów nanoszonych na nawierzchnię drogi dojazdowej w odpowiedniej odległości od linii kolejowej jest ostrzeżenie kierowcy pojazdu drogowego o zbliżaniu się do skrzyżowania z linią kolejową – miejsca podwyższonego ryzyka, w którym należy zachować szczególną ostrożność. Dzięki niewielkiej wypukłości pasy generują charakterystyczne drgania oraz dźwięk, zaś jaskrawo czerwony kolor jest wizualnym czynnikiem informacyjno-ostrzegawczym. Działanie ukierunkowane jest głównie na zwiększenie poziomu bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii D (bez zapór i sygnalizacji świetlno-dźwiękowej), jednakże w uzasadnionych przypadkach oznakowania wykonywane są również na przejazdach kategorii B oraz C. Od momentu zainicjowania projektu do końca 2019 roku oznakowania zostały wykonane na dojazdach do 415 przejazdów kolejowo-drogowych.

Inicjatywy Spółki na rzecz doskonalenia kompetencji pracowników oraz kształtowania kultury bezpieczeństwa

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. realizują szeroko zakrojony program działań związanych z rozwojem kultury bezpieczeństwa wśród pracowników Spółki, jak również wśród jej interesariuszy. Działania podjęte w tym obszarze w 2019 roku objęły między innymi:

- realizację XV edycji kampanii społecznej Bezpieczny przejazd – „Szlaban na ryzyko!";
- realizację warsztatów o bezpieczeństwie na przejazdach kolejowo-drogowych dla przedstawicieli ośrodków szkolenia kierowców oraz Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego (WORD);
- prowadzenie „Rozmowy o bezpieczeństwie" i kół bezpieczeństwa;
- realizację szóstej edycji olimpiady wiedzy dla pracowników pn. „Bezpieczeństwo jest najważniejsze";
- przeprowadzenie serii szkoleń dla pracowników na symulatorze urządzeń sterowania ruchem kolejowym i łączności;
- staż stanowiskowy w ramach przygotowania zawodowego do pracy w Spółce w zakresie: podstaw

Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem, zarządzania ryzykiem oraz czynnika ludzkiego i kultury bezpieczeństwa;
- opracowanie i dystrybucję materiałów dydaktyczno-pomocniczych dla pracowników Spółki w postaci zakładki do dziennika ruchu z hasłem „Włącz czujniki!" oraz kalendarzyka kieszonkowego z dekalogiem kultury bezpieczeństwa;
- przekazywanie wszystkim pracownikom Spółki informacji półrocznej oraz rocznej o bezpieczeństwie na zarządzanej sieci kolejowej;
- opracowywanie i dystrybucję do pracowników odpowiedzialnych za bezpieczeństwo ruchu kolejowego biuletynów informacyjnych o zaistniałych zdarzeniach kolejowych;
- udział w IV edycji konkursu pn. „Kultura bezpieczeństwa w transporcie kolejowym" zorganizowanym przez Urząd Transportu Kolejowego (UTK).

Jako sygnatariusz Deklaracji w sprawie rozwoju kultury bezpieczeństwa w transporcie kolejowym PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. od 2016 roku biorą udział w kolejnych edycjach organizowanego przez UTK konkursu pn. „Kultura bezpieczeństwa w transporcie kolejowym". Wdrażane przez Spółkę inicjatywy związane z obszarem kultury bezpieczeństwa każdego roku zdobywają uznanie jury złożonego z przedstawicieli Urzędu oraz świata nauki.

Monitorowanie Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., wypełniając wymogi określone w Rozporządzeniu Komisji (UE) Nr 1078/2012 z dnia 16 listopada 2012 roku w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do monitorowania, stosowanej m.in. przez zarządców infrastruktury po otrzymaniu autoryzacji bezpieczeństwa, realizują proces monitorowania SMS, określony w procedurze SMS/MMS-PD-04 Monitorowanie i ciągłe doskonalenie Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem oraz Systemu Zarządzania Utrzymaniem (MMS). Ponadto zgodnie z wymogami ww. rozporządzenia, realizowana jest Strategia monitorowania określająca m.in. zasady doboru metod i narzędzi monitorowania Systemu SMS do obszarów problemowych oraz jakościowe i ilościowe wskaźniki stosowane w procesie monitorowania SMS. Głównymi obszarami podlegającymi procesowi monitorowania są:

1. poziom bezpieczeństwa ruchu kolejowego na sieci kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.;
2. poprawność i skuteczność stosowania procedur Systemu SMS w Spółce;
3. wprowadzanie zmian technicznych, eksploatacyjnych i organizacyjnych, uznanych za znaczące w procesie zarządzania zmianą (procedura SMS/MMS-PR-03);
4. współpraca z dostawcami oraz wykonawcami, których produkty/ usługi mają bezpośredni lub pośredni wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego;
5. skuteczność wdrażania środków zapobiegawczych oraz korygujących, w tym między innymi:
    - realizacja zaleceń i rekomendacji Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych (PKBWK);
    - realizacja zaleceń komisji kolejowych zawartych w Protokołach Ustaleń Końcowych (PUK);
    - realizacja wniosków pokontrolnych z kontroli przeprowadzonych przez UTK lub inne organy administracji publicznej;
    - realizacja wniosków i zaleceń z audytów SMS, kontroli SMS, przeglądów SMS;
    - realizacja zaleceń zespołów dokonujących analizy ryzyka;
    - realizacja wniosków z wcześniejszego stosowania procesu monitorowania;
    - realizacja zadań ujętych w Programie poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego;
    - realizacja szkoleń, pouczeń okresowych oraz pouczeń doraźnych.
6. skuteczność wdrożonych środków kontroli ryzyka oraz działań zrealizowanych w ramach ciągłego doskonalenia Systemu SMS.

Do podstawowych metod i narzędzi monitorowania Systemu SMS w Spółce należą natomiast:

1. prowadzenie bazy Wypadki i Wydarzenia (WiW) oraz analiza statystyczna gromadzonych w niej danych;
2. prowadzenie aplikacji System Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej (SEPE) oraz analiza statystyczna gromadzonych w niej danych;
3. analiza wartości wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI) oraz tendencji ich zmian w czasie;
4. audyty SMS;
5. kontrole SMS, z uwzględnieniem wszystkich regulacji wewnętrznych dot. wykonywania kontroli w Spółce;
6. przeglądy SMS.

Działania w zakresie zarządzania ryzykiem

W 2019 roku przeprowadzono łącznie 640 ocen znaczenia zmiany, przy czym 5 zmian zostało uznanych za znaczące – w rozumieniu Rozporządzenia Komisji (WE) Nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 roku.
Dokonano także 233 wycen ryzyka w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego, jako elementu obowiązującego w Spółce Systemu SMS, w celu określenia, w uzasadnionych przypadkach, dodatkowych środków kontroli ryzyka i zminimalizowania poziomu ryzyka (podwyższenia poziomu bezpieczeństwa) w działalności Spółki.

Realizacja Programu poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego

Podstawowym celem opracowania i realizacji Programu poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego w 2019 roku było zapobieganie pojawieniu się ryzyk na poziomie niedopuszczalnym, a także ograniczenie częstotliwości występowania zagrożeń oraz ich skutków – poprzez stosowanie odpowiednich środków kontroli ryzyka. Działania ujęte w Programie ukierunkowane były na realizację głównych celów bezpieczeństwa na 2019 rok, określonych w uchwale nr 791/2018 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 9 października 2018 roku.

Program, poza działaniami przypisanymi do poszczególnych inicjatyw i celów, obejmuje wskaźniki umożliwiające bieżące monitorowanie stanu realizacji celów. Wskaźniki zostały tak przygotowane, aby było możliwe ich porównywanie w okresach narastających ze stanem na koniec roku bazowego. Dla każdego wskaźnika zostały także określone wartości ostrzegawcze i alarmowe w odniesieniu do wszystkich okresów.

Komórki oraz jednostki organizacyjne Spółki mają za zadanie składać kwartalne sprawozdania z realizacji Programu w 2019 roku.

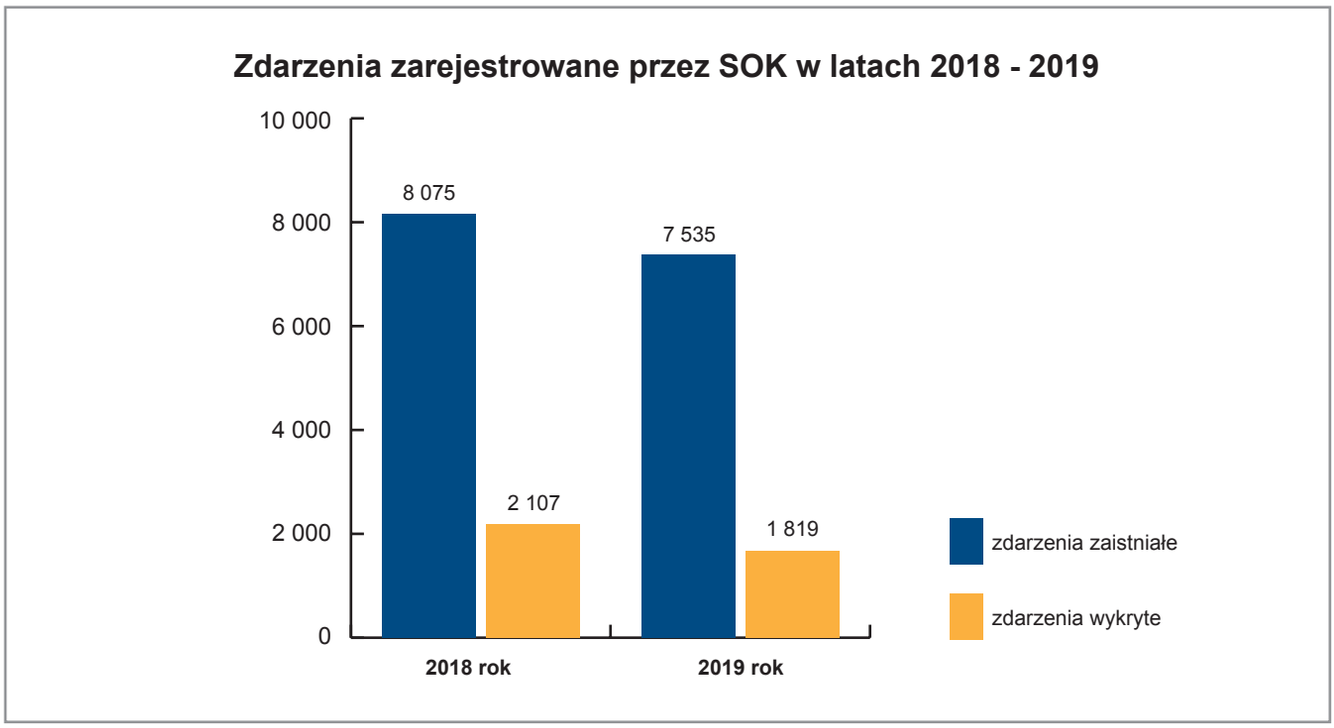
W sprawozdaniach tych jednostki uczestniczące w realizacji Programu przedstawiały ilościowe (w ujęciu procentowym) i jakościowe informacje dotyczące wykonania zadań zawartych w poszczególnych inicjatywach, jak również podawały wartości mierników osiągania głównych celów bezpieczeństwa w zakresie swojej działalności. Na podstawie weryfikacji i analizy przekazywanych informacji opracowywane były kwartalne sprawozdania z realizacji Programu w 2019 roku, które podlegały akceptacji Wiceprezesa Zarządu, dyrektora ds. eksploatacji.

W 2019 roku Spółka podjęła również szereg dodatkowych działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego we wszystkich obszarach działalności. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. monitorowały realizację podejmowanych działań poprzez opracowanie „Harmonogramu działań PKP PLK S.A. na rzecz poprawy bezpieczeństwa w latach 2019 – 2021". Łączna liczba działań objętych harmonogramem, prowadzonych w 2019 roku, wyniosła 56, z czego 18 było działaniami technicznymi, 23 organizacyjno-eksploatacyjnymi, a 15 o charakterze pracowniczym.

Straż Ochrony Kolei

Blisko 7% mniej niebezpiecznych zdarzeń odnotowała Straż Ochrony Kolei (SOK) w 2019 roku w porównaniu z 2018 rokiem. Skuteczne działania prewencyjne prowadzone przez funkcjonariuszy SOK wspiera nowoczesny sprzęt oraz wyszkolona kadra. W terenie działają mobilne centra monitoringu – samochody wyposażone w kamery na masztach, przenośne i termowizyjne. Na wyposażeniu funkcjonariuszy SOK znajdują się także termowizory i noktowizory, które gwarantują lepszą efektywność podczas działań prowadzonych nocą, fotopułapki - urządzenia powiadamiające funkcjonariuszy służby dyżurnej, gdy w obszarze zabezpieczanym pojawia się osoba nieuprawniona oraz samochody służbowe, które pomagają w szybkim przemieszczaniu się w trudnych warunkach terenowych. Podczas podejmowanych działań funkcjonariuszy SOK wspierają specjalnie szkolone psy patrolowo-obronne.

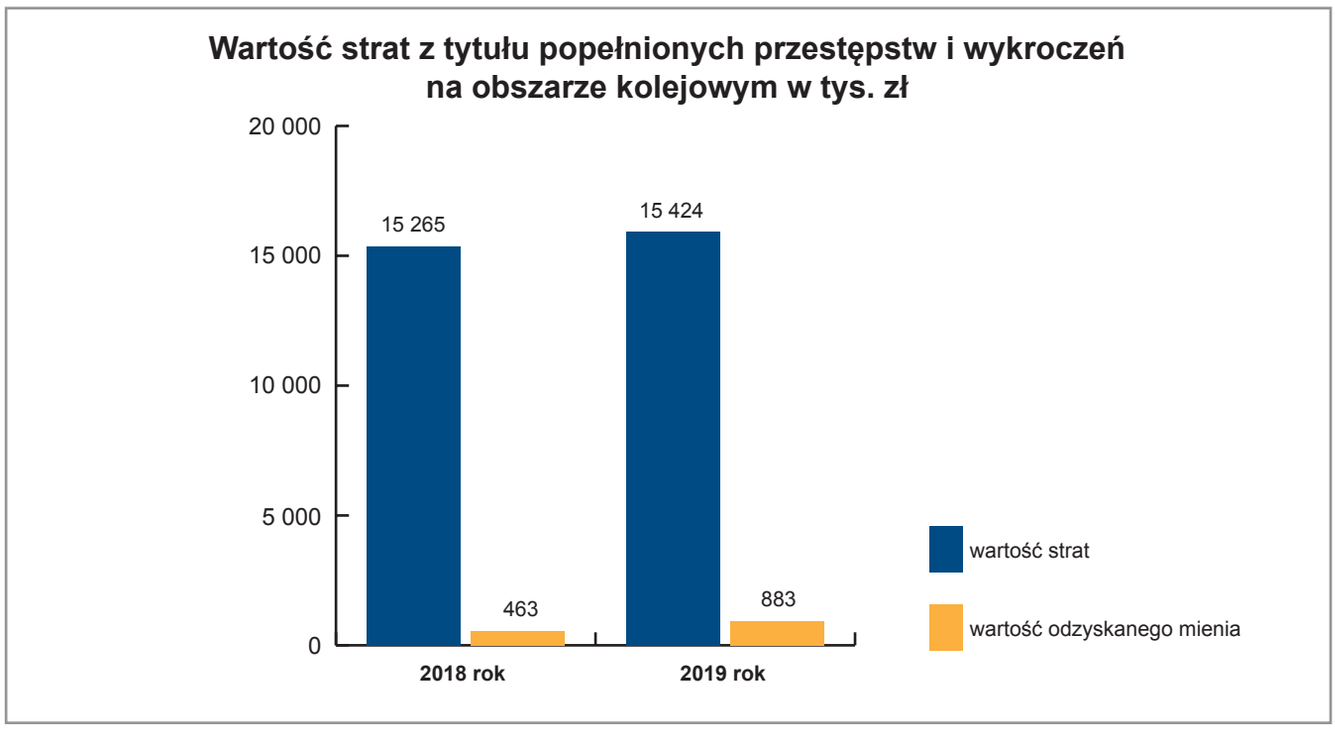
W 2019 roku Straż Ochrony Kolei prowadziła wzmożone działania prewencyjne i przeciwkradzieżowe w pociągach, na dworcach, na stacjach i szlakach kolejowych. Dzięki aktywności funkcjonariuszy SOK o 6,7% zmniejszyła się liczba przestępstw i wykroczeń popełnianych na obszarze kolejowym (z 8 075 w 2018 roku do 7 535 w 2019 roku, tj. o 540 zdarzeń mniej).



W 2019 roku w porównaniu do 2018 roku zarejestrowano niewielki wzrost strat powstałych w wyniku przestępstw i wykroczeń popełnionych na obszarze kolejowym o 1,04%, jednak wartość odzyskanego przez SOK mienia kolejowego wzrosła o 47,6%.
W 2019 roku największą część wszystkich odnotowanych zdarzeń (42,08%) stanowiły dewastacje oraz inne wybryki chuligańskie. W porównaniu do 2018 roku liczba zarejestrowanych w tej kategorii zdarzeń wzrosła o 138 przypadków (z 3 033 w 2018 roku do 3 171 w 2019 roku). Stanowi to wzrost zdarzeń o 4,4%.

