RAPORT ROCZNY 2012

TRADYCJA ZAUFANIE PODRÓŻE MOBILNOŚĆ STABILNOŚĆ ODPOWIEDZIALNOŚĆ TRASY

MODERNIZACJE TRWAŁOŚĆ

INFRASTRUKTURA

INWESTYCJE BEZPIECZEŃSTWO

EKOLOGIA WIEDZA PROJEKTY TECHNIKA STRATEGIA



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Zarządca narodowej sieci linii kolejowych

Raport roczny za 2012 rok PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Szanowni Państwo

Rok 2012 był dla PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. bardzo ważny. To czas wprowadzania zmian, podejmowania nowych wyzwań i rozpoczęcia wielu procesów usprawniających funkcjonowanie Spółki.

Wprowadziliśmy nowe metody zarządzania firmą. Opierając się na wysokich kompetencjach pracowników, oferujemy przewoźnikom bezpieczne prowadzenie ruchu po trasach o coraz wyższym standardzie technicznym. Rok 2012 to przyspieszenie działań inwestycyjnych i restrukturyzacji firmy. To także sprawne przeprowadzenie obsługi pasażerów w trakcie Mistrzostw Europy w piłce nożnej.

Jednym z naszych priorytetów jest bezpieczeństwo. Nieustannie podejmujemy aktywne działania, takie jak szkolenia dla pracowników oraz budowanie kultury organizacyjnej zorientowanej na bezpieczeństwo. Prowadzimy szereg inwestycji, których efektem będzie dalszy wzrost bezpieczeństwa w prowadzeniu ruchu kolejowego.

Dbając o promowanie pozytywnych wzorców zachowania na torach, kontynuujemy działania na rzecz podwyższenia bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych.

Rok 2012 sprzyjał działaniom inwestycyjnym. Tempa nabrały prowadzone modernizacje i remonty. Mimo przerwy na czas Euro 2012 oraz bardzo długiej zimy, rok 2012 okazał się pod tym względem najlepszy w historii naszej Spółki!

W ubiegłym roku kontynuowaliśmy działania w kierunku dalszej restrukturyzacji Spółki. Wdrożony w PKP Polskich Liniach Kolejowych S.A. Program Dobrowolnych Odejść, zasadniczo wpłynie na zmniejszenie kosztów pracy, a tym samym na poprawę wyników finansowych Spółki. Jednocześnie, w ramach racjonalizacji zatrudnienia, podjęliśmy działania na rzecz zbilansowania luki pokoleniowej wśród kadry pracowniczej. Zaczęliśmy także wdrażanie nowoczesnych metod zarządzania zasobami ludzkimi.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. rozwinęły szereg działań o charakterze pro-pasażerskim. Wcześniej informujemy o zmianach w rozkładzie jazdy, publikujemy plakatowe rozkłady w internecie, a korekty rozkładu są wprowadzane w większych odstępach czasu.

Dzięki ścisłej współpracy z przewoźnikami w ramach Rady Przewoźników wprowadzamy nową jakość w organizacji rynku przewozów kolejowych w Polsce.

Szanowni Państwo

Mamy pełną świadomość, że prowadzone przez nas działania są rozłożone w czasie. Ich efekty społeczne i ekonomiczne będą widoczne dopiero za kilka lat.

Przedstawiamy raport za 2012 rok. Mam nadzieję, że okaże się on lekturą interesującą i pożyteczną.

Remigiusz Paszkiewicz
Prezes Zarządu
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Spis treści

Raport roczny za 2012 rok PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. 2

Skład Rady Nadzorczej i Zarządu Spółki 5

Wynik finansowy 6

Majątek Spółki 6
Kapitał własny 9
Kapitał obcy 10
Wyniki ekonomiczno-finansowe 13

Sprzedaż tras 18

Infrastruktura 21

Automatyka i Telekomunikacja 21
Sieć trakcyjna i energetyczne urządzenia infrastruktury 24
Bezpieczeństwo 29
Osłona zimowa linii kolejowych 33
Kolejowe Ratownictwo Techniczne 34
Zakład Maszyn Torowych 35
Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym 36
Diagnostyka 39
Drogi Kolejowe 40

Kierunki rozwoju 44

Strategia rozwoju 44
Informatyka 46
Ochrona środowiska 52
Geoinformacja 53
Współpraca międzynarodowa 55

Inwestycje 62

Wykaz projektów realizowanych w ramach POIiŚ 64
Wykaz projektów realizowanych w ramach RPO 71
Plan i wykonanie nakładów inwestycyjnych w 2012 roku wg programów 74
Źródła finansowania 75
Forum inwestycyjne 77

Kadry 79
Analiza zatrudnienia 79
Rozwój kadr 82
Komunikacja zewnętrzna 87
KolejTV 87
Kampania „Bezpieczny Przejazd – Zatrzymaj się i żyj!" 88
Konkurs *Człowiek roku – przyjaciel kolei* 89
Uroczyste otwarcie przystanku Warszawa Stadion 90
Dane teleadresowe 92
Mapa linii kolejowych 93

Skład Rady Nadzorczej i Zarządu Spółki

Zarząd Spółki

- **Remigiusz Paszkiewicz**
  Prezes Zarządu

- **Andrzej Filip Wojciechowski**
  Wiceprezes Zarządu – dyrektor ds. restrukturyzacji
- **Andrzej Pawłowski**
  Wiceprezes Zarządu – dyrektor ds. eksploatacji
- **Józefa Majerczak**
  Członek Zarządu – dyrektor ds. utrzymania infrastruktury
- **Jacek Kałłaur**
  Członek Zarządu – dyrektor ds. pracowniczych
- **Aleksander Wołowiec**
  Członek Zarządu – dyrektor ds. inwestycji
- **Karol Depczyński**
  Członek Zarządu – dyrektor ds. finansowych i ekonomicznych

Rada Nadzorcza Spółki

- **Arkadiusz Krężel** Przewodniczący Rady Nadzorczej
- **Gabriela Popowicz** Sekretarz Rady Nadzorczej
- **Piotr Gebel** Członek Rady Nadzorczej
- **Piotr Góralewski** Członek Rady Nadzorczej
- **Irena Marszał** Członek Rady Nadzorczej
- **Jacek Partyka** Członek Rady Nadzorczej
- **Wiesław Pełka** Członek Rady Nadzorczej
- **Ireneusz Piecuch** Członek Rady Nadzorczej
- **Tomasz Warsza** Członek Rady Nadzorczej

(stan na dzień 31 lipca 2013)

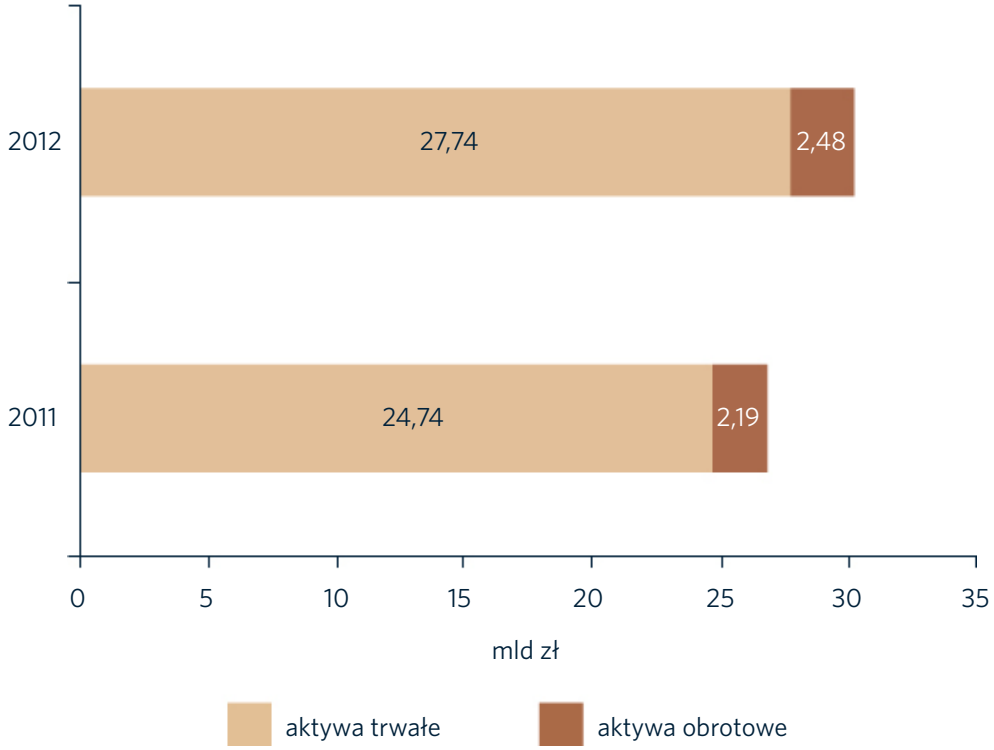
Wynik finansowy

Sytuację ekonomiczno-finansową oceniono na podstawie sprawozdawczości finansowej wg stanu na dzień 31 grudnia 2012 roku.

Majątek Spółki

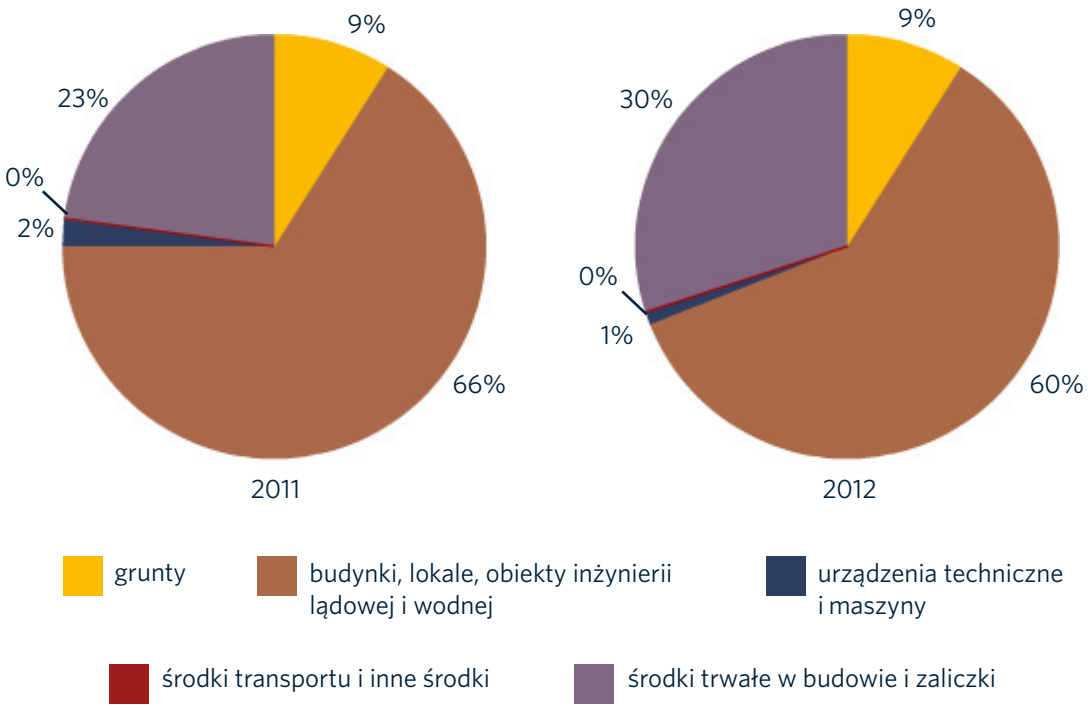
Wartość księgowa majątku PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. według stanu na dzień 31 grudnia 2012 roku wynosiła 30 219,6 mln zł i była wyższa niż w 2011 roku o 12,2%.

Majątek PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. w latach 2011-2012



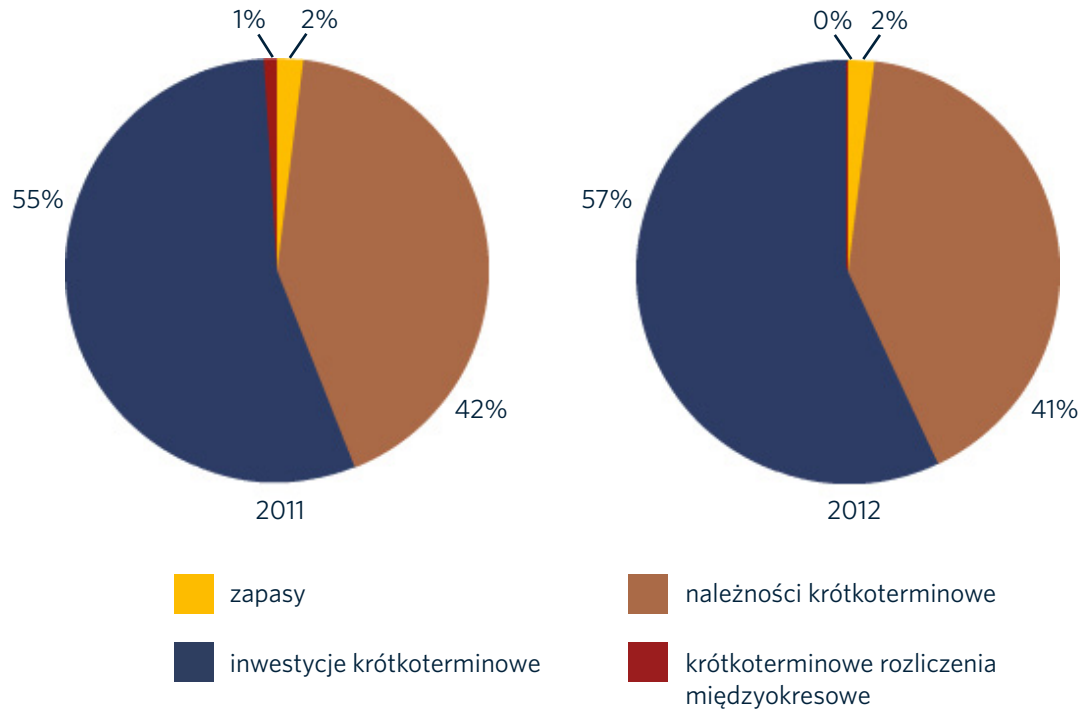
Majątek Spółki ma strukturę aktywów typową dla zarządców infrastruktury kolejowej, na którą składają się budynki, lokale oraz obiekty inżynierii lądowej i wodnej. Podobnie jak w 2011 roku aktywa trwałe stanowiły w 2012 roku około 92% całkowitego majątku Spółki. W ciągu roku obrotowego nastąpił wzrost majątku trwałego o 12% w wyniku zakończonych i przyjętych do eksploatacji inwestycji na liniach kolejowych oraz zwiększonych prac modernizacyjnych.

Struktura rzeczowych aktywów trwałych w latach 2011-2012



Aktywa obrotowe Spółki w 2012 roku stanowiły około 8% całkowitego majątku. W stosunku do 2011 roku ich wartość księgowa wzrosła o około 13%. Wzrost ten był przede wszystkim rezultatem zwiększenia stanu środków pieniężnych o otrzymane środki z funduszy unijnych z tytułu uruchomionego kredytu EBI z przeznaczeniem na współfinansowanie i prefinansowanie modernizacji linii kolejowych.

Struktura aktywów obrotowych w latach 2011-2012



W 2012 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. posiadały udziały wykazywane jako inwestycje długoterminowe w następujących spółkach:

- Przedsiębiorstwo Napraw i Utrzymania Infrastruktury Kolejowej w Krakowie Sp. z o.o. (100% udziałów w kapitale zakładowym),
- Dolnośląskie Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury Komunikacyjnej DOLKOM Sp. z o.o. we Wrocławiu (100% udziałów w kapitale zakładowym),
- Zakład Robót Komunikacyjnych – DOM w Poznaniu Sp. z o.o. (100% udziałów w kapitale zakładowym),
- Pomorskie Przedsiębiorstwo Mechaniczno-Torowe Sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku (100% udziałów w kapitale zakładowym),
- KOW Sp. z o.o. w Warszawie (55% udziałów w kapitale zakładowym).

Na dzień 31 grudnia 2012 roku wartość bilansowa powyższych aktywów wyniosła 115,6 mln zł.

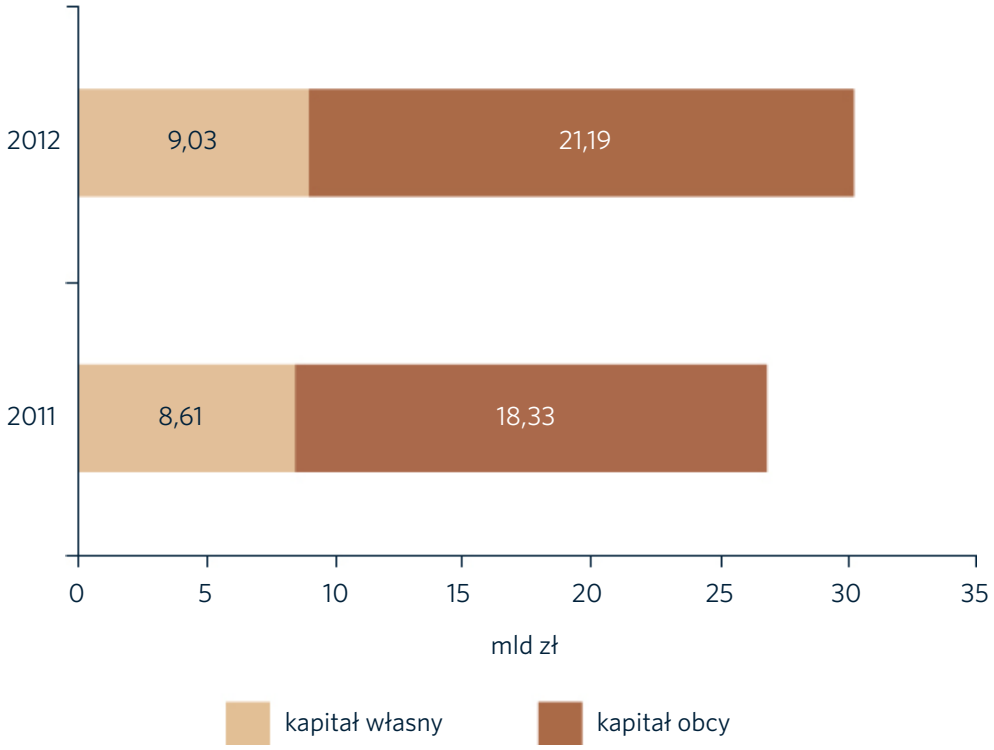
Spółki utrzymaniowo-naprawcze stanowią dla PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. niezbędny potencjał do:

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

KOW Sp. z o.o. (od 14 stycznia 2013 roku zmiana nazwy na KOW media & marketing Sp. z o.o.), poprzez przygotowywanie konferencji i innych wydarzeń związanych z branżą kolejową oraz wydawanie czasopism branżowych, stwarza możliwości na polu promocji działań inwestycyjnych i innych bieżących spraw związanych z działalnością PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.

Źródła finansowania majątku

Źródła finansowania majątku PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.
w latach 2011-2012

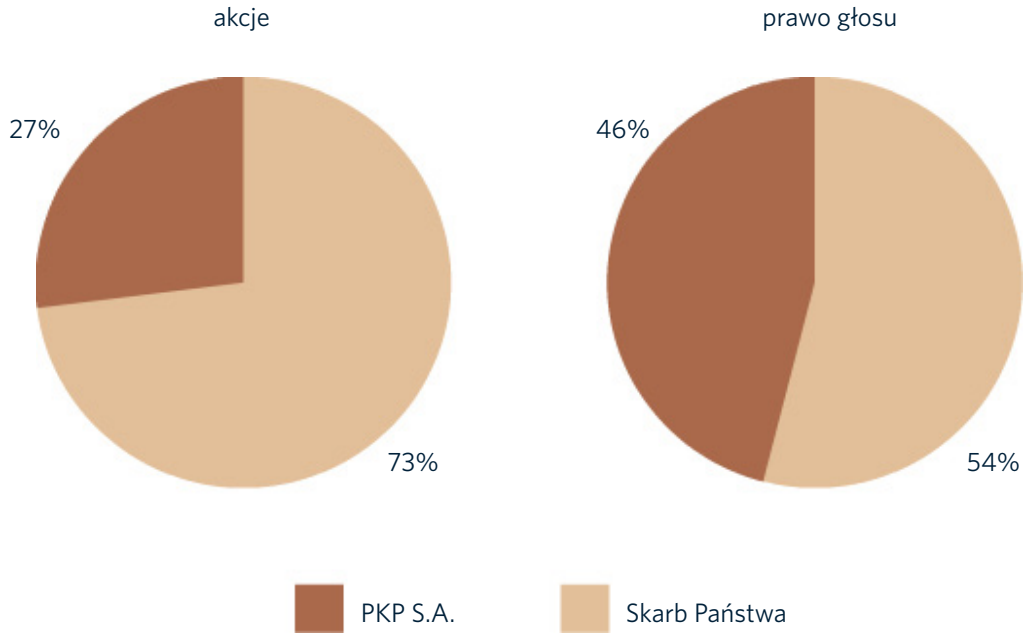


Kapitał własny

Kapitał własny stanowił w 2012 roku około 30% majątku Spółki i w porównaniu do roku 2011 wzrósł o około 5%. Kapitał zakładowy został podwyższony w dniu 23 października 2012 roku do wysokości 14 211,5 mln zł o wydatki budżetu państwa przekazane w 2011 roku na finansowanie linii kolejowych o znaczeniu państwowym.

Nadwyżka wartości wkładu pieniężnego ponad wartość nominalną akcji przeznaczona została na kapitał zapasowy, który wyniósł na koniec roku obrotowego 4,3 tys. zł.

Struktura akcjonariatu (udziały vs głosy)
(stan na dzień 31 grudnia 2012 roku)

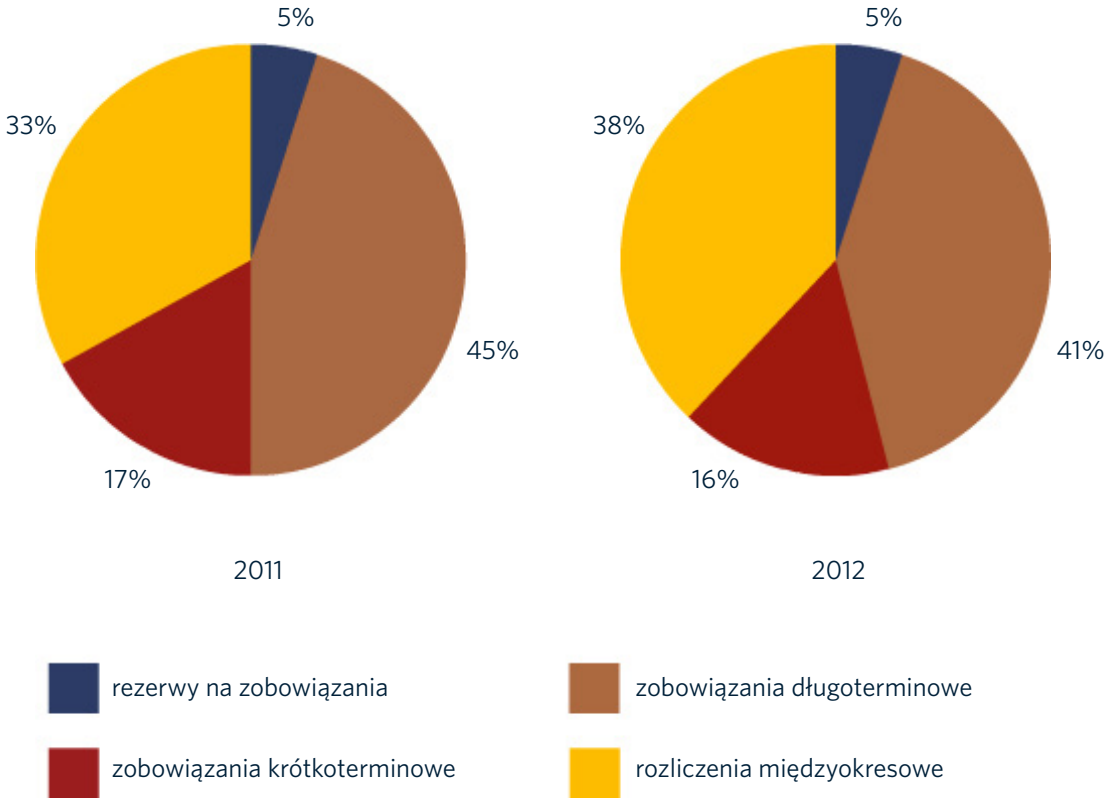


Kapitał obcy

Głównym źródłem finansowania majątku PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. w 2012 roku, podobnie jak w latach poprzednich, były kapitały obce.

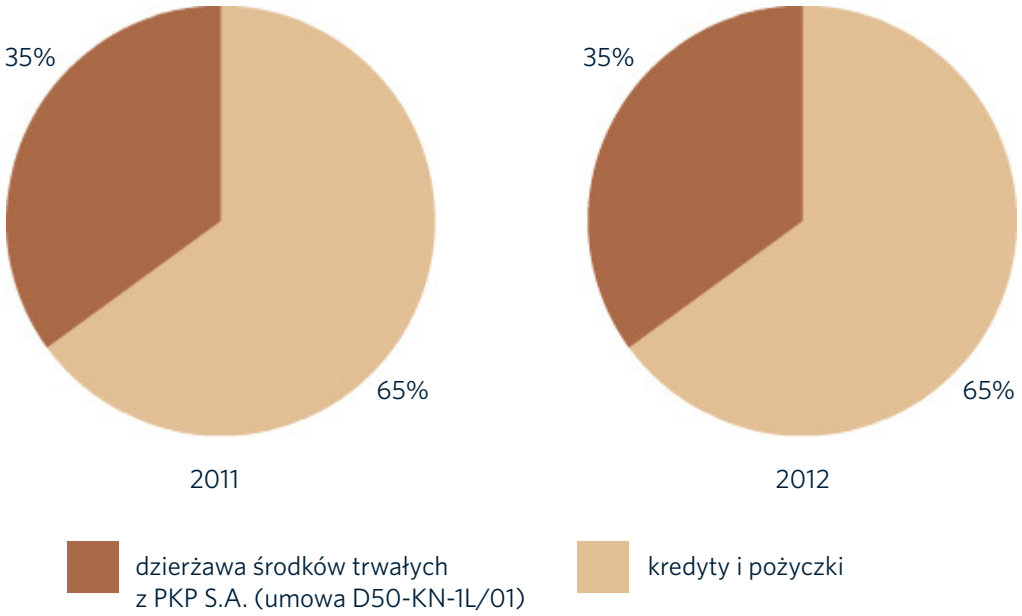
Udział kapitału obcego w finansowaniu majątku Spółki zwiększył się w 2012 roku w porównaniu do 2011 roku o około 2%. Największy wzrost wykazywały długoterminowe rozliczenia międzyokresowe z tytułu środków otrzymanych z Unii Europejskiej i Funduszu Kolejowego na sfinansowanie budowy środków trwałych. Ponadto odnotowano znaczny wzrost zobowiązań długoterminowych w związku z zaciągniętymi kredytami inwestycyjnymi na współfinansowanie i prefinansowanie modernizacji linii kolejowych.

Struktura kapitału obcego w latach 2011-2012



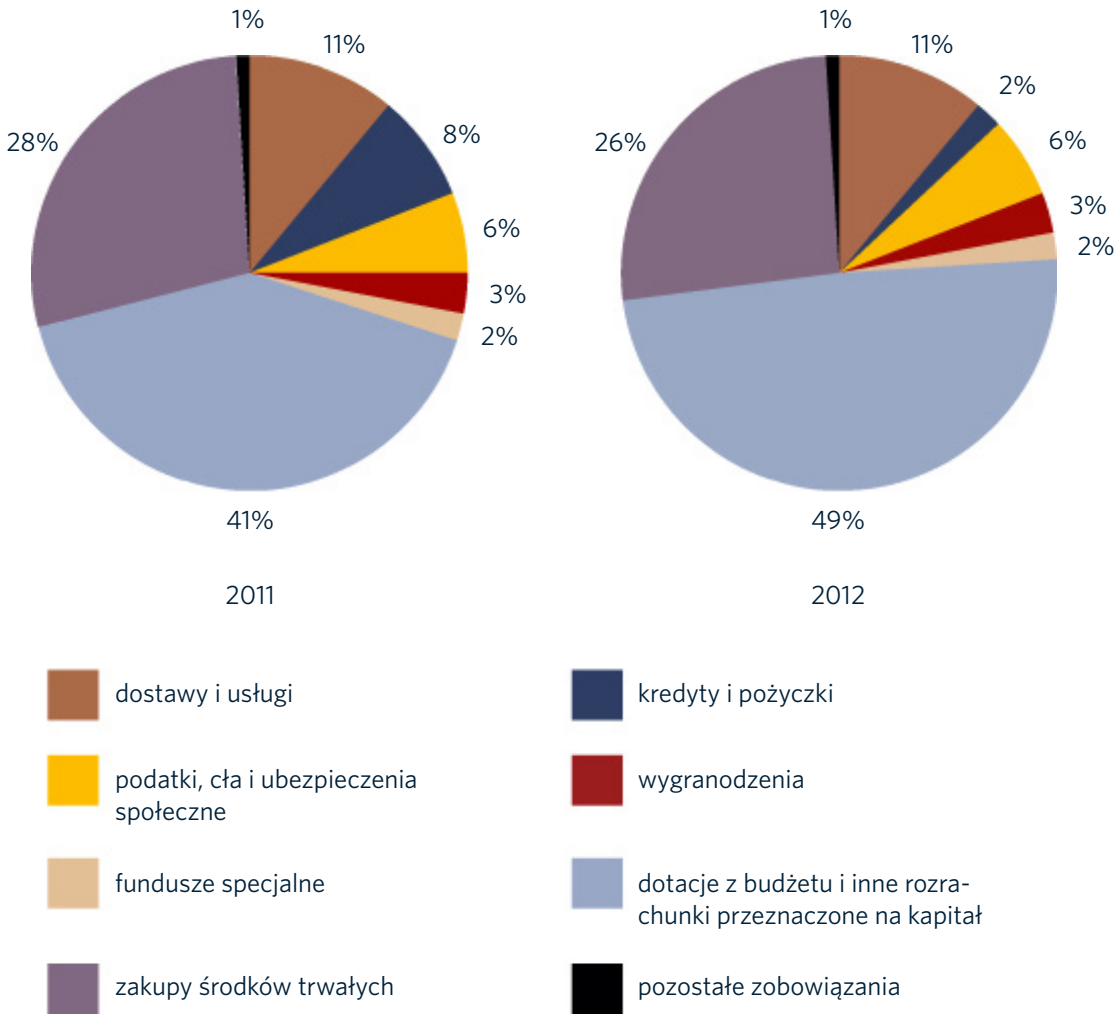
Według stanu na 31 grudnia 2012 roku zobowiązania długoterminowe wynosiły 8 623,6 mln zł. Około 65% tych zobowiązań stanowiły zobowiązania z tytułu zawartej z PKP S.A. w 2001 roku umowy oddania do odpłatnego korzystania linii kolejowych oraz innych nieruchomości niezbędnych do zarządzania liniami kolejowymi (umowa D50-KN-1L/01).

Struktura zobowiązań długoterminowych w latach 2011-2012



Zobowiązania krótkoterminowe na koniec 2012 roku wynosiły 3 347,5 mln zł i były wyższe niż w roku poprzednim o około 10%. Zwiększenie stanu zobowiązań krótkoterminowych zostało spowodowane otrzymaniem dotacji na modernizacje linii kolejowych o znaczeniu państwowym i oczekiwaniem na zarejestrowanie podwyższenia kapitału w Krajowym Rejestrze Sądowym.

Struktura zobowiązań krótkoterminowych w latach 2011-2012



Wyniki ekonomiczno-finansowe

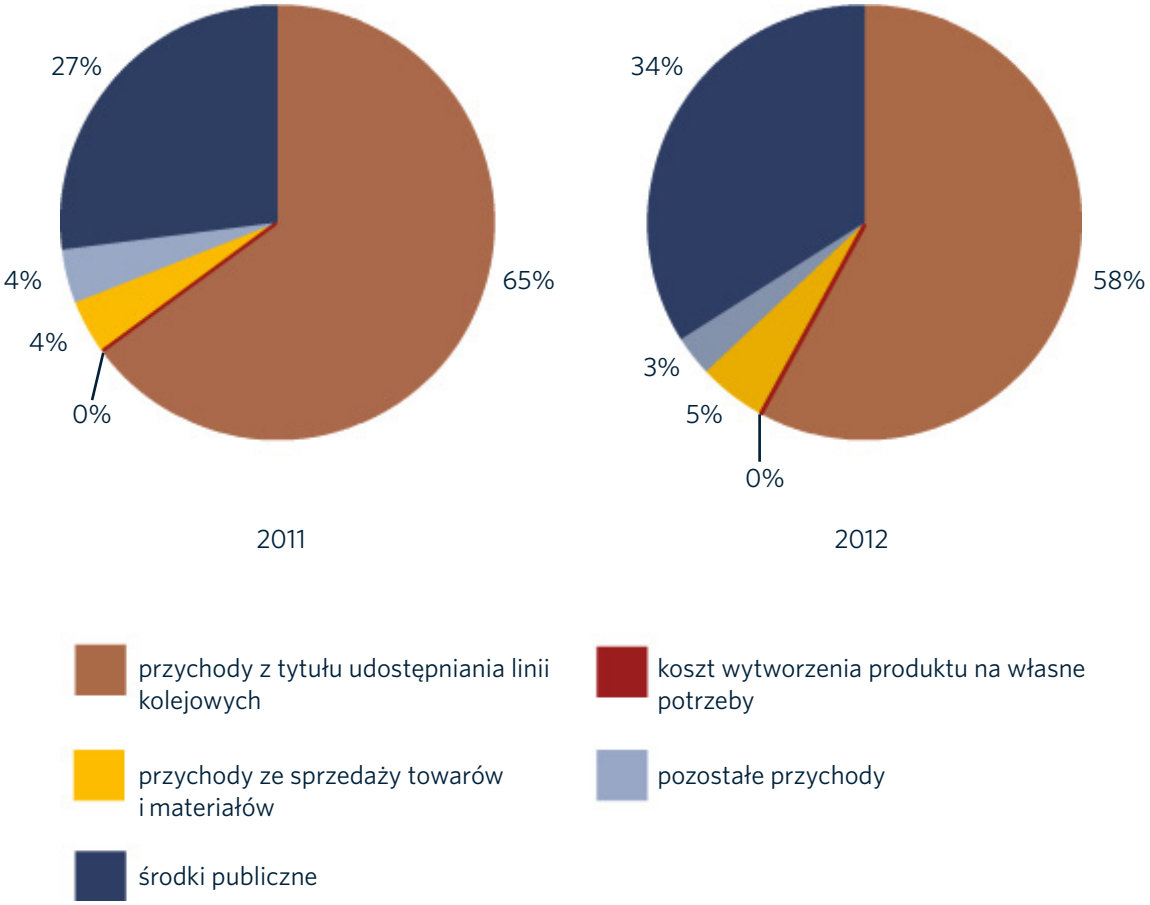
Wyniki finansowe z działalności gospodarczej
PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.

Wyszczególnienie	Wykonanie (mln zł)		Różnica 2012 vs. 2011	
	2012	2011	wartość	%
Przychody ze sprzedaży i zrównanie z nimi	4 250,9	4 105,9	145,0	3,5
Koszty działalności operacyjnej	5 083,9	4 632,3	451,7	9,8
Wynik na sprzedaży	-833,0	-526,4	-306,7	58,3
Pozostałe przychody operacyjne	353,4	357,5	-4,1	-1,2
Pozostałe koszty operacyjne	357,2	361,3	-4,1	-1,1
Wynik na pozostałej działalności operacyjnej	-3,8	-3,8	0,0	0,0
Wynik na działalności operacyjnej	-836,8	-530,1	-306,7	57,8
Przychody finansowe	121,0	46,4	74,5	160,5
Koszty finansowe	32,1	114,5	-82,4	-72,0
Wynik na operacjach finansowych	88,9	-68,1	157,0	-230,6
Wynik netto	-747,9	-598,2	-149,7	25,0

Na wielkość straty w zdecydowanej mierze wpłynęły koszty, które nie są przyjmowane do kalkulacji stawek dostępu do infrastruktury kolejowej. Są to między innymi koszty amortyzacji od środków trwałych sfinansowanych ze źródeł niepodlegających zwrotowi (środki: Unii Europejskiej, Funduszu Kolejowego, jednostek samorządu terytorialnego oraz z dotacji budżetowej na sfinansowanie zadań inwestycyjnych), które istotnie rosną wskutek znacznego wzrostu nakładów inwestycyjnych w infrastrukturę kolejową. Biorąc pod uwagę wysoką wartość majątku trwałego i związane z tym koszty amortyzacji, wynik finansowy z działalności gospodarczej po odliczeniu tego kosztu byłby dodatni i wyniósłby 199 mln zł.

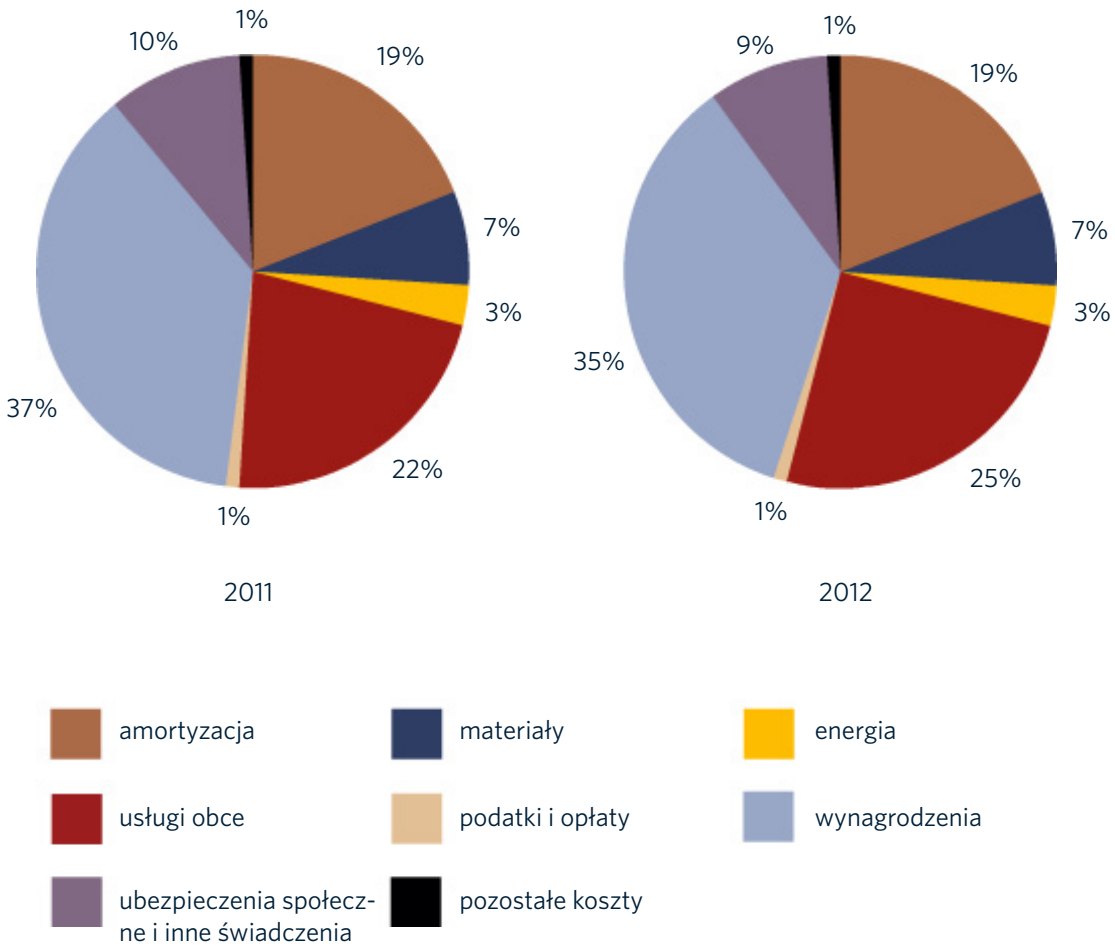
Spółka uzyskała w 2012 roku przychody z działalności gospodarczej w wysokości 4 725,2 mln zł i pokryła poniesione koszty w około 86%. Najwyższą pozycję w przychodach ogółem stanowiły przychody ze sprzedaży i zrównane z nimi, w tym przychody z tytułu udostępniania linii kolejowych koncesjonowanym przewoźnikom pasażerskim i towarowym, które wyniosły 2 437 mln zł. W porównaniu do 2011 roku przychody z udostępniania linii kolejowych były niższe o około 8%. Przyczyną był spadek pracy eksploatacyjnej o 10,5 mln pociągokilometrów. Spadek ten dotyczył głównie pracy przewoźników w ruchu towarowym.

Przychody ze sprzedaży i zrównane z nimi w latach 2011-2012



W wyniku prowadzonej działalności gospodarczej Spółka poniosła w 2012 roku koszty w wysokości 5 473,2 mln zł, to jest o około 7% wyższe niż w roku poprzednim. Około 42% tych kosztów stanowiły koszty pracy.

Struktura kosztów w układzie rodzajowym w latach 2011-2012



Wzrost kosztów działalności operacyjnej w 2012 roku w stosunku do 2011 roku wykazywały następujące pozycje:

- amortyzacja – w wyniku rozliczenia większej wartości zadań inwestycyjnych,
- zużycie materiałów – na skutek wzmożonej realizacji robót utrzymaniowo-naprawczych, zakupów awaryjnych w branży drogowej oraz automatyki i telekomunikacji, wzrostu cen na materiały nawierzchniowe,
- usługi obce – w wyniku realizacji większej liczby zadań związanych z likwidacją ograniczeń prędkości na liniach kolejowych oraz zlecania ekspertyz, opracowań i czynności doradczych związanych z przeprowadzaną w Spółce restrukturyzacją, a także z powodu konieczności zaangażowania w większym zakresie kancelarii prawnych,
- podatki i opłaty – w wyniku wzrostu wielkości majątku trwałego (nieruchomości),
- koszty wynagrodzeń – w wyniku:
  - » przeprowadzenia od 1 czerwca 2012 roku podwyżki wynagrodzeń dla pracowników wynagradzanych wg Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy,
  - » wdrożenia w IV kwartale 2012 roku Programu Dobrowolnych Odejść i wypłatą dodatkowych jednorazowych odpraw.

W 2012 roku, na podstawie przeprowadzonej analizy wskaźnikowej, stwierdzono, że pomimo trudnej sytuacji finansowej Spółka wywiązywała się z zobowiązań handlowych, terminowo regulowała zobowiązania z tytułu wynagrodzeń oraz zobowiązania publiczno-prawne. Wzrosła także wydajność pracy – na jednego zatrudnionego w Spółce przypadało 107,9 tys. zł przychodów ze sprzedaży, to jest o 4,2 tys. zł więcej niż w 2011 roku. Cykl należności z tytułu dostaw i usług uległ skróceniu o 12 dni.

Na bieżącą sytuację finansową miały wpływ takie czynniki jak:

- spadek przewozów towarowych,
- opóźnienia w płatnościach ze strony kontrahentów,
- opóźnienia w płatnościach ze strony sfery finansów publicznych,
- intensywny program inwestycyjny.

Bieżącą płynność Spółki obciążała konieczność prefinansowania z własnych środków wydatków inwestycyjnych przed otrzymaniem ich refundacji z docelowych źródeł finansowania. Spółka z opóźnieniem otrzymywała zwroty poniesionych wydatków na finansowanie projektów w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko oraz Funduszu Kolejowego.

W porównaniu do 2011 roku wydłużeniu uległ czas regulowania bieżących zobowiązań ogółem średnio o 23 dni, natomiast okres spłaty zobowiązań z tytułu dostaw i usług wydłużył się średnio o 5 dni.

W 2012 roku Spółka brała czynny udział w kampaniach społecznych, między innymi na rzecz podwyższenia bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych oraz budowy platformy komunikacyjnej pomiędzy uczestnikami procesów inwestycyjnych (wymiana doświadczeń), co w przyszłości może zaowocować powstaniem nowych konsorcjów wykonujących prace na liniach kolejowych.

W 2012 roku Zarząd PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. kontynuował działania w kierunku dalszej restrukturyzacji Spółki. Plan restrukturyzacji obejmuje następujące obszary:

- optymalizacja sieci i kosztów prowadzenie ruchu,
- utrzymanie i remonty infrastruktury kolejowej,
- zakupy,
- optymalizację zatrudnienia,
- zmiany organizacyjne.

Optymalizacja sieci ma dotyczyć około tysiąca nierentownych linii kolejowych, na których brak jest zainteresowania ze strony przewoźników lub jest ono znikome. Szczegółowej analizie poddawany jest również obszar prowadzenia ruchu i możliwość zastosowania większej automatyzacji w celu poprawy bezpieczeństwa na liniach kolejowych. Efektem będą niższe koszty osobowe prowadzenia ruchu.

We wrześniu 2012 roku rozpoczął się proces centralizacji dostaw i zakupów w Spółce. Wykorzystanie nowoczesnych narzędzi (platformy zakupowej) i skali prowadzonych zakupów pozwoli na znaczne zmniejszenie kosztów działalności Spółki. Strategia grupy kapitałowej PKP przewiduje działania z zakresu integracji obszaru zakupów w ramach całej grupy, uwzględniające wspólne planowanie zakupów w ramach wybranych kategorii zakupowych, ujednolicenie asortymentu w tych kategoriach oraz prowadzenie wspólnych postępowań zakupowych. Wykorzystanie siły nabywczej grupy PKP umożliwi uzyskanie znacznie większych korzyści finansowych.

Wdrożony w PKP Polskich Liniach Kolejowych S.A. Program Dobrowolnych Odejść, który zakłada likwidację do 2015 roku około 4,5 tysięcy etatów, wpłynie zasadniczo na zmniejszenie kosztów pracy, a tym samym na poprawę wyników finansowych Spółki. Jednocześnie, w ramach racjonalizacji zatrudnienia, Zarząd Spółki podjął działania na rzecz zbilansowania tak zwanej luki pokoleniowej wśród kadry pracowniczej, współpracując ze szkołami średnimi i wyższymi na rzecz pozyskania wyspecjalizowanej kadry techniczno-eksploatacyjnej (wykształconej w zakresie transportu kolejowego) oraz rozpoczął wdrażanie uznawanych na świecie metod zarządzania zasobami ludzkimi, do których należą: zarządzanie projektami, zarządzanie przez cele oraz kompleksowa ocena pracownicza.

Opracowanie i wdrożenie programu restrukturyzacji obejmuje okres od 3 do 5 lat. Proces restrukturyzacji niektórych obszarów jest procesem ciągłym, a efekty ekonomiczno-finansowe rozłożone są na kolejne lata. Uzyskane w ramach działań restrukturyzacyjnych oszczędności Zarząd PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. przeznacza na poprawę bezpieczeństwa i stanu technicznego infrastruktury kolejowej.

Sprzedaż tras

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. są zarządcą infrastruktury kolejowej, którą udostępniają na podstawie umów zawieranych z licencjonowanymi przewoźnikami kolejowymi, zgodnie z zasadą równego ich traktowania. Udostępnianie odbywa się według zasad określonych w ustawie o transporcie kolejowym i rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej.

Podstawowym produktem PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. jest rozkład jazdy sprzedawany jako trasa pociągu układana na zamówienie przewoźnika kolejowego. W 2012 roku nasi klienci zrealizowali ogółem 2 396 881 przejazdów, w tym na podstawie:

- Rocznego Rozkładu Jazdy (RRJ) opracowanego na podstawie wniosków złożonych przez przewoźników i aktualizowanego w trakcie obowiązywania RRJ w ustalonych terminach – 1 755 990 przejazdów,
- Indywidualnego Rozkładu Jazdy (IRJ) opracowanego przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w przypadku wolnej zdolności przepustowej na podstawie wniosku przewoźnika o przydzielenie trasy pociągu – 624 835 przejazdów,
- Katalogu PLK zgodnie z parametrami przyjętymi przez zarządcę infrastruktury kolejowej – 16 056 przejazdów.