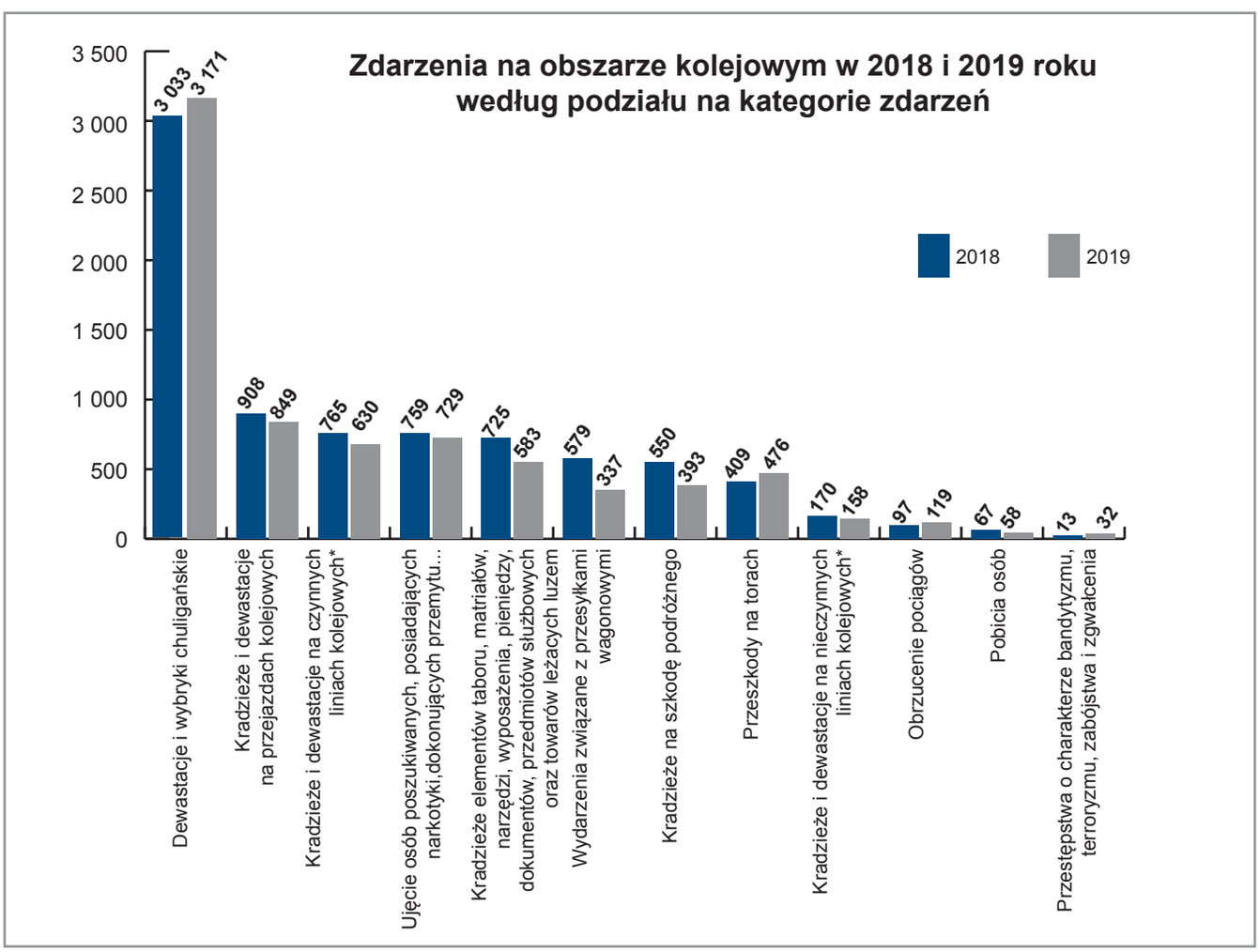
Kolejnymi grupami zdarzeń, które wyróżniają się ze względu na zarejestrowaną liczbę przypadków były:

- kradzieże i dewastacje urządzeń na przejazdach kolejowo-drogowych – 11,2% wszystkich zdarzeń zarejestrowanych w 2019 roku. W porównaniu do 2018 roku liczba zarejestrowanych w tej kategorii zdarzeń spadła o 59 przypadków (z 908 w 2018 roku do 849 w 2019 roku). Stanowi to spadek zdarzeń o 6,5%;
- kradzieże i dewastacje urządzeń na czynnych liniach kolejowych – 8,36% wszystkich zdarzeń zarejestrowanych w 2019 roku. W porównaniu do 2018 roku liczba zarejestrowanych w tej kategorii zdarzeń spadła o 135 przypadków (z 765 w 2018 roku do 630 w 2019 roku). Stanowi to spadek zdarzeń o 17,7%;
- ujęcie osób poszukiwanych, posiadających narkotyki, dokonujących przemytu, nielegalnej migracji, nietrzeźwych – 9,67% wszystkich zdarzeń zarejestrowanych w 2019 roku. W porównaniu do 2018 roku liczba zarejestrowanych w tej kategorii zdarzeń spadła o 30 przypadków (z 759 w 2018 roku do 729 przypadków w 2019 roku). Stanowi to spadek zdarzeń o 4%;
- kradzieże elementów nawierzchni taboru, materiałów, narzędzi, przedmiotów służbowych oraz towarów z przesyłek leżących luzem – 7,74% wszystkich zdarzeń zarejestrowanych w 2019 roku. W porównaniu do 2018 roku liczba zarejestrowanych w tej kategorii zdarzeń spadła o 142 przypadki (z 725 w 2018 roku do 583 w 2019 roku). Stanowi to spadek zdarzeń o 19,6%;
- zdarzenia związane z przesyłkami towarowymi – 4,47% wszystkich zdarzeń zarejestrowanych w 2019 roku. W porównaniu do 2018 roku liczba zarejestrowanych w tej kategorii zdarzeń spadła o 242 przypadki (z 579 w 2018 roku do 337 w 2019 roku). Stanowi to spadek zdarzeń o 41,8%;
- kradzieże na szkodę podróżnych – 5,22% wszystkich zdarzeń zarejestrowanych w 2019 roku. W porównaniu do 2018 roku liczba zarejestrowanych w tej kategorii zdarzeń spadła o 157 przypadków (z 550 w 2018 roku do 393 w 2019 roku). Stanowi to spadek zdarzeń o 28,5%;
- przeszkody na torach – 6,32% wszystkich zdarzeń zarejestrowanych w 2019 roku. W porównaniu do 2018 roku liczba zarejestrowanych w tej kategorii zdarzeń wzrosła o 67 przypadków (z 409 w 2018 roku do 476 w 2019 roku). Stanowi to wzrost zdarzeń o 14,1%;
- obrzucenia pociągów – 2,09% wszystkich zdarzeń zarejestrowanych w 2019 roku. W porównaniu do 2018 roku liczba zarejestrowanych w tej kategorii zdarzeń spadła o 12 przypadków (z 170 w 2018 roku do 158 w 2019 roku). Stanowi to spadek zdarzeń o 7,1%;
- kradzieże i dewastacje urządzeń na nieczynnych liniach kolejowych – 1,58% wszystkich zdarzeń zarejestrowanych w 2019 roku. W porównaniu do 2018 roku liczba zarejestrowanych w tej kategorii zdarzeń wzrosła o 22 przypadki (z 97 w 2018 roku do 119 w 2019 roku). Stanowi to wzrost zdarzeń o 18,5%;
- pobicia osób – 0,77% wszystkich zdarzeń zarejestrowanych w 2019 roku. W porównaniu do 2018 roku



liczba zarejestrowanych w tej kategorii zdarzeń spadła o 9 przypadków (z 67 w 2018 roku do 58 w 2019 roku). Stanowi to spadek zdarzeń o 13,5%;

- przestępstwa o charakterze bandytyzmu, terroryzmu, zabójstwa i zgwałcenia - 0,42% wszystkich zdarzeń zarejestrowanych w 2019 roku. W porównaniu do 2018 roku liczba zarejestrowanych w tej kategorii zdarzeń wzrosła o 19 przypadków (z 13 w 2018 roku do 32 w 2019 roku). Stanowi to wzrost zdarzeń o 59,4%.



W 2019 roku funkcjonariusze Straży Ochrony Kolei:

- wylegitymowali 54 875 osób;
- pouczyli 56 012 osób;
- nałożyli 30 784 grzywien w drodze mandatu karnego, na kwotę 2 240 155 zł;
- skierowali 1 428 wniosków o ukaranie do sądu;
- przeprowadzili ogółem 17 478 kontroli punktów skupu złomu (przeprowadzane doraźnie oraz w ramach działań „Infrastruktura"), podczas których ujawniono 28 przypadków mienia kolejowego pochodzącego z kradzieży o łącznej wartości 111 571 zł. W wyniku działań ujęto 10 skupujących oraz 22 zbywających nielegalnie zdobyte elementy infrastruktury kolejowej;
- ujęli 2 199 sprawców popełniających przestępstwa i wykroczenia;
- wykonali 58 113 patroli w pociągach pasażerskich;
- dokonali 165 539 patroli szlaków;
- dokonali 177 825 patroli dworców i stacji osobowych;
- dokonali 56 410 patroli stacji towarowych;
- sprawdzili 979 891 wagonów towarowych;

Ponadto funkcjonariusze SOK brali czynny udział w następujących działaniach:

- kampania społeczna Bezpieczny przejazd – „Szlaban na ryzyko!" – funkcjonariusze SOK objęli ochroną 17 491 przejazdów kolejowych oraz podjęli interwencję w stosunku do 2 989 osób, które popełniły wykroczenia;
- „Dzikie przejścia" – funkcjonariusze objęli ochroną 44 155 tzw. „dzikich przejść" oraz podjęli interwencję w stosunku do 11 003 osób, które przechodziły przez tory w miejscu do tego niewyznaczonym;
- „Bezpieczne Tory" – działania mające na celu kontrolę uprawnień do przebywania na obszarze kolejowym – podczas działań funkcjonariusze SOK skontrolowali 22 045 pracowników wykonujących prace na obszarze kolejowym oraz 5 274 osoby postronne. W działaniach udział wzięło 19 431 funkcjonariuszy SOK;
- „Infrastruktura" – w ramach ogólnopolskich działań funkcjonariusze SOK objęli kontrolą 11 391 szlaków kolejowych oraz dokonali 8 944 kontroli punktów skupu złomu. W trakcie działań ujęto 22 sprawców kradzieży;
- przeprowadzono 1 059 prelekcji, w których udział wzięło 64 020 dzieci i młodzieży.

Ważnym obszarem bezpieczeństwa publicznego pozostaje również zabezpieczenie pasażerów w czasie przejazdu uczestników imprez masowych środkami komunikacji kolejowej. W 2019 roku funkcjonariusze SOK zabezpieczyli obszar kolejowy podczas przejazdu 765 pociągów, w których przewieziono 114 207 kibiców piłkarskich.

W Komendzie Głównej Straży Ochrony Kolei funkcjonuje ogólnopolski telefon alarmowy, na który przyjmowane są zgłoszenia o zaistniałych zdarzeniach na obszarze kolejowym. Od 1 stycznia do 31 grudnia 2019 roku zarejestrowano 3 456 zgłoszeń.

Kampania Bezpieczny przejazd – „ Szlaban na ryzyko!"

2019 rok upłynął pod znakiem nowej odsłony kampanii społecznej Bezpieczny przejazd – „Szlaban na ryzyko!". Nowa strategia, strona internetowa, działania multimedialne oraz narzędzia, dzięki którym Spółka dąży do zmniejszenia liczby wypadków na przejazdach i terenach kolejowych, odmieniły kampanię nie do poznania. Nowoczesne myślenie i skuteczne akcje przełożyły się na zwiększenie świadomości społecznej dotyczącej bezpieczeństwa na terenach kolejowych. „Posłuchaj głosu rozsądku, nie ryzykuj przekraczając tory kolejowe!" – tak w zapoczątkowanej w listopadzie 2019 roku nowej odsłonie kampanii apelują kobiety – Ambasadorki Bezpieczeństwa. Występują one w materiałach edukacyjnych kampanii skierowanych do różnych grup wiekowych. Uczą zasad bezpieczeństwa na terenach kolejowych. W spotach telewizyjnych i radiowych ich apele przypominają o stosowaniu przepisów i rozważnym postępowaniu na przejściach i przejazdach kolejowo-drogowych.

Wraz z nowym podejściem strategicznym, powstała też nowoczesna strona internetowa, będąca centrum komunikacyjnym dla całej kampanii społecznej „Bezpieczny przejazd…". Można na niej znaleźć między innymi pogłębione informacje o prowadzonych działaniach, przykazania bezpiecznego kierowcy, gry i materiały dla dzieci: zeszyt edukacyjny i kolorowankę. Idąc z duchem czasu stworzono także nowe aplikacje mobilne. Aplikacja „Bezpieczny Przejazd" zawiera informacje na temat kampanii oraz intuicyjne narzędzie do zgłaszania usterek na przejazdach kolejowo-drogowych. Ponadto skierowana do młodszych odbiorców aplikacja „Bezpieczny Przejazd VR" jest grą, która wykorzystuje elementy infrastruktury kolejowej i pozwala przenieść się na wirtualne przejazdy i przejścia kolejowo-drogowe, ucząc poprzez zabawę odpowiedniego zachowania na terenach kolejowych. Obie aplikacje można pobrać nieodpłatnie na telefony z systemem iOS i Android.

ŻółtaNaklejkaPLK wspiera użytkowników przejazdów kolejowo-drogowych

Jednym z kluczowych projektów realizowanych w ramach kampanii w 2019 roku była #ŻółtaNaklejkaPLK. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oznakowały prawie 14 tys. przejazdów kolejowo-drogowych specjalnymi naklejkami zawierającymi indywidualny numer identyfikacyjny pozwalający na zlokalizowanie danego skrzyżowania (INI). Dodatkowo baza danych o INI została zintegrowana z systemem informatycznym wykorzystywanym przez operatorów numeru alarmowego 112. Numer identyfikacyjny przejazdu zawarty na żółtej naklejce, przekazywany przez osobę zgłaszającą zagrożenie bądź wypadek, pozwala operatorowi numeru alarmowego 112 na dokładną lokalizację przejazdu lub przejścia oraz podjęcie szybkiej reakcji przez pracowników kolejowych, a także w razie potrzeby – służb ratunkowych. Natychmiastowa reakcja zwiększa szansę np. na zatrzymanie rozpędzonego pociągu w bezpiecznej odległości od przejazdu, a tym samym może zapobiec wypadkowi.

W 2019 roku z naklejek skorzystano już 4 352 razy, dzwoniąc pod numer alarmowy 112 i wykorzystując informacje na nich zawarte. W 269 przypadkach zastosowano ograniczenie prędkości pociągów i polecenie ostrożnej jazdy dla maszynisty, a w 167 przypadkach wstrzymano ruch pociągów, aby nie doszło do tragedii.



O bezpieczeństwie na przejazdach – dla dzieci i dorosłych

Do równie istotnych aspektów działalności PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. w ramach kampanii „Bezpieczny przejazd” należy zaliczyć organizowane warsztaty i szkolenia. W 2019 roku w seminariach udział wzięli specjaliści z dziedziny bezpieczeństwa, w tym przedstawiciele lokalnych Ośrodków Szkolenia Kierowców, Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego, Straży Ochrony Kolei, Wojewódzkich Komend: Policji, Państwowej Straży Pożarnej oraz zespołów ratownictwa medycznego. Podczas spotkań poruszane były tematy dotyczące m.in. Prawa o ruchu drogowym w kontekście przejazdów kolejowo-drogowych, szczegółowo zaprezentowano kategorie przejazdów oraz najczęstsze wykroczenia popełniane przez kierowców, a także materiały wideo z kamer przemysłowych, ukazujące niebezpieczne zachowania kierowców. Ponadto w 2019 roku materiały dydaktyczne zostały udostępnione przedstawicielom ponad 1 300 Ośrodków Szkolenia Kierowców.

Innym projektem w ramach kampanii był „Bezpieczny piątek”, organizowany w całej Polsce w każdy wakacyjny piątek na najbardziej ruchliwych przejazdach w kraju oraz wzdłuż torów, gdzie występują tzw. „dzikie przejścia”. W 2019 roku w ramach projektu przeprowadzono blisko 600 akcji informacyjno-prewencyjnych, rozdano około 89 tys. materiałów informacyjnych, udzielono prawie 800 pouczeń niewłaściwie zachowującym się osobom, wystawiono 575 mandatów i przeprowadzono ponad 2 000 kontroli trzeźwości. Ta niezwykle ważna inicjatywa ma za zadanie przypomnieć każdemu uczestnikowi ruchu o obowiązku postępowania zgodne z przepisami ruchu drogowego i zdrowym rozsądkiem.

Spółka docierała z przekazem kampanii „Bezpieczny przejazd” również do dzieci poprzez organizację prelekcji edukacyjnych w szkołach i przedszkolach. W 2019 roku przeprowadzono ponad 1 477 prelekcji, w których wzięło udział 56 599 dzieci. Podczas spotkań edukacyjnych dzieci uczyły się podstawowych zasad przekraczania przejazdów kolejowo-drogowych, poznawały znaki, nabywały wiedzę czego nie wolno robić na terenie kolejowym.

„Bezpieczny przejazd” doceniony przez specjalistów z różnych branż

Kampania społeczna Bezpieczny przejazd – „Szlaban na ryzyko!” została w 2019 roku czterokrotnie nagrodzona w kluczowych konkursach branżowych, m.in. zaliczona do 30 najbardziej znaczących ogólnopolskich projektów społecznych mijającego 30-lecia. Podczas ceremonii wręczenia wyróżnień, która odbyła się w Ministerstwie właściwym ds. inwestycji i rozwoju, wyróżniono projekty, które wywarły największy wpływ na postawy społeczne w ciągu ostatnich 30 lat. W trakcie uroczystej gali „Złote Spinacze”, podczas której wręczono prestiżowe nagrody za najbardziej kreatywne i efektywne działania komunikacyjne zrealizowane w 2019 roku, kampania została wyróżniona w kategorii „Motoryzacja i Transport”.

Ponadto PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zostały uhonorowane w konkursie „Kultura bezpieczeństwa w transporcie kolejowym”, organizowanym przez Urząd Transportu Kolejowego, dwiema cenionymi w branży kolejowej nagrodami za realizację projektu #ŻółtaNaklejkaPLK, będącego integralną częścią kampanii społecznej Bezpieczny przejazd – „Szlaban na ryzyko!”. Za wdrożenie projektu naklejki ratującej życie na przejazdach kolejowo-drogowych przedstawiciele Spółki odebrali statuetki w kategoriach „Rozwiązanie systemowe” oraz „Nagroda publiczności”.

„Bezpieczny przejazd…” w liczbach

W 2019 roku przeprowadzono:

- 1 477 prelekcji edukacyjnych na temat bezpieczeństwa kolejowego – ponad 55 000 wyedukowanych dzieci;
- 1 316 akcji ulotkowych i prewencyjnych na przejazdach/przejściach (wraz z projektem „Bezpieczny piątek”); – wystawiono 575 mandatów, wręczono 922 upomnienia, przeprowadzono 2 168 kontroli trzeźwości, 8 kierowców okazało się być nietrzeźwymi;
- rozwiązano 261 usterek zgłoszonych za pośrednictwem formularza „Zgłoś usterkę”;
- 13 szkoleń warsztatowych dla przedstawicieli Ośrodków Szkolenia Kierowców;
- 2 symulacje zderzenia;
- 95 imprez plenerowych.

Wyprodukowano, opublikowano i wyemitowno:

- 2 kampanie spotowe w największych, ogólnopolskich stacjach telewizyjnych;
- 2 kampanie spotowe w multipleksach kinowych oraz kinach studyjnych i lokalnych (spot kampanii obejrzało łącznie ponad 5 mln widzów);
- 50 artykułów prasowych w dziennikach i tygodnikach o zasięgu ogólnopolskim oraz regionalnym;
- 200 nośników typu billboard;
- reklamę na nośnikach typu Led Billboard w liczbie 300 sztuk oraz na ekranach LCD/LED w liczbie 1 000 sztuk w całej Polsce.

Kampania osiągnęła:

- około 2 000 000 odbiorców grafiki „Co zrobić, gdy utkniemy na przejeździe z zamkniętymi rogatkami?”;
- około 11 000 udostępnień w serwisie Facebook infografiki dot. bezpieczeństwa na przejeździe;
- około 10 000 000 odsłon spotu kampanii na YouTube.

Kierunki rozwoju

Ramy strategiczne

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zgodnie z ustawowo określonymi obowiązkami wypełniają funkcję zarządcy narodowej infrastruktury kolejowej i realizują politykę państwa w obszarze transportu kolejowego.

Kierunki rozwoju PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. wynikają z podejmowanych na szczeblu rządowym decyzji dotyczących transportu kolejowego oraz postanowień w tym obszarze przyjętych w unijnych i krajowych dokumentach strategicznych. Zakłada się ich realizację w trybie ciągłym w kolejnych latach.

Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)[1] definiuje projekty strategiczne dla sektora kolejowego. Dwa z nich odnoszą się wprost do działalności Spółki. Są to: Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku. Infrastruktura kolejowa zarządzana przez PKP Polskie Linie kolejowe S.A.[2] (KPK), oraz program wieloletni Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku[3]. KPK ujmuje projekty inwestycyjne współfinansowane ze środków UE w ramach perspektywy finansowej 2014-2020/23 oraz pozostałe inwestycje w infrastrukturę kolejową zarządzaną przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. finansowane ze środków publicznych, natomiast zadaniem drugiego z ww. programów jest zapewnienie trwałości parametrów eksploatacyjnych infrastruktury kolejowej, stabilność finansowania oraz efektywne zarządzanie infrastrukturą.

Program wieloletni „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku" jest realizowany komplementarnie do działań prowadzonych w ramach KPK, zapewniając dofinansowanie kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową do 2023 roku, zwłaszcza w obszarze utrzymania i remontów. Pozwoli to na poprawę jakości infrastruktury kolejowej oraz wpłynie na skrócenie czasu przejazdu koleją, zwiększenie bezpieczeństwa podróżnych, a w efekcie – wzrost konkurencyjności transportu kolejowego. Wykonaniem przedmiotowego programu jest umowa[4] zawarta pomiędzy PKP Polskimi Liniami Kolejowymi S.A. a Ministerstwem właściwym ds. infrastruktury z dnia 21 grudnia 2018 roku.

W 2019 roku ustanowiono kolejny program wieloletni pn. Program Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2028 roku, prowadzony pod egidą Ministerstwa właściwego ds. infrastruktury, za którego realizację odpowiedzialne są PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Celem Programu jest uzupełnienie sieci kolejowej o połączenia kolejowe miejscowości liczących powyżej 10 tys. mieszkańców, które nie posiadają dostępu do połączeń pasażerskich z miastami wojewódzkimi lub takich,

[1] Dokument przyjęty uchwałą Rady Ministrów z dnia 14 lutego 2017 r.
[2] Dokument przyjęty uchwałą Rady Ministrów z dnia 15 września 2015 r.
[3] Dokument przyjęty uchwałą Rady Ministrów z dnia 16 stycznia 2018 r.
[4] Umowa z dnia 21 grudnia 2018 r. na realizację programu wieloletniego „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku"

które posiadają dostęp do kolei, ale istniejące połączenia wymagają usprawnienia. Program jest skierowany przede wszystkim do jednostek samorządu terytorialnego, które byłyby zainteresowane rozwojem infrastruktury kolejowej na swoim terenie, przy uwzględnieniu potrzeb komunikacyjnych mieszkańców. Program zakłada realizację inwestycji liniowych, tj. modernizację istniejącej lub budowę nowych linii kolejowych oraz inwestycje punktowe, jak np. budowa nowych przystanków, mijanek czy łącznic kolejowych. Realizowane przedsięwzięcia będą mogły być sfinansowane w 85 % ze środków Programu, a w 15 % ze środków pochodzących z samorządów.

Rozwinięcie i uszczegółowienie najważniejszych celów strategicznych państwa w zakresie transportu zostało przedstawione w Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku (SRT 2030), horyzontalnej, zintegrowanej strategii sektorowej w ramach systemu dziewięciu zintegrowanych strategii rozwoju kraju.

Kluczowe działania rozwojowe w 2019 roku i w kolejnych latach będą skupiać się na realizacji inwestycji określonych w KPK i w Szczegółowym Planie Realizacji KPK, zawierającym planowane wydatki i źródła finansowania poszczególnych projektów inwestycyjnych.

Zasadnicze kierunki rozwoju Spółki wyznaczają także działania służące poprawie bezpieczeństwa ruchu kolejowego, podnoszeniu jakości oferty infrastrukturalnej oraz rozszerzaniu współpracy z przewoźnikami i kontrahentami. Przewiduje się dalszą realizację prac w celu zwiększenia efektywności działań Spółki. Szczególna uwaga będzie zwrócona także na jak najpełniejsze uwzględnianie potrzeb przewoźników kolejowych oraz oczekiwań formułowanych ze strony społeczeństwa i gospodarki. Kontynuowane będą działania związane z zapewnieniem zgodności stosowanych rozwiązań technicznych z wymaganiami Technicznych Specyfikacji Interoperacyjności (TSI).

W dalszej perspektywie działania Spółki nadal będą skupiać się na realizacji projektów inwestycyjnych służących modernizacji sieci linii kolejowych oraz zapewnieniu oferty infrastrukturalnej na poziomie odpowiadającym zapotrzebowaniu rynkowemu i potrzebom społeczeństwa. Będą one wykonywane w ramach kolejnego programu wieloletniego dla nowej perspektywy UE 2021-2027 oraz w ramach kolejnej edycji programu wieloletniego w zakresie zarządzania infrastrukturą i jej utrzymania.

Współpraca krajowa

W 2019 roku Spółka kontynuowała współpracę z jednostkami samorządu terytorialnego w obszarze realizacji projektów inwestycyjnych w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych (RPO) 2014-2020 na terenie całego kraju. Działania dotyczące prowadzenia projektów z RPO związane były z bieżącą współpracą odnośnie realizacji priorytetów inwestycyjnych.

Współpraca międzynarodowa

W 2019 roku Spółka kontynuowała udział w unijnym projekcie kluczowych wskaźników wykonania (KPI PRIME), dotyczącym wszystkich obszarów działalności zarządców infrastruktury kolejowej w UE, na podstawie którego Komisja Europejska opublikowała kolejny ogólnodostępny Raport porównawczy.

Legislacja – szczebel UE

W 2019 roku na poziomie UE realizowano prace nad propozycjami rozporządzeń w ramach Wieloletnich Ram Finansowych, a także nad projektem nowego rozporządzenia o prawach i obowiązkach pasażerów w ruchu kolejowym oraz projektem dyrektywy w sprawie usprawniania środków na rzecz poczynienia postępów w realizacji inwestycji na sieci TEN-T (tzw. SMART TEN-T – Transeuropean Network – Transport). Ponadto przeprowadzono prace w ramach rewizji rozporządzenia w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (wytyczne TEN-T) a także dokonano wstępnej analizy dotyczącej rewizji unijnej strategii („Biała Księga Transportu”) oraz nowej „Strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności”. Spółka monitorowała również tworzenie nowej legislacji i opracowywanie strategii UE w kwestii polityki klimatycznej.

Planowanie strategiczne

W 2019 roku Spółka przekazała Ministerstwu właściwemu ds. infrastruktury listę proponowanych projektów do ujęcia w Nowej Perspektywie Finansowej na lata 2021-2027. Lista zawiera projekty wskazane do realizacji w ramach Funduszu Spójności oraz Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR). W ramach przygotowań do Nowej Perspektywy Spółka podjęła decyzje o przystąpieniu do opracowywania dokumentacji przedprojektowych dla projektów o łącznej wartości prawie 100 mld zł.

W 2019 roku kontynuowano zainicjowane w 2017 roku prace planistyczne związane z przygotowaniem do realizacji zadań inwestycyjnych ze środków RPO w Nowej Perspektywie Finansowej na lata 2021–2027. Efektem prowadzonych prac jest opracowywanie listy projektów inwestycyjnych planowanych do realizacji w kolejnych latach i wskazanie tych projektów, które na podstawie analiz najlepiej wpiszą się w sieciowy charakter transportu kolejowego, a tym samym przyczynią się do zwiększenia liczby pasażerów oraz ładunków.

W 2019 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przyjęły Master Plan dla aglomeracji warszawskiej, określający kierunki rozwoju infrastruktury w Warszawskim Węźle Kolejowym. Na bazie doświadczeń Spółki wynikających z przygotowywania Master Planu dla aglomeracji warszawskiej podjęte zostały decyzje dotyczące realizacji kolejnych opracowań (studiów wykonalności) dla stacji węzłowych dużych miast takich jak: Wrocław, Poznań, a także dla studium wykonalności dla inwestycji infrastrukturalnych w Małopolsce.

Celem opracowania studialnego jest wykonanie kompleksowej analizy w skali aglomeracji, w ramach której wychodząc od zidentyfikowanych i prognozowanych potrzeb przewozowych, będzie można zweryfikować zidentyfikowane pomysły operacyjne i inwestycyjne.

Spółka prowadziła także bieżącą współpracę z Centralnym Portem Komunikacyjnym Sp. z o. o. (CPK) w zakresie wymiany informacji na temat:

- zakresu projektów inwestycyjnych;
- założeń ruchowych do ujęcia w dokumentacji przedprojektowej;
- uzgadniania punktów styku projektów inwestycyjnych.

Wspieranie przedsięwzięć inwestycyjnych

Prowadzono bieżącą współpracę z jednostkami organizacyjnymi gmin, powiatów, urzędami marszałkowskimi i wojewódzkimi w zakresie infrastrukturalnych projektów kolejowych realizowanych w perspektywie 2014–2020, w szczególności inicjacji projektów, ustalania priorytetów inwestycyjnych, docelowej listy projektów i jej aktualizacji, zasad współfinansowania oraz zakresu dokumentacji wymaganej przy aplikowaniu o środki EFRR.

Ponadto analizowano pod kątem celowości oraz możliwości podjęcia przez Spółkę ewentualnej realizacji lub współpracy z jednostkami administracji rządowej i samorządowej, w zakresie inicjatyw i wniosków inwestycyjnych zgłaszanych przez te jednostki, które dotyczą transportu kolejowego, np. zmiany lokalizacji i budowy nowych przystanków, odtworzenia (reaktywacji) ruchu kolejowego.
Mikrosymulacyjno-Analityczny Model Układów Torowych (MAMUT) jako specjalistyczne narzędzie informatyczne do badania przepustowości linii kolejowych bazujące na precyzyjnym odwzorowaniu infrastruktury (z dokładnością do położenia, np. pojedynczych rozjazdów i semaforów), wykorzystywany był do bieżących analiz wspierających proces inwestycyjny Spółki. Modelowanie mikrosymulacyjne stosowane było również w opracowywanych studiach wykonalności jako wsparcie dla określenia rozwiązań technicznych korzystnych dla ruchu kolejowego. W 2019 roku użyto go m.in. do analizy ruchowo-eksploatacyjnej możliwości zmiany lokalizacji i budowy nowych przystanków na linii średnicowej podmiejskiej w stolicy: Warszawa Rondo de Gaulle'a oraz Warszawa Solec.

Interoperacyjność

Uchwałą nr 842/2019 Zarządu PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. z dnia 19 grudnia 2019 roku wprowadzono do stosowania „Wytyczne w zakresie wdrażania i stosowania zasadniczych wymagań interoperacyjności w procesie inwestycyjnym Iop-1". Jest to pierwszy dokument w Spółce dotyczący kwestii interoperacyjności, którego celem jest wprowadzenie jednolitych uregulowań w zakresie wdrażania i stosowania zasadniczych wymagań interoperacyjności.

Działalność w obszarze badań i rozwoju

Jednym z ważniejszych działań podjętych w 2019 roku przez Spółkę była kontynuacja współpracy z Narodowym Centrum Badań i Rozwoju (NCBiR).

W 2019 roku zakończył się proces zawierania umów na realizację projektów badawczo-rozwojowych, ujętych w ramach „Wspólnego Przedsięwzięcia PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. i NCBiR pn. BRIK – Badania i Rozwój w Infrastrukturze Kolejowej".

W efekcie realizowanych jest 10 projektów badawczo – rozwojowych o sumarycznej wartości ponad 42,9 mln zł (w tym wkład finansowy Spółki – 17,6 mln zł), t.j.:

1. Opracowanie standardowych rozwiązań technicznych w zakresie interfejsów w komputerowych urządzeniach sterowania ruchem kolejowym (srk);
2. Opracowanie innowacyjnej metodologii zabudowy paneli fotowoltaicznych w ekranach akustycznych na sieci zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.;
3. Opracowanie i wdrożenie technologii pomiaru temperatury szyn zabudowanych w torach z bezprzewodowym przesyłem uzyskanych danych pomiarowych do systemów informatycznych;
4. Nowe rozwiązania w zakresie ochrony ludzi i środowiska przed hałasem;
5. Nowe rozwiązania w zakresie ochrony ludzi i budynków przed drganiami;
6. Opracowanie prototypu urządzenia (rozwiązania technicznego) monitorującego sieć trakcyjną w zakresie sprawności, ciągłości i kompletności;
7. Badania i poprawa kompatybilności elektromagnetycznej urządzeń sterowania ruchem kolejowym (srk) i taboru;
8. Optymalizacja układu przetworników ultradźwiękowych do wykrywania wad wewnętrznych szyn kolejowych zgodnie z obowiązującym w PKP Polskich Liniach Kolejowych S.A. katalogiem wad;
9. Opracowanie innowacyjnej metody wyznaczania precyzyjnej trajektorii pojazdu szynowego;
10. Opracowanie innowacyjnej metodologii/systemu zarządzania infrastrukturą oświetleniową na sieci zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.;

Do jednego z kierunków rozwoju Spółki można zaliczyć również poszerzanie bazy dopuszczonych elementów do stosowania na sieci linii kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z branży: drogowej, automatyki i telekomunikacji oraz energetyki. Dodatkowo, w ramach wprowadzania do stosowania nowych rozwiązań technicznych, Spółka prowadzi dozór nad licznymi poligonami, gdzie obserwowanemu użytkowaniu i badaniom poddawane są urządzenia oraz elementy z ww. branż.

Rozwój korytarzy towarowych

Korytarze towarowe funkcjonują na mocy Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 913/2010 z dnia 22 września 2010 roku w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy, które określa zasady ich tworzenia, funkcjonowania i rozwoju. Na tej podstawie utworzono 11 korytarzy towarowych, spośród których trzy przebiegają przez terytorium Polski: korytarz towarowy nr 5 Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie, korytarz towarowy nr 8 Morze Północne – Morze Bałtyckie oraz Bursztynowy Korytarz Towarowy nr 11.

Korytarze towarowe nie są projektami inwestycyjnymi. Mają one przede wszystkim za zadanie zwiększyć konkurencyjność międzynarodowego przewozu towarów koleją, dzięki

współpracy między unijnymi zarządcami infrastruktury kolejowej, organami alokującymi, ministerstwami właściwymi ds. transportu, przewoźnikami oraz zarządcami i właścicielami terminali. Europejska sieć korytarzy towarowych ma umożliwić świadczenie usług kolejowego transportu towarowego na dobrych warunkach oraz zoptymalizować korzystanie z sieci kolejowej w Europie. Poprawa funkcjonowania wewnętrznego rynku kolejowego, w szczególności w zakresie międzynarodowego transportu towarowego, jest zasadniczym elementem postępu w kierunku osiągnięcia mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju.

W tym zakresie są i nadal będą realizowane działania obejmujące usprawnienia organizacyjne, harmonizowanie wymogów i usuwanie barier (zwłaszcza transgranicznych), informacje dla klientów oraz wspólną ofertę przepustowości zamawianą w jednym miejscu, w punkcie kompleksowej obsługi wniosków (C-OSS). Z oferty korytarzy towarowych mogą korzystać upoważnieni wnioskodawcy, czyli przewoźnicy kolejowi, międzynarodowe ugrupowania przewoźników, nadawcy, spedytorzy towarowi czy operatorzy transportu kombinowanego.

Korytarz towarowy nr 5 Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie stanowi połączenie polskich portów z portami Morza Adriatyckiego. W ramach korytarza współpracuje sześć krajów: Polska, Czechy, Słowacja, Austria, Słowenia oraz Włochy. Korytarz towarowy nr 8 Morze Północne – Morze Bałtyckie, który łączy wschód i zachód Europy, tworzą: Belgia, Holandia, Niemcy, Polska, Czechy i Litwa. Prowadzone są intensywne prace zmierzające do wydłużenia Korytarza nr 8 na Łotwę i Estonię. Oba korytarze zostały uruchomione pod koniec 2015 roku i na każdym funkcjonuje Europejskie Zgrupowanie Interesów Gospodarczych (EZIG).

W 2019 roku został uruchomiony Bursztynowy Korytarz Towarowy nr 11, którego celem jest połączenie ośrodków przemysłowo-handlowych krajów tworzących korytarz wspólną ofertą przepustowości dla międzynarodowych pociągów towarowych. Korytarz został włączony w europejską sieć korytarzy towarowych i uzupełnił system korytarzy towarowych przebiegających przez Polskę. Funkcję korytarzowego punktu kompleksowej obsługi wniosków (C-OSS) pełnią PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

System Zarządzania Zasobami (Enterprise Asset Management)

W 2019 roku Spółka kontynuowała proces przygotowania wdrożenia systemu informatycznego dla utrzymania infrastruktury kolejowej - Enterprise Asset Management. Informatyzacja utrzymania infrastruktury kolejowej jest z punktu widzenia zarządcy infrastruktury kluczowa, gdyż Spółka dokonuje znaczących inwestycji w infrastrukturę w ramach Krajowego Programu Kolejowego dbając o maksymalizację okresu eksploatacji jako efektu realizacji największego w historii programu modernizacji infrastruktury kolejowej.

Współpraca międzynarodowa

W zakresie współpracy międzynarodowej Spółka uczestniczyła w pracach najważniejszych organizacji międzynarodowych: Międzynarodowego Związku Kolei (UIC), Organizacji Współpracy Kolei (OSŻD), Stowarzyszenia Europejskich Zarządców Infrastruktury Kolejowej RailNet Europe (RNE), Wspólnoty Kolei Europejskich oraz Zarządców Infrastruktury Kolejowej (CER), Zgromadzenia Ogólnego Stowarzyszenia Europejskich Zarządców Infrastruktury Kolejowej (EIM), Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ), Colpofer (Europejskiej organizacji powstałej w 1980 roku, zrzeszającej kolejowe firmy i siły policyjne) oraz Platformy Europejskich Zarządców Infrastruktury Kolejowej (PRIME).
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. były reprezentowane w organach statutowych wybranych organizacji i gremiów międzynarodowych, m.in. w RailNetEurope (RNE), EKG ONZ – projekt Koleje Transeuropejskie (TER) oraz EIM.

Do najważniejszych wydarzeń z zakresu aktywności Spółki w organizacjach i gremiach międzynarodowych należały, m.in. zorganizowane przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w Warszawie Zgromadzenie Ogólne RNE, Posiedzenie Infrastrukturalne Wysokiego Szczebla EIM/CER (HLIM), Zgromadzenie Ogólne EIM, posiedzenie przedstawicieli EIM oraz posiedzenie plenarne PRIME w Bernie. Prowadzona była także aktywna współpraca bilateralna z zarządcami infrastruktury kolejowej i kolejami z krajów ościennych oraz innymi instytucjami i podmiotami reprezentującymi sektor kolejowy.

W ramach współpracy z partnerami niemieckimi do najważniejszych wydarzeń należy zaliczyć Polsko-Niemiecki Szczyt Kolejowy we Wrocławiu, Konferencję Graniczną Spółki i DB Netz AG (niemiecki zarządca infrastruktury kolejowej) z przewoźnikami w Goerlitz oraz Okrągły stół PKP

Polskich Linii Kolejowych S.A. i DB Netz AG z przewoźnikami towarowymi.
W ramach Grupy Infrastrukturalnej z DB Netz AG Spółka kontynuowała współpracę przy planowaniu i realizacji projektów infrastrukturalnych w obszarze granicznym (m.in. dotyczących elektryfikacji odcinka Węgliniec-Zgorzelec-Görlitz, budowy mostu kolejowego na przejściu Kostrzyn-Kietz oraz modernizacji i elektryfikacji linii Szczecin-Angermünde-Berlin, a także uruchomienia systemu ETCS/ERTMS na polsko-niemieckich odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym);

Ponadto przedstawiciel Zarządu Spółki uczestniczył w posiedzeniu polsko-białoruskiej ministerialnej Grupy Roboczej ds. Transportu w Mińsku. Powołano także polsko-białoruską wspólną grupę roboczą, której celem jest przeprowadzenie analizy technicznych i technologicznych aspektów budowy nowego granicznego, kolejowego obiektu mostowego przez rzekę Bug na przejściu granicznym Terespol – Brześć.