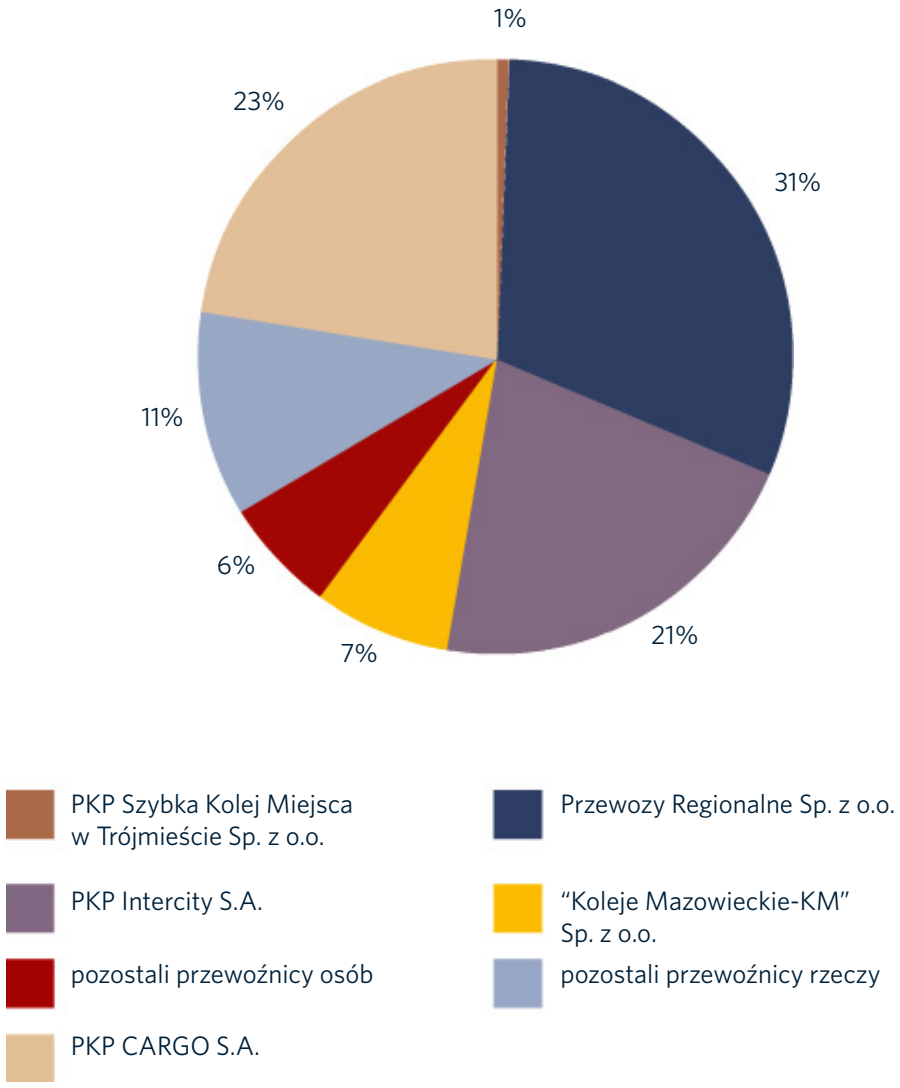
W 2012 roku Spółka obsługiwała 67 przewoźników, w tym 13 – w ruchu pasażerskim, 50 – w ruchu towarowym, a 4 – w ruchu pasażerskim i towarowym. Działalność przewozową na sieci PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. rozpoczęło kolejnych 3 klientów.

Wielkość świadczonych usług w zakresie udostępniania linii kolejowych jest mierzona pracą eksploatacyjną wyrażoną w pociągokilometrach [pockm]. W 2012 roku zrealizowano 215 mln pockm, w tym 142,59 mln pockm w przewozach pasażerskich i 72,41 mln pockm w przewozach towarowych.

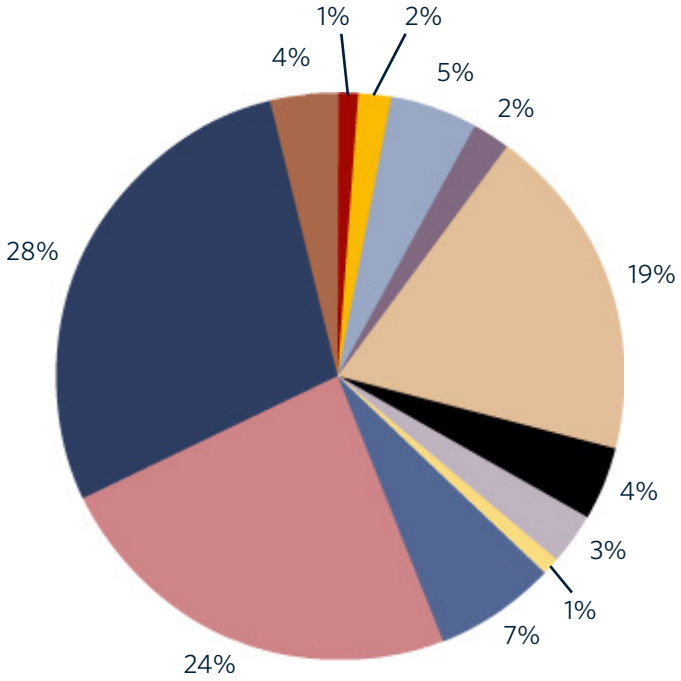
W 2012 roku Spółka zanotowała:

- spadek o 4,68% ogólnej wielkości zrealizowanej przez klientów pracy eksploatacyjnej w stosunku do 2011 roku, w tym o 12,49% w ruchu towarowym, nieznaczny, o 0,15%, w ruchu pasażerskim (przewoźnicy towarowi odczuli skutki spowolnienia gospodarczego, jak również spadek przewozów spowodowany zakończeniem inwestycji infrastrukturalnych związanych z UEFA EURO 2012),
- wzrost udziału przewoźników towarowych spoza Grupy PKP w pracy wykonanej w całym segmencie przewozu rzeczy – z 28,63% w 2011 roku do 32,3% w 2012 roku.

Struktura pracy eksploatacyjnej wg przewoźników w 2012 roku



Struktura pracy eksploatacyjnej wg rodzajów pociągów w 2012 roku



- pociągi pozostałe
- pociągi utrzymaniowo naprawcze
- pojazdy kolejowe luzem
- pociągi towarowe zdawcze - TK
- pociągi towarowe do przewozów masowych - TM, TG
- pociągi towarowe do przewozów nie-masowych - TL, TR, TN
- pociągi towarowe intermodalne TC, TD
- pociągi towarowe priorytetowe i pospieszne - TP, TA, TB
- autobusy szynowe
- pociągi pasażerskie wojewódzkie
- pociągi pasażerskie międzywojewódzkie
- pociągi pasażerskie - Eurocity, Euronight, Ekspresowy Eurocity

Infrastruktura

Automatyka i Telekomunikacja

Na liniach zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w przeważającej mierze funkcjonują nadal przekaźnikowe i mechaniczne systemy sterowania ruchem kolejowym (srk).

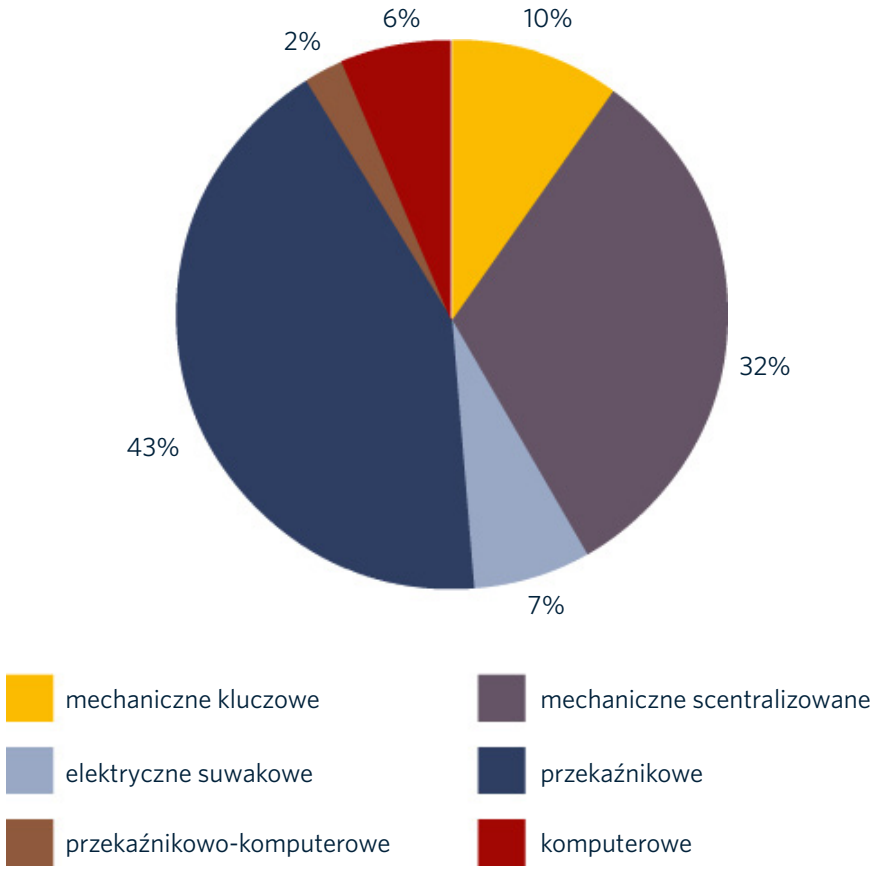
Dynamiczny rozwój technik komputerowych oraz szerokie ich zastosowanie w systemach automatyki i sterowania umożliwiają jednak zastosowanie wielu nowych systemów i urządzeń srk opartych w swojej konstrukcji na zaawansowanej technice mikroprocesorowej. Najnowsza generacja tych urządzeń to systemy komputerowe i przekaźnikowo-komputerowe, które łączą w sobie nowoczesność, niezawodność oraz zapewniają bardzo wysoki poziom bezpieczeństwa ruchu. Komputerowe systemy sterowania ruchem kolejowym zostały zainstalowane w 126 okręgach nastawczych i sterują 3 018 zwrotnicami i 3 557 sygnalizatorami. Urządzenia zdalnego sterowania obejmują 986 km linii kolejowych i 91 stacji, na których bezpieczne kursowanie pociągów nadzoruje 26 centrów zdalnego sterowania ruchem.

Technika komputerowa dominuje również w systemach zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowych. Także tu urządzenia są sterowane mikroprocesorami, wyposażone w układy autodiagnostyki, rejestracji wszystkich zdarzeń eksploatacyjnych oraz pełną kontrolę pracy całego systemu. Na przejazdach kolejowo-drogowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zainstalowano dotąd aż 902 komplety takich nowoczesnych rozwiązań technicznych.

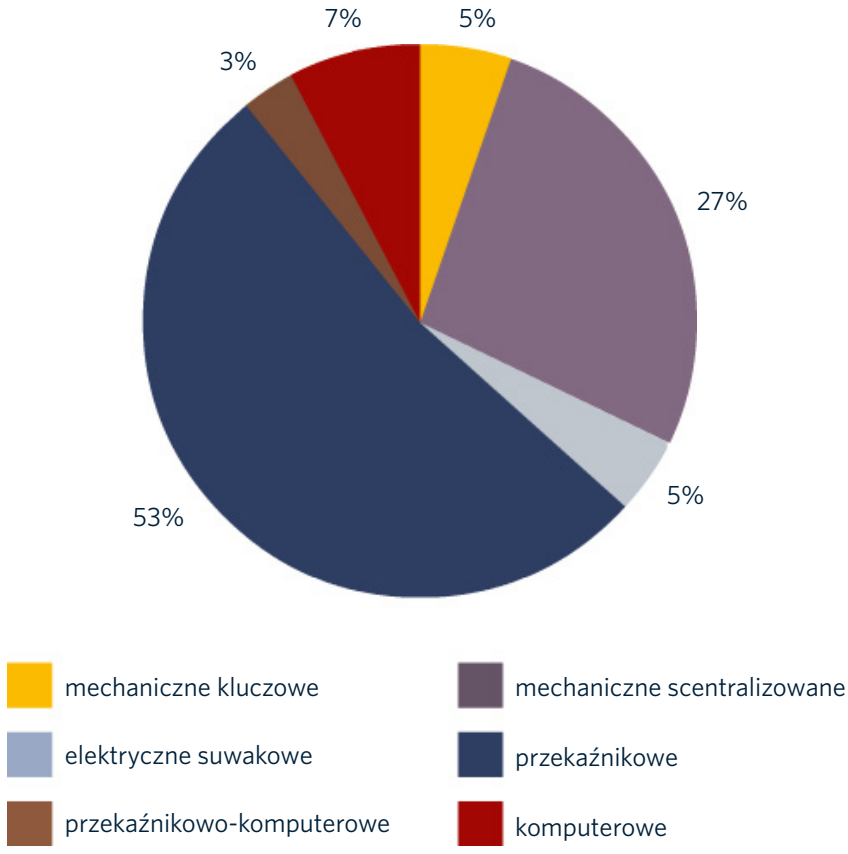
Bezpieczeństwo kursowania pociągów pomiędzy poszczególnymi stacjami zapewniają blokady liniowe. Zainstalowano je na 15 293 km linii kolejowych, przy czym 12 372 km linii wyposażonych jest w blokady jednoodstępowe, 2 912 km w samoczynne blokady wieloodstępowe, z czego 661 km w najnowocześniejsze blokady komputerowe.

Wydzielony kierunek działań mających na celu zapewnienie najwyższego poziomu bezpieczeństwa ruchu pociągów to rozwój i szerokie wdrażanie urządzeń detekcji stanów awaryjnych taboru (DSAT). Już około 182 kompletów tego typu urządzeń rozmieszczono na głównych ciągach komunikacyjnych, w sąsiedztwie dużych węzłów kolejowych. Urządzenia DSAT w sposób zdalny wykrywają i ostrzegają o możliwości wystąpienia takich stanów awaryjnych taboru kolejowego, które mogłyby być przyczyną wypadku kolejowego. Urządzenia te zapewniają również komfort podróży pasażerom, minimalizują degradację stanu technicznego nawierzchni kolejowej oraz są elementem wspomagającym utrzymanie taboru kolejowego.

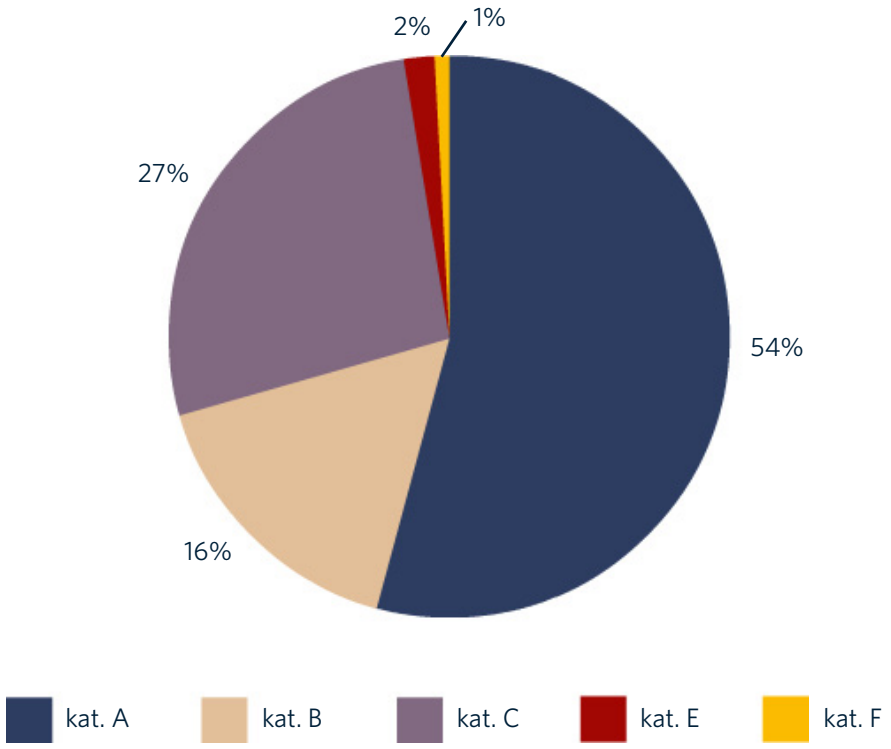
Zwrotnice uzależnione w poszczególnych rodzajach stacyjnych urządzeń sterowania ruchem



Sygnalizatory sterowane różnymi rodzajami stacyjnych urządzeń sterowania ruchem



Podział przejazdów kolejowo-drogowych wyposażonych w urządzenia zabezpieczenia ruchu na poszczególne kategorie



W roku 2012 kontynuowano działania prorozwojowe w zakresie wdrażania najnowocześniejszych systemów sterowania ruchem kolejowym. Współpraca z producentami rozwiązań z zakresu srk oraz jednostkami badawczymi zaowocowała dopuszczeniem do eksploatacji na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. aż szesnastu nowych typów urządzeń i systemów sterowania ruchem. Pośród nich znajdują się trzy systemy nowoczesnych urządzeń stacyjnych wykonanych w technologii komputerowej i dedykowanych dla linii o małym natężeniu ruchu. Są to: system typu MOR-3E produkowany przez Zakłady Automatyki KOMBUD z Radomia, SEL-1 produkowany przez Bombardier Transportation (ZWUS) z Katowic, ISKRA produkowany przez ELESTER-PKP z Łodzi oraz system zdalnego sterowania MOR-2lcsr produkowany przez Zakłady Automatyki KOMBUD z Radomia. Przy zastosowaniu tych systemów możliwe jest zdalne prowadzenie, monitorowanie i śledzenie ruchu pociągów. Ponadto systemy te monitorują sprawność poszczególnych urządzeń, automatycznie prowadzą dokumentację ruchową oraz współpracują z urządzeniami informacji dla podróżnych.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. kontynuowały w 2012 roku także prace nad wprowadzeniem do sygnalizacji kolejowej nowoczesnej technologii LED. W ramach tych działań opracowano prototypy wskaźników wyświetlanych wykonanych w tej technologii i po raz pierwszy zastosowano w nich funkcję automatycznej, płynnej regulacji kontrastu obrazu sygnałowego i jasności świecenia.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. jako podmiot odpowiedzialny za wdrożenie w Polsce ERTMS (Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym) realizują projekty inwestycyjne implementujące na polskiej sieci kolejowej systemy ETCS (Europejski System Sterowania Pociągiem) i GSM-R (Globalny System Kolejowej Radiokomunikacji Ruchomej) i współfinansowane przez Unię Europejską w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ) oraz programu Transeuropejska Sieć Transportowa (TEN-T). Realizacja tych projektów przyczyni się do podniesienia poziomu bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Sieć trakcyjna i energetyczne urządzenia infrastruktury

Urządzenia elektroenergetyczne zarządzane przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (stan na dzień 31 grudnia 2012 roku)

Wyszczególnienie	Jednostka miary	Lata	
		2011	2012
Urządzenia sieci trakcyjnej			
długość linii kolejowych zelektryfikowanych	km	11 782	11 782
długość sieci trakcyjnej	tkm	24 935	24 914
odłączniki sieci trakcyjnej	szt.	20 166	20 065
w tym sterowane	szt.	13 299	13 213
Urządzenia stałoprądowe 3 kV			
podstacje trakcyjne / kabiny sekcyjne - własność	szt.	11	11
podstacje / kabiny sekcyjne - współwłasność	szt.	25	26
Urządzenia elektrycznego ogrzewiania rozjazdów (eor)			
pojedyncze rozjazdy przeliczeniowe	szt.	29 600	30 322
Urządzenia oświetlenia drogi kolejowej oraz instalacje elektryczne w obiektach infrastruktury			
punkty oświetlenia zewnętrznego	szt.	189 990	189 560
punkty instalacyjne i oświetlenie wewnętrzne	szt.	186 378	189 034
Linie rozdzielcze SN			
linie potrzeb nieatrakcyjnych	km	369	387

Ocena stanu technicznego urządzeń elektroenergetycznych

W celu lepszego i efektywniejszego zarządzania urządzeniami elektroenergetycznymi w PKP Polskich Liniach Kolejowych S.A. wprowadzono kryteria oceny stanu urządzeń w oparciu o czteropunktową skalę związaną z okresem ich użytkowania: Przyjęto 30-letni okres eksploatacji urządzeń elektroenergetycznych.

Stan dobry – ocenę taką nadajemy urządzeniom spełniającym następujące kryteria:

- nie przekroczono 50% przewidywanego okresu eksploatacji,
- urządzenia posiadają parametry techniczne i eksploatacyjne zgodne z normami i wymaganiami określonymi dla przedmiotowych urządzeń,
- urządzenia nie wymagają remontów, z wyjątkiem tych wynikających z naturalnego zużycia w trakcie eksploatacji (np. drutu jezdnego).

Stan dostateczny – ocenę taką nadajemy urządzeniom spełniającym następujące kryteria:

- osiągnięto od 50% do 100% przewidywanego okresu eksploatacji,
- urządzenia posiadają parametry techniczne i eksploatacyjne zgodne z normami i wymaganiami określonymi dla przedmiotowych urządzeń,
- urządzenia wymagają wymiany wyeksploatowanych elementów w ramach planowych napraw/remontów (np. drut jezdny, izolatory).

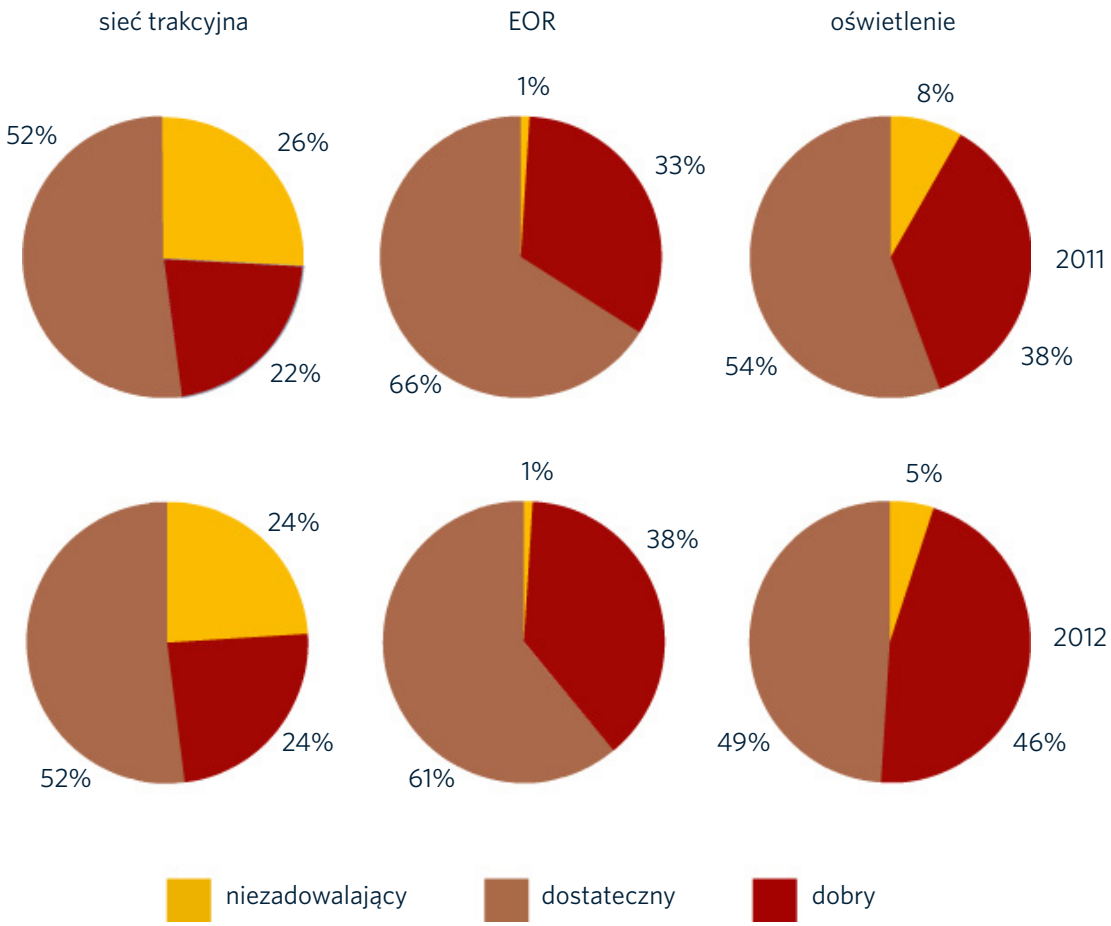
Stan niezadowalający – ocenę taką nadajemy urządzeniom spełniającym następujące kryteria:

- przekroczony został okres przewidywanej eksploatacji,
- stan techniczny urządzeń umożliwia bezpieczną ich eksploatację,
- urządzenia wymagają jednak kompleksowego remontu lub modernizacji.

Stan niedostateczny – ocenę nadajemy urządzeniom spełniającym następujące kryteria:

- 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.

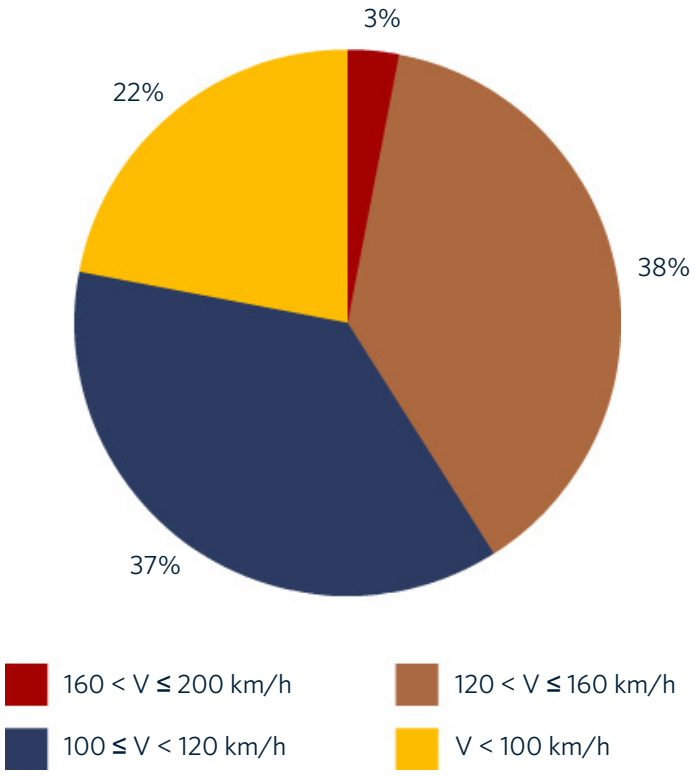
Ocena stanu technicznego urządzeń elektroenergetycznych



Z powyższych diagramów wynika, że w roku 2012 – w wyniku prowadzonych napraw i modernizacji – zaczęła następować poprawa stanu technicznego urządzeń elektroenergetycznych.