W zakresie współpracy z Czeskim Zarządcą Infrastruktury SZDC najważniejszym wydarzeniem była Konferencja Graniczna PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. z przewoźnikami w Ołomuńcu.

W zakresie współpracy multilateralnej kontynuowano zaangażowanie Spółki w prace zespołu ekspertów kolei Grupy Wyszehradzkiej, zespołu 7 kolei (Białorusi, Chin, Kazachstanu, Mongolii, Niemiec, Polski i Rosji) na rzecz rozwoju Nowego Jedwabnego Szlaku.

Kontynuowano działalność Przedstawicielstwa PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. na Białorusi (z rozszerzeniem na Litwę, Rosję i Ukrainę), wspierając m.in. kluczowe przedsięwzięcia inwestycyjne realizowane na granicy polsko-białoruskiej oraz działania związane z rosnącym natężeniem ruchu kolejowego przez granicę.

Działalność międzynarodowa umożliwiła wymianę doświadczeń oraz dobrych praktyk, a także pozwoliła na rozszerzenie rynku wykonawców dla prowadzonych i planowanych przez Spółkę inwestycji. Wpłynęła również na wzmocnienie wizerunku Spółki jako partnera otwartego na dialog i nowe technologie.

Informatyka

Obszar systemów – domena kolejowa

1. W ramach utrzymywanego i rozwijanego systemu Prowadzenie Opisu Sieci (POS, e-POS) oraz aplikacji Zmiana Parametrów Eksploatacyjnych Linii Kolejowych (ZMIPEL) opracowano i wdrożono rejestr posterunków technicznych rozszerzony o dodatkowe informacje niezbędne dla wdrażanego systemu GSM-R. Opracowano mechanizmy do wyliczania mierników monitorowania umowy wieloletniej na realizację programu „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku” w zakresie jakości infrastruktury;

2. Spółka realizując wymagania wynikające z Ustawy o transporcie kolejowym nakładającym na zarządcę infrastruktury obowiązek sporządzenia i prowadzenia rejestru aktywów wraz z kosztami odnowienia i modernizacji infrastruktury, opracowała i wdrożyła narzędzie informatyczne do raportowania elementów infrastruktury kolejowej składającej się na aktywa Spółki (Rejestr aktywów);

3. W ramach utrzymywanego Poznańskiego Systemu Ewidencji Ograniczeń i ich Rozliczania (POSEOR) zostały rozbudowane narzędzia do szczegółowej weryfikacji danych pozwalające na przeanalizowanie wprowadzonych do systemu przyczyn ograniczenia prędkości w zakresie przypisania ich do właściwej kategorii i branży.

4. W ramach utrzymywanego i rozwijanego Systemu Konstrukcji Rozkładu Jazdy (SKRJ) i Internetowego Systemu Zamawiania Trasy Pociągu (ISZTP) opracowano i wdrożono m.in.: interfejs do przesyłania danych dla funkcjonalności przetrasowania pociągów w Systemie Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej II (SEPE II), funkcje dedykowane zamknięciom torowym czy funkcje dedykowane kolejowej komunikacji zastępczej. Wdrożono nowe funkcjonalności: postój na żądanie, postój tylko dla wysiadających oraz postój tylko dla wsiadających. Wprowadzono kontrolę długości pociągu względem długości dopuszczalnych na liniach kolejowych. Ponadto wprowadzono możliwość zwrotu zamówienia celem uzupełnienia braków przez wnioskującego przewoźnika. W systemie SZTP zoptymalizowano wykresy ruchu pociągów i poprawiono wydajności procedur bazodanowych oraz zaimplementowano dodatkowe filtry.

5. W ramach utrzymywanego systemu SEPE opracowano i wdrożono zmiany w modułach: Rozliczenia z tytułu dostępu przewoźników do infrastruktury kolejowej w Rozkładzie Jazdy 2019/20 oraz Jakości z tytułu wykonania rozkładu jazdy dla Rozkładu Jazdy 2019/20;

6. W ramach utrzymywanych i rozwijanych aplikacji Systemu Wspomagania Dyżurnego Ruchu (SWDR) oraz Internetowej wersji Systemu Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej (e-SEPE) dostosowano moduł pn. „Usługi" do zaktualizowanych wymagań biznesowych w zakresie zamawiania przez przewoźników kolejowych: manewrów, postojów składów oraz rozrządu wagonów;

7. W ramach rozwijanego systemu Portal Pasażera (PDP) (wersja 3.0.0.31 uwzględniająca standard dostosowania serwisu do wymogów ustawy o dostępności cyfrowej stron internetowych tj. do zasad WCAG 2.0) rozszerzono aplikację o kolejne funkcjonalności m.in. takie jak: przystanki na żądania, przystanki tylko dla wysiadających, przystanki tylko dla wsiadających, funkcje skomunikowania pociągów. Ponadto komponent Google Maps został zastąpiony komponentem Open Street View;

8. Nowa aplikacja mobilna Portal Pasażera wersja 3.0 (oraz jej kolejne wersje) została opublikowana w sklepach Google Play oraz Apple Store w nowej szacie graficznej z dostosowaniem do wymogów WCAG 3.1. Wyłączono z użytkowania poprzednią wersję aplikacji pn. „Rozkład Kolejowy";

9. W ramach utrzymywanego i rozwijanego Systemu Zarządzania Energią (SZE) zaimplementowano moduły: Sieć trakcyjna, Oświetlenie zewnętrzne, EOR (elektryczne ogrzewanie rozjazdów);

10. W ramach rozwijanego Systemu Informacji dla Linii Kolejowych (SILK) zrealizowano kolejne etapy rozwoju systemu.

Obszar systemów – domena biznesowa

1. Wdrożono nowy system do planowania finansowego SAP BPC, dzięki któremu nastąpiło usprawnienie procesu planowania, eliminacja błędów i zaangażowanie szerszego grona użytkowników biznesowych;

2. Wdrożono produkcyjnie nową Platformę Zakupową (PZ2) do przygotowywania i przeprowadzania postępowań zakupowych;

3. Zintegrowano Elektroniczny Obieg Faktur w Spółce (EOF) z Platformą Elektronicznego Fakturowania (PEF) w zakresie automatycznego pobierania faktur;

4. Wdrożono nową wersję systemu do kosztorysowania robót budowlanych Norma Pro.

Istotne zmiany i wdrożenia zrealizowane w obszarze domeny biznesowej

1. **Rozbudowa funkcjonalna systemu Zarządzania Zasobami Ludzkimi – SAP HCM**

   E-Teczka – wdrożenie elektronicznej dokumentacji pracowniczej oraz dostosowanie systemu SAP HR zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej z dnia 10 grudnia 2018 r. w sprawie dokumentacji pracowniczej (Dz.U. 2018 poz. 2369).

2. **Rozbudowa funkcjonalna SAP – FI/CO**

   a. Split payment – wdrożenie rozwiązania w obszarze dotyczącym sprzedaży oraz dostosowanie do wymogów Rozporządzenia obowiązującego od 1 listopada 2019 r., które wprowadza ustawa z 9 sierpnia 2019 r. o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2019 r. poz. 1751);
   b. JPK – (Jednolity Plik Kontrolny) – wdrożenie nowych struktur JPK w SAP ERP zgodnie z zapisami ustawy o Podatkach od Towarów i Usług (z późn. zm.).

Obszar architektury i współpracy międzynarodowej

1. W ramach rozwijanego systemu TAF/TAP TSI zaktualizowano Interfejs do najnowszej wersji, co poprawiło wydajność i bezpieczeństwo systemu. Poprawiono jakość wysyłanych danych do systemu TIS (Train Information System);
2. W zakresie rozwijanego systemu Rejestru Infrastruktury (RINF) nastąpiła poprawa kompletności i jakości danych o infrastrukturze kolejowej PLK przekazywanych do rejestru RINF. Wykonano aplikację umożliwiającą składanie wniosków o rejestrację bocznicy.

Geoinformacja

2019 rok to czas dynamicznego rozwoju aplikacji Systemu Informacji dla Linii Kolejowych (SILK) wspomagającego pracowników Spółki w analizie danych przestrzennych związanych z infrastrukturą kolejową. Wdrożono szereg rozwiązań informatycznych zapewniających optymalizację wykonywanych zadań oraz zwiększających bezpieczeństwo publikowanych danych. Ponadto wdrożono kilkanaście nowych funkcjonalności aplikacji SILK, dzięki którym pracownicy PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. otrzymali narzędzia wspomagające wyszukiwanie, wyświetlanie i analizowanie danych geograficznych w aplikacjach systemu.
W celu zapewnienia bezpieczeństwa publikowanych danych w ramach aplikacji SILK zaimplementowano rozwiązania zapewniające pełną kontrolę nad poprawnością aktualizacji oraz wizualizacji danych na Mapie Interaktywnej Linii Kolejowych (MILK). Wprowadzenie zmian podwyższyło wiarygodność prezentowanych danych oraz możliwość kontroli ich publikacji. Ponadto wdrożono rozwiązania zabezpieczające bieżące dostarczanie aktualnych danych o lokalizacji przejazdów kolejowo – drogowych na potrzeby numeru alarmowego 112 w ramach prowadzonego przez Spółkę projektu #ŻółtaNaklejkaPLK.

System Informacji dla Linii Kolejowych stale rozszerza integrację z systemami działającymi wewnątrz Spółki, zapewniając aktualne dane przestrzenne, ale również wspiera realizację kluczowych projektów poza Spółką jak choćby realizację Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK).

W ramach ścisłej współpracy z Ministerstwem właściwym ds. infrastruktury, Ministerstwem właściwym ds. inwestycji oraz Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT) przeprowadzono warsztaty robocze dotyczące prezentacji możliwości wykorzystania aplikacji MILK w wizualizacji i analizie danych dotyczących realizowanych przez Spółkę inwestycji. W ramach podpisanych porozumień o współpracy umożliwiono instytucjom dostęp do aplikacji MILK wraz z funkcjonalnościami umożliwiającymi przeglądanie i analizowanie danych inwestycyjnych.

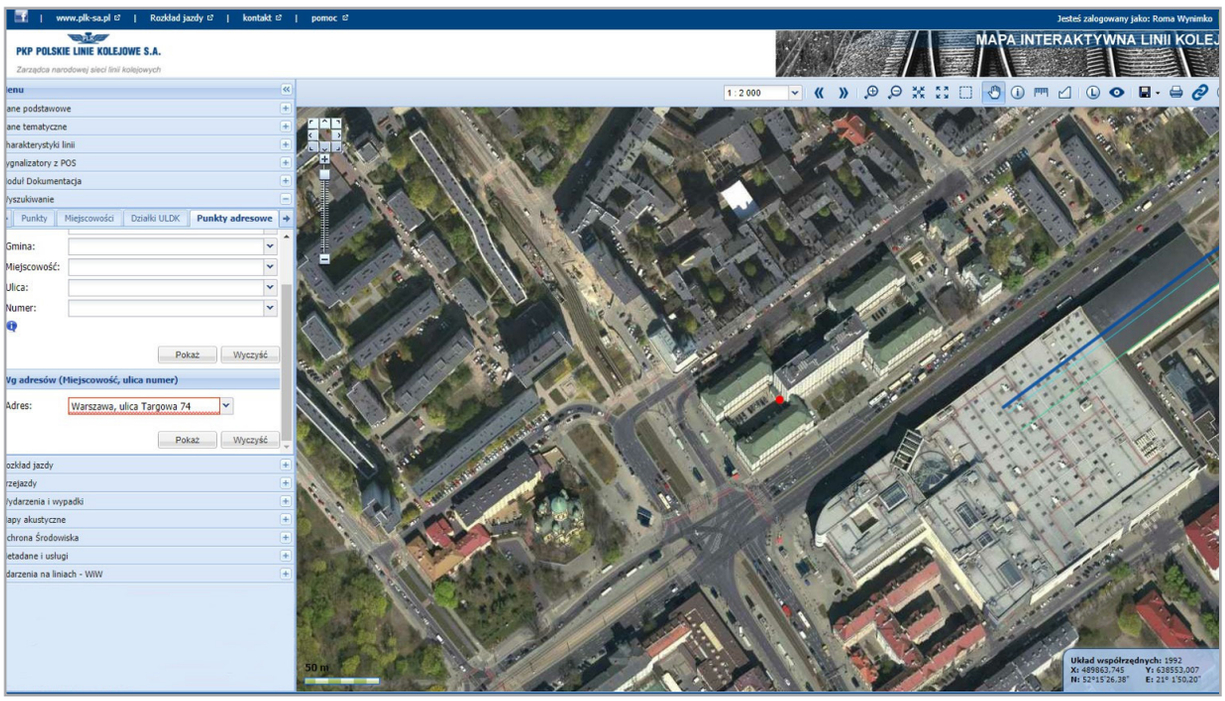
W ramach prac utrzymaniowo-rozwojowych systemu SILK, dane przestrzenne są stale aktualizowane a ich zakres bieżąco dostosowywany do otrzymywanych potrzeb w celu zapewnienia wiarygodnych danych na potrzeby Rejestru Infrastruktury Kolejowej (RINF) czy potrzeb służb ratunkowych.

W zakresie optymalizacji procesów w ramach modyfikacji Systemu SILK wprowadzono następujące zmiany:

- wdrożono rozwiązania optymalizujące proces aktualizacji danych umieszczanych na MILK. Proces aktualizacji wizualizowanych danych przez administratorów Systemu został skrócony kilkukrotnie. Dostarczono również rozwiązania informatyczne umożliwiające aktualizację danych na żądanie (ad hoc);
- uproszczono proces importowania i eksportowania danych dot. nieruchomości w ramach aplikacji Moduł Nieruchomości oraz szereg innych zmian poprawiających komfort korzystania z aplikacji;
- zapewniono nowe narzędzia administracyjne Systemu, dzięki którym zoptymalizowano proces aktualizacji danych dotyczących wizualizacji geograficznej granic Państwowego Rejestru Granic (PRG) oraz jednostek organizacyjnych Spółki. Wdrożono dodatkowo rozwiązania informatyczne umożliwiające ciągłe korzystanie z aktualnych danych PRG przez inne systemy eksploatowane w Spółce.

W ramach wprowadzenia nowych funkcjonalności Systemu SILK:

- dostarczono nową funkcjonalność MILK w zakresie wyszukiwania danych, umożliwiającą wyszukiwanie punktów adresowych dwoma sposobami, tzn. poprzez wprowadzenie kompletu sześciu danych według podziału administracyjnego oraz wyszukiwanie skrócone do trzech parametrów;



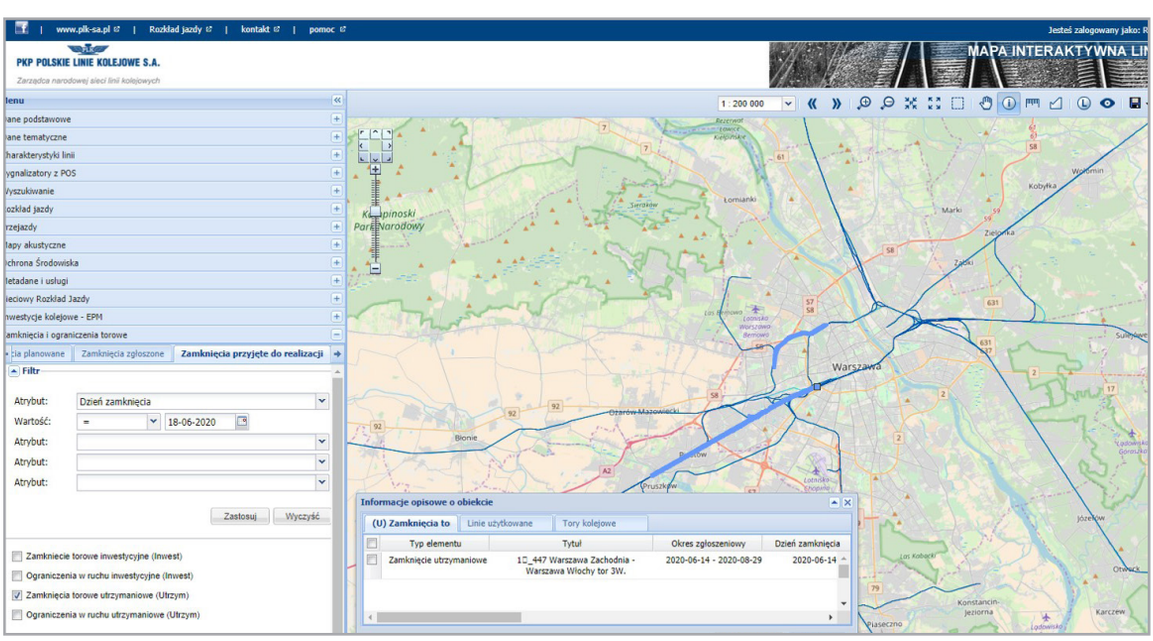
Wizualizacja z Systemu SILK - wyszukiwanie danych adresowych

- wprowadzono nowe rozwiązanie jakim jest pokazanie na mapie utrzymaniowych zamknięć torowych. W ten sposób operatorzy, korzystając z możliwości filtrowania danych, mogą wykonywać podstawowe analizy danych przestrzennych również w tym zakresie;

- zintegrowano aplikację SILK w celu prezentacji geograficznej danych gromadzonych przez centralne repozytorium dokumentacji eksploatacyjnej (Moduł Dokumentacja). Pracownicy poprzez mapę mogą sprawdzać dostępność gromadzonych map, analizować informacje zawarte w nich, a z poziomu MILK bezpośrednio dostawać się do lokalizacji dokumentu/mapy w repozytorium danych;

- wdrożono szereg zmian w aplikacji Moduł Nieruchomości odpowiedzialnej za gromadzenie danych o nieruchomościach Spółki zakupionych na cele inwestycyjne. Wykorzystanie usług systemu Geoportal, za który odpowiada Główny Geodeta Kraju umożliwiło wyświetlanie lokalizacji działek na mapie gdzie jako podkład do wizualizacji danych wykorzystuje się zdjęcia lotnicze lub dane ogólnogeograficzne OpenStreetMap;

- zamieszczono na mapie MILK nowe dane geograficzne prezentujące infrastrukturę kolejową, dane inwestycyjne oraz środowiskowe.



Wizualizacja z Systemu SILK - zamknięcia torowe

Ochrona środowiska

Zagadnienia środowiskowe stanowią ważną część działalności PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. z uwagi na to, że wpływają na termin oraz koszty przygotowania i realizacji inwestycji. Związane jest to przede wszystkim z koniecznością przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, której wykonanie wymaga opracowania rzetelnej dokumentacji środowiskowej. Jakość dokumentacji zależy natomiast od stanu wiedzy o środowisku – przed przystąpieniem do realizacji inwestycji konieczne jest więc przeprowadzenie analizy środowiska przyrodniczego wzdłuż linii kolejowej oraz oceny wpływu planowanej inwestycji na środowisko.