Sieć trakcyjna

Podział sieci trakcyjnej w zależności od prędkości



Na ogólną liczbę 24 914 tkm sieci trakcyjnej ok. 6 000 tkm jest eksploatowane krócej niż 15 lat, w przedziale wiekowym 16-30 lat jest ok. 12 800 tkm, a 6 000 tkm jest eksploatowane powyżej 30 lat.

Na liniach transeuropejskich korytarzy E20, E30, E59, C-E59, E65 w ramach robót inwestycyjnych kompleksowo przebudowywana jest sieć trakcyjna. Na pozostałych liniach prowadzone są remonty polegające na wymianie zużytych przewodów jezdnych, lin nośnych, izolatorów oraz zużytych konstrukcji wsporczych w torach głównych.

W ramach prac przygotowawczych do wprowadzenia w Polsce zasilania sieci trakcyjnej prądem przemiennym 25 kV o częstotliwości 50 Hz dokonano weryfikacji i analizy materiału opracowanego w ramach kolejnego etapu pracy, mającej na celu wykonanie poligonowego odcinka zasilanego prądem przemiennym. Przygotowano także koncepcyjne projekty podstacji trakcyjnej i sieci trakcyjnej do prędkości rzędu 250 km/h i 350 km/h.

Instytut Kolejnictwa przeprowadził badania sieci trakcyjnej typu 2C120-2C-3 przy prędkości jazdy 220 km/h na linii CMK na odcinku Psary – Góra Włodowska. Badania te dały wynik pozytywny.

Przetestowano i wdrożono do stosowania dwa nowe typy konstrukcji wsporczych sieci trakcyjnej:

- wirobetonowe okrągłe wraz z osprzętem,
- stalowe lekkie wykonane z profili zamkniętych wraz z osprzętem.

W celu poprawy bezpieczeństwa prowadzenia ruchu kolejowego w roku 2012 prowadzono poligonowe badanie ochrony przeciwporażeniowej i przeciwprzepięciowej z ogranicznikami warystorowymi. Pozytywna weryfikacja wyrobów poddanych próbnej eksploatacji umożliwi poszerzenie oferty rynkowej przy zakupie materiałów i urządzeń wykorzystywanych w procesie prac remontowych i modernizacyjnych infrastruktury energetycznej.

Prowadzono także nadzorowaną eksploatację stanowiska do monitorowania odbieraków prądu (tzw. MOP). Takie stanowisko ma kontrolować stan techniczny odbieraków w trakcie przejazdu pojazdów w wybranych miejscach linii kolejowej i identyfikację pojazdu. Pozytywne wyniki nadzorowanej eksploatacji pozwolą na podjęcie decyzji o zabudowie większej liczby takich stanowisk i w efekcie ograniczenie awarii na sieci trakcyjnej.

Około 7 000 km linii poddano także analizie parametrów systemu zasilania i sieci trakcyjnej na zgodność z wymaganiami TSI ENE CR na liniach zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Elektroenergetyka nietrakcyjna

W roku 2012 kontynuowano ograniczanie zużycia energii przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. poprzez wyposażanie urządzeń elektrycznego ogrzewania rozjazdów w automaty pogodowe.

Poszerzono także zakres działania systemu centralnego monitoringu i sterowania urządzeń elektrycznego ogrzewania rozjazdów – SMUE. Monitorowanie umożliwia nadzór nad pracą urządzeń elektrycznego ogrzewania rozjazdów, ich efektywne wykorzystanie, co przyczynia się do ograniczenia zużycia energii elektrycznej i redukcji jej kosztu w strukturze wydatków firmy.

Kontynuowano zapoczątkowany w latach minionych program wymiany opraw i słupów w oświetleniu zewnętrznym (dokonano wymiany ponad 10 tys. szt. opraw oświetleniowych oraz ponad 3 tys. szt. słupów). Działania te zapewniają właściwe oświetlenie terenów kolejowych oraz – podobnie jak w przypadku eor – umożliwiają zmniejszenie zużycia energii elektrycznej.

W roku 2012 zakupiono 206 nowoczesnych sterowników oświetlenia, które precyzyjnie sterują oświetleniem w zależności od natężenia oświetlenia i zaprogramowanego czasu włączania i wyłączania. Sterowniki te mogą być także zdalnie sterowane i monitorowane przy pomocy komunikacji GSM w systemie SMUE.

W celu zmniejszenia zużycia energii elektrycznej w pomieszczeniach ogrzewanych elektrycznie zakupiono i w wytypowanych obiektach zainstalowano urządzenia do automatycznego sterowania ogrzewaniem. Zabudowane urządzenia pozwalają na utrzymanie w pomieszczeniach temperatury na wymaganym poziomie i uniemożliwiają nieuzasadnione załączanie ogrzewania przez personel.

Bezpieczeństwo

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. prowadzą szereg działań mających na celu najbardziej efektywną realizację jednego z priorytetowych założeń wizji i misji Spółki, jakim jest zapewnienie bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Odbywa się to poprzez konsekwentną realizację zadań profilaktycznych wynikających z "Programu poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego na rok 2012" i z uwzględnieniem aktualnie występujących zagrożeń. Wśród prowadzonych działań na wyróżnienie zasługują:

Działania w zakresie spraw organizacyjnych:

- rozpoznawalne w całej Polsce kampanie społeczne „Bezpieczny przejazd – Zatrzymaj się i żyj!" oraz „Zero tolerancji dla przechodzenia przez tory w miejscach niedozwolonych",
- podnoszenie świadomości i kultury bezpieczeństwa wśród pracowników Spółki („Dekalog pracownika", filmy instruktażowe dla dyżurnych ruchu, plakaty instruktażowo-informacyjne),
- usprawnianie komunikacji i przepływu informacji istotnych dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego pomiędzy uczestnikami procesu przewozowego,
- wdrażanie i ciągłe doskonalenie systemu zarządzania bezpieczeństwem,
- monitorowanie bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Działania w zakresie spraw pracowniczych:

- utrzymanie wysokiego poziomu dyscypliny służbowej i wymaganych kwalifikacji pracowników związanych bezpośrednio z bezpieczeństwem ruchu kolejowego,
- przestrzeganie wewnętrznych systemów postępowania w zakresie kontroli trzeźwości i dyscypliny pracy,
- szkolenia dla dyżurnych ruchu w zakresie umiejętności pracy w sytuacjach stresowych.

Działania w zakresie spraw technicznych:

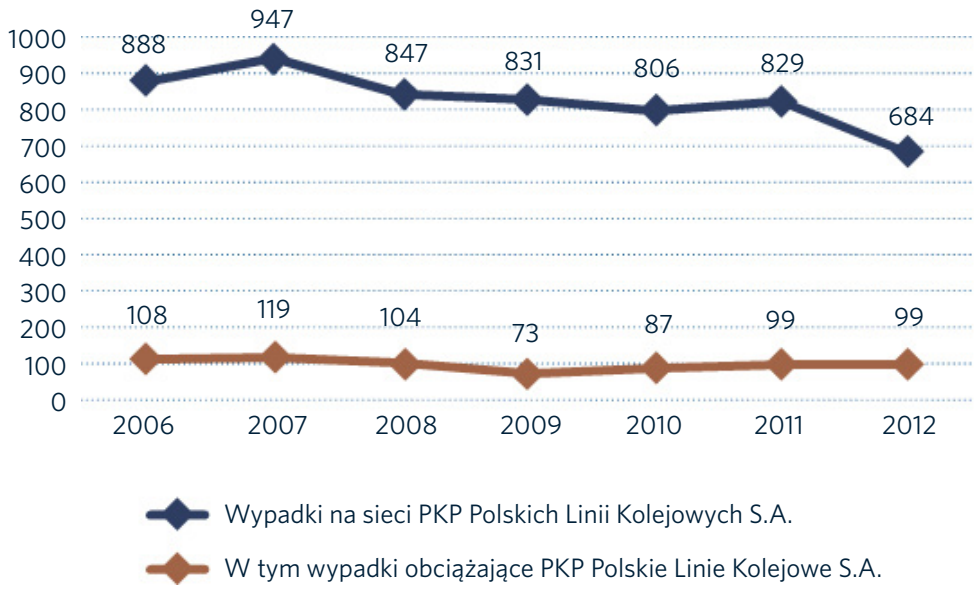
- współpraca z producentami urządzeń infrastruktury odnośnie wprowadzania nowych technologii, zmian konstrukcyjnych, dodatkowych zabezpieczeń w celu uniemożliwienia bądź ograniczenia kradzieży,
- współpraca ze Strażą Ochrony Kolei, Policją, zakładami PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., Państwową Inspekcją Handlową oraz urzędami skarbowymi w zakresie kontroli punktów skupu złomu,

- kontynuacja działań w zakresie zabezpieczenia elementów infrastruktury kolejowej przed kradzieżami poprzez instalowanie systemów zabezpieczeń i alarmowych w istniejących już obiektach infrastruktury kolejowej, szczególnie narażonych na kradzieże i dewastacje,
- kontynuacja działań w celu dostosowania osygnalizowania przejazdów kolejowych do wymagań Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków umieszczania ich na drogach (Dz.U. nr 220, poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003 roku), tj. wymiana starych typów sygnalizatorów drogowych, wyposażenie wszystkich drągów rogatkowych w katafoty, wyposażenie wszystkich drągów rogatkowych starych typów w certyfikowanie folie odblaskowe,
- likwidacja zagrożeń powodujących konieczność wprowadzania ograniczeń prędkości biegu pociągu.

Wypadkowość na sieci PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. w 2012 roku

W roku 2012 – w porównaniu do lat poprzednich – na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zanotowano znaczny spadek ogólnej liczby wypadków.

Wypadkowość na sieci PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.
(stan na dzień 31 maja 2013 roku)



W porównaniu do roku 2011, w liczbach bezwzględnych, w roku 2012 zanotowano spadek aż o 145 wypadków – tak znaczącej redukcji nie notowano od lat. Jedynie w dwóch kategoriach zanotowano nieznaczny wzrost liczby wypadków.

Szczegółowe dane przedstawia poniższe zestawienie:

- kolizje – spadek z 58 do 42,
- wykolejenia – spadek z 154 do 107,
- wypadki z udziałem ludzi (bez przejazdów i przejść) – spadek z 370 do 271,
- pożary – spadek z 4 do 1,
- wypadki na przejazdach i przejściach – lekki wzrost z 243 do 259,
- inne – wzrost z 0 do 4.

Ogółem na 684 wypadków zanotowanych na sieci PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. w roku 2012 tych obciążających Spółkę było 99. W wypadkach odnotowano 457 ofiar, z czego 262 było zabitych i 195 ciężko rannych, co w porównaniu do roku 2011 (528 ofiar, z czego 318 zabitych i 210 ciężko rannych) wskazuje na znaczną tendencję spadkową.

Szczegółowe zestawienie wypadków w latach 2011-2012
(stan na dzień 31 maja 2013 roku)

Kategoria wypadku	Liczba wypadków w roku		Różnica (wypadki)	Ofiary wypadków				Różnica (ofiary)	
				Zabici		Ciężko ranni		Zabici	Ciężko ranni
	2011	2012		2011	2012	2011	2012		
Kolizje	58	42	-16	3	16	7	63	13	56
w tym obciążające PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	15	12	-3	0	16	2	63	16	61
Wykolejenia	154	107	-47	2	0	34	0	-2	-34
w tym obiążające PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	83	68	-15	0	0	0	0	0	0
Na przejazdach i przejściach	243	259	16	62	60	51	40	-2	-11
w tym obiążające PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	1	3	2	0	0	0	4	0	4
Z udziałem osób (bez przejazdów i przejść)	370	271	-99	251	186	118	89	-65	-29
w tym obiążające PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	0	2	2	0	2	0	0	2	0
Pożary	4	1	-3	0	0	0	0	0	0
w tym obiążające PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Inne	0	4	4	0	0	0	3	0	3
w tym obiążające PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	0	0	0	0	0	0	0	0	0
RAZEM	829	684	-145	318	262	210	195	-56	-15
w tym obiążające PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	99	85	-14	0	18	2	67	18	65

Straż Ochrony Kolei – SOK

Straż Ochrony Kolei to uzbrojona formacja, która od 1918 roku dba o bezpieczeństwo na obszarze kolejowym. Jej zadania zostały ściśle określone w ustawie o transporcie kolejowym z dnia 28 marca 2003 roku. Zadaniami tymi są:

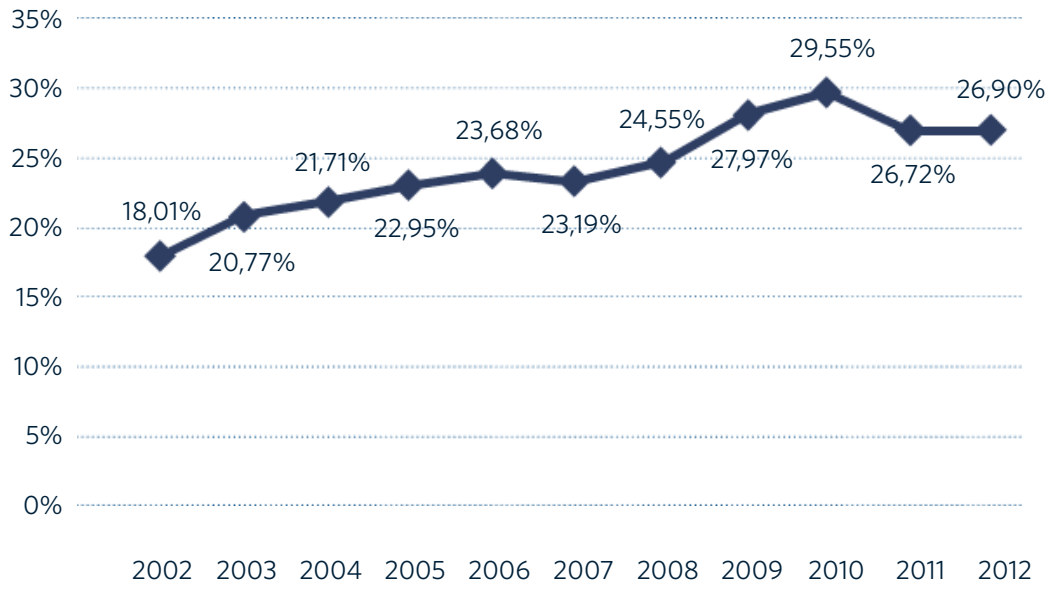
- kontrola przestrzegania przepisów porządkowych na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych,
- ochrona życia i zdrowia ludzi oraz mienia na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych.

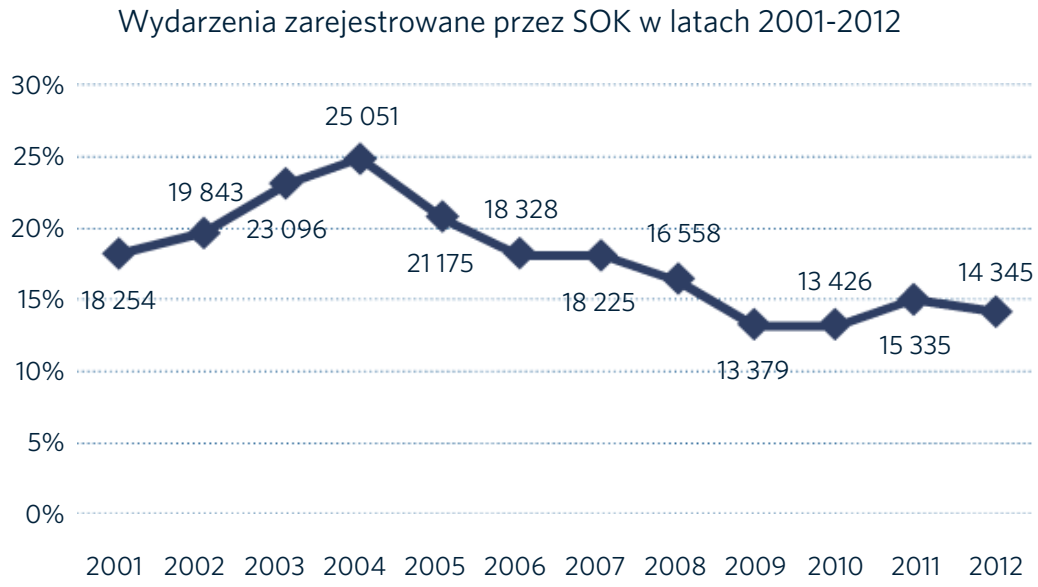
W roku 2012 Straż Ochrony Kolei zarejestrowała 14 345 przestępstw i wykroczeń, o 6,46% mniej niż w roku 2011. Jednocześnie wykrywalność zdarzeń wyniosła 26,9% i była o 0,18% wyższa niż w roku 2011.

Przestępstwa i wykroczenia w latach 2011-2012

Typ zdarzenia	Rok		Spadek w %
	2011	2012	
Przesyłki wagonowe (kradzież, usypy)	3 360	2 958	11,96
Kradzieże i dewastacje urządzeń sterowania ruchem kolejowym, elementów nawierzchni kolejowej na nieczynnych odcinkach linii kolejowych	428	343	19,86
Liczba kradzieży (łącznie)	8 684	8 354	3,80
Układanie przeszkód na torach	432	337	21,99
Obrzucanie pociągów kamieniami lub innymi przedmiotami	713	577	19,07
Dewastacja urządzeń związanych z bezpieczeństwem ruchu	1 398	1 250	10,59
Dewastacja i inne wybryki chuligańskie w pociągach, na stacjach i innych obiektach kolejowych	2 999	2 730	8,97

Wykrywalność przestępstw i wykroczeń przez SOK w latach 2002-2012





Odnosząc się do poszczególnych kategorii zdarzeń, za sukces należy uznać: zmniejszenie liczby zdarzeń związanych z przesyłkami wagonowymi (kradzież, usypy) o 11,96%, z 3 360 w 2011 roku do 2 958 w 2012 roku, spadek zdarzeń na nieczynnych odcinkach linii kolejowych (kradzieże i dewastacje urządzeń sterowania ruchem kolejowym, elementów nawierzchni kolejowej) o 19,86%, z 428 przypadków w 2011 roku do 343 w 2012 roku. Łącznie, jeśli chodzi o kradzieże, odnotowano zmniejszenie liczby zdarzeń o 3,8%, z 8 684 w 2011 roku do 8 354 w 2012 roku.

Kolejnymi kategoriami zdarzeń, w których Straż Ochrony Kolei odnotowała spadek, były: układanie przeszkód na torach – spadek liczby przypadków z 432 w 2011 roku do 337 w 2012 roku, czyli o 21,99%, obrzucenie pociągów kamieniami lub innymi przedmiotami – spadek o 19,07%, z 713 przypadków w 2011 roku do 577 w 2012 roku, dewastacja urządzeń związanych z bezpieczeństwem ruchu – spadek o 10,59%, z 1 398 w 2011 roku do 1 250 w 2012 roku, dewastacja i inne wybryki chuligańskie w pociągach, na stacjach i innych obiektach kolejowych – spadek o 8,97%, z 2 999 w roku 2011 do 2 730 w roku 2012.

Przedstawiona powyżej statystyka zdarzeń jednoznacznie wskazuje, że podejmowane przez Straż Ochrony Kolei działania porządkowe, przeciwkradzieżowe oraz profilaktyczne w placówkach oświatowych w pełni przyczyniają się do poprawy bezpieczeństwa na obszarze kolejowym.

Osłona zimowa linii kolejowych

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. odpowiadają za odśnieżanie 37,1 tys. km torów, 42,3 tys. szt. rozjazdów oraz około 4,8 mln m2 powierzchni peronów, kładek i przejść dla pieszych. Zimowe utrzymanie tej infrastruktury wymaga zaangażowania znacznej liczby personelu oraz użycia specjalistycznych urządzeń i sprzętu odśnieżnego.

Odcinki linii kolejowych szczególnie narażone na tworzenie się zasp śnieżnych (ogółem 1 287 km torów), zostały osłonięte zasłonami przeciwśnieżnymi. W okresach występowania niekorzystnych warunków atmosferycznych, powodujących nasilenie utrudnień w prowadzeniu ruchu pociągów, szczególnej osłonie podlegają linie kolejowe ważne ze względów gospodarczych i społecznych.

Linie kolejowe zostały podzielone na trzy grupy kolejności zimowego utrzymania. W pierwszej kolejności odśnieżanych jest 16,3 tys. km torów szlakowych i głównych zasadniczych, w drugiej kolejności 6,3 tys. km, a następnie 5,3 tys. km. Do zwalczania skutków zimy PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dysponowały (wg stanu na koniec 2012 roku) personelem wykonawczym w liczbie 16 200 osób, wysokowydajnym sprzętem odśnieżnym: zespołami odśnieżnymi (16 szt.), pługami (80 szt.), odśnieżarkami torowymi (51 szt.) oraz maszynami budowlanymi (1 109 szt.) i środkami transportu, takimi jak ładowarki, pojazdy samochodowe, wózki motorowe i pociągi robocze do wywozu śniegu. Do szybkiego usuwania awarii i usterek w infrastrukturze kolejowej przygotowano 178 zespołów do naprawy nawierzchni kolejowej i urządzeń sterowania ruchem kolejowym oraz 87 pociągów do usuwania awarii w sieci trakcyjnej, w tym 14 ze specjalnymi urządzeniami do kruszenia lodu z przewodów jezdnych. Ponad 16 tys. rozjazdów kolejowych wyposażono w instalacje elektrycznego ogrzewania rozjazdów. Dla zabezpieczenia rozjazdów przed przymarzaniem, części trące rozjazdów zabezpieczane są środkami smarnymi odpornymi na niskie temperatury.

Kolejowe Ratownictwo Techniczne

Do usuwania skutków wypadków kolejowych na liniach zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zostały utworzone zespoły ratownictwa technicznego: SPRT – specjalne pociągi ratownictwa technicznego (8 szt.) oraz PRT – pociągi ratownictwa technicznego (15 szt.). Zespoły te stacjonują na najważniejszych węzłach kolejowych, co zapewnia szybki wyjazd na miejsce zdarzenia. Zespoły ratownictwa technicznego wyposażone są w 18 żurawi kolejowych, 23 pojazdy szynowo-drogowe, 4 samojezdne pociągi ratownictwa technicznego, 10 wozów zabezpieczenia technicznego oraz 89 wagonów techniczno-gospodarczych ze sprzętem do wkolejenia. Poza usuwaniem skutków wypadków kolejowych zespoły ratownictwa technicznego usuwają skutki zdarzeń kolejowych powodujących utrudnienia w ruchu kolejowym, zapewniają transport pojazdów kolejowych uszkodzonych w wyniku awarii technicznych, usuwają skutki wypadków i zdarzeń na liniach i bocznicach niezarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz świadczą odpłatne usługi na rzecz innych podmiotów gospodarczych.

Zakład Maszyn Torowych

Praca wysokowydajnych maszyn torowych, zgrzewanie szyn oraz naprawa maszyn

Zakład Maszyn Torowych w Krakowie jest wyspecjalizowaną jednostką organizacyjną PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. realizującą zadania w zakresie inwestycji, bieżących napraw oraz utrzymania linii kolejowych.

Zakład wyposażony jest w specjalistyczne maszyny i urządzenia oraz ciągi technologiczne do zgrzewania szyn kolejowych w odcinki o długości do 210 metrów. Zadania inwestycyjne i utrzymaniowe linii kolejowych 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.

Zgrzewanie szyn wykonywane jest w specjalistycznych jednostkach – zgrzewalniach zlokalizowanych w Bydgoszczy, Skarżysku-Kamiennej i Kędzierzynie-Koźlu.

Warsztat Zakładu Maszyn Torowych w Krakowie od kilku lat uczestniczy w naprawie pociągów do szlifowania szyn dla szwajcarskiej firmy SPENO oraz prowadzi naprawę własnych wysokowydajnych maszyn 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 wdrożonych w Zakładzie procedur jest certyfikat EN ISO 9001:2008.

Praca maszyn torowych Zakładu Maszyn Torowych w Krakowie - porównanie wykonania w latach 2011-2012

Maszyny	2011	2012
AHM 800 R	33 980	20 936
P-93 i P-95	418 254	282 219
OT-800 i RM 80	235 519	193 614
CSM 09	324 094	295 826
ZTU 300	299 839	153 364
DGS 62 N	307 199	297 696
UNIMAT [j.r.]	1 278	1 129
UNIMAT [m.b.]	46 170	47 576

Praca zgrzewalni [m.b.] – porównanie wykonania zgrzewania szyn krótkich w odcinki 210 m w latach 2011-2012

	2011	2012
IMZ 1 Skarżysko-Kamienna	426 470	372 930
IMZ 2 Kędzierzyn-Koźle	741 008	417 027
IMZ 3 Bydgoszcz	381 786	237 740

Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym

Przesyłki nadzwyczajne

Uzupełnieniem oferty PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. skierowanej do przewoźników jest pełen zakres usług związanych z przewozem przesyłek nadzwyczajnych (np. ładunków i taboru z przekroczoną skrajnią i/lub przekroczonym dopuszczalnym naciskiem).

Na wniosek przewoźnika zainteresowanego nadaniem przesyłki nadzwyczajnej pracownicy PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. wydają warunki takiego przewozu, które zostały określone – w zależności od rodzaju przewozu – w następujących dokumentach:

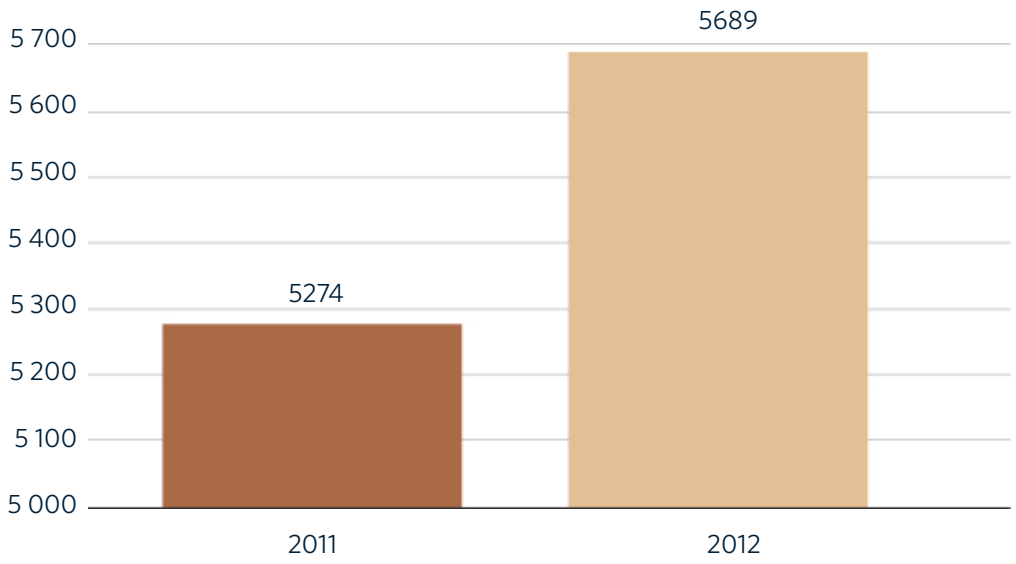
- „Zgoda na przewóz przesyłki nadzwyczajnej w komunikacji krajowej",
- „Zgoda na przewóz przesyłki nadzwyczajnej w komunikacji międzynarodowej",
- „Zgoda na przewóz przesyłki nadzwyczajnej w komunikacji krajowej i zarządzenie przewozu przesyłki nadzwyczajnej (adres cztery)",

- „Zgoda na przewóz przesyłki nadzwyczajnej w komunikacji międzynarodowej i zarządzenie przewozu przesyłki nadzwyczajnej (adres cztery)".

Powyższe zgody przesyłane są do Systemu Edycji Telegramów (SET), gdzie poprzez systemy SEPE, SWDR i e-SEPE są dostępne dla dyżurnych ruchu, dyspozytorów i pracowników zainteresowanego przewoźnika. Pracownicy PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. autoryzują warunki przewozu określone w powyższych zgodach, tak aby opracowany rozkład jazdy (roczny rozkład jazdy, indywidualny rozkład jazdy) zawierał warunki przewozu dla danej trasy przewozu przesyłki nadzwyczajnej.

Na wykresie zamieszczonym poniżej przedstawiono liczbę opracowanych zgód w latach 2011 i 2012. Należy mieć na uwadze, że jedna opracowana zgoda może być realizowana wielokrotnie (np. w przypadku przewozu koleją kontenerów typu High Cube).

Liczba opracowanych zgód w latach 2011-2012



Z powyższych danych wynika, że mimo zmniejszenia pracy przewozowej na sieci PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. liczba opracowanych zgód wzrosła, co wskazuje na istotny udział przewozu przesyłek nadzwyczajnych w ogólnej liczbie uruchamianych pociągów.

Towary niebezpieczne w tym towary niebezpieczne wysokiego ryzyka (TWR)

Zawarte w różnych opracowaniach i statystykach dane wskazują jednoznacznie, że wskaźnik poziomu bezpieczeństwa w przewozach koleją jest znacznie wyższy od analogicznego wskaźnika w transporcie drogowym. Uzyskanie oraz utrzymanie takiego poziomu bezpieczeństwa podczas realizacji usługi jest możliwe tylko dzięki temu, że bieżący nadzór nad przewozem towarów niebezpiecznych (w tym towarów

niebezpiecznych wysokiego ryzyka – TWR) uznawany jest przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. za bardzo ważny aspekt pracy eksploatacyjnej.

Pracownicy zarządcy infrastruktury, którzy dbają o bezpieczeństwo przewozu, zatrudnieni na stanowiskach dyspozytora, dyżurnego ruchu, nastawniczego i dróżnika przejazdowego, wykonując swoje podstawowe obowiązki, realizują postanowienia zawarte w obowiązujących uregulowaniach prawnych.

Stosowanie obowiązujących procedur przez tych pracowników nadzorują i kontrolują doradcy ds. bezpieczeństwa przewozu koleją towarów niebezpiecznych.

Sprzedaż tras

W ramach indywidualnych rozkładów jazdy uzgodniono 23 158 przejazdów międzynarodowych pociągów (w tym przez granice: niemiecką – 10 274, czeską – 9 761, słowacką – 753, ukraińską – 562, białoruską – 964, litewską – 110, rosyjską – 734), co stanowi wzrost o ok. 6% w stosunku do roku 2011 (21 899 tras). W ciągu doby PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przyjmują i realizują średnio 63 zamówienia na przejazdy pociągami międzynarodowymi wg indywidualnego rozkładu jazdy, 87% zamówień dotyczy przejazdów do Niemiec i Czech.

Międzynarodowe przewozy w ruchu granicznym w 2012 roku wykonywało 32 przewoźników. Najczęściej wybierali oni przejścia graniczne: Rzepin – Oderbrücke (Polska – Niemcy), Zebrzydowice – Petrovice u Karvine (Polska – Czechy), Chałupki – Bohumin Vrbice (Polska – Czechy), Gubin – Guben (Polska – Niemcy), Węgliniec – Horka (Polska – Niemcy) Szczecin Gumieńce – Tantow (Polska – Niemcy) oraz Międzylesie – Lichkov (Polska – Czechy).

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 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 rocznego, jak i indywidualnego rozkładu jazdy w ruchu pasażerskim oraz towarowym. Współpraca z kolejami RŻD, LG, BCz i UZ odbywa się na mocy porozumień dwustronnych, natomiast z DB Netz, SŽDC i ŽSR zarówno na mocy porozumień dwustronnych, jak i regulacji organizacji międzynarodowych.

Pociągi kursujące w ramach indywidualnego rozkładu jazdy są uzgadniane w następujący sposób:

- pomiędzy PKP Polskimi Liniami Kolejowymi S.A. a DB Netz AG oraz SŽDC – na podstawie wspólnie opracowanej procedury – całodobowo, poprzez ekspozytury Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym z koordynacją w Warszawie,
- dla pozostałych sąsiednich zarządców infrastruktury przez jednostkę One Stop Shop w Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym w Warszawie.

Diagnostyka

Podstawą oceny stanu technicznego infrastruktury kolejowej i planowania procesów utrzymaniowo-remontowych są pomiary i badania diagnostyczne. Podczas tych czynności określane są bieżące parametry techniczne elementów infrastruktury, które są następnie poddawane analizie zgodności z parametrami normatywnymi i ustanowionymi tolerancjami bezpieczeństwa.

Diagnostyką i oceną stanu technicznego infrastruktury kolejowej zajmują się:

- diagności zatrudnieni w zakładach linii kolejowych, którzy wykorzystując przyrządy i urządzenia podręczne, dokonują pomiarów i badań podtorza, nawierzchni kolejowej, obiektów inżynierskich, budynków i budowli kolejowych oraz urządzeń i sieci energetycznych i sterowania ruchem kolejowym,
- Centrum Diagnostyki w Warszawie – wyspecjalizowana jednostka prowadząca pomiary i badania diagnostyczne przy wykorzystaniu specjalistycznego sprzętu umiejscowionego na wózkach oraz pojazdach szynowych i drogowych.

Centrum Diagnostyki w Warszawie czuwa nad bezpieczeństwem transportu kolejowego, kontrolując i analizując stan techniczny infrastruktury kolejowej w czterech obszarach:

- pomiarów diagnostycznych nawierzchni (geometria torów) i elementów infrastruktury drogi kolejowej (skrajnia budowli), pomiarów profilu poprzecznego i podłużnego szyn dla potrzeb kwalifikacji szyn do reprofilacji i odbioru robót regeneracyjnych,
- badań defektoskopowych nawierzchni kolejowej (szukanie i ujawnianie wad i uszkodzeń powierzchniowych i wewnętrznych tej nawierzchni – szyn i elementów rozjazdów, złączy szynowych),
- diagnostyki funkcjonalnej urządzeń automatyki poprzez symulacje stanów awaryjnych taboru,
- spawalnictwa szyn i rozjazdów – nadzoru, kontroli i oceny wykonywanych złączy szynowych oraz badań terenowych i laboratoryjnych jakości połączeń,
- odbioru elementów nawierzchni kolejowej o wymaganej jakości, przeznaczonych do zabudowy w infrastrukturę kolejową.

W 2012 roku 160 pracowników Centrum Diagnostyki w ramach działalności podstawowej wykonało między innymi następujące zadania:

Zadanie		Ilość	Jednostka
Pomiary geometrii torów w planie i profilu przy pomocy 2 drezyn pomiarowych EM120		39 587,4	km toru
Badania struktury wewnętrznej szyn w torze wagonem defektoskopowym		12 975,3	km toru
Badania struktury wewnętrznej szyn w torze wózkami defektoskopowymi		37 293,3	km toru
Badania defektoskopowe specjalistyczne elementów nawierzchni kolejowej (spoin, zgrzein, napoin, profili szyn i rozjazdów itp.)		3 890	sztuki
Badania falistości szyn		89,5	km toru
Kontrola pracy czujników zagrzania osi poprzez przejazd wagonem DSAT symulującym awarię maźnic		210	urządzenia
Inspekcje obiektów mostowych przy wykorzystaniu specjalistycznego pojazdu Volvo - SRS Svabo, wspólnie z inspektorami zakładowymi z zakładów linii kolejowych		145	obiekty
Badania laboratoryjne i terenowe elementów nawierzchni kolejowej		172	sztuki
Kursy i szkolenia z zakresu spawalnictwa szyn i nadzoru spawalniczego		74	osoby
		10	kursy
Egzaminy okresowe i doskonalące z zakresu spawalnictwa szyn i nadzoru spawalniczego		201	osoby
Pouczenia i wydanie zaświadczeń kompetencji, identyfikatorów dla nadzoru spawalniczego		477	sztuki
Sprawdzenie toromierzy		357	sztuki
Odbiory techniczne elementów nawierzchni kolejowej (liniałem elektronicznym)	rozjazdy	541	komplet
	spoiny termitowe i zgrzeiny	2 367	sztuki
	różne elementy do produkcji rozjazdów	2 730	sztuki

Pozyskiwanie informacji o parametrach infrastruktury kolejowej jest podstawową działalnością Centrum Diagnostyki, której zadania są corocznie planowane na podstawie obligatoryjnych przepisów i zapotrzebowania składanego ze strony jednostek utrzymaniowych.

Drogi Kolejowe

W roku 2012 nastąpiła niewielka zmiana długości eksploatowanych linii kolejowych. Modyfikacja ta była następstwem konieczności dostosowania infrastruktury do zmieniających się potrzeb przewozowych.

Zestawienie eksploatowanej infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (wg stanu na dzień 31 grudnia 2012 roku):

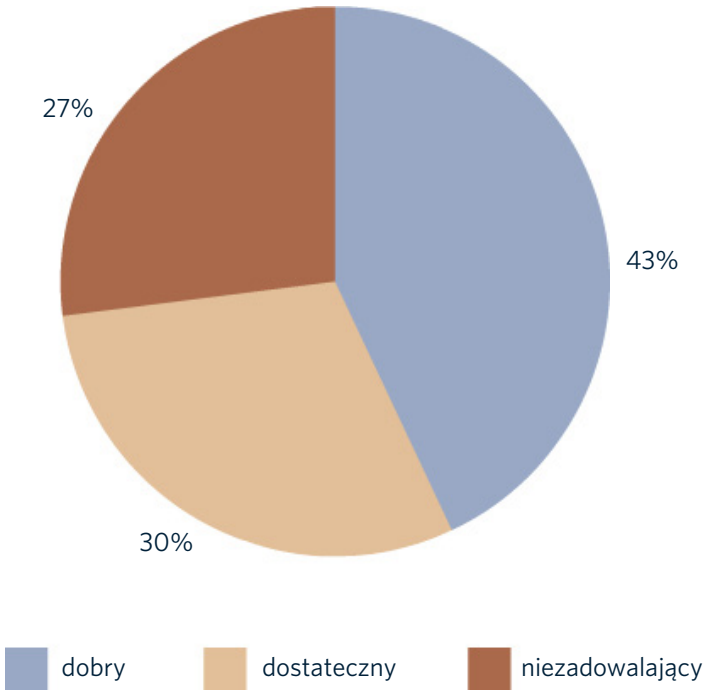
- 19 191 km linii kolejowych (to jest 37 076 km torów), w tym:
  - » 27 768 km torów szlakowych i głównych zasadniczych na stacjach,
  - » 9 308 km torów stacyjnych.
- 42 334 szt. rozjazdów, w tym:
  - » 18 465 szt. rozjazdów w torach szlakowych i głównych zasadniczych,

» 23 869 szt. rozjazdów w torach stacyjnych.
- 15 915 szt. przejazdów kolejowo-drogowych, w tym 2 673 szt. przejazdów kategorii A,
- 25 738 szt. obiektów inżynieryjnych, w tym 6 452 szt. mostów i wiaduktów,
- 6 326 szt. budynków,
- 12 671 szt. budowli.

Stan techniczny infrastruktury drogowej

W wyniku prowadzonych w roku 2012 robót utrzymaniowo-naprawczych oraz inwestycyjnych długość torów linii kolejowych z dobrą oceną stanu technicznego (wg stanu na dzień 31 grudnia 2012 roku) stanowiła aż 43% całkowitej długości torów, co oznacza wzrost o 3% w porównaniu ze stanem na dzień 31 grudnia 2011 roku – ocenę dobrą uzyskało wówczas 40% torów.

Ocena stanu technicznego infrastruktury kolejowej
(stan na dzień 31 grudnia 2011 roku)



Powyższy wykres opracowano według następujących kryteriów:

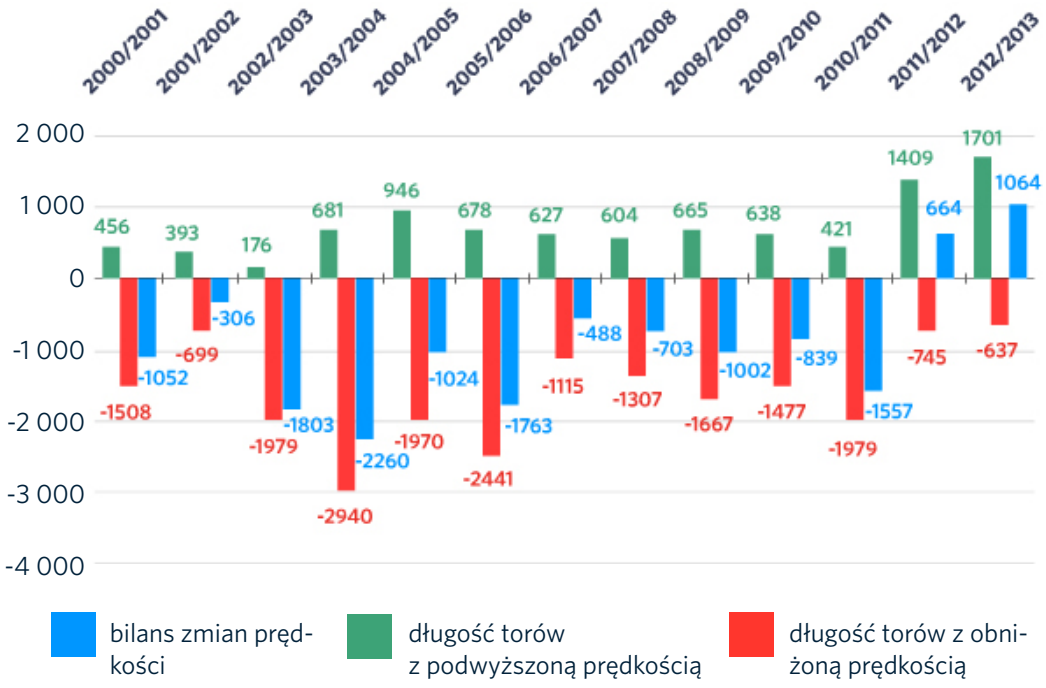
- ocena dobra – linie kolejowe eksploatowane z założonymi parametrami, wymagane są tylko roboty konserwacyjne,
- ocena dostateczna – linie kolejowe o obniżonych parametrach eksploatacyjnych (obniżona maksymalna prędkość rozkładowa, lokalne ograniczenia prędkości), dla utrzymnia parametrów eksploatacyjnych – oprócz robót konserwacyjnych – wymagane jest wykonanie napraw bieżących polegających na wymianie uszkodzonych elementów torów,

- ocena niezadowalająca – linie kolejowe o znacznie obniżonych parametrach eksploatacyjnych (małe prędkości rozkładowe, duża ilość lokalnych ograniczeń prędkości, obniżone dopuszczalne naciski), kwalifikujące tory linii do kompleksowej wymiany nawierzchni.

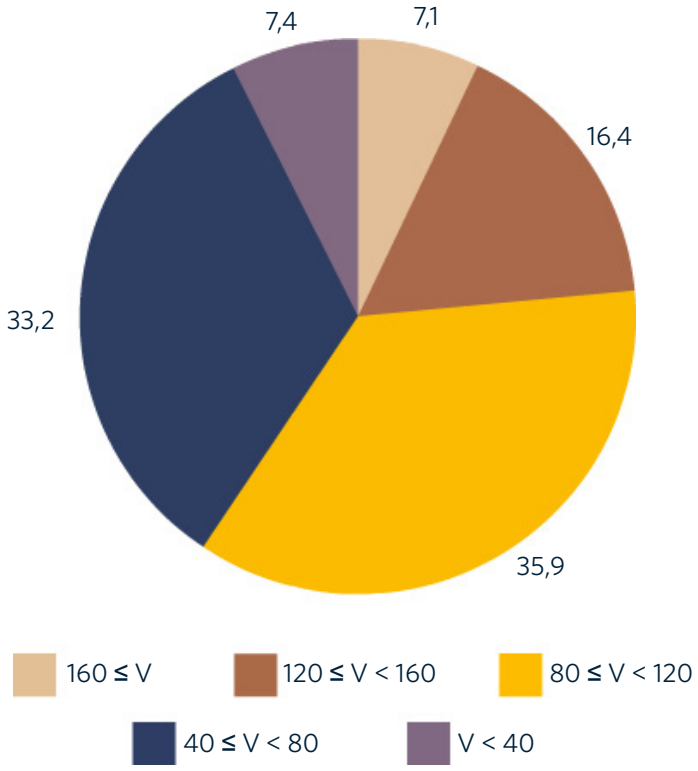
Efektem poprawy stanu technicznego torów było podwyższenie w Rozkładzie Jazdy Pociągów 2012/13 maksymalnej prędkości rozkładowej dla pociągów pasażerskich na odcinkach torów o długości aż 1 700,939 torokilometrów (tkm).

Pozytywne jest też to, że w porównaniu z poprzednimi latami obniżono prędkość rozkładową na mniejszej długości torów – w 2011 roku było to 745 (tkm), a w roku 2012 już tylko 637 (tkm). Od dwóch lat bilans zmian prędkości na sieci PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. jest korzystny i pokazuje efekt prowadzonych modernizacji.

Zmiany prędkości rozkładowych na eksploatowanych liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.



Procentowa struktura maksymalnych prędkości rozkładowych
w rozkładzie jazdy na lata 2012-2013



Do sukcesów należy zaliczyć także to, że w 2012 roku po raz kolejny wzrosła długość torów z obowiązującą prędkością rozkładową V ≥ 160 km/h i wynosi 1 956 tkm (na koniec roku 2011 było to 1 857 tkm).

Kierunki rozwoju

Strategia rozwoju

W 2012 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. aktywnie uczestniczyły w pracach związanych z realizacją celów określonych w rządowych dokumentach strategicznych, jak również kontynuowały realizację szerokiego programu inwestycyjnego.

Podejmowane w tym zakresie działania dotyczyły uczestnictwa w koordynowanych przez Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej pracach związanych z:

- aktualizacją i weryfikacją przyjętego przez Radę Ministrów 19 grudnia 2008 roku „Master Planu dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku",
- tworzeniem i konsultowaniem Dokumentu Implementacyjnego do „Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)",
- weryfikacją i aktualizacją przyjętego uchwałą nr 219/2011 Rady Ministrów z dnia 7 listopada 2011 roku „Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych do roku 2013 z perspektywą do roku 2015".

Wdrażanie największych przedsięwzięć inwestycyjnych odbywało się w ramach „Priorytetu VII: Transport przyjazny środowisku" Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ). Aktualny stan inwestycji planowanych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013 dostępny jest na stronie internetowej Ministerstwa Rozwoju Regionalnego pod adresem www.mrr.gov.pl i uwzględnia ostatnią aktualizację listy projektów indywidualnych POIiŚ z października 2012 roku.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. są beneficjentem lub współbeneficjentem 53 przedsięwzięć z listy podstawowej o łącznej wartości 27 064,94 mln zł oraz dodatkowo 25 przedsięwzięć posiadających status projektów rezerwowych o łącznej wartości 24 722,89 mln zł.

Mapa projektów POIiŚ

Nowością w tej sferze było uwzględnienie na liście indykatywnej POIiŚ projektów o dotychczas niewdrażanym w ramach tego programu charakterze, tj. projektów rewitalizacyjnych (które polegają na odtwarzaniu konstrukcyjnych parametrów eksploatacyjnych linii kolejowych) oraz projektów służących poprawie bezpieczeństwa na skrzyżowaniach dróg kołowych z liniami kolejowymi poprzez zabudowę urządzeń sygnalizacji przejazdowej).

Zgodnie z założeniami Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko oraz przyjętymi przez Spółkę priorytetami, plany modernizacyjne skoncentrowano na liniach kolejowych znajdujących się przede wszystkim na sieci TEN-T, istotnych dla jakości transportu w Unii Europejskiej i zapewniających poprawę połączeń pomiędzy aglomeracjami.

Komplementarnie do projektów infrastrukturalnych realizowanych z zaangażowaniem środków unijnych z POIiŚ Spółka realizowała działania inwestycyjne mające na celu rewitalizację i modernizację linii kolejowych w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych (RPO) oraz uzupełniających je innych programów obejmujących projekty inwestycyjne finansowane z budżetu państwa i Funduszu Kolejowego.