Na potrzeby uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla projektów inwestycji kolejowych realizowanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z perspektywy UE 2014–2020 realizowane są dwie umowy ramowe zawarte w 2015 roku i 2018 roku na wykonanie dokumentacji środowiskowej. Łączny budżet obydwu umów wynosi 11 059 400 zł netto.

W ramach realizacji umów ramowych w 2019 roku podpisanych zostało 18 umów wykonawczych o wartości 2 382 314,32 zł netto.

W 2019 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. uzyskały 16 decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz 2 decyzje zmieniające decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, a także 9 postanowień określających warunki realizacji inwestycji, na etapie ponownej oceny oddziaływania na środowisko. Uzyskanie tych decyzji pozwoliło na podjęcie dalszych kroków administracyjnych, mających na celu pozyskiwanie niezbędnych decyzji w procesie przygotowania inwestycji.

Decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach mogą także nakładać obowiązek wykonania analiz porealizacyjnych lub monitoringów przyrodniczych po zakończeniu realizacji projektów inwestycyjnych i przekazania linii kolejowych do użytkowania. Do końca 2019 roku Spółka realizowała 45 analiz porealizacyjnych i monitoringów przyrodniczych obejmujących ok. 900 km linii kolejowych, z czego 38 opracowań już zakończono, w tym 29 przekazano do właściwych regionalnych dyrekcji ochrony środowiska.

Dotychczas w analizach porealizacyjnych wskazano na konieczność realizacji:

- ekranów akustycznych – o łącznej długości ok. 54 km;
- absorberów przyszynowych – na długości od ok. 64 do 99 km torów kolejowych;
- montażu pochylni w osadnikach i korytkach krakowskich (w celu ochrony płazów).

Ponadto w 2019 roku do Spółki wpłynęły 3 decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach nakładające na PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. obowiązek realizacji dodatkowych środków minimalizujących wynikających z analiz porealizacyjnych dla zrealizowanych projektów.

Należy wskazać, że najistotniejszym zagadnieniem zarówno na etapie prowadzonych inwestycji, jak również podczas codziennej eksploatacji i utrzymania linii kolejowych jest problem poziomu hałasu pochodzącego od linii kolejowych. Przebudowa infrastruktury kolejowej, a tym samym zwiększenie prędkości ruchu pociągów oraz potoków ruchu mogą zmienić charakter oddziaływania akustycznego. Obserwowany jest też wzrost zurbanizowania terenów zlokalizowanych w bezpośrednim oraz bliskim sąsiedztwie obszaru kolejowego. Pierwsza linia zabudowy w wielu lokalizacjach na terenie całego kraju, a zwłaszcza na terenach miast została znacząco zbliżona do obszaru kolejowego. Spółka koncentruje więc swoje działania m.in. na ograniczaniu oddziaływania akustycznego i drgań powodowanych ruchem pojazdów szynowych poprzez: usuwanie usterek w szynach dzięki reprofilacji szyn, podbijanie torów, smarowanie szyn, zabudowę absorberów przyszynowych, zabudowę ekranów akustycznych oraz stosowanie mat antywibracyjnych.

W bieżącej analizie poziomu hałasu pochodzącego od linii kolejowych, a także analizie dokumentacji środowiskowej dużą rolę odgrywa działające w strukturach Spółki specjalistyczne laboratorium badawcze do prowadzenia pomiarów hałasu kolejowego w środowisku, którego kompetencje zostały potwierdzone certyfikatem Polskiego Centrum Akredytacji (PCA). W 2019 roku laboratorium przeprowadziło pomiary poziomu hałasu w 44 różnych lokalizacjach na terenie całego kraju, nie uwzględniając pomiarów systemowych (tj. realizowanych w ramach audytu zewnętrznego, audytu prowadzonego w nadzorze PCA, interkalibracji i porównań międzylaboratoryjnych), w tym badania skuteczności absorberów przyszynowych.

Ochrona przed hałasem polega również na odpowiednim planowaniu przeznaczenia terenów w pobliżu źródeł hałasu. Lokalizowanie zabudowy chronionej akustycznie w bezpośrednim sąsiedztwie linii kolejowych wpływa na wzrost liczby ludzi narażonych na ponadnormatywny hałas. Spółka aktywnie uczestniczy w opiniowaniu dokumentów planistycznych, a w szczególności miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin, w celu ograniczania wprowadzania zabudowy mieszkaniowej w bardzo bliskim sąsiedztwie linii kolejowych. W tym celu w 2019 roku przeanalizowano łącznie ok. 850 dokumentów planistycznych.

W 2019 roku Spółka przyjęła do wdrożenia „Plan adaptacji infrastruktury kolejowej do zmian klimatu”, który obejmuje m. in.:

- ograniczenie źródeł niskiej emisji poprzez wymianę urządzeń grzewczych w budynkach;

- zwiększenie stosowania urządzeń eor (elektrycznego ogrzewania rozjazdów) oraz SMUE (System Monitorowania Urządzeń Elektroenergetycznych);
- podniesienie efektywności energetycznej urządzeń eor (projekt badawczy);
- zarządzanie zielenią w sąsiedztwie linii kolejowych zagrażającą bezpieczeństwu ruchu kolejowego.

Realizację zadań zaplanowano do 2030 roku z możliwością aktualizacji co 5 lat. Dodatkowo w 2019 roku Spółka wdrożyła „Wytyczne dotyczące sposobu uwzględniania zagadnień klimatycznych w dokumentacji środowiskowej", które są zbiorem wskazówek metodologicznych i wykonawczych umożliwiających odpowiednie włączenie kwestii zmian klimatu i różnorodności biologicznej do oceny oddziaływania na środowisko. Zadaniem wytycznych jest ułatwienie realizacji kompleksowej i skutecznej oceny wpływu indywidualnych przedsięwzięć PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. na klimat i różnorodność biologiczną oraz analiza odporności przedsięwzięć na zmiany klimatu i zdolności radzenia sobie ze skutkami zjawisk ekstremalnych.

Ponadto PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wspólnie z Narodowym Centrum Badań i Rozwoju (NCBiR) od 2019 roku poszukują nowych rozwiązań i urządzeń w zakresie ochrony ludzi i budynków przed hałasem i drganiami powodowanymi eksploatacją linii kolejowych. Wspólne przedsięwzięcie pn. „BRIK – Badania i Rozwój w Infrastrukturze Kolejowej" pozwoli na opracowanie skutecznych rozwiązań wibroakustycznych, innych niż standardowe ekrany akustyczne. Wdrożenie w przyszłości innowacyjnych rozwiązań spowoduje zminimalizowanie uciążliwości pochodzących od źródła dźwięku, jak również zmniejszenie oddziaływania zastosowanych urządzeń na krajobraz naturalny. W ramach projektu pn. „Nowe rozwiązania w zakresie ochrony ludzi i środowiska przed hałasem" wykonano dotychczas m.in. prototypy tłumików torowych i przyszynowych oraz przeprowadzono badania laboratoryjne skuteczności redukcji hałasu.

Również w ramach projektu pn. „Nowe rozwiązania w zakresie ochrony ludzi i środowiska przed drganiami" wykonano także m. in. następujący zakres prac:

- wyznaczono charakterystyki statyczne i dynamiczne parametrów wibroizolatorów dla kolejnych partii materiałów dla następujących wyrobów: podkładki USP, maty UBM, maty podpłytowe (USM), podkładki podblokowe (UBP) oraz sprężyste masy zalewowe i podlewowe systemu EBS;
- wykonane zostały badania odporności na warunki środowiskowe dla następujących wyrobów: podkładki USP oraz maty UBM;
- zbudowano i uruchomiono stanowisko do badań metodą impulsową wycinków strukturalnych konstrukcji nawierzchni kolejowej w korycie z tłuczniem.

W ramach projektu wyznaczono m.in. parametry charakterystyczne materiałów, z jakich wykonano wybrane prototypy oraz zrealizowano badania wytrzymałości i odporności na warunki środowiskowe niektórych z nich. Dodatkowo uruchomiono stanowisko do badań w warunkach laboratoryjnych przygotowanych prototypów.

Inwestycje



Informacje ogólne

Działalność inwestycyjna PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. jako zarządcy narodowej infrastruktury kolejowej ma na celu poprawę dostępności, sprawności i wydajności systemu transportowego kraju poprzez realizację szerokiego programu inwestycyjnego obejmującego modernizacje wielu linii kolejowych.

W 2019 roku Spółka kontynuowała realizację projektów inwestycyjnych ujętych w „Krajowym Programie Kolejowym do 2023 roku" (KPK). Program ten został uchwalony we wrześniu 2015 roku, a jego aktualizacja została przyjęta we wrześniu 2019 roku Uchwałą Rady Ministrów nr 110/2019 z dnia 17 września 2019 r.

Głównym celem KPK jest wzmocnienie roli transportu kolejowego w zintegrowanym systemie transportowym kraju poprzez stworzenie spójnej i nowoczesnej sieci linii kolejowych, co wynika bezpośrednio z zapisów „Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku" w zakresie dotyczącym transportu kolejowego.

KPK zakłada maksymalne wykorzystanie środków UE na sfinansowanie projektów w ramach: Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ 14-20) na lata 2014-2020, instrumentu finansowego „Łącząc Europę" (CEF), Programu Operacyjnego Polska Wschodnia (PO PW) na lata 2014-2020 oraz Regionalnych Programów Operacyjnych (RPO) na lata 2014-2020.

Wartość programu KPK na lata 2014–2023 w zakresie listy podstawowej wynosi 75,7 mld zł[5]. Wybrane największe projekty (o wartości nakładów powyżej 2 mld zł) realizowane w ramach listy podstawowej KPK to:

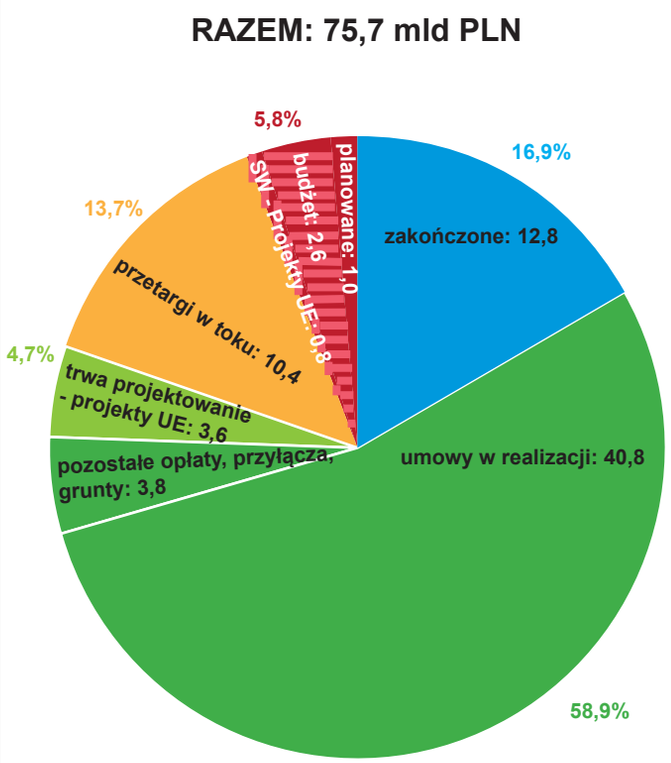
1. prace na linii kolejowej C-E 65 na odc. Chorzów Batory – Tarnowskie Góry – Karsznice – Inowrocław – Bydgoszcz – Maksymilianowo;
2. prace na linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk na odcinku Warszawa – Otwock – Dęblin – Lublin;
3. prace na linii E 75 na odcinku Czyżew – Białystok;
4. prace na linii kolejowej E 59 na odcinku Poznań Główny – Szczecin Dąbie;
5. budowa infrastruktury systemu ERTMS/GSM-R na liniach kolejowych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w ramach NPW ERTMS;
6. prace na linii kolejowej E 20 na odcinku Warszawa – Poznań – pozostałe roboty, odcinek Sochaczew – Swarzędz.

[5] Dokument wykonawczy do Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku przyjętego uchwałą nr 110/2019 Rady Ministrów z dnia 17 września 2019 r. zmieniającą uchwałę w sprawie ustanowienia KPK.

Realizacja Krajowego Programu Kolejowego

W 2019 roku Spółka realizowała projekty inwestycyjne na terenie całego kraju, na podstawie zawartych umów z wykonawcami. W dalszym ciągu prowadzone były działania związane z kompleksowym monitorowaniem wszystkich projektów z listy podstawowej KPK, w szczególności w zakresie kluczowych zagadnień takich jak: realizacja robót na placach budów, prognozowane wykonanie nakładów, postępowania o udzielenie zamówień publicznych, terminowa realizacja kamieni milowych oraz harmonogramów projektów.

Status realizacji KPK – stan na 31 grudnia 2019 roku



Zakończone – wartość umów zakończonych

Umowy w realizacji – wartość umów podpisanych

Pozostałe opłaty i przyłącza – wartość nakładów realizowanych na bieżąco na projektach bez konieczności przeprowadzania postępowań o udzielenie zamówienia

Przetargi w toku – wartość realizowanych postępowań przetargowych (szacunkowe wartości zamówień netto)

Projekty UE w realizacji dokumentacja projektowa – wartość planowanych do ogłoszenia postępowań przetargowych na roboty budowlane, dla których przygotowywana jest dokumentacja projektowa

SW – Projekty UE – wartość, na którą są przygotowywane studia wykonalności

Planowane – umowy przed ogłoszeniem postępowania o udzielenie zamówienia

Budżet – wartość umów Studiów Wykonalności (SW) planowanych do realizacji w kolejnych latach zgodnie z limitami budżetu na poszczególne lata do końca realizacji KPK.

Zestawienie obejmuje wartości zamówień dla projektów ujętych w KPK do limitu zapewnionego finansowania w KPK na liście podstawowej.

- zakończone: 12,8 mld PLN
- w realizacji: 44,6 mld PLN
- projekty UE - w realizacji dok. projektowa: 3,6 mld PLN
- przetargi w toku: 10,4 mld PLN
- SW - projekty UE: 0,8 mld PLN
- budżet: 2,6 mld PLN
- planowane: 1,0 mld PLN

Na koniec szóstego roku trwania bieżącej perspektywy UE z kwoty globalnej programu KPK 75,7 mld zł prawie 76% (wartości całego KPK) znajdowało się w realizacji (na różnych poziomach zaawansowania) lub było ukończonych.

W okresie od stycznia do grudnia 2019 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podpisały umowy na wartość około 15,1 mld zł netto.

Największe podpisane w 2019 roku umowy (mln zł)

Lp.	Nazwa projektu	Nazwa programu	Wartość netto umowy z wykonawcą
1.	Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni	CEF 14-20	1 487,41
2.	Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska, etap I - LOT C	CEF 14-20	1 399,75
3.	Prace na linii kolejowej C-E 65 na odc Chorzów Batory - Tarnowskie Góry - Karsznice - Inowrocław - Bydgoszcz – Maksymilianowo (prace na liniach kolejowych nr 131, 686, 687, 704 na odcinku Kalina – Rusiec Łódzki)	POIiŚ 14-20	1 238,36
4.	Poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu (na stacji Szczecin Port Centralny – Zadanie 1)	CEF 14-20	936,59
5.	Poprawa infrastruktury kolejowego dostępu do portu Gdańsk (prace na linii 226 i stacji Gdańsk Port Północny oraz linii 965 i stacji Gdańsk Kanał Kaszubski)	CEF 14-20	758,04
6.	Prace na linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk na odcinku Warszawa – Otwock – Dęblin – Lublin, etap I (na odcinku Nałęczów – Lublin)	POIiŚ 14-20	627,70
7.	Prace na linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk na odcinku Warszawa – Otwock – Dęblin – Lublin, etap I (na odcinku Dęblin – Nałęczów)	POIiŚ 14-20	616,42
8.	Prace na linii kolejowej E59 na odcinku Poznań Główny - Szczecin Dąbie (odcinek Stargard – Szczecin Dąbie SDA)	CEF 14-20	588,04
9.	Prace na linii kolejowej C-E 65 na odc Chorzów Batory - Tarnowskie Góry - Karsznice - Inowrocław - Bydgoszcz – Maksymilianowo (prace na liniach kolejowych nr 131, 542, 739 na odcinku Rusiec Łódzki – Zduńska Wola Karsznice)	POIiŚ 14-20	582,72
10.	Poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu (na stacji Świnoujście – Zadanie 2)	CEF 14-20	508,05

Zdecydowaną większość podpisanych w 2019 roku umów stanowiły zamówienia na roboty budowlane – prawie 97%.

Jednocześnie ponad 87% stanowiły umowy dla programów realizowanych z funduszy unijnych perspektywy 2014-2020 (CEF, POIiŚ 14-20, PO PW, RPO 14-20).

Podpisane w 2019 roku umowy w podziale na programy i rodzaje (mln zł)

	Budżet	CEF 14-20	PO PW 14-20	POIiŚ 14-20	RPO 14-20	Razem
Dostawy	0,0	0,0	0,0	12,3	0,0	**12,3**
Roboty budowlane	1 628,2	7 236,8	8,8	3 976,4	1 787,0	**14 637,2**
Usługi	252,2	79,4	0,1	72,3	49,5	**453,5**
Razem	**1 880,4**	**7 316,2**	**8,9**	**4 061,0**	**1 836,5**	**15 103,0**

Inwestycje w 2019 roku

Podstawą działalności inwestycyjnej Spółki w 2019 roku, analogicznie jak w latach poprzednich, był Plan Inwestycyjny Spółki (PI2019), który zakładał realizację projektów finansowanych ze środków Funduszu Spójności, budżetu państwa, Funduszu Kolejowego oraz środków własnych Spółki.

PI2019 jako element Planu Działalności Spółki został przyjęty przez Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. uchwałą Nr 105/2019 z dnia 19 lutego 2019 roku. Najistotniejszą grupę w PI2019 stanowiły projekty finansowane z programów CEF oraz POIiŚ. W ramach PI2019 przyjęto do realizacji ponad 220 projektów inwestycyjnych, a jego wykonanie w 2019 roku wyniosło około 10,0 mld zł.

Największe nakłady inwestycyjne zostały poniesione na:

1. prace na linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk na odcinku Warszawa – Otwock – Dęblin – Lublin, etap I (1 332,3 mln zł);
2. prace na linii kolejowej E59 na odcinku Poznań Główny – Szczecin Dąbie (466,7 mln zł);
3. prace na linii kolejowej E 20 na odcinku Warszawa – Poznań – pozostałe roboty, odcinek Sochaczew – Swarzędz (411,8 mln zł);
4. prace na linii kolejowej E59 na odcinku Wrocław – Poznań etap IV odcinek granica województwa dolnośląskiego – Czempiń (404,9 mln zł);
5. modernizację linii kolejowej E 30, odcinek Zabrze – Katowice – Kraków, etap IIb (374,8 mln zł);
6. prace na linii kolejowej E 30 na odcinku Kraków Główny Towarowy – Rudzice wraz z dobudową torów linii aglomeracyjnej (279,1 mln zł);
7. budowę infrastruktury systemu ERTMS GSM-R na liniach kolejowych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w ramach NPW ERTMS (259,4 mln zł);
8. poprawę infrastruktury kolejowego dostępu do portu Gdańsk (250,1 mln zł);
9. prace na linii kolejowej E 20 na odcinku Warszawa – Poznań – pozostałe roboty, odcinek Sochaczew – Swarzędz – obszar LCS Konin (244,9 mln zł);
10. poprawę dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu (244,4 mln zł.)