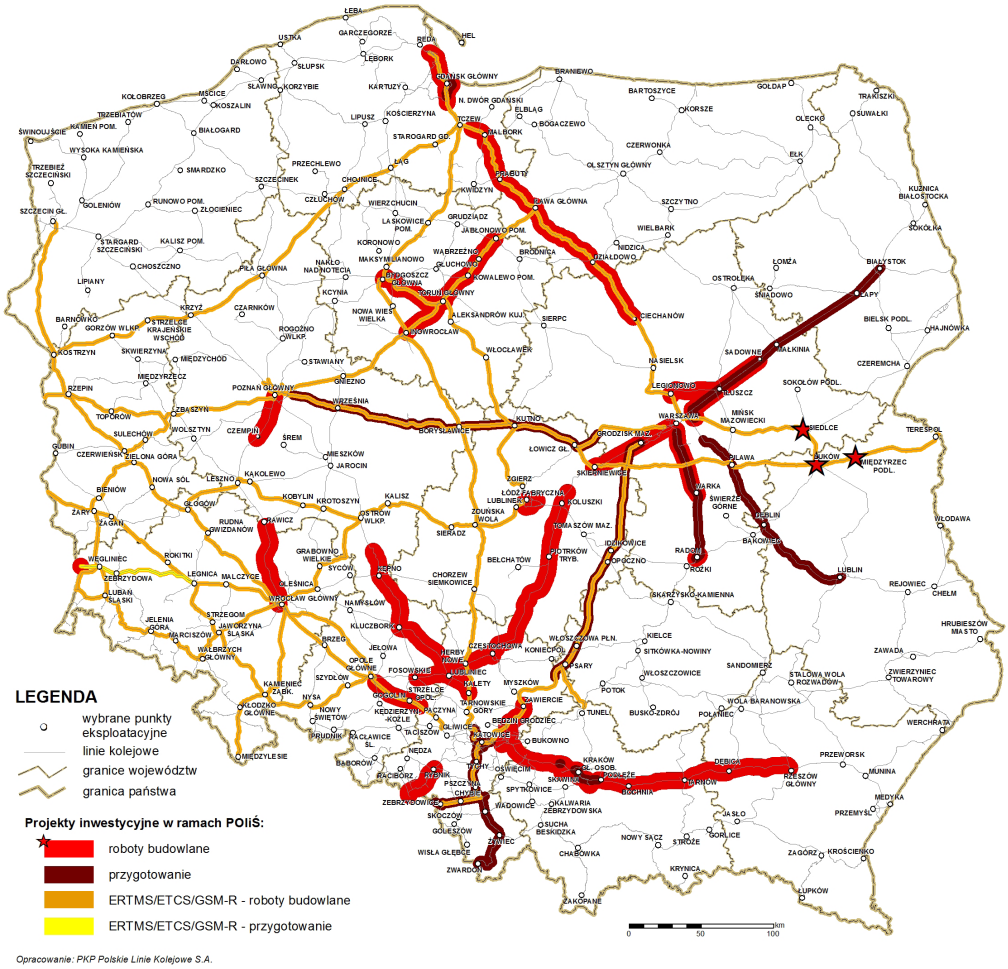
W ramach działań przygotowawczych do kolejnej perspektywy finansowej 2014-2020 opracowano kryteria wyboru i klasyfikacji projektów inwestycyjnych do realizacji, a w oparciu o nie przeprowadzono ocenę wstępnych propozycji do objęcia współfinansowaniem z funduszy Unii Europejskiej.

W 2012 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. aktywnie uczestniczyły w procesach kształtowania europejskiej przestrzeni kolejowej. Prace były związane z:

- realizacją postanowień Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady nr 913/2010 z 22 września 2010 roku w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy. W ramach tego procesu zainicjowano współpracę na dwóch korytarzach, powołano Rady Zarządzające korytarzy oraz Biuro Korytarza Towarowego nr 8 (Office RFC 8) z siedzibą w PKP Polskich Liniach Kolejowych S.A.,
- opiniowaniem dokumentów, które mają bezpośredni wpływ na sektor kolejowy i PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., a mianowicie: projektu rewizji I Pakietu Kolejowego, projektu nowych wytycznych TEN-T, instrumentu finansowego Connecting Europe Facility (CEF), nowej polityki spójności oraz założeń do tzw. IV Pakietu Kolejowego,
- uczestnictwem w grupach eksperckich Europejskiego Zrzeszenia Zarządców Infrastruktury Kolejowej (EIM) dotyczących asset management i technicznych specyfikacji interoperacyjności (TSI).

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. koordynowały także prace związane z prowadzeniem Rady Przewoźników, która zgodnie z przyjętymi założeniami jest zespołem doradczym, wspomagającym działania Zarządu PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. w sprawach dotyczących rozwoju transportu kolejowego w Polsce.

Inwestycje kolejowe realizowane przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko



Informatyka

Sprawny przepływ informacji jest jednym z podstawowych elementów umożliwiających sukces gospodarczy PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. Rok 2012 był rokiem istotnego rozwoju zasobów informatycznych Spółki. Najważniejszymi osiągnięciami związanymi z rozwojem technicznym w obszarze działań Spółki w roku 2012 były:

Opracowanie "Interaktywnej Mapy – Sztab"

"Interaktywną Mapę – Sztab" opracowano na potrzeby Centrum Zarządzania Kryzysowego. System wspiera zarządzanie sytuacjami kryzysowymi lub wyjątkowymi. Aplikacja umożliwia śledzenie w środowisku wielomonitorowym (w tym z możliwością przejścia z poziomu mapy na plany schematyczne stacji):

- bieżącej lokalizacji pociągów, w tym pociągów opóźnionych,

- dyslokacji pociągów ratownictwa technicznego, zespołów szybkiego usuwania awarii, sprzętu odśnieżnego, pociągów sieciowych,
- bieżącej lokalizacji patroli SOK.

oraz prezentuje:

- zaistniałe na sieci kolejowej wypadki i incydenty,
- wprowadzone zapowiadanie telefoniczne,
- realizowane zamknięcia torowe (planowe i awaryjne),
- rozmieszczenie rezerwy wagonowej i lokomotyw do osłony sieci,
- kolejność odśnieżania linii kolejowych,
- lokalizację krajowych służb ratowniczych, takich jak: jednostki Policji (posterunki, komendy miejskie, powiatowe, wojewódzkie, Komenda Stołeczna i Komenda Główna), Państwowa Straż Pożarna (jednostki ratowniczo-gaśnicze, komendy powiatowe, wojewódzkie, Komenda Główna PSP, Krajowe Centrum Koordynacji Ratownictwa i Ochrony Ludności), centra zarządzania kryzysowego (wojewódzkie, Rządowe Centrum Bezpieczeństwa, Agencja Bezpieczeństwa Wewnętrznego).

System umożliwił:

- skrócenie czasu reakcji na zdarzenie kryzysowe i czasu działania zaangażowanych służb,
- zwiększenie efektywności dysponowania wszelkich służb ratowniczych,
- zminimalizowanie skutków wypadków i wydarzeń,
- zmniejszenie strat finansowych po stronie PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. wynikających ze zniszczeń majątku infrastrukturalnego.

Opracowanie "Portalu PLK dla Pasażera"

Opracowanie "Portalu PLK dla Pasażera" wynikało z konieczności spełnienia obowiązku ustawowego [ustawa z dnia 19 sierpnia 2011 roku o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz.U. nr 205, poz. 1209)]. Nowy system umożliwia generowanie i drukowanie plakatowych rozkładów jazdy, które są następnie umieszczane na peronach oraz dostarczane zarządcom dworców. Informacja o rozkładzie jazdy jest publikowana na stronie internetowej www.plk-sa.pl. Prowadzone obecnie prace związane są z udoskonaleniem dotychczas udostępnionej funkcjonalności biznesowej oraz realizacją wszystkich zaplanowanych w projekcie zadań. Zakończenie prac przewidywane jest na koniec pierwszej połowy 2013 roku.

Opracowanie interfejsów dla Systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej – SDIP

W ramach przygotowań do mistrzostw Europy UEFA EURO 2012 uruchomiono projekt SIP – System Informacji Pasażerskiej. W ramach systemu SIP opracowano kompleksowy projekt informowania pasażerów na stacjach kolejowych. Jednym

z elementów systemu SIP jest wspomniany SDIP. Zadaniem systemu SDIP jest przekazywanie pasażerom informacji o odjazdach i przyjazdach pociągów na ekranach i wyświetlaczach umieszczonych na peronach oraz wygłaszanie jej poprzez megafony na następujących stacjach i przystankach: Warszawa Wschodnia, Warszawa Stadion, Warszawa Zachodnia i Warszawa Wola. Spółka opracowała i wdrożyła interfejs automatycznie zasilający system SDIP danymi z systemów wewnętrznych PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.

Uruchomienie modułu ZT w systemie SKRJ

W 2012 roku wdrożono moduł zamknięć torowych (ZT) będący składową Systemu Konstrukcji Rozkładów Jazdy – SKRJ. Wspomniany moduł umożliwia konstrukcję rozkładu jazdy pociągu z uwzględnieniem zamknięć torowych. Nowa funkcjonalność umożliwia sprawne tworzenie rozkładu jazdy z uwzględnieniem ograniczeń infrastruktury kolejowej spowodowanych m.in. prowadzonymi pracami inwestycyjnymi, modernizacyjnymi i remontowymi. Aktualnie prowadzone prace obejmują opracowanie:

- modułu przetrasowania kopii rozkładów zamknięciowych według utworzonego wzorca,
- moduł reorganizacji zamówień zamknięciowych w przypadku usunięcia z bazy opracowanego już zamknięcia,
- modułu grupującego wersje zamknięciowe zamówień na rozkład jazdy o podobnych parametrach,
- modułu raportowania dla Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym stanu konstrukcji rozkładu zamknięciowego,
- modułu systemu SKRJ umożliwiającego konstruowanie rocznego rozkładu jazdy.

Zakończenie prac nad modułami zamknięciowymi i ich uruchamianie przewidziane jest sukcesywnie w 2013 roku, zaś zakończenie prac nad modułami do rozkładu rocznego w zakresie ich podstawowej funkcjonalności planowane jest na pierwsze półrocze 2014 roku.

Zakończenie wprowadzania danych do systemu EWI-2

System EWI-2 – Ewidencja Infrastruktury – baza schematów stacyjnych to system umożliwiający kreślenie schematów stacyjnych oraz prowadzenie ewidencji obiektów na stacjach (rozjazdów, torów, budynków, semaforów itp.) zgodnie z instrukcją D40. Wspomaga organizację ruchu pociągów na stacjach i posterunkach ruchu, umożliwia dostęp do schematów stacyjnych, wspierając pracę eksploatacyjną na stacjach kolejowych. W roku 2012 wprowadzono do systemu schematy stacyjne wszystkich stacji eksploatowanych na sieci PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.

SILK-2 – System Informacji o Liniach Kolejowych-2

Eksploatowany w Spółce system SILK został rozbudowany o nowe funkcjonalności:

- moduł „Nieruchomości" zasilono danymi geometrycznymi działek i nieruchomości oraz opracowano nakładkę do zarządzania umowami dzierżawy dla umowy D50,
- w module „Dokumentacja" rozszerzono zakres przechowywanej dokumentacji (nowe rodzaje dokumentów, nowe szablony projektowe dla danych geodezyjnych oraz dla danych opisujących infrastrukturę teleinformatyczną),
- opracowano koncepcję „torowości" i pilotażowo wdrożono ją na obszarze województwa opolskiego,
- rozbudowano moduł „Internetowa Mapa Linii Kolejowych" w kierunku elastycznego portalu GIS i udostępnienia ściśle określonych danych w internecie.

Prace nad sysytemem SILK realizuje firma zewnętrzna, natomiast nadzór prowadzony jest przez pracowników PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.

ZTC – Zarządzanie Tożsamością Cyfrową

W roku 2012 rozpoczęto prace nad wdrożeniem systemu zarządzania tożsamością cyfrową. Zarządzanie tożsamością cyfrową umożliwia kontrolę dostępu do informacji. System zapewni sprawne nadawanie i blokowanie praw dostępu do systemów informatycznych Spółki z wykorzystaniem ID pracownika. Wdrożenie systemu uwzględnia ruchy kadrowe w Spółce, automatycznie blokując lub nadając uprawnienia dostępowe w zależności od funkcji, jaką pracownik pełni w PKP Polskich Liniach Kolejowych S.A. Uruchomienie ZTC dla pierwszych systemów planowane jest na przełomie roku 2013 i 2014, a rozwój o kolejne systemy – w roku 2014.

ODA – Obieg Dokumentów i Archiwizacja

W roku 2012 rozpoczęto prace przedwdrożeniowe (w tym opracowano Opis Przedmiotu Zamówienia oraz przeprowadzono analizę rynku) dla planowanej realizacji wdrożenia w skali całej Spółki systemu elektronicznego obiegu dokumentów i archiwizacji. Kluczowe korzyści płynące z prac to jeden rejestr obiegu korespondencji i ograniczenie do minimum obiegu korespondencji w wersji papierowej, w tym jej powielania, dublowania oraz drukowania. Rozwiązanie zapewni oszczędność czasu pracowników, oszczędność kosztów ponoszonych na papier i materiały eksploatacyjne urządzeń drukujących i kopiujących oraz zwiększy bezpieczeństwo wynikające z lepszej kontroli pracy oraz ochrony dokumentów. System obejmie procesy obiegu korespondencji wewnętrznej przychodzącej i wychodzącej oraz korespondencję z zewnętrznymi podmiotami (planowany start produkcyjny – 2013 roku) oraz elektroniczne i papierowe zarządzanie Archiwum (planowane na rok 2014). Ponadto system zapewni integrację z systemami: SAP ERP

HCM (struktura organizacyjna), MS SharePoint, SMB, Dokument ustrukturyzowany i in. Integracja będzie mieć charakter czysto elektroniczny, jak i mieszany (przekazywanie załączników w postaci papierowej). Zakończenie realizacji całego przedsięwzięcia jest planowane na grudzień 2014 roku.

Wdrożenie systemu elektronicznego wspomagania inwentaryzacji majątku trwałego

W roku 2012 wdrożono system STOCK umożliwiający przeprowadzenie nowoczesnej inwentaryzacji z użyciem kolektorów oraz oznakowaniem składników majątku trwałego dla grup 3-8 za pomocą technologii kodów kreskowych umieszczonych na samoprzylepnych etykietach. Wdrożenie nowoczesnej technologii umożliwiło wyeliminowanie z procesu inwentaryzacji ręcznego wypełniania arkuszy spisowych. System został zintegrowany z modułem FI-AA (Zarządzanie majątkiem trwałym) systemu SAP ERP. Wdrożenie systemu umożliwiło przeprowadzenie w terminie inwentaryzacji ustawowej [ustawa o rachunkowości z dnia 29 września 1994 roku (Dz.U. 1994, nr 121, poz. 591)]. Ponadto Spółka planuje przeniesienie ww. technologii do przeprowadzania cyklicznych ewidencji przedmiotów nietrwałych.

CRP – Centralny Rejestr Projektów

W 2012 roku zakończono rozbudowę modułu HCM systemu SAP ERP o funkcjonalność CRP (Centralny Rejestr Projektów), która została zintegrowana z CRU (Centralnym Rejestrem Umów) oraz ze zleceniami inwestycyjnymi modułu FI i CO systemu SAP ERP. Rozwiązanie umożliwia ewidencję i nadawanie unikalnych kodów projektom inwestycyjnym, realizowanym i planowanym do realizacji przez Spółkę. Kod projektu jest automatycznie przekazywany do systemów informatycznych wspierających zarządzanie obszarem inwestycji, w tym do systemu EPM.

Projekt „Strategia Personalna"

Spółka opracowała model danych niezbędny do przeprowadzenia wnikliwej i dogłębnej analizy. W projekcie tym użyto narzędzia raportowo-analitycznego „SAP Business Objects" i połączono dane gromadzone w dwóch różnych systemach, tj. w systemie SAP oraz PK. Narzędzie to umożliwia uzyskiwanie integralnych raportów w oparciu o dane znajdujące się w różnych systemach informatycznych Spółki. Dalszy rozwój narzędzia „SAP Business Objects" przewidziano na rok 2013.

Migracja narzędzia analityczno-raportującego „SAP Business Objects"

Po udanym projekcie „Strategii Personalnej", w którym zweryfikowano możliwości narzędzia analityczno-raportującego „SAP Business Objects" podjęto decyzję o jego migracji do najnowszej wersji. Prace nad podniesieniem wersji tego narzędzia rozpoczęły się w grudniu 2012 roku, a planowane zakończenie prac przewidziane jest koniec lutego 2013 roku. Po zakończeniu migracji, w roku 2013, zaplanowano dalszą rozbudowę tego narzędzia umożliwiającą użytkownikom samoobsługę w zakresie możliwości budowy raportów i prowadzenia zaawansowanych analiz.

SMB – System Monitorowania Bezpieczeństwa

Wraz z ciągłym rozwojem systemów oraz infrastruktury teleinformatycznej pojawiają się nowe zagrożenia mające wpływ na ich poprawne i bezpieczne działanie. Celem ograniczenia ryzyka, Spółka rozwija system monitorowania bezpieczeństwa. Celem jest uzyskanie przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. certyfikatu na zgodność z normą PN/ISO 27001.

Założenia dla systemu wspomagania zarządzania infrastrukturą kolejową

W 2012 roku zakończono projekt obejmujący opracowanie modelu danych dla systemu zarządzania infrastrukturą kolejową. Prace przeprowadził Instytut Kolejnictwa. W otrzymanym opracowaniu określono zbiory danych, jakie należy pozyskiwać, celem prawidłowego określenia stanu infrastruktury kolejowej. Drugim elementem opracowania są propozycje wskaźników (wraz z algorytmami ich wyliczania), które w syntetycznej formie opisują stan techniczny poszczególnych elementów infrastruktury kolejowej. Uzyskane opracowanie posłuży do zlecenia wykonania projektu systemu informatycznego do wspomagania zarządzania infrastrukturą kolejową.

Kodyfikacja linii kolejowych

Realizowany jest projekt zmierzający do opracowania „kodyfikacji" linii kolejowych. Celem jest opracowanie systemu pomiarowego skrajni budowli linii kolejowych, a następnie zapis zebranych danych. Ostatnim etapem jest opracowanie systemu informatycznego wspomagającego wyznaczanie trasy przejazdu dla przesyłek ponadnormatywnych. Przewiduje się, że pozyskanie systemu i uruchomienie wersji produkcyjnej zajmie do 2 lat.

W chwili obecnej działalność Spółki skupiona jest na budowie i dalszym rozwoju infrastruktury i systemów teleinformatycznych wspierających działalność Spółki.

Aktualnie wdrażany jest spójny mechanizm autoryzacji i uwierzytelniania użytkowników biznesowych w systemach informatycznych (Active Directory). Trwają prace nad budową interfejsu wewnętrznego dla systemu interoperacyjnej wymiany danych (TAF TSI, TAP TSI). Z tego rozwiązania korzystać będzie także system TIS – Train Information System – wspierający informowanie o bieżącej jeździe pociągów międzynarodowych. Planowane do realizacji są m.in. następujące systemy: EDR – Elektroniczny Dziennik Ruchu, System Wspierający Zarządzanie Infrastrukturą Kolejową. Dalszej rozbudowie podlega „Portal PLK dla Pasażera" – trwają prace nad wyszukiwarką połączeń. Ponadto dalszemu rozwojowi ulegać będą zasoby infrastruktury technicznej i sieciowej Spółki, ze zwróceniem szczególnej uwagi na dostarczenie niezbędnej mocy obliczeniowej tak istotnej dla zapewnienia wydajnej i stabilnej pracy systemów informatycznych wspierających działalność biznesową Spółki.

Ochrona środowiska

Ochrona środowiska jest ważnym aspektem we wszystkich obszarach działalności Spółki, poczynając od eksploatacji linii kolejowych, poprzez projekty inwestycyjne, na działaniach strategicznych kończąc.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. są podmiotem, na którym ciąży szereg obowiązków, które w szczególności dotyczą:

- korzystania ze środowiska w związku z eksploatacją linii kolejowych, w tym monitorowania wpływu na stan środowiska,
- realizacji planowanych przedsięwzięć w sposób zgodny z przepisami ochrony środowiska i wymaganiami instytucji finansowych,
- planowania i podejmowania działań ograniczających wpływ na środowisko.

Do najważniejszych form aktywności Spółki w zakresie ochrony środowiska w ramach działalności operacyjnej w 2012 roku należy zaliczyć między innymi:

- opiniowanie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego gmin,
- uczestnictwo w pracach związanych z opracowywaniem programów ochrony środowiska przed hałasem,
- uczestnictwo w konsultacjach prowadzonych w sprawie utworzenia nowych obszarów Natura 2000 oraz w pracach nad planami zadań ochronnych dla obszarów Natura 2000 znajdujących się z bliskim sąsiedztwie linii kolejowych (m.in. na potrzeby planowanych w dalszej przyszłości inwestycji),
- bieżące sporządzanie i przekazywanie do właściwych instytucji dokumentów (sprawozdań, raportów, wykazów) związanych z ochroną środowiska,
- wykonanie przeglądu ekologicznego linii kolejowej nr 273 w granicach miasta Głogowa, w związku z planowaniem działań na rzecz ograniczenia emisji hałasu.

Najważniejsze działania dotyczące ochrony środowiska w związku z prowadzonymi przez Spółkę projektami inwestycyjnymi w 2012 roku polegały na:

- opracowywaniu kart informacyjnych przedsięwzięć i składaniu wniosków o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach,
- weryfikacji raportów o oddziaływaniu na środowisko zarówno na etapie uzyskania decyzji środowiskowej, jak również na etapie ponownej oceny oddziaływania na środowisko,
- uzyskiwaniu postanowień określających uwarunkowania środowiskowe,
- uzyskaniu deklaracji organów odpowiedzialnych za obszary Natura 2000 stanowiących załączniki do wniosków o dofinansowanie inwestycji.

W 2012 roku nastąpiły zmiany niektórych przepisów dotyczących ochrony środowiska, m.in. rozporządzenia w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, które wprowadziło podwyższenie wartości dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. Skutkuje to zmniejszeniem obszaru narażonego na przekroczenie norm hałasu w sąsiedztwie linii kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. o ponad 70% w stosunku do obszarów wyznaczonych na podstawie sporządzonych w 2011 roku map akustycznych.

Istotny wpływ na działalność Spółki miała także nowa ustawa o odpadach, która wprowadziła szereg nowych uwarunkowań i obowiązków wobec podmiotów gospodarujących odpadami, w tym również wobec PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.

Geoinformacja

Mapa Interaktywna Linii Kolejowych (MILK)

28 maja 2012 roku została oddana do użytku wszystkich pracowników naszej Spółki nowa wersja Mapy Interaktywnej Linii Kolejowych – serwisu GIS dotyczącego sieci linii kolejowych. W porównaniu z dotychczasowym serwisem została ona wzbogacona o dodatkowe dane (np. przejazdy kolejowe, obszary działania PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.) oraz powiązania z systemami takimi jak: EWI 2, SEPE, Baza przejazdów kolejowych – Przejazdy, POSEOR. Serwis zapewnia zmodyfikowane i ulepszone narzędzia pozwalające na wyszukiwanie informacji oraz wykonywanie analiz, a tym samym zaspokaja najpilniejsze potrzeby w zakresie udostępniania i wizualizacji podstawowych danych o sieci linii kolejowych. Dostępne opcje drukowania oraz zapisywania do pliku umożliwiają natomiast wykorzystanie serwisu MILK do tworzenia prostych map, które następnie mogą zostać wykorzystane do opracowań tworzonych przez pracowników w ramach realizacji bieżących zadań na potrzeby wewnętrzne Spółki.

Mapa Interaktywna Linii Kolejowych jest serwisem, w którym wdrożone zostały mechanizmy uwierzytelniania. Może być ona użytkowana bez konieczności logowania, jednak wtedy prezentuje ograniczony zakres danych, pozostałe informacje i funkcjonalności dostępne są tylko po zalogowaniu. W takim przypadku dostęp do nich uzależniony jest od uprawnień posiadanych przez użytkownika. Pozwala to na sprawne zarządzanie treścią, nie tylko poprzez publikację informacji, ale również poprzez precyzyjne definiowanie odbiorców udostępnionej informacji. Ma to szczególne znaczenie w przypadku publikacji danych wrażliwych, do których dostęp, ze względu na ich charakter, musi być ograniczony.

Od momentu uruchomienia Mapy Interaktywnej Linii Kolejowych systematycznie ulega rozszerzeniu zakres informacyjny serwisu. Cyklicznie wprowadzane są kolejne warstwy danych, dzięki czemu możliwe jest zapewnienie w Spółce informacji przestrzennej związanej z szerokim wachlarzem zagadnień. Serwis MILK zapewnia bowiem możliwość prezentacji przestrzennego rozmieszczenia danych przechowywanych w postaci tabelarycznej, jeśli tylko mają one odniesienie do numeru linii kolejowej i zakresu kilometrów.

Jednocześnie trwają prace nad udostępnieniem wersji Mapy Interaktywnej Linii Kolejowych publicznie w Internecie dla szerokiego grona odbiorców.

Wielofunkcyjność znaków regulacji osi toru

Wprowadzono w Spółce wytyczne dla osadzania znaków regulacji osi toru na konstrukcjach wsporczych (słupach) sieci trakcyjnej. Wytyczne ujednoliciły wzór znaku regulacji stosowanego na sieci PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., a także dały możliwość wykorzystywania znaku regulacji także jako punktu osnowy geodezyjnej będącej podstawą dla wszystkich prac geodezyjnych.

Wprowadzono również do stosowania wytyczne określające zasady i dokładność pomiarów geodezyjnych dla zakładania wielofunkcyjnych znaków regulacji osi toru.

Powyższe przepisy ustalają:

- jednolity wzór znaku regulacji osi toru dla zelektryfikowanych linii kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.,
- sposób stabilizacji znaku nieinwazyjny w stosunku do warstw ochronnych konstrukcji wsporczych,
- dodatkowe funkcje znaku regulacji osi toru (osnowa pozioma, osnowa wysokościowa),
- sposób prowadzenia pomiarów z wykorzystaniem znaków regulacji osi toru,
- zasady zakładania i wymagane dokładności dla kolejowej osnowy geodezyjnej.

Współpraca międzynarodowa

W relacjach międzynarodowych kontynuowano działania ukierunkowane na regulację i uporządkowanie spraw granicznych z zarządcami infrastruktury z krajów sąsiedzkich oraz wdrożenie interoperacyjności i poprawę bezpieczeństwa na styku infrastruktur w układzie bilateralnym, jak i w skali europejskiej. Pogłębiano także wymianę wiedzy i doświadczeń w zakresie organizacyjno-technicznym pomiędzy PKP Polskimi Liniami Kolejowymi S.A. i podmiotami działającymi na rzecz transportu kolejowego. Realizowane w ramach polityki międzynarodowej zadania służyły wykorzystaniu istniejących możliwości dla budowania i wzmocnienia pozycji Spółki jako ważnego elementu europejskiej sieci infrastruktury kolejowej.

Współpraca dwustronna

Rok 2012 był kolejnym rokiem pogłębiania współpracy oraz wymiany doświadczeń i informacji z hiszpańskim zarządcą infrastruktury kolejowej – ADIF oraz austriackim zarządcą infrastruktury kolejowej – ÖBB Infrastruktur AG. W marcu podczas konsultacji Komisji Mieszanej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – ADIF w Warszawie podsumowano rezultaty dotychczasowej współpracy, realizujące zapisy Ramowego Porozumienia z 2008 roku oraz uzgodniono plan pracy na nadchodzący rok. W planie pracy na 2012 rok obie firmy postanowiły wymienić się doświadczeniami w następujących kluczowych tematach: partnerstwo publiczno-prywatne (PPP) w projektach infrastrukturalnych, zarządzanie bezpieczeństwem (SMS – safety management system) oraz przesyłki nadzwyczajne. Tematy te zostały zrealizowane częściowo podczas spotkania w Warszawie oraz warsztatów dla ekspertów PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. zorganizowanych w maju w Hiszpanii. Polskie doświadczenia w dziedzinie zarządzania ruchem towarowym, w tym we wdrożeniu systemów konstrukcji rozkładu jazdy (SKRJ) oraz w zakresie bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych, spotkały się z żywym zainteresowaniem partnerów hiszpańskich podczas konsultacji przeprowadzonych w listopadzie w Hiszpanii. Współpraca obu zarządców została także pozytywnie oceniona na międzyrządowych polsko-hiszpańskich konsultacjach w kwietniu 2012 roku. W kwietniu 2012 roku odbyło się w Wiedniu doroczne posiedzenie Komitetu Koordynacyjnego PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – ÖBB Infrastruktur AG podsumowujące efekty realizacji zapisów Porozumienia obu zarządców infrastruktury z 2011 roku. Obie strony pozytywnie oceniły efekty wzajemnej współpracy w zakresie rozwoju, utrzymania, konserwacji oraz eksploatacji sieci kolejowej. Na podstawie przyjętego planu pracy zostały wyznaczone kierunki współpracy na kolejny rok, zgodnie z którymi w lipcu 2012 roku. przeprowadzono w Wiedniu konsultacje eksperckie obu spółek poświęcone wymianie informacji i doświadczeń w zakresie zarządzania systemem bezpieczeństwa (SMS). W listopadzie w Warszawie odbyło się seminarium zorganizowane przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., będące okazją do wymiany doświadczeń i informacji w dziedzinie wdrożenia austriackiego systemu GIS oraz polskiego systemu SILK, wspomagających zarządzanie obiektami infrastruktury kolejowej.

Rok 2012 był szczególnie owocny i wyróżniał się aktywną działalnością Spółki w zakresie współpracy z zarządcami infrastruktury kolejowej z krajów ościennych. Stosunki polsko-czeskie, polsko-niemieckie oraz polsko-słowackie są ukierunkowane na usprawnienie wykonywania przewozów transgranicznych poprzez zacieśnienie współpracy z zarządcami infrastruktury z tych krajów.

W maju 2012 roku w Krakowie odbyło się pierwsze forum graniczne zarządców infrastruktury kolejowej Polski i Słowacji z przewoźnikami kolejowymi, które stało się ważnym impulsem do zacieśnienia polsko-słowackiej współpracy zarządców infrastruktury kolejowej z przewoźnikami z obu krajów. W tym ważnym spotkaniu uczestniczyło blisko 70 osób z 17 firm przewozowych z Polski i Słowacji. W związku z przygotowaniem przez konsorcjum EGIS studium wykonalności dla modernizacji ciągu E65 – Południe PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. aktywnie współpracowały ze słowackim partnerem w celu pozyskania informacji niezbędnych do opracowania studium. Z uwagi na zmiany organizacyjne, jakie miały miejsce w obu Spółkach, prowadzona była aktualizacja Miejscowych Porozumień Granicznych dla odcinków ruchu transgranicznego. 18 października 2012 roku odbyło się spotkanie ekspertów PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. i ŽSR, podczas którego dokonano wspólnej oceny stanu technicznego granicznego tunelu liniowego na granicy Polski i Słowacji.

6 września 2012 roku w Cottbus odbyła się coroczna polsko-niemiecka konferencja graniczna zarządców infrastruktury kolejowej PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. i DB Netz AG z przewoźnikami kolejowymi, podczas której podsumowano efekty całorocznej pracy Stałej Grupy Roboczej i funkcjonujących w jej ramach podgrup. W czasie wspólnych obrad zostały zaprezentowane między innymi stanowiska Stron we współpracy na płaszczyźnie międzynarodowej oraz paneuropejskiej w ramach korytarza towarowego RFC 8 (Bremerhaven/Rotterdam/Antwerpia – Berlin – Warszawa – Terespol/Kowno), kwestie bezpieczeństwa na kolei, a także przedstawiono informacje odnośnie prowadzonych prac budowlanych na polskiej i niemieckiej infrastrukturze. 18 września 2012 roku w Berlinie odbyło się coroczne spotkanie Prezesów PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. oraz DB Netz AG, podczas którego obie strony wyraziły swoje zadowolenie z rozwoju współpracy polsko-niemieckiej na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym, jak również oceniły wyniki polsko-niemieckiej Grupy Infrastrukturalnej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A – DB Netz AG na 5-lecie jej działalności. Prezesi obu spółek zarekomendowali wzmocnienie współpracy w priorytetowych dla obu stron obszarach i tematach (budowa mostu na Nysie Łużyckiej, remont linii Knappenrode – Horka, prace remontowo-utrzymaniowe na moście Zgorzelec – Görlitz, wdrażanie systemu ERTMS na odcinkach transgranicznych, łączenie systemów mających usprawnić prowadzenie ruchu pomiędzy stacjami zmiany systemu oraz uzgadnianie przewozów przesyłek nadzwyczajnych i ich skrajni). Pozytywnie została oceniona współpraca obu spółek w zakresie wspólnych przygotowań i organizacji ruchu kolejowego dla mistrzostw Europy w piłce nożnej UEFA EURO 2012 w Polsce i na Ukrainie. Podkreślono również, iż przeprowadzane przez Grupę polsko-niemieckie konferencje graniczne są przykładem wzorowej współpracy w transgranicznym

ruchu kolejowym, czego wyrazem jest aprobata przewoźników dla tej formy współpracy i korzyści wynikające z bezpośredniego dialogu z zarządcami infrastruktury kolejowej obu krajów. W 2012 roku eksperci PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. aktywnie uczestniczyli również w przygotowaniu i negocjowaniu umów mających istotny wpływ na funkcjonowanie Spółki. Ich podpisanie przez rządy Rzeczypospolitej Polskiej i Republiki Federalnej Niemiec nastąpiło w Berlinie – 14 listopada 2012 roku („Umowa o współpracy w dziedzinie komunikacji kolejowej przez polsko-niemiecką granicę państwową") oraz w Szczecinie – 28 grudnia 2012 roku („Umowa o współpracy przy rozwoju połączenia kolejowego Berlin – Szczecin"). Innym znaczącym dla rozwoju współpracy polsko-niemieckiej wydarzeniem było zorganizowane w dniu 4 października 2012 roku w siedzibie PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. spotkanie ekspertów naszej Spółki z przedstawicielami saksońskiego przemysłu kolejowego, w ramach wizyty premiera landu Saksonia wraz z delegacją w Polsce.

W zakresie współpracy z partnerami czeskimi, z uwagi na zmiany w instrukcji sygnalizacji Ie-1, przeprowadzono uzgodnienia Miejscowych Porozumień Granicznych dla odcinków ruchu transgranicznego, którym poświęcone było spotkanie ekspertów PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. i SŽDC w dniach 18-21 września 2012 roku. 15 listopada dokonana została coroczna wspólna ocena stanu technicznego kolejowych mostów granicznych na linii nr 151 Kędzierzyn Koźle – Chałupki i linii nr 190 Bielsko Biała Główna – Cieszyn.

24 września 2012 roku w siedzibie PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. odbyło się spotkanie w celu omówienia kwestii utworzenia nowego korytarza towarowego Szczecin/Świnoujście – Wrocław – Międzylesie – (Republika Czeska), z udziałem przedstawicieli PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., delegatów Ministerstwa Transportu Budownictwa i Gospodarki Morskiej, czeskiego Ministerstwa Transportu oraz SŽDC. Z dniem 9 grudnia 2012 roku zarządzanie linią kolejową na odcinku Szklarska Poręba Górna – granica państwa przejęły PMT Linie Kolejowe Sp. z o.o. Zmiana ta wymusiła dokonanie aktualizacji w Porozumieniu między PKP Polskimi Liniami Kolejowymi S.A. i SŽDC z maja 2011 roku. Na ww. odcinku prowadzenie ruchu kolejowego zostało powierzone PKP Polskim Liniom Kolejowym S.A. W związku z powyższym zaszła konieczność opracowania Regulaminu Prowadzenia Ruchu dla odcinka Szklarska Poręba Górna – Harrachov. Planowana w 2012 roku wspólna konferencja graniczna zarządców infrastruktury PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. i SŽDC z przewoźnikami, która miała się odbyć w Czechach, została przesunięta przez partnera czeskiego na jesień 2013 roku.

Rok 2012 był również znaczący dla nadania nowego impulsu stosunkom bilateralnym z partnerami zza wschodniej granicy. Zintensyfikowano współpracę z Koleją Ukraińską, zorientowaną głównie na prowadzenie wspólnych przygotowań do organizacji ruchu kolejowego na potrzeby obsługi mistrzostw Europy w piłce nożnej UEFA EURO 2012, których gospodarzami były wspólnie Polska i Ukraina.

W dniach 18-19 października 2012 roku w Lublinie odbyła się pierwsza konferencja zarządców infrastruktury PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. i Kolei Białoruskiej BCz z przewoźnikami. Podczas tego forum poruszono problemy istotne w codziennej pracy w strefie transgranicznej, m.in. w kontekście roli polsko-białoruskich przejść granicznych w transporcie kolejowym na osi Wschód – Zachód, warunków funkcjonowania przejść granicznych między Polską i Białorusią. Omówiono również tematy dotyczące planów i perspektyw rozwoju przewozów przez granicę polsko-białoruską. Realizując postanowienia „Porozumienia o współpracy w zakresie zarządzania infrastrukturą kolejową i dostępu do niej dla prowadzenia ruchu kolejowego przez granicę między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Białorusi" eksperci PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. uczestniczyli w pracach dwustronnych grup roboczych w celu opracowania Miejscowych Kolejowych Porozumień Granicznych dla odcinków między stacjami obsługującymi przejścia graniczne między Polską i Białorusią. Podpisanie przez obie strony przygotowanych dokumentów było przewidywane na I kwartał 2013 roku. Dla dokonania oceny stanu technicznego mostów w dniach 25 i 27 września 2012 roku odbyły się spotkania ekspertów PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. i Kolei Białoruskiej.

W 2012 roku doprowadzono również do fazy końcowych uzgodnień negocjacje wymaganej przez dyrektywy unijne treści umowy o współpracy w zakresie zarządzania infrastrukturą kolejową z Kolejami Litewskimi LG.

Na wniosek Ministerstwa Transportu Budownictwa i Gospodarki Morskiej 14 września 2012 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zorganizowały spotkanie Rail Baltica Task Force Meeting. W naradzie wzięli udział przedstawiciele ministerstw krajów zaangażowanych w realizację projektu, a także reprezentanci Generalnej Dyrekcji ds. Mobilności i Transportu Komisji Europejskiej (DG Move), Agencji Wykonawczej ds. Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T EA, Ministerstwa Transportu Finlandii oraz przedstawiciele PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. odpowiedzialni za realizację projektu Rail Baltica, którzy przedstawili zabranym informację o zaawansowaniu realizacji projektu na terytorium RP.

W roku 2012 polskie Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wspólnie z holenderskim Ministerstwem Transportu podjęły decyzję o kontynuacji współpracy polsko-holenderskiej w zakresie kolejowego transportu towarowego w ramach Memorandum o Współpracy (MoC) z dnia 14 czerwca 2010 roku. Tym samym została wznowiona bilateralna współpraca pomiędzy PKP Polskimi Liniami Kolejowymi S.A. a holenderskim zarządcą infrastruktury ProRail. Obaj zarządcy infrastruktury zdecydowali podjąć dwa priorytetowe tematy do wspólnej realizacji w latach 2012-2013:

- wymiana doświadczeń w zakresie planowania i wdrażania ERTMS,
- wymiana doświadczeń w zakresie zarządzania ryzykiem.

W 2012 roku nawiązano współpracę z zarządcami infrastruktury z Wielkiej Brytanii i Szwecji. W październiku 2012 roku, w ramach inicjatywy Ambasady

Brytyjskiej „Rail for growth", przedstawiciele PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., na czele z Prezesem Zarządu Spółki, wzięli udział w wizycie studyjnej w Londynie w dniach 4-5 października, zorganizowanej przez Ambasadora Wielkiej Brytanii dla przedstawicieli administracji rządowej i podmiotów z sektora kolejowego. Inicjatywa ta zainaugurowała formalne utworzenie polsko-brytyjskiej Grupy Kolejowej. Problematyka wizyty studyjnej obejmowała następujące tematy: bezpieczeństwo, PPP i innowacyjne finansowanie, szanse i bariery, zarządzanie projektami. Owocem podjętej w Londynie dyskusji i jej kontynuacji miało być zorganizowanie wspólnego seminarium w styczniu 2013 roku w siedzibie PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., z udziałem ekspertów brytyjskiej firmy Network Rail. W listopadzie 2012 roku z inicjatywy Biura Radcy Handlowego Ambasady Szwecji w Warszawie odbyło się spotkanie w Centrali PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. z przedstawicielami szwedzkiego zarządcy infrastruktury – Urzędem Transportu (Trafikverket), mające na celu nawiązanie bliższych stosunków w zakresie przyszłej współpracy i wymiany doświadczeń w dziedzinie zarządzania infrastrukturą, w tym w zakresie utrzymania. Uzgodniono, iż problematyka zimowego utrzymania kolei jest jednym z tych tematów, które są najbardziej interesujące dla obu stron z punktu widzenia dzielenia się doświadczeniami. Strona szwedzka zapowiedziała zorganizowanie seminarium na ten temat podczas planowanej szwedzkiej misji handlowej do Polski w lutym 2013 roku w Warszawie.

Współpraca z międzynarodowymi organizacjami kolejowymi w 2012 roku

Przedstawiciele PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. uczestniczyli aktywnie w pracach różnych organizacji międzynarodowych, w tym operujących w sferze transportu kolejowego oraz w konsultacjach publicznych Komisji Europejskiej i instytucji unijnych.

Od roku 2011 PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. mają status pełnoprawnego członka Stowarzyszenia Europejskich Zarządców Infrastruktury Kolejowej (EIM). Przedstawiciele Spółki uczestniczą w pracach Politycznego Komitetu Zarządzającego, Technicznej Grupy Sterującej, a ponadto licznych grup tematycznych, m.in. do spraw infrastruktury, energii, bezpieczeństwa, ochrony, ERTMS, hałasu, opłat i stawek dostępu.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. uczestniczyły w pracach I, II, IV oraz V Komisji OSŻD w składzie delegacji Ministerstwa Transportu Budownictwa i Gospodarki Morskiej. W 2012 roku prace dotyczyły głównie przygotowania dokumentu pt. „Kompleksowy plan udoskonalenia przewozów oraz rozwoju korytarzy transportowych OSŻD do 2020 roku".

Przedstawiciele Spółki brali aktywny udział w pracach ciał roboczych Międzynarodowego Związku Kolei (UIC). Prace te obejmują szereg zagadnień, takich jak: bezpieczeństwo ruchu kolejowego, ochrona, eksploatacja, techniczne specyfikacje interoperacyjności, ochrona środowiska, zagadnienia prawne.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w ramach Światowej Platformy Ochrony UIC przewodniczy pracom dwóch grup roboczych:

- „Przekroczenie granic: Strefa Schengen oraz inne strefy". Głównym celem grupy jest ułatwienie funkcjonowania przedsiębiorstw kolejowych w relacjach międzynarodowych przy przekroczeniu granic na zasadach Kodeksu Schengen,
- „Bezpieczeństwo międzynarodowego korytarza towarowego". Głównym celem grupy jest wymiana najlepszych praktyk w dziedzinie ochrony przewozów towarowych w relacjach Wchód – Zachód.

W październiku 2012 roku podczas V Światowego Kongresu Ochrony podjęto decyzję o połączeniu tych grup w jedną i powierzeniu przewodnictwa przedstawicielom PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.

Eksperci PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. uczestniczą aktywnie w pracach organizacji kolejowych służb ochrony i policji kolejowych – Colpofer oraz jej grup roboczych. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. są reprezentowane w organach zarządzających.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. uczestniczą w realizacji projektów UE:

- Protectrail – od momentu podpisania przez wszystkich 30 członków Consortium Agreement. Realizacja projektu rozpoczęła się 1 września 2010 roku,
- Tempus – w październiku 2012 roku po rozstrzygnięciu konkursu rozpoczęto działalność w ramach utworzonego konsorcjum polsko-francusko-ukraińsko-rosyjsko-łotewskiego.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. aktywnie uczestniczyły w pracach stowarzyszenia RailNetEurope (RNE) – Europejska Sieć Kolejowa. Reprezentant Spółki jest jednym z Wiceprezesów Zarządu RNE. Przedstawiciele Spółki uczestniczyli w pracach Grupy Menadżerów Korytarzy, Grupy Prawnej i Grupy „Rozkłady Jazdy i Obsługa Posprzedażna". PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w ramach członkostwa w RNE przystąpiły w roku 2012 do projektu RNE TIS („Train Information System"). Po zakończeniu prac wdrożeniowych i testów systemu w roku 2013 nastąpi wprowadzanie głównych korytarzy transportowych na sieci PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. do systemu TIS. Głównymi zadaniami systemu TIS jest wspieranie zarządzania międzynarodowymi pociągami poprzez dostarczanie danych o ruchu pociągów w czasie rzeczywistym, dotyczących zarówno pociągów towarowych, jak i pasażerskich. Dzięki funkcji tworzenia raportów TIS jest źródłem danych dla potrzeb tworzenia analiz jakości, takich jak np. Europejskie Warunki Wykonania („European Performance Regime"). Ponadto system wykorzystywany jest na potrzeby tworzenia raportów dla korytarzy transportowych. Odpowiednie dane o pociągach są przetwarzane bezpośrednio z systemu krajowego PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. – SEPE. Zadaniem systemu TIS będzie również rozwiązywanie problemów istniejących na granicach, które wiążą się z brakiem kompatybilności krajowych systematów monitorujących pracę eksploatacyjną pociągów międzynarodowych. System będzie oferował możliwość bieżącego monitorowania

biegu pociągów z uwzględnieniem zaistniałych opóźnień (wielkość opóźnienia, przyczyny opóźnienia, bieżące informacja o ruchu pociągu oraz przewidywany czas przybycia do stacji docelowej) i wynikających z tego tytułu przesunięć czasowych jazdy pociągów. Odbiorcami danych eksploatacyjnych będą uprawnieni przewoźnicy, którzy uprzednio zawrą odpowiednią umowę. Obecnie system TIS staje dla przewoźników się niezbędnym narzędziem do zarządzania ruchem pociągów w komunikacji międzynarodowej. Dzięki możliwości monitorowania realizacji rozkładu jazdy przewoźnicy otrzymują bieżącą informację eksploatacyjną o swoich pociągach międzynarodowych z całej Europy.

Inwestycje

Modernizacja i inne działania związane z poprawą stanu linii kolejowych to jedne z najważniejszych zadań realizowanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Fundusze na ten cel pochodzą z kilku źródeł: Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, ze środków budżetu państwa i środków własnych Spółki oraz Funduszu Kolejowego.

Dzięki Programowi Operacyjnemu Infrastruktura i Środowisko PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w 2012 roku prowadziły prace na magistralnych trasach mających podstawowe znaczenie dla krajowych i międzynarodowych przewozów pasażerskich i towarowych. Roboty budowlane skupiały się między innymi na liczącej ponad 350 km trasie Warszawa – Gdynia oraz na trasach Kraków – Rzeszów i Wrocław – Poznań. Na każdej z tych trzech linii, po zakończeniu modernizacji, ruch pasażerski będzie mógł się odbywać z prędkością 160 km/h, a w przypadku magistrali Warszawa – Gdynia pociągi będą mogły osiągać prędkość do 200 km/h.

W 2012 roku rozpoczęto prace związane z modernizacją pierwszej części trasy wiodącej do Litwy, Łotwy i Estonii, tj. linii Rail Baltica. Realizowany aktualnie etap polega na przebudowie odcinka Warszawa – Sadowne i wiąże się między innymi z oddzieleniem torów dla ruchu podmiejskiego i dalekobieżnego. Inną z kluczowych inwestycji jest również budowa nowej stacji Łódź Fabryczna – nowoczesnej podziemnej budowli, która przez lata pozwoli obsługiwać wzrastający ruch pociągów pasażerskich. Nowa stacja będzie początkiem rozbudowy łódzkiego węzła kolejowego, a także będzie odgrywać zasadniczą rolę dla nowego centrum miasta.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w 2012 roku rozpoczęły także serię inwestycji współfinansowanych przez UE, które pozwolą na szybkie odbudowanie potencjału istniejących linii kolejowych. Zadania rewitalizacyjne, bo o nich mowa, uzupełniają prowadzone zadania modernizacyjne i pozwalają na wydłużenie ciągów linii kolejowych o dobrych parametrach, a tym samym umożliwiają szybkie podróże koleją między większymi miastami w Polsce. Pierwsza tego typu inwestycja jest prowadzona od drugiej połowy 2012 roku między Toruniem a Bydgoszczą. Linia kolejowa, na której zostaną przywrócone wszystkie projektowe parametry techniczne i prędkość 120 km/h, pozwoli na budowę siatki połączeń dalekobieżnych i regionalnych. Kolejne inwestycje rewitalizacyjne będą prowadzone między innymi na trasach Koluszki – Częstochowa, Kalety – Kluczbork, Kluczbork – Ostrzeszów, Zawiercie – Dąbrowa Górnicza – Jaworzno Szczakowa oraz Inowrocław – Toruń – Jabłonowo Pomorskie.

Ważnym obszarem inwestycji jest również wdrażanie wspólnego Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym (European Rail Traffic Management System – ERTMS) i jego dwóch części składowych, tj. Europejskiego Systemu

Sterowania Ruchem Kolejowym (European Train Control System – ETCS) oraz systemu łączności cyfrowej (GSM for Railways – GSM-R). System ETCS, wdrażany m.in. na Centralnej Magistrali Kolejowej, pozwoli na skrócenie czasu jazdy pociągów z Warszawy do Krakowa czy do Katowic do około 2 godzin. Dzięki przekazywaniu informacji z urządzeń przytorowych bezpośrednio do kabiny maszynisty system nie tylko zwiększy bezpieczeństwo ruchu, ale także umożliwi pociągom jazdę z prędkością 200 km/h.

Seria inwestycji rewitalizacyjnych zaplanowana i realizowana od 2012 roku na trasie między Włoszczową, Częstochową i Opolem pozwoli na stworzenie najszybszego połączenia Warszawa – Wrocław. Podróż pociągiem między tymi miastami nie będzie przekraczała 4 godzin.

Duże znaczenie mają również Regionalne Programy Operacyjne pozwalające na modernizacje linii o znaczeniu regionalnym i lokalnym. Dzięki współpracy z samorządem wojewódzkim sprawnie wykonano prace modernizacyjne na linii łączącej Łódź z Łowiczem – umożliwiło to przywrócenie zawieszonych kilka lat wcześniej połączeń pasażerskich. Inwestycja w 2012 roku została uzupełniona – rozpoczęto program modernizacji i budowy 27 peronów, które pozwolą samorządowi wojewódzkiemu na stworzenie systemu kolei obsługującej Łódź i aglomerację łódzką. Innym zadaniem realizowanym przy wsparciu samorządu wojewódzkiego, tym razem województwa lubuskiego, jest budowa obwodnicy stacji Czerwieńsk, która pozwoli skrócić czas przejazdu pociągów pasażerskich z Zielonej Góry do Poznania aż o pół godziny.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wykonywały wiele zadań związanych z obsługą mistrzostw UEFA EURO 2012. Do najważniejszych z tych zadań należała modernizacja przystanku Warszawa Stadion znajdującego się w pobliżu Stadionu Narodowego. Ogromne znaczenie dla tej imprezy miała również budowa połączenia kolejowego do Lotniska Chopina w Warszawie.