Nakłady inwestycyjne w ujęciu rzeczowym

Zakres przedmiotowy poszczególnych projektów inwestycyjnych realizowanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. obejmuje kompleksową wymianę nawierzchni kolejowej, urządzeń sterowania ruchem kolejowym i elektroenergetyki (trakcyjnej i nietrakcyjnej), a także modernizację przejazdów kolejowo-drogowych w jednym poziomie oraz ich likwidację i zastępowanie skrzyżowaniami dwupoziomowymi. Wymiana starych, wyeksploatowanych i zdegradowanych elementów infrastruktury kolejowej oraz urządzeń technicznych na elementy i urządzenia nowe, wykonane z zastosowaniem współczesnych technologii, pozwala na znaczącą poprawę parametrów eksploatacyjnych linii kolejowych (głównie maksymalnych dopuszczalnych prędkości) przy zachowaniu i podniesieniu poziomu bezpieczeństwa ruchu.

W ramach realizacji PI2019 na sieci kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wykonane zostały roboty inwestycyjne obejmujące w szczególności modernizację, rewitalizację lub budowę 1 942 km torów, 704 przejazdów oraz 143 wiadukty kolejowe i drogowe.

Wykonanie wskaźników rzeczowych w 2019 roku

Lp.	Wskaźnik	Jednostka miary	Plan	Wykonanie
1.	Modernizacja drogi kolejowej (w tym: naprawa nawierzchni kolejowej, podtorza, szyn OC)	km toru	1 417,06	1 942,47
2.	Zabudowa rozjazdów	szt.	1190	1224
3.	Obiekty inżynieryjne, w tym:	szt.	1148	1213
	3.1. Mosty	szt.	168	156
	3.2. Wiadukty	szt.	126	143
	3.3. Przepusty	szt.	854	914
4.	Perony	szt.	302	321
5.	Sieć trakcyjna	tkm	1 250,57	1 184,63
6.	Przejazdy kolejowe	szt.	817	704

Zagrożenia i ryzyka oraz podjęte działania

W 2019 roku projekty inwestycyjne były prowadzone na terenie całego kraju. Intensyfikacja prac i konieczność koordynowania jednocześnie wielu kontraktów wymagała sprawnego zarządzania projektami – nie tylko z punktu widzenia monitorowania postępu rzeczowego i finansowego projektów inwestycyjnych, ale przede wszystkim z punktu widzenia zdolności do prowadzenia ruchu pociągów przy jednoczesnej modernizacji linii kolejowych.

Wiele ze zidentyfikowanych i monitorowanych zagrożeń w 2019 roku to typowe dla realizacji projektów inwestycyjnych zdarzenia. Najistotniejsze obszary ryzyka, które miały wpływ na przebieg realizacji projektów w 2019 roku to:

1. **Postępowania administracyjne i procesy wydawania decyzji - wydłużenie procedury wydawania decyzji administracyjnych**

Wysoki poziom złożoności projektów w zakresie infrastruktury kolejowej oraz ich niepowtarzalny charakter powoduje, że wymagają one pozyskania dużej liczby decyzji administracyjnych umożliwiających realizację przedsięwzięcia. Możliwość dotrzymania terminów założonych w harmonogramach projektów była obarczona ryzykiem w szczególności przez zdarzające się rozbieżności w interpretacji przepisów przez organa administracji oraz niedotrzymywanie terminów wydawania decyzji przez urzędy. W 2019 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zintensyfikowały bieżącą współpracę z organami wydającymi poszczególne decyzje.

2. **Opóźnienia w postępowaniach przetargowych – składanie ofert powyżej kwoty, jaką zamawiający zamierzał przeznaczyć na sfinansowanie zamówienia, problemy z uzyskaniem przez wykonawców gwarancji należytego wykonania umowy**

Opóźnienia w harmonogramach inwestycji na etapie prowadzenia postępowań przetargowych wynikały głównie ze zmieniającej się sytuacji rynkowej dotyczącej w szczególności wzrostu cen materiałów i robót budowlanych. Następstwem tego było składanie ofert w postępowaniach, których ceny znacząco przekraczały kwotę jaką Spółka zamierzała przeznaczyć na sfinansowanie zamówienia. Występowała wówczas konieczność unieważnienia takich postępowań przetargowych, ponownego ich ogłaszania lub poszukiwania dodatkowych środków finansowych. Ponadto w 2019 roku wykonawcy zgłaszali problemy z uzyskaniem gwarancji służącej zabezpieczeniu należytego wykonania umowy, co w istotny sposób przyczyniło się do wydłużenia procedury przetargowej.

3. **Kwestia niewystarczającego potencjału kadrowego i sprzętowego wykonawców oraz ograniczona dostępność podwykonawców**

W 2019 roku szczególnie istotna była kwestia spełnienia przez wykonawców warunków umownych w zakresie zapewnienia potencjału kadrowego i sprzętowego do realizacji zadań. Podejmowanie zamknięć torowych bez maksymalnej mobilizacji potencjału wykonawcy stwarzało zagrożenie wydłużenia robót, a tym samym zamknięć torowych, co ma z kolei znaczący wpływ na proces planowania rozkładu jazdy. W celu minimalizacji ryzyka w tym zakresie monitorowano zidentyfikowane zagrożenia oraz prowadzono stały monitoring postępu robót w terenie.

4. **Niska jakość dokumentacji projektowej opracowywanej przez wykonawców**

Jakość wykonywanych opracowań i dokumentacji projektowej ma istotny wpływ na etap realizacji inwestycji. Błędy i braki w opracowaniach są przyczyną powstania roszczeń wykonawcy oraz powodem opóźnień postępowań administracyjnych związanych z pozyskiwaniem decyzji administracyjnych niezbędnych do realizacji inwestycji. Niska jakość dokumentacji determinuje w pewnych przypadkach konieczność zastosowania alternatywnych rozwiązań projektowych lub ich modyfikacji oraz wykonania robót dodatkowych. Ponadto często od konieczności skorygowania błędów powstałych na etapie projektowania uzależnione jest rozpoczęcie lub kontynuacja robót budowlanych na placu budowy.

W celu zminimalizowania zagrożenia dotyczącego pojawienia się błędów i braków w dokumentacji projektowej Spółka dbała o potencjał kadrowy, a wykonawcy na bieżąco współpracowali z Inżynierem projektu oraz nadzorem autorskim.

5. **Kwestie związane z zapewnieniem właściwej organizacji robót budowlanych na styku różnych inwestycji realizowanych przez jednego lub wielu wykonawców**

Duża liczba jednocześnie prowadzonych przedsięwzięć inwestycyjnych wpływa na pojawiające się problemy z zapewnieniem właściwej organizacji robót budowlanych (koordynacja zamknięć torowych, dostawy materiałów na place budów, kolizje z niezinwentaryzowaną infrastrukturą obcą) na styku inwestycji realizowanych przez jednego lub różnych wykonawców na danym terenie.
Skala prac inwestycyjnych powoduje obniżenie przepustowości sieci kolejowej. W tym kontekście zamknięcia torowe na liniach w sąsiedztwie już realizowanych robót mogą wpływać na możliwość prowadzenia ruchu pociągów, a tym samym na czas transportu ładunków drogą kolejową oraz ich wyładunku na placu budowy. Ponadto pomimo dochowania należytej staranności, w trakcie opracowywania dokumentacji projektowych zdarzają się sytuacje występowania nieprzewidzianych kolizji realizowanych elementów z niezinwentaryzowanymi sieciami lub obiektami. W szczególności dotyczy to prowadzenia inwestycji na terenach

silnie zurbanizowanych. W większości przypadków konieczne jest czasowe wstrzymanie robót budowlanych, co w konsekwencji rzutuje na niedotrzymaniu pierwotnych terminów ustalonych w harmonogramie projektu oraz konieczność wykonania robót dodatkowych. W zależności od zakresu rozbieżności względem projektu, ponoszone są dodatkowe koszty na przeprowadzenie niezbędnych badań, wprowadzane są zmiany w rozwiązaniach technicznych, czy też modyfikowana jest technologia wykonania robót. W celu zminimalizowania powyższego zagrożenia PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. prowadziły ścisłą współpracę z interesariuszami na etapie przygotowania i realizacji inwestycji oraz efektywnie koordynowały i nadzorowały ich prace.

6. Kondycja finansowa wykonawców

Skala realizowanych inwestycji oraz potencjał firm wykonawczych i projektowych prowadzących działalność na polskim rynku powoduje, iż znaczna część wykonawców realizująca projekty w zakresie infrastruktury kolejowej wymaga zaangażowania wielu podmiotów w charakterze podwykonawców. Spółka dostrzega przypadki opóźnień występujących na realizowanych kontraktach w związku z kondycją finansową wykonawców, objawiającą się poprzez wydłużające się procedury pozyskiwania gwarancji bankowych czy terminowość płatności zobowiązań wobec podwykonawców. Kondycja finansowa wykonawców przekłada się w konsekwencji na niewystarczające zaangażowanie potencjału kadrowego i sprzętowego, w ten sposób wpływając na możliwość wykorzystania pełnego frontu robót i realizację prac zgodnie z przyjętym harmonogramem. Ograniczone zaangażowanie potencjału wykonawców w realizację robót objętych zaplanowanymi zamknięciami torowymi ma bezpośredni wpływ na przedłużające się utrudnienia dla użytkowników kolei. Spółka mając na uwadze, że inwestycje kolejowe to projekty skomplikowane i realizowane w długim horyzoncie czasowym, które wymagają zaangażowania wykonawców i podwykonawców wielu branż, podjęła działania mające na celu wspomożenie płynności finansowej wykonawców. Aby temu sprostać PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. realizują przyspieszone płatności na wniosek wykonawców, umożliwiają wyprzedzający zakup materiałów budowlanych, a także zapewniają możliwość tworzenia zabezpieczenia należytego wykonania umowy przez potrącenia z faktur wystawianych przez wykonawców. Równolegle Spółka zabezpiecza interes podwykonawców czego odzwierciedleniem jest opublikowana w 2019 roku instrukcja dla podwykonawców w zamówieniach publicznych na roboty budowalne, zawierająca informacje dotyczące odpowiedzialności zamawiającego za zapłatę wynagrodzenia podwykonawcom w sytuacji, w której wykonawca nie wywiązuje się z tego obowiązku oraz zawierająca wytyczne w zakresie procedury zatwierdzania oraz zgłaszania umów podwykonawczych. Podejmowane działania wpływają pozytywnie na realizację projektów inwestycyjnych.

Działania usprawniające proces inwestycyjny

1. Prowadzenie dialogu z rynkiem wykonawców

W celu zwiększenia efektywności procesu inwestycyjnego w 2019 roku kontynuowany był dialog z przedstawicielami wykonawców prowadzony w ramach cyklicznych spotkań Grup Roboczych Forum Inwestycyjnego oraz Rady Ekspertów mający na celu eliminację problemów wpływających na terminowość realizacji inwestycji kolejowych oraz wypracowanie wspólnego porozumienia związanego z zapisami umów. Podczas spotkań inwestycyjnych poruszano tematy związane z zabezpieczeniem interesów podwykonawców, udoskonaleniem zapisów w dokumentach bazowych oraz problematyki geodezyjnej w inwestycjach kolejowych. Główne kwestie omawiane z wykonawcami w 2019 roku dotyczyły:
a) waloryzacji kontraktów;
b) matrycy ryzyk w systemie „Projektuj i buduj”.

Waloryzacja

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. we współpracy z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad, wdrożyły waloryzację nowych kontraktów, opartą na koszyku wskaźników cen publikowanych miesięcznie przez Główny Urząd Statystyczny (GUS). Wprowadzona od 1 lutego 2019 roku, po wcześniejszym omówieniu w ramach Rady Ekspertów, comiesięczna waloryzacja nowych kontraktów rozliczana jest na podstawie realnie wykonanych robót budowlanych, wraz z wystawionym przejściowym świadectwem płatności. Wartość waloryzacji obliczana jest według wzoru opartego na standardach FIDIC, na podstawie obiektywnych wskaźników makroekonomicznych, publikowanych przez GUS oraz ustalonego koszyka waloryzacyjnego, na który składają się najistotniejsze elementy cenotwórcze inwestycji kolejowych takie jak: koszty robocizny, cena paliwa oraz ceny materiałów budowlanych (w tym m.in.: miedzi, stali, kruszyw i cementu). Waloryzacja jest limitowaną kwotą równoważną 5% wartości robót wskazanych w kontrakcie w dniu jego zawarcia. Analogiczne zasady waloryzacji obowiązują także w umowach podwykonawczych.

Matryca ryzyk

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. we współpracy z członkami Forum Inwestycyjnego wypracowały matrycę ryzyk do wykorzystania w procesie inwestycyjnym. Uznano,

że dokument ten, po jego odpowiednim wdrożeniu do umów stosowanych przez zamawiającego, będzie swoistym drogowskazem dla wszystkich uczestników procesu inwestycyjnego. Dzięki temu wykonawca będzie wiedział jakie ryzyka powinien wkalkulować w cenę, a później w jaki sposób nimi zarządzać. Matryca ryzyk stanowi kompromis w zakresie podziału ryzyk występujących w procesie inwestycyjnym. Szereg stosowanych obecnie postanowień umowy oraz programu funkcjonalno – użytkowego przygotowanych jako tzw. dokumenty bazowe, odzwierciedla ryzyka wymienione w wypracowanej matrycy ryzyk. W opisie przedmiotu zamówienia dla Inżyniera wprowadzono wymóg rozpatrywania roszczeń wykonawcy z pomocniczym zastosowaniem matrycy ryzyk. Trwają prace nad implementacją postanowień matrycy do bazowego wzoru umowy na projektowanie i roboty budowlane. Prace te prowadzone są wspólnie z wykonawcami będącymi uczestnikami Forum Inwestycyjnego.

2. Zabezpieczenia należytego wykonania umowy na usługi i dostawy

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wprowadziły do stosowania w postępowaniach na usługi i dostawy zapisy dotyczące poziomu wymaganego zabezpieczenia należytego wykonania umowy, analogiczne do tych obowiązujących w zamówieniach obejmujących zakresem roboty budowlane.

3. Udział w pracach nad opracowaniem nowej ustawy Prawo Zamówień Publicznych (Ustawa PZP)

Wykorzystując doświadczenia z przeprowadzania postępowań przetargowych o wielkiej skali, Spółka w 2019 roku aktywnie uczestniczyła w pracach nad opracowaniem nowej ustawy PZP. Przedstawiciele Spółki opiniowali treść tej ustawy oraz brali udział w organizowanych przez Urząd Zamówień Publicznych lub Ministerstwo właściwe ds. przedsiębiorczości grupach roboczych i spotkaniach w ramach konsultacji projektu ustawy PZP.

4. Prace Grupy Wysokiego Szczebla ds. Inwestycji Kolejowych (High Level Group - HLG)

W 2019 roku kontynuowane były prace powołanej w 2016 roku Grupy Wysokiego Szczebla (HLG), w skład której wchodzili m.in. przedstawiciele Komisji Europejskiej (KE), Ministerstwa właściwego ds. inwestycji, Ministerstwa właściwego ds. infrastruktury, Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT) oraz PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. W 2019 roku dyskutowano głównie nad etapem realizacji KPK, a także występujących trudnościach w zakresie zapewnienia finansowania projektów. Poruszono również kwestie uproszczenia procedur i przepisów oraz podejmowania działań zaradczych.

5. Usprawnienia zarządzania i monitorowania projektów

Po przeanalizowaniu dotychczasowego wykorzystania monitoringu wizyjnego inwestycji z użyciem nowoczesnych technologii podczas prowadzenia bieżącej kontroli postępu prac inwestycyjnych, Spółka podjęła decyzję o kontynuacji w 2019 roku działalności z zakresu monitoringu wizyjnego. Narzędziami przy pomocy których monitorowano prowadzone prace inwestycyjne były:

- regularne loty inspekcyjne śmigłowcem, pozwalające na uzyskanie w krótkim terminie (2 dni) opracowanej dokumentacji filmowej z długich odcinków linii kolejowych, na których stwierdzono zagrożenie terminu realizacji i które posłużyły do rozmów z wykonawcami o podjęciu działań naprawczych w celu zniwelowania opóźnień. W 2019 roku takiej inspekcji poddano odcinki linii kolejowych o łącznej długości około 2 000 km;
- naloty z wykorzystaniem Bezzałogowych Statków Powietrznych (drony). Dzięki cyklicznym oblotom pozyskano materiały wideo oraz dane fotogrametryczne (cyfrowe zdjęcia lotnicze, ortofotomapy), które posłużyły do wykonania raportu z postępu prac budowlanych oraz analiz polegających na pomiarze objętości kruszyw lub mas ziemnych na danym odcinku linii kolejowej;
- punkty kamerowe zapewniające stały podgląd on-line wskazanych przez Spółkę obszarów inwestycji kolejowych i pozwalające na wykonanie dokumentacji fotograficznej w odstępie 10 minut zostały zainstalowane w 62 lokalizacjach obejmujących budowę obiektów inżynieryjnych na liniach kolejowych (tunele, kładki dla pieszych, mosty, wiadukty).

Loty śmigłowcem oraz naloty dronem zostały wykorzystane do monitoringu kluczowych inwestycji na liniach kolejowych.

Ponadto w 2019 roku kontynuowano monitoring terenowy na placach budowy najważniejszych inwestycji. Zespoły monitoringowe wykonały łącznie 125 wizyt monitorujących, koncentrując uwagę na projektach z największymi nakładami planowanymi na 2019 rok oraz na liniach jednotorowych.

W 2019 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. kontynuowały prace w zakresie usprawnienia i optymalizacji systemu służącego do zażądania projektami (EPM).

W 2019 roku prowadzono monitorowanie poszczególnych projektów ujętych w KPK oraz całego dokumentu w formie tabeli statusowej programu KPK. Zawiera ona wszystkie projekty KPK z rozpisaniem na poszczególne kontrakty wraz z informacjami dotyczącymi m.in. postępowań przetargowych, umów, postępu rzeczowo-finansowego, kamieni milowych. Raport przygotowywany jest z miesięczną częstotliwością i przekazywany jest do ministerstwa właściwego ds. infrastruktury, Ministerstwa właściwego ds. inwestycji oraz CUPT.

Źródła finansowania

W 2019 roku Spółka aplikowała o środki unijne w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 (POIiŚ). Złożono 3 wnioski o dofinansowanie, zgodnie z tabelą poniżej. Łączna wartość wniosków wyniosła 1 427 489 tys. zł, w tym wysokość dofinansowania z Funduszu Spójności (FS) – 1 114 649 tys. zł.

Wykaz złożonych WoD w ramach POIiŚ 2014-2020 (tys. zł)

Lp.	Nazwa Projektu	Data złożenia wniosku	Koszt całkowity netto projektu z WoD	Kwota dofinansowania FS zgodnie z WoD
1.	Poprawa stanu technicznego infrastruktury obsługi podróżnych (w tym dostosowanie do wymagań TSI PRM), Etap IV – infrastruktura pasażerska na liniach rewitalizowanych w ramach POIiŚ 2007-2013	2019-06-28	106 531	89 816
2.	Prace na liniach kolejowych nr 97, 98, 99 na odcinku Skawina – Sucha Beskidzka – Chabówka – Zakopane	2019-08-05	1 296 196	1 004 616
3.	Prace na linii kolejowej nr 8 na odcinku Skarżysko Kamienna – Kielce – Kozłów – prace przygotowawcze	2019-12-05	24 761	20 217
		Razem	**1 427 489**	**1 114 649**

Umowy o dofinansowanie (UoD)

W 2019 roku PKP Polskie Line Kolejowe S.A. zawarły z Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT) 4 umowy o dofinansowanie w ramach POIiŚ 2014-2020 na łączną kwotę 2 265 364 tys. zł netto, z czego wysokość dofinansowania unijnego wyniosła 1 630 008 tys. zł – zgodnie z tabelą poniżej.

Podpisane umowy o dofinansowanie w ramach POIiŚ 2014-2020 (tys. zł)

Lp.	Nazwa Projektu	Data podpisania umowy o dofinansowanie	Koszt całkowity netto	Koszty kwalifikowane netto	Dofinansowanie w umowie o dofinansowanie	Dofinansowanie UE
1.	Prace na linii kolejowej nr 93 na odcinku Trzebinia – Oświęcim – Czechowice Dziedzice	2019-03-26	818 079	817 417	807 669	686 519
2.	Projekt, dostawa i instalacja elementów prezentacji dynamicznej informacji pasażerskiej oraz systemu monitoringu wizyjnego wraz z infrastrukturą techniczną na dworcach, stacjach i przystankach kolejowych	2019-03-26	171 970	171 775	171 775	146 008
3.	Prace na liniach kolejowych nr 97, 98, 99 na odcinku Skawina – Sucha Beskidzka – Chabówka – Zakopane	2019-11-22	1 178 390	1 178 057	842 153	715 830
4.	Poprawa stanu technicznego infrastruktury obsługi podróżnych (w tym dostosowanie do wymagań TSI PRM), Etap IV – infrastruktura pasażerska na liniach rewitalizowanych w ramach POIiŚ 2007-2013	2019-12-20	96 925	96 060	96 060	81 651
		Razem:	**2 265 364**	**2 263 309**	**1 917 657**	**1 630 008**

Na koniec 2019 roku Spółka miała zakontraktowane środki unijne dla 68 projektów, według poniższego z rozróżnieniem poszczególnych programów pomocowych UE:

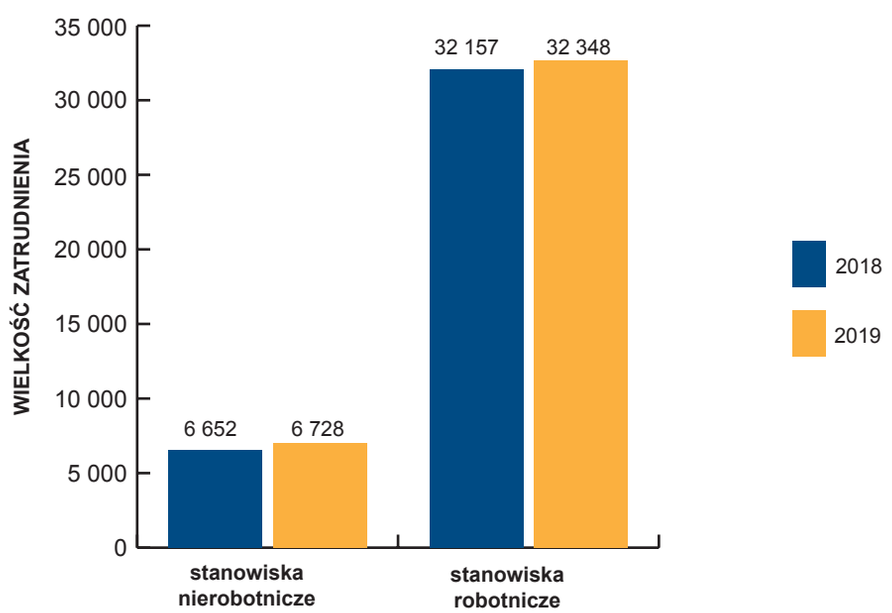
1. POIiŚ - 37 projektów na łączną kwotę alokacji UE – 15 935 102 tys. zł;
2. Program Operacyjny Polska Wschodnia (POPW) – 9 projektów na łączną kwotę alokacji UE – 1 536 578 tys. zł;
3. Instrument finansowy „Łącząc Europę" (CEF) – 22 projekty na łączną kwotę alokacji UE – 3 174 673 tys. euro.

Kadry

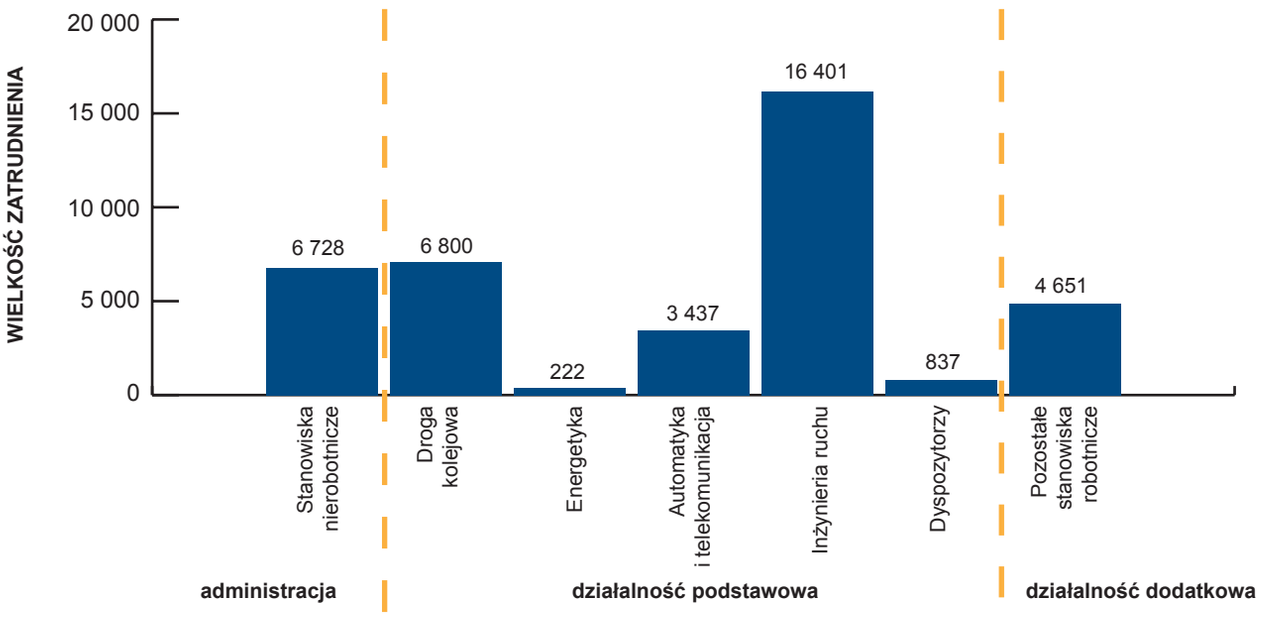
Analiza zatrudnienia

Poziom zatrudnienia w PKP Polskich Liniach Kolejowych S.A. według stanu na dzień 31 grudnia 2019 roku wyniósł 39 076 pracowników i zwiększył się w porównaniu do stanu na 31 grudnia 2018 roku o 267 osób (0,69%). Na stanowiskach robotniczych poziom zatrudnienia zwiększył się z 32 157 pracowników (stan zatrudnienia na 31 grudnia 2018 roku) do 32 348 pracowników (stan zatrudnienia na 31 grudnia 2019 roku), tj. nastąpił wzrost o 191 osób (0,49%). Powodem wzrostu poziomu zatrudnienia na stanowiskach robotniczych było włączenie w struktury Spółki pracowników firmy PKP Telkol Sp. z o.o. Na stanowiskach nierobotniczych poziom zatrudnienia zwiększył się z 6 652 pracowników (stan zatrudnienia na 31 grudnia 2018 roku) do 6 728 pracowników (stan zatrudnienia na 31 grudnia 2019 roku), tj. nastąpił wzrost o 76 osób (0,20%). Zwiększenie poziomu zatrudnienia na stanowiskach nierobotniczych wynika między innymi ze wzmocnienia zespołów realizujących inwestycje.

Zatrudnienie w grupach zawodowych (stan na 31 grudnia 2019 roku – w osobach)

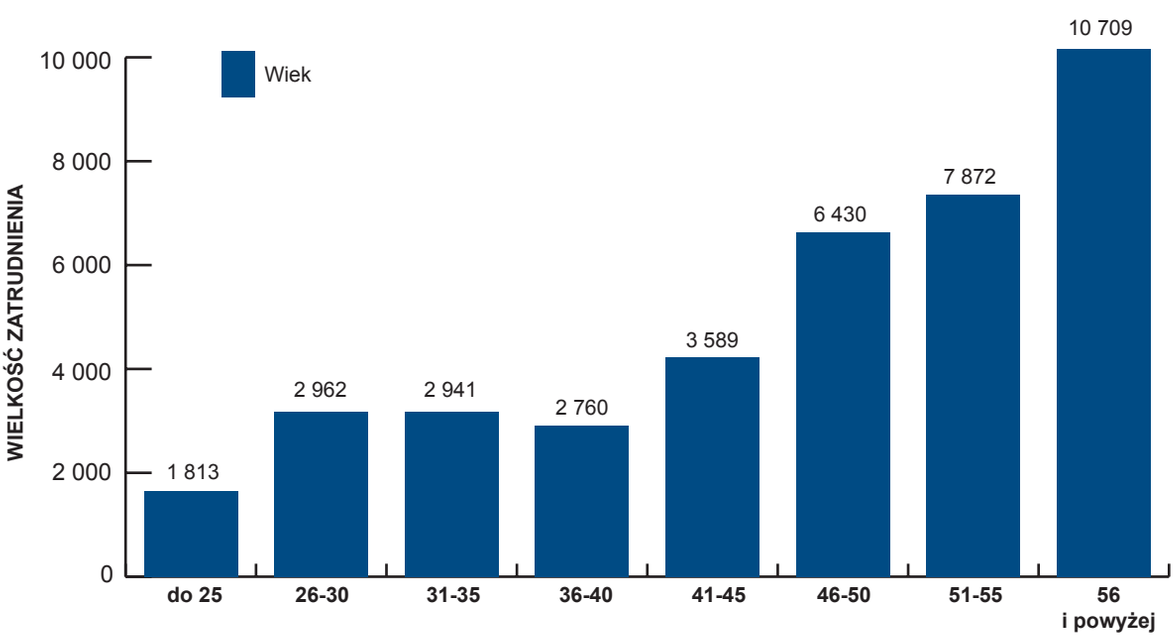


Zatrudnienie w grupach zawodowych (stan na 31 grudnia 2019 roku – w osobach)



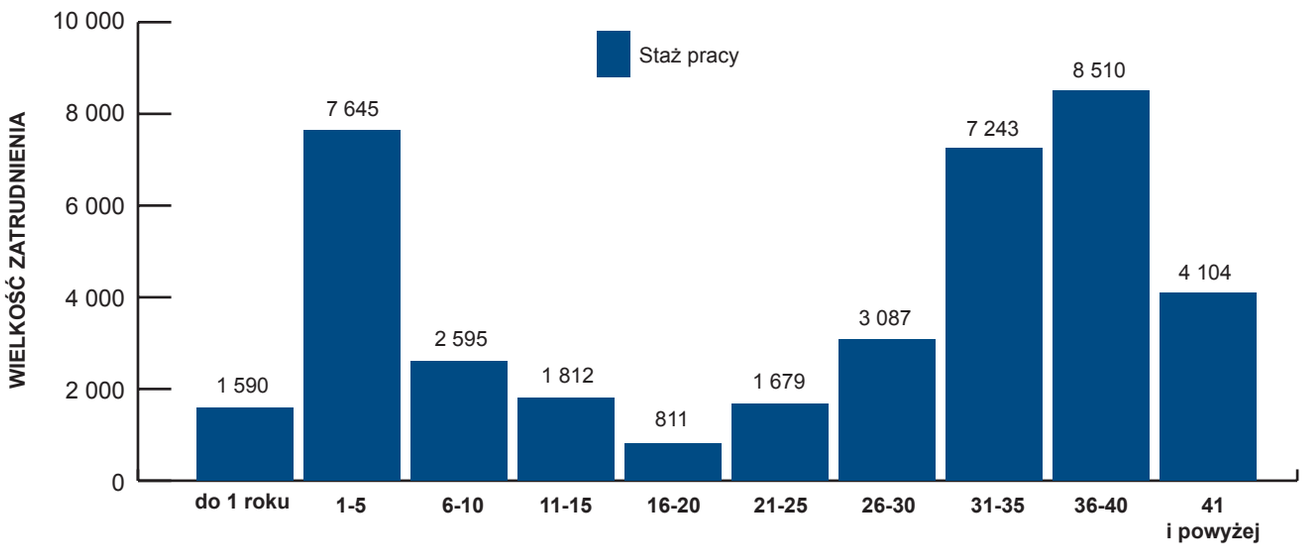
Najliczniejszą grupą w strukturze zatrudnienia w Spółce są pracownicy w przedziale wiekowym 26-50 lat, czyli będący w okresie swojej największej aktywności zawodowej. W 2019 roku stanowili oni 47,81% ogółu zatrudnionych (18 682 pracowników). W odniesieniu do 2018 roku, w tej grupie odnotowano spadek zatrudnienia o 188 pracowników, tj. o 0,81%. Pracownicy mający 25 lat i mniej stanowili w 2019 roku 4,64% załogi (1 813 pracowników). W porównaniu do 2018 roku zanotowano spadek zatrudnienia w tej grupie o 26 pracowników, tj. o 0,10%. Pracownicy w przedziale wiekowym 51 lat i więcej w 2019 roku stanowili 47,55% załogi (18 581 pracowników). W tej grupie zanotowano wzrost w porównaniu do 2018 roku o 481 pracowników, tj. o 0,91%.

Struktura zatrudnienia wg wieku (stan na 31 grudnia 2018 roku – w osobach)



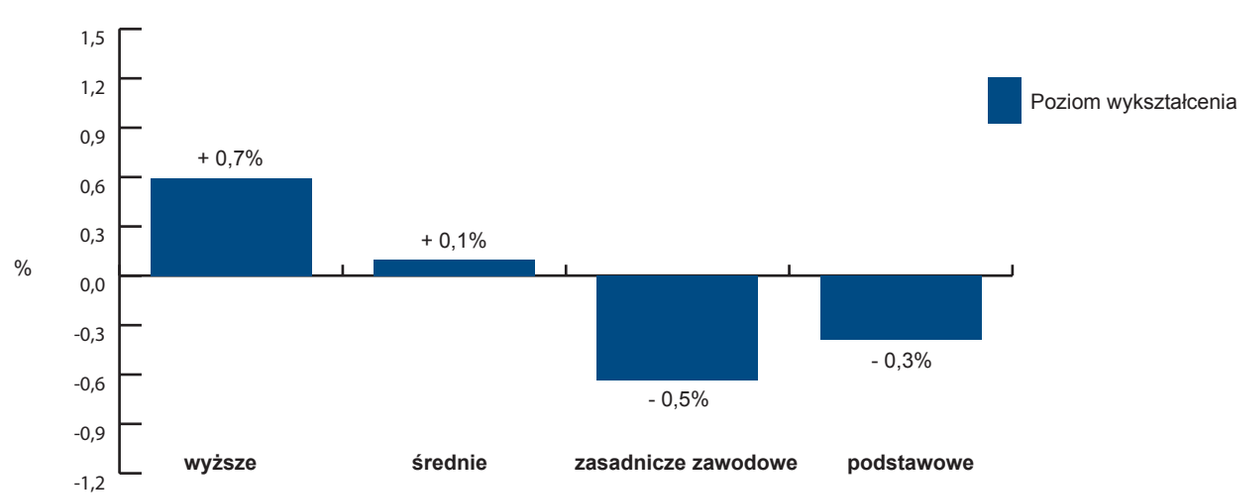
Pracownicy ze stażem pracy do 10 lat stanowili 30,27% załogi (11 830 pracowników) – w tej grupie zanotowano wzrost w stosunku do 31 grudnia 2018 roku o 981 pracowników, tj. o 2,32%. Pracownicy ze stażem pracy od 11 do 20 lat stanowili 6,72% załogi (2 623 pracowników) – w stosunku do 31 grudnia 2018 roku odnotowano wzrost w tej kategorii o 275 pracowników, tj. o 0,67%. W 2019 roku grupą dominującą w Spółce byli pracownicy ze stażem powyżej 21 lat pracy, którzy stanowili 63,01% ogółu zatrudnionych (24 623 pracowników) – w tej grupie nastąpił spadek w stosunku do 31 grudnia 2018 roku o 989 pracowników, tj. o 2,99%.

Struktura zatrudnienia wg stażu pracy (stan na 31 grudnia 2019 roku – w osobach)



Struktura zatrudnienia w PKP Polskich Liniach Kolejowych S.A. ze względu na wykształcenie ulega systematycznej poprawie. W 2019 roku odnotowano wzrost udziału pracowników z wykształceniem wyższym o 0,7% w odniesieniu do 2018 roku, przy jednoczesnym spadku liczby osób z wykształceniem zasadniczym zawodowym i podstawowym. Jest to wynik świadomej polityki zatrudnienia ukierunkowanej na pozyskiwanie wysokokwalifikowanych pracowników oraz prowadzonego przez Spółkę systemu dokształcania.

Dynamika zmiany wykształcenia w 2019 roku



Podnoszenie kwalifikacji i rozwój pracowników

Jednym z ważniejszych aspektów podnoszenia kwalifikacji przez pracowników jest fakt, iż Spółka oferuje szerokie możliwości rozwoju tj. kieruje pracowników na szkolenia, specjalistyczne kursy zawodowe, konferencje, jak również refunduje koszty studiów wyższych i podyplomowych oraz nauki języków obcych. W 2019 roku Spółka przeznaczyła ponad 12 mln złotych na podnoszenie kwalifikacji pracowników, obejmując szkoleniami i dokształcaniem blisko 15 500 uczestników (jeden pracownik może być uczestnikiem kilku szkoleń).

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. od lat współpracują ze Związkiem Pracodawców Kolejowych w zakresie studiów podyplomowych, w szczególności studiów MBA, prowadzonych przez Gdańską Fundację Kształcenia Menedżerów.

Ponadto w 2019 roku Spółka we współpracy z Gdańską Fundacją Kształcenia Menedżerów i CS Natura Tour Sp. z o. o. uruchomiła drugą edycję studiów podyplomowych z zakresu zarządzania zasobami ludzkimi.

Istotną grupą pracowników, do której kierowane są specjalnie przygotowane cykle szkoleń są pracownicy zespołów realizujących inwestycje oraz działów przygotowujących i wspierających te działania. W 2019 roku 530 pracowników tych zespołów skorzystało ze szkoleń specjalistycznych.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dbają także o pozyskanie wykwalifikowanej kadry inwestując w edukację przyszłych kolejarzy. Spółka współpracuje obecnie z 43 szkołami średnimi na terenie całego kraju, które kształcą młodzież na kierunkach kolejowych, tj.:

- Technik Transportu Kolejowego;
- Technik Elektroenergetyk Transportu Szynowego;
- Technik Budownictwa Kolejowego;
- Technik Automatyk Sterowania Ruchem Kolejowym.

W ramach prowadzonej współpracy Spółka refunduje najzdolniejszym uczniom stypendia, które w 2019 roku otrzymało 243 stypendystów. Wszyscy uczniowie mają możliwość odbywania praktyk i staży na terenie Zakładów Linii Kolejowych oraz mogą doskonalić swoją wiedzę i umiejętności m.in. na nowoczesnym symulatorze urządzeń sterowania ruchem kolejowym. Spółka pomaga szkołom przy tworzeniu zaplecza dydaktycznego placówek szkolnych, a także kieruje swoich doświadczonych pracowników do prowadzenia zajęć dydaktycznych z młodzieżą. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. nawiązują również współpracę z uczelniami wyższymi na terenie całego kraju, które uruchamiają kolejowe kierunki studiów.

Szkolenia zawodowe

W 2019 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. kontynuowały proces przygotowania zawodowego pracowników do pracy na stanowiskach związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, tj.: dyżurnego ruchu, nastawniczego, zwrotniczego, dróżnika przejazdowego, toromistrza, dróżnika obchodowego, automatyka i kierownika pociągu. W ramach 68 kursów kwalifikacyjnych przeszkolono 1 560 uczestników. Kursy te zorganizowane były systemem wewnątrzzakładowym, a zajęcia prowadzone były przez odpowiednio wykwalifikowanych pracowników Spółki, posiadających wiedzę i doświadczenie zawodowe. Organizowanie kursów we własnym zakresie pozwala na efektywniejsze przekazywanie wiedzy uczestnikom, ponieważ instruktorzy prowadzący zajęcia pracowali wcześniej na stanowiskach związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego.

W ramach bieżącego uzupełniania kadry uprawnionej do prowadzenia pojazdów kolejowych Spółka zrealizowała 9 szkoleń, w których uczestniczyło 109 pracowników.

Spółka zadbała również o zapewnienie pracownikom posiadającym uprawnienia maszynisty zachowanie ciągłości uprawnień do prowadzenia pojazdów kolejowych, organizując pouczenia okresowe oraz szkolenia przy użyciu symulatora pojazdu kolejowego. W szkoleniach tych uczestniczyło 920 pracowników. Większość maszynistów posiada uprawnienia do prowadzenia kilku różnych pojazdów kolejowych.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. posiadają symulator sterowania ruchem kolejowym i łączności, na którym szkoleni są pracownicy zatrudnieni na stanowisku dyżurnego ruchu. Podczas zajęć praktycznych uczestnicy mieli możliwość ćwiczenia różnych niestandardowych sytuacji mogących wystąpić w ruchu kolejowym, a także ich reakcji w tych sytuacjach. W 2019 roku w szkoleniach tych uczestniczyło 1 019 pracowników.

Komunikacja zewnętrzna

Konferencja „Krajowy Program Kolejowy – największe inwestycje kolejowe – wyzwania, problemy, rozwiązania”

18 lutego 2019 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zorganizowały konferencję pn. „Krajowy Program Kolejowy - największe inwestycje kolejowe - wyzwania, problemy, rozwiązania”. Była to pierwsza edycja konferencji zorganizowana w ramach Krajowego Programu Kolejowego, który jest największym w historii programem inwestycyjnym na polskiej kolei. Podczas konferencji, w trakcie czterech sesji tematycznych omówiono kwestie dotyczące jakości projektu i nadzoru inwestorskiego, zakres realizacji KPK a możliwości producentów, potencjał i zaangażowanie wykonawców w realizację obecnej perspektywy, sprawności prowadzenia ruchu kolejowego w warunkach intensywnych inwestycji.

W konferencji uczestniczyli przedstawiciele Zarządu PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., a także przedstawiciele Ministerstw właściwych ds. infrastruktury i funduszy, wykonawcy, producenci oraz podmioty zaangażowane i związane z realizacją KPK (łącznie blisko 200 osób).

Nowa mobilna aplikacja Portal Pasażera

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. udostępniły nową aplikację mobilną z rozkładem jazdy pociągów o nazwie Portal Pasażera dla wszystkich użytkowników Google Play oraz Apple Store. Szybkie połączenia, wybór ulubionych stacji i tras, rzeczywisty czas jazdy pociągu to funkcje, które ułatwią podróże. Narzędzie zastąpiło aplikację Rozkład Kolejowy. Nowa wersja jest bardziej szczegółowa i dostosowana do potrzeb osób niewidomych i niedowidzących.

Podróżni otrzymali więcej możliwości w planowaniu podróży koleją. Dzięki aplikacji Portal Pasażera można ustalić podróż według własnych kryteriów m.in. daty, godziny, przewoźnika, czasu na przesiadkę. Użytkownicy w ramach aplikacji mogą także uzyskać informacje na temat peronu i toru, z którego odjedzie pociąg. Można wybrać opcje połączenia bezpośredniego lub z przesiadkami, a także zapoznać się z oferowanymi w pociągu usługami, np. przedział biznesowy, wagon barowy czy przewóz rowerów. Pasażerowie mają również możliwość podglądu trasy pociągu w czasie rzeczywistym. Każdy użytkownik może śledzić aktualne położenie pociągu i ewentualne zmiany w podróży. Dzięki współpracy z niektórymi przewoźnikami, użytkownik może skorzystać z opcji Kup bilet, która w formie przekierowania do ich systemów sprzedażowych ułatwia zakup biletów drogą elektroniczną.

13. Międzynarodowe Targi TRAKO

W terminie 24-27 września 2019 roku przedstawiciele PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. uczestniczyli w XIII edycji Międzynarodowych Targów Kolejowych TRAKO w Gdańsku. Targi TRAKO to najbardziej prestiżowe spotkanie przedstawicieli branży transportu kolejowego w Polsce. Służą prezentacji aktualnego poziomu rozwoju systemów transportowych oraz infrastruktury kolejowej w Polsce, Europie i na świecie.

Spółka była obecna na Targach TRAKO w ramach wspólnego stoiska spółek kolejowych, na którym prezentowano przede wszystkim informacje, dotyczące planowanych i realizowanych modernizacji poszczególnych linii kolejowych, a także najnowszych rozwiązań technicznych, wdrażanych przy realizowanych inwestycjach. Stoisko Spółki cieszyło się zainteresowaniem gości tej niezwykle ważnej dla społeczności kolejowej imprezy.

Podczas targów przedstawiciele Spółki wzięli udział m.in. w debacie pn. „Kolej w wyrównywaniu szans" wraz z innymi spółkami kolejowymi oraz w konferencji "Zmieniamy polską kolej" wraz z przedstawicielami Ministerstwa właściwego ds. infrastruktury, Izby Gospodarczej Transportu Lądowego (IGTL) oraz pozostałych spółek kolejowych. Ponadto podczas targów zorganizowany został uroczysty jubileusz z okazji 65-lecia istnienia spółek zależnych PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.

Wizerunek Marszałka Józefa Piłsudskiego znów na siedzibie PLK

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., 26 listopada 2019 roku przywróciły płaskorzeźbę z podobizną Marszałka Józefa Piłsudskiego nad wejściem do budynku głównej siedziby Spółki. Pierwszy wizerunek został umieszczony na kolejowym gmachu, w 15. rocznicę odzyskania przez Polskę niepodległości, tj. 19 marca 1933 roku. Płaskorzeźba zniknęła z budynku po II wojnie światowej.

Płaskorzeźbę można oglądać nad wejściem do siedziby Centrali PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. w Warszawie, od ul. Targowej. Wizerunek wraz z medalionem ma ok. 120 cm średnicy i 10 cm głębokości. Waży około 230 kg. Autorami nowej płaskorzeźby, zdobiących ją napisów oraz wykonawcami odrestaurowania panoplium są Anna Getler i Piotr Grzegorz Mądrach, artyści plastycy i konserwatorzy dzieł sztuki. Przywrócenie pierwotnego widoku tympanonu nad wejściem do siedziby Centrali PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. stanowi odwołanie się kolejarzy do szacunku dla tradycji i poszanowanie etosu służby, którą na co dzień pełnią dla Narodu i Ojczyzny.

Najważniejsze wydarzenia w 2019 roku

Styczeń

- I edycja Kongresu Rozwoju Kolei organizowana przez spółki kolejowe - PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., PKP S.A., PKP CARGO S.A., oraz PKP Intercity S.A.
- Podpisanie przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. umowy za 180 mln zł netto na opracowanie dokumentacji projektowej dla projektu „Budowa nowej linii kolejowej Podłęże – Szczyrzyc – Tymbark / Mszana Dolna oraz modernizacja istniejącej linii kolejowej nr 104 Chabówka – Nowy Sącz – Etap I: prace przygotowawcze".

Luty

- Projekt #ŻółtaNaklejkaPLK doceniony przez MSWiA. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podczas obchodów Europejskiego Dnia Numeru Alarmowego 112 otrzymały podziękowania od Ministra właściwego ds. spraw wewnętrznych i administracji za wdrożenie projektu #ŻółtaNaklejkaPLK.
- Zwiększenie wartości Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku o 3,2 mld zł na realizację przedsięwzięć konkursowych współfinansowanych w ramach instrumentu finansowego „Łącząc Europę" (Connecting Europe Facility – CEF). Przyjęcie 19 lutego 2019 r. przez Radę Ministrów uchwały zmieniającej uchwałę w sprawie ustanowienia Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku.

Marzec

- PLK docenione przez Ministerstwo Edukacji Narodowej za rozwój kształcenia zawodowego. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. otrzymały wyróżnienie od Ministerstwa Edukacji Narodowej za działania na rzecz rozwoju kształcenia zawodowego w branży kolejowej.
- Rail Baltica: Zakończenie kolejnego etapu prac na odcinku Sadowne – Czyżew. Podróżni korzystają z nowych peronów na stacjach i przystankach. Pociągi jeżdżą nowym 300-metrowym mostem na Bugu.
- Zakup przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. pojazdu diagnostycznego do kompleksowej oceny linii kolejowych, jednego z najnowocześniejszych w Europie.
- Zakończenie na trasie Lublin – Stalowa Wola Rozwadów kolejnego etapu prac. Podróżni korzystają z przebudowanych stacji i przystanków między Kraśnikiem a Zaklikowem.

Kwiecień

- Nowelizacja rozporządzenia w sprawie wprowadzenia prędkości pociągów powyżej 200 km/h. Podpisanie przez Ministra właściwego ds. infrastruktury nowelizacji rozporządzenia w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji.

Maj

- Otwarcie nowego wiaduktu kolejowego na ul. Rydla w Krakowie. Kolejne bezkolizyjne skrzyżowanie – konsekwentne zwiększanie bezpieczeństwa w ruchu kolejowym i drogowym.
- Poprawa warunków dla przewozu towarów na Śląsku. Podpisanie umowy za 61 mln zł przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. na rewitalizację linii kolejowej nr 171 w stacji Sosnowiec Dańdówka wraz z przebudową urządzeń srk na posterunku odgałęźnym Kozioł oraz przebudową nastawni dysponującej w stacji Dąbrowa Górnicza Wschodnia w ramach projektu inwestycyjnego pn.: „Prace na południowo-wschodniej obwodnicy GOP wraz z przyległymi odcinkami".

Czerwiec

- Kolej zwiększy możliwości portów. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A podpisały umowy za ponad 2,6 mld zł na poprawę kolejowego dostępu do portów w Gdańsku i Gdyni. Inwestycja współfinasowana w ramach instrumentu CEF– „Łącząc Europę".
- Powrót pociągów na kolejową estakadę w Gorzowie Wielkopolskim. Zakończenie projektu „Poprawa stanu technicznego obiektów inżynieryjnych etap I – Modernizacja estakady kolejowej w Gorzowie Wielkopolskim", współfinasowanej w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.
- W Rzeszowie zwiększyła się dostępność do kolei. Oddanie do użytku podróżnym nowego przystanku Rzeszów Zachodni.
- PKP Polskie Linie Kolejowe S.A podpisały umowę za blisko 200 mln zł na zaprojektowanie i wykonanie robót budowlanych w ramach projektu „Rewitalizacja linii kolejowej nr 285 na odcinku Wrocław Gł. - Świdnica Przedmieście wraz z linią nr 771 Świdnica Przedmieście – Świdnica Miasto", współfinansowanej w ramach RPO Województwa Dolnośląskiego. Będzie znaczące ułatwienie komunikacji na Dolnym Śląsku.

Lipiec

- Pociągi pojechały na nowych estakadach w Krakowie. Kolejny etap projektu „Prace na linii kolejowej E30 na odcinku Kraków Główny Towarowy – Rudzice wraz z dobudową torów linii aglomeracyjnej", współfinasowanej z instrumentu CEF – „Łącząc Europę".
- Kolejny etap modernizacji linii Poznań – Szczecin. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podpisały umowy za 600 mln zł na modernizację odcinka między Stargardem a Szczecinem Dąbie, w ramach projektu „Prace na linii kolejowej E 59 na odcinku Poznań Główny – Szczecin Dąbie" współfinansowanego z instrumentu CEF - „Łącząc Europę".
- Przedstawienie Master Planu dla transportu kolejowego w aglomeracji warszawskiej. Podpisanie umowy przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. za ok. 315 mln zł netto na modernizację linii 35 na odcinku Ostrołęka – Chorzele.
- Kolej zwiększy możliwości portów. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A podpisały umowy za prawie 1,5 mld zł netto na poprawę kolejowego dostępu do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu. Inwestycja współfinasowana w ramach instrumentu CEF – „Łącząc Europę".

Sierpień

- Podpisanie przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. umowy za 98 mln zł na kontrakt „Projekt i zabudowa systemu ERTMS/ETCS na linii E75 na odcinku Warszawa Rembertów - Białystok", współfinansowanego z instrumentu CEF - „Łącząc Europę".
- Podpisanie przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. umowy za 337 mln zł na prace projektowe i budowlane na stacji Łódź Kaliska w ramach projektu „Zwiększenie dostępności magistrali E20 i C-E20 poprzez poprawę stanu technicznego przyległych linii kolejowych".

Wrzesień

- Dla zwieszenia prędkości na CMK. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podpisały umowę o wartości 314 mln zł na zaprojektowanie i budowę systemu i nowoczesnych urządzeń sterowania ruchem kolejowym na ok. 210 km linii Centralnej Magistrali Kolejowej od Korytowa do Zawiercia.
- Nowy wiadukt drogowy w Krzeszowicach. Kolejne bezkolizyjne skrzyżowanie – konsekwentnie zwiększanie bezpieczeństwa w ruchu kolejowym i drogowym na trasie Kraków – Katowice.

- Sprawniejsze podróże w lubuskiem. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podpisały umowę za ok. 106 mln zł na projekt „Modernizacja linii kolejowej nr 358 Zbąszynek – Gubin na odcinku Zbąszynek – Czerwieńsk – II etap". Inwestycja współfinasowana z RPO Województwa Lubuskiego.
- Kolejny etap przebudowy trasy Łódź – Kutno. Podpisanie przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. umowy za 173 mln zł na projekt i remont linii kolejowe nr 16 Łódź Widzew – Kutno na odcinku Zgierz – Ozorków, współfinasowanej z RPO Województwa Łódzkiego.

Październik

- Podpisanie przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. umowy za ponad 60 mln zł na rozbudowę stacji Warszawa Gdańska. Inwestycja współfinasowana w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.
- Kolej zwiększa możliwości w województwie Śląskim. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A podpisały umowę o wartości ok. 1,4 mld zł na projekt „Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E30 i E65) na obszarze Śląska, Etap I: linia E65 na odc. Będzin - Katowice - Tychy - Czechowice-Dziedzice – Zebrzydowice: LOT C na odcinku podg. Most Wisła- Czechowice – Dziedzice - Zabrzeg". Inwestycja współfinasowana z instrumentu CEF – „Łącząc Europę".
- Podpisanie przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. umowy o wartości prawie 460 mln zł na kontrakt „Rewitalizacja linii kolejowych nr 694/157/190/191 Bronów – Bieniowiec – Skoczów – Goleszów – Cieszyn / Wisła Głębce", współfinasowanej z RPO Województwa Śląskiego.

Listopad

- Kolej w Warszawie bardziej dostępna. Podróżni korzystają z nowego przystanku Warszawa Powązki.
- Efekty Krajowego Programu Kolejowego. Zakończenie projektu za 370 mln zł „Prace na liniach kolejowych nr 140, 148, 157, 159, 173, 689, 691 na odcinku Chybie – Żory – Rybnik – Nędza/Turze", współfinansowanego w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.
- Współpraca PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. z Kolejami Litewskimi. Podpisanie trzyletniej umowy o współpracy w zakresie usuwania skutków zdarzeń na trasie Rail Baltica.

Grudzień

- Linia E 30 Przemyśl – Zgorzelec całkowicie zelektryfikowana. Zakończenie projektu „Elektryfikacja linii kolejowych nr 274, 278 na odcinku Węgliniec – Zgorzelec", współfinasowanej z instrumentu CEF – „Łącząc Europę".
- Większa dostępność do kolei. Oddanie do eksploatacji 18 nowych (dodatkowych) przystanków w Polsce – m.in. Ustka Uroczysko, Jelenia Góra Zabobrze, Radziszów Centrum, Mokronos Górny Poznań Podolany, Lubin Stadion, Lublin Zachodni, Nysa Wschodnia, Olsztyn Śródmieście.
- Powrót po latach pociągów pasażerskich do Legnicko-Głogowskiego Okręgu Miedziowego. Zakończenie projektu „Prace na linii kolejowej nr 289 na odcinku Legnica – Rudna Gwizdanów", współfinansowanego w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.
- Koleją pod Tatry. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podpisały umowę za ponad 587 mln zł na ostatni odcinek kolejowej „zakopianki" z Suchej Beskidzkiej do Chabówki, w ramach projektu „Prace na liniach do Zakopanego nr 97, 98 ,99 na odcinku Skawina – Sucha Beskidzka – Chabówka Zakopane". Inwestycja współfinasowana w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.
- Rail Baltica bez wąskiego gardła. Oddanie do eksploatacji drugiego toru i mostu nad Bugiem, na trasie Warszawa – Białystok.

Dane teleadresowe

Centrala Spółki

ul. Targowa 74
03-734 Warszawa

www.plk-sa.pl
www.plk-inwestycje.pl
www.bezpieczny-przejazd.pl

Biuro Zarządu

tel. (22) 473 25 18
fax (22) 473 25 67
e-mail: ibz@plk-sa.pl

Biuro Komunikacji i Promocji

tel. (22) 473 23 38
fax (22) 473 23 34
e-mail: iip@plk-sa.pl

Biuro Logistyki

tel. (22) 473 33 26
tel. (22) 473 24 69
e-mail: ilg@plk-sa.pl

Biuro Sprzedaży

tel. (22) 473 20 30
fax (22) 473 28 04
e-mail: ius@plk-sa.pl

Centrum Realizacji Inwestycji

tel. (22) 473 21 53
fax (22) 473 21 54
e-mail: ir@plk-sa.pl lub centrum.ir@plk-sa.pl

Rzecznik Prasowy

tel: (22) 473 30 02
tel: (+48) 662 114 900
e mail: rzecznik@plk-sa.pl

Mapa linii kolejowych