Mistrzostwom UEFA EURO 2012 dedykowane były też remonty dworców kolejowych – na przykład w ramach modernizacji dworca Wrocław Główny zastąpiono nawierzchnię torową przy peronach z klasycznej na nowoczesną bezpodsypkową.

Kolejne połączenia kolejowe do lotnisk są realizowane między innymi w okolicach podszczecińskiego portu lotniczego w Goleniowie czy w podolsztyńskich Szymanach.

W 2012 roku ruszyły też pierwsze pociągi po nowej, zelektryfikowanej linii na nowo otwarte lotnisko pod Lublinem.

Bilans inwestycji zrealizowanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. za rok 2012 jest imponujący. W 2012 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zmodernizowały

i poddały ulepszeniom infrastrukturę kolejową na długości około 940 km torów. Zmodernizowano 455 obiektów inżynieryjnych, w tym m.in. 61 mostów, 77 wiaduktów, 316 przepustów, a także 113 peronów oraz 239 przejazdów. Od 2007 do 2013 roku podpisano umowy na modernizację ponad 4 200 km torów na liniach kolejowych. W tym czasie zmodernizowano, zrewitalizowano lub poddano innym ulepszeniom około 2 500 km torów, a w modernizacji znajduje się kolejne ponad 2 300 km torów. Zadania inwestycyjne PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., których jest blisko 230, realizowane są w perspektywie do roku 2015. Wyzwaniem dla Spółki, ale i wielką szansą dla polskiej kolei będzie następna perspektywa finansowa UE na lata 2014-2020.

Wykaz projektów realizowanych w ramach POIiŚ

Modernizacja linii kolejowej E65/C-E65 na odcinku Warszawa – Gdynia – obszar LCS Ciechanów
POIiŚ 7.1-1.1

Modernizacja linii kolejowej E65/C-E65 na odcinku Warszawa – Gdynia – obszar LCS Gdańsk, LCS Gdynia
POIiŚ 7.1-1.2

Modernizacja linii kolejowej E65/C-E65 na odcinku Warszawa – Gdynia – obszar LCS Iława, LCS Malbork
POIiŚ 7.1-1.3

Modernizacja linii kolejowej E65/C-E65 na odcinku Warszawa – Gdynia – w zakresie warstwy nadrzędnej LCS, ERTMS/ETCS/GSM-R, DSAT oraz zasilania układu trakcyjnego
POIiŚ 7.1-1.4

Modernizacja linii kolejowej E65/C-E65 na odcinku Warszawa – Gdynia – obszar LCS Działdowo
POIiŚ 7.1-41

Prace przygotowawcze dla modernizacji linii kolejowej E65 – Południe, odcinek Grodzisk Mazowiecki – Kraków/Katowice – Zebrzydowice/Zwardoń – granica państwa – faza II
POIiŚ 7.1-42

Modernizacja linii kolejowej E59 na odcinku Wrocław – Poznań, etap II odcinek Wrocław – granica województwa dolnośląskiego
POIiŚ 7.1-4

Modernizacja linii kolejowej E59 na odcinku Wrocław – Poznań, etap III, odcinek Czempiń – Poznań
POIiŚ 7.1-5.1

Modernizacja linii kolejowej E20 na odcinku Warszawa – Poznań – pozostałe roboty, odcinek Sochaczew – Swarzędz – PRACE PRZYGOTOWAWCZE
POIiŚ 7.1-8

Modernizacja linii kolejowej E20/CE20 na odcinku Siedlce – Terespol, etap II
POIiŚ 7.1-9.1

Modernizacja linii kolejowej E20/CE20 na odcinku Siedlce – Terespol, etap II – PRACE PRZYGOTOWAWCZE
POIiŚ 7.1-9.2

Modernizacja linii kolejowej E30, etap II, odcinek Zabrze – Katowice – Kraków
POIiŚ 7.1-11.1

Modernizacja linii kolejowej E30, etap II, odcinek Zabrze – Katowice – Kraków – PRACE PRZYGOTOWAWCZE
POIiŚ 7.1-11.2

Modernizacja linii kolejowej E30, etap II, odcinek Bielawa Dolna – Horka: budowa mostu przez Nysę Łużycką oraz elektryfikacja
POIiŚ 7.1-13

Modernizacja linii kolejowej E30, etap II. Wdrożenie ERTMS/ETCS i ERTMS/GSM-R w Polsce na odcinku Legnica – Wrocław – Opole
POIiŚ 7.1-14

Modernizacja linii kolejowej E30, etap II. Pilotażowe wdrożenie ERTMS/ETCS i ERTMS/GSM-R w Polsce na odcinku Legnica – Węgliniec – Bielawa Dolna
POIiŚ 7.1-15.1

Modernizacja linii kolejowej E30, etap II. Pilotażowe wdrożenie ERTMS/ETCS i ERTMS/GSM-R w Polsce na odcinku Legnica – Węgliniec – Bielawa Dolna – PRACE PRZYGOTOWAWCZE
POIiŚ 7.1-15.2

Modernizacja linii kolejowej nr 8, budowa łącznicy do lotniska Okęcie (od przystanku osobowego Służewiec do stacji MPL Okęcie)
POIiŚ 7.1-18

Modernizacja linii kolejowej nr 8, odcinek Warszawa Okęcie – Radom (LOT A, B, F)
POIiŚ 7.1-19.1.a

Modernizacja linii kolejowej nr 8, odcinek Warszawa Okęcie – Radom – PRACE PRZYGOTOWAWCZE
POIiŚ 7.1-19.2

Budowa połączenia kolejowego MPL „Katowice" w Pyrzowicach z miastami aglomeracji górnośląskiej, odcinek Katowice – Pyrzowice – PRACE PRZYGOTOWAWCZE
POIiŚ 7.1-20.2

Budowa połączenia kolejowego MPL „Kraków – Balice" z Krakowem, odcinek Kraków Główny – Mydlniki – Balice
POIiŚ 7.1-21

Modernizacja linii E75 Rail Baltica Warszawa – Białystok – granica z Litwą, etap I, odcinek Warszawa Rembertów – Zielonka – Tłuszcz (Sadowne)
POIiŚ 7.1-22.1

Modernizacja linii kolejowej E75 Rail Baltica Warszawa – Białystok – granica z Litwą, etap I, odcinek Warszawa Rembertów – Zielonka – Tłuszcz (Sadowne) – PRACE PRZYGOTOWAWCZE
POIiŚ 7.1-22.2

Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, Lot A – odcinek Warszawa Zachodnia – Miedniewice (Skierniewice)
POIiŚ 7.1-24.1

Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, Lot B – odcinek Łódź Widzew – Łódź Fabryczna ze stacją Łódź Fabryczna oraz budową części podziemnej dworca Łódź Fabryczna przeznaczonej dla odprawy i przyjęć pociągów oraz obsługi podróżnych
POIiŚ 7.1-24.2

Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, Lot C – pozostałe roboty
POIiŚ 7.1-24.3

Budowa infrastruktury systemu GSM-R zgodnie z NPW ERTMS na linii kolejowej E20/C-E20 korytarz F na odcinku Kunowice – Terespol
POIiŚ 7.1-25

Analiza kierunków rozwoju sieci kolejowej w Polsce z uwzględnieniem ograniczeń w węzłach kolejowych
POIiŚ 7.1-26

Modernizacja linii kolejowej E30/C-E30, odcinek Kraków – Rzeszów; etap III
POIiŚ 7.1-30

Budowa infrastruktury systemu GSM-R; etap I: na liniach kolejowych zgodnych z harmonogramem NPW ERTMS
POIiŚ 7.1-36

Studium wykonalności – dokumentacja przedprojektowa dla „Modernizacji linii kolejowej E65/CE65 na odcinku Grodzisk Mazowiecki – Kraków/Katowice – Zwardoń/Zebrzydowice – granica państwa, stacje kolejowe: Czechowice-Dziedzice, Zebrzydowice, Zwardoń"
POIiŚ 7.1-2.2

Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowej nr 18 Kutno – Piła na odcinku Toruń – Bydgoszcz
POIiŚ 7.1-45

Budowa łącznicy kolejowej Kraków Zabłocie – Kraków Krzemionki
POIiŚ 7.1-55

Poprawa bezpieczeństwa i likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych na przejazdach kolejowych – etap I
POIiŚ 7.1-59

Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowej nr 132 na odcinku Błotnica Strzelecka – Opole Groszowice
POIiŚ 7.1-65

Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowej nr 1 na odcinku Koluszki – Częstochowa
POIiŚ 7.1-66

Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowej nr 61 i 700 na odcinku Częstochowa – Fosowskie
POIiŚ 7.1-67

Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowej nr 353 na odcinku Inowrocław – Jabłonowo Pomorskie (z wyłączeniem odcinka Toruń Główny – Toruń Wschodni)
POIiŚ 7.1-68

Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowej nr 1, 133, 160, 186 na odcinku Zawiercie – Dąbrowa Górnicza Ząbkowice – Jaworzno Szczakowa
POIiŚ 7.1-69

Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowej nr 143 na odcinku Kalety – Kluczbork
POIiŚ 7.1-70

Poprawa bezpieczeństwa poprzez zabudowę nowych rozjazdów kolejowych o podwyższonym standardzie konstrukcyjnym
POIiŚ 7.1-71

Budowa głowicy zachodniej stacji Łódź Fabryczna
POIiŚ 7.1-72

Modernizacja linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk na odcinku Otwock – Lublin, PRACE PRZYGOTOWAWCZE (dokumentacja projektowa i materiały przetargowe)
POIiŚ 7.1-73

Dokumentacja projektowa na modernizacje linii kolejowej E30 na odcinku Kraków Główny Towarowy – Rudzice wraz z dobudową torów linii aglomeracyjnej na odcinku Kraków Główny – Kraków Płaszów – Kraków Bieżanów
POIiŚ 7.1-74

Modernizacja linii E75 na odcinku Sadowne – Białystok wraz z robotami pozostałymi na odcinku Warszawa – Rembertów – Sadowne – PRACE PRZYGOTOWAWCZE (dokumentacja projektowa i materiały przetargowe)
POIiŚ 7.1-75

Studium wykonalności dla budowy linii kolejowej w tunelu od stacji Łódź Fabryczna do linii nr 15
POIiŚ 7.1-76

Dokumentacja przedprojektowa i przetargowa dla modernizacji stacji Gdańsk Port Północny na linii kolejowej nr 226
POIiŚ 7.1-77

Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowych nr 140 i 158 na odcinku Rybnik – Chałupki
POIiŚ 7.1-78

Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowej nr 272 na odcinku Kluczbork – Ostrzeszów
POIiŚ 7.1-79

Poprawa bezpieczeństwa i likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych na przejazdach kolejowych – etap II
POIiŚ 7.1-80

Modernizacja linii kolejowej E65/C-E65 na odcinku Katowice – Czechowice-Dziedzice – Zebrzydowice
POIiŚ 7.1-2.1

Modernizacja linii kolejowej E65/C-E65 na odcinku Czechowice-Dziedzice – Bielsko-Biała – Zwardoń – granica państwa
POIiŚ 7.1-3

Modernizacja linii kolejowej Psary – Kraków (odcinek Psary – Kozłów oraz odcinek Kraków Batowice – Kraków Główny)
POIiŚ 7.1-17

Modernizacja linii kolejowej nr 8, odcinek Warszawa Okęcie – Radom (LOT C, D, E)
POIiŚ 7.1-19.1.b

Budowa połączenia kolejowego MPL „Katowice" w Pyrzowicach z miastami aglomeracji górnośląskiej, odcinek Katowice – Pyrzowice
POIiŚ 7.1-20.1

Modernizacja linii kolejowej E75 Rail Baltica Warszawa – Białystok – granica z Litwą, etap I, odcinek Suwałki – Trakiszki – granica z Litwą
POIiŚ 7.1-23

Modernizacja linii kolejowej CE59 Wrocław – Zielona Góra – Kostrzyn – Szczecin, etap I (linia dedykowana dla ruchu towarowego). Odcinek Szczecin – Dolna Odra
POIiŚ 7.1-31

Modernizacja linii kolejowej E20/C-E20 na odcinku Łowicz – Skierniewice
POIiŚ 7.1-33

Modernizacja linii kolejowej nr 14 na odcinku Łódź – Zduńska Wola – Kalisz
POIiŚ 7.1-34

Dostosowanie Centralnej Magistrali Kolejowej do prędkości 250 km/h na odcinku Grodzisk Mazowiecki – Zawiercie
POIiŚ 7.1-35

Budowa infrastruktury systemu GSM-R; etap II: na pozostałych liniach kolejowych zgodnych z harmonogramem NPW ERTMS
POIiŚ 7.1-37

Modernizacja linii kolejowej E59 na odcinku Wrocław – Poznań, etap IV, odcinek granica województwa dolnośląskiego – Czempin
POIiŚ 7.1-5.2

Modernizacja linii kolejowej E59 na odcinku Poznań – Krzyż
POIiŚ 7.1-6

Modernizacja linii kolejowej E59 na odcinku Krzyż – Szczecin
POIiŚ 7.1-7

Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowej nr 148 na odcinku Pszczyna – Rybnik
POIiŚ 7.1-81

Modernizacja linii średnicowej w Warszawie na odcinku Warszawa Centralna – Warszawa Wschodnia
POIiŚ 7.1-82

Podwyższenie standardów technicznych obiektów inżynieryjnych
POIiŚ 7.1-83

Poprawa bezpieczeństwa przejść nad torami kolejowymi
POIiŚ 7.1-84

Polepszenie jakości obsługi pasażerów
POIiŚ 7.1-85

Dokumentacja przedprojektowa dla elektryfikacji linii nr 278 (E30) na odcinku Węgliniec – Zgorzelec
POIiŚ 7.1-86

Dokumentacja przedprojektowa dla modernizacji linii kolejowej nr 202 na odcinku Gdynia Chylonia – Słupsk
POIiŚ 7.1-87

Dokumentacja przedprojektowa dla modernizacji i elektryfikacji linii kolejowej nr 14 na odcinku Ostrów Wielkopolski – Głogów
POIiŚ 7.1-88

Zabudowa systemu zdalnej diagnostyki dla automatyki kolejowej i rozjazdów na liniach kolejowych nr 8 i 64 oraz E65
POIiŚ 7.1-89

Poprawa bezpieczeństwa ruchu kolejowego poprzez zakup specjalistycznego sprzętu technicznego
POIiŚ 7.1-90

Opracowanie dokumentacji modernizacji stacji Rzeszów Główny
POIiŚ 7.1-91

Projekt poprawy dostępu kolejowego do Portu Gdańsk (most + dwutorowa linia kolejowa)
POIiŚ 7.2-4.1

Projekt poprawy dostępu kolejowego do Portu Gdańsk (most + dwutorowa linia kolejowa) PRACE PRZYGOTOWAWCZE
POIiŚ 7.2-4.2

Zintegrowany System Transportu Zbiorowego w aglomeracji krakowskiej
POIiŚ 7.3-7

Wykaz projektów realizowanych w ramach RPO

Woj. małopolskie:

- modernizacja linii kolejowej nr 94 Kraków Płaszów – Oświęcim na odcinku Kraków Bonarka – Kraków Swoszowice (2008-2011),
- modernizacja linii kolejowej nr 96 Tarnów – Leluchów na odcinku Tarnów – Stróże (2009-2011).

Woj. podkarpackie:

- poprawa dostępności linii kolejowej poprzez przebudowę niektórych elementów infrastruktury na odcinkach linii kolejowej nr 106 Rzeszów – Jasło w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podkarpackiego na lata 2007-2013 (2008-2013),
- poprawa dostępności linii kolejowej poprzez przebudowę niektórych elementów infrastruktury na odcinkach linii kolejowej nr 108 Stróże – Krościenko w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podkarpackiego na lata 2007-2013 (2008-2013).

Woj. lubelskie:

- przebudowa układu komunikacyjnego wraz z modernizacją wiaduktu kolejowego i przejścia podziemnego w obrębie dworca kolejowego Lublin (2010-2013),
- modernizacja części infrastruktury technicznej linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia – Dorohusk w obrębie przystanku osobowego Lublin Północny oraz stacji Świdnik dla sprawnego skomunikowania aglomeracji (2010-2012),
- modernizacja linii kolejowej nr 30 Łuków – Lublin Północny na odcinku Lubartów – Lublin Północny (2010-2013),
- modernizacja linii kolejowej nr 63 Dorohusk – Zawadówka Naftobaza (SZ) na odcinku granica państwa Dorohusk – Wólka Okopska w km 0,100-4,000 (2010-2012),
- modernizacja przejazdów kolejowych w celu podniesienia bezpieczeństwa ruchu na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami publicznymi na terenie województwa lubelskiego w zakresie urządzeń zabezpieczenia przejazdów (2010-2012),
- budowa toru dojazdowego od stacji Świdnik do terminalu Portu Lotniczego Lublin S.A. w Świdniku wraz z infrastrukturą towarzyszącą (2010-2012).

Woj. wielkopolskie:

- modernizacja linii kolejowej nr 356 Poznań Wschodni – Bydgoszcz na terenie województwa wielkopolskiego, mającej duże znaczenie w obsłudze połączeń małych miejscowości z aglomeracją poznańską, na odcinku Poznań Wschodni – Gołańcz, etap I (2010-2013),
- modernizacja linii kolejowej nr 357 Sulechów – Luboń na terenie województwa wielkopolskiego, mającej duże znaczenie w obsłudze połączeń małych miejscowości z aglomeracją poznańską, na odcinku Wolsztyn – Luboń (2010-2012),
- modernizacja linii kolejowej nr 354 Poznań Główny – Piła Główna (Umowa na wykonanie Studium Wykonalności. Termin wykonania Studium: grudzień 2011 – kwiecień 2013).

Woj. lubuskie:

- modernizacja linii kolejowej nr 358 na odcinku Zbąszynek – Czerwieńsk wraz z budową łącznicy kolejowej Pomorsko – Przylep omijającej stację Czerwieńsk w województwie lubuskim – etap I (2010-2013),
- modernizacja linii kolejowej nr 203 Tczew – Kostrzyn na odcinku Krzyż – Kostrzyn (od 297 km do 343,453 km), (2010-2011),
- modernizacja linii kolejowej nr 367 Zbąszynek – Gorzów Wlkp. (2010-2011).

Woj. pomorskie:

- rewitalizacja i modernizacja tzw. „Kościerskiego korytarza kolejowego" – odcinka Kościerzyna – Gdynia linii kolejowej nr 201" – etap I (2007-2013),
- rewitalizacja i modernizacja tzw. „Helskiego korytarza kolejowego" – linii kolejowej nr 213 Reda – Hel" (2007-2013).

Woj. kujawsko-pomorskie:

- rewitalizacja linii kolejowej nr 207 Toruń Wschodni – Malbork na odcinku Toruń Wschodni – Grudziądz (2007-2013).

Woj. warmińsko-mazurskie:

- rewitalizacja i modernizacja linii kolejowej Olsztyn – Szczytno – Szymany (odcinek Olsztyn – Szczytno – linia kolejowa 219 i odcinek Szymany – Szczytno – linia kolejowa nr 35), jako kolejowe połączenie modernizowanego lotniska w Szymanach z Olsztynem – etap I (2007-2013).

Woj. zachodniopomorskie:

- modernizacja regionalnej linii kolejowej 402 Goleniów – Kołobrzeg wraz z budową łącznicy do Portu Lotniczego Szczecin – Goleniów (2010-2013),
- modernizacja regionalnej linii kolejowej 403 Wałcz – Kalisz Pomorski – Ulikowo (2010-2012).

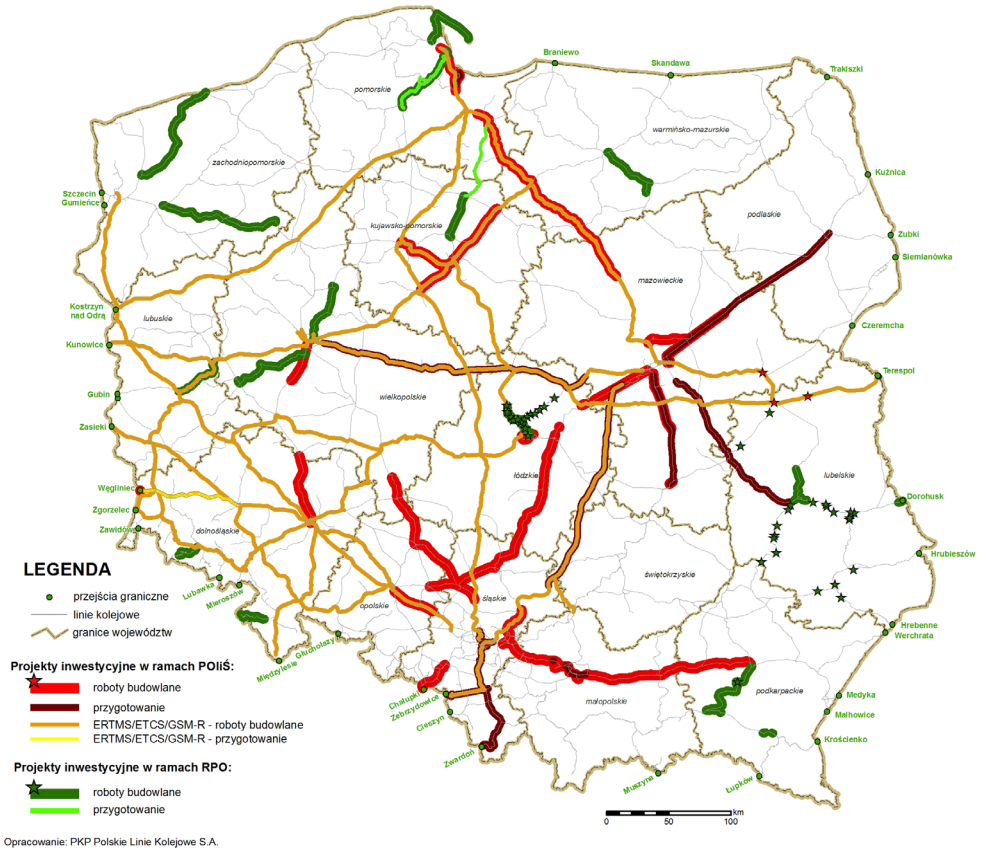
Woj. łódzkie:

- modernizacja linii kolejowej nr 15 na odcinku Bednary – Zgierz wraz z budową łącznika na Lotnisko im. W. Reymonta – etap I – przebudowa nawierzchni kolejowej na odcinku Łowicz – Zgierz.

Woj. dolnośląskie:

- modernizacja Regionalnej linii kolejowej nr 309 Kłodzko Nowe – Kudowa Zdrój na odc. Duszniki Zdrój – Kudowa Zdrój,
- modernizacja regionalnej linii kolejowej nr 311 Jelenia Góra – Szklarska Poręba.

Inwestycje kolejowe realizowane przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w ramach Programu Operacyjnego Ochrona i Środowisko i Regionalnych Programów Operacyjnych



Plan i wykonanie nakładów inwestycyjnych w 2012 roku wg programów

- Ogółem:
  - » plan 5 277,8 mln zł,
  - » wykonanie 3 888,2 mln zł.

- Zadania realizowane w ramach okresu programowania 2004-2006 oraz z udziałem budżetu państwa:
  - » plan 1 048,3 mln zł,
  - » wykonanie 930,7 mln zł.

- POIiŚ:
  - » plan 3 136,4 mln zł,
  - » wykonanie 2 105,2 mln zł.

- RPO:
  - » plan 499,6 mln zł,
  - » wykonanie 410,4 mln zł.

- Zadania współfinansowane z Funduszu Kolejowego:
  - » plan 164,5 mln zł,
  - » wykonanie 166,1 mln zł.

- Środki własne Spółki:
  - » plan 216,1 mln zł,
  - » wykonanie 129 mln zł.

- Zadania finansowane z rezerwy i oszczędności na projektach:
  - » plan 0 mln zł,
  - » wykonanie 99 mln zł.

- Pozostałe zadania ujęte w PI:
  - » plan 212,9 mln zł,
  - » wykonanie 47,8 mln zł.

Wykaz projektów realizowanych w ramach TEN-T:

- projekt i zabudowa systemu ETCS poziom 1 na odcinku linii kolejowej E65, CMK, Grodzisk Mazowiecki – Zawiercie TEN-T 2009-PL-60151-P,
- studium Wykonalności modernizacji i rozbudowy Katowickiego Węzła Kolejowego TEN-T 2010-PL-92245-S,

- zabudowa systemu ERTMS/ETCS poziom 1 na ciągu linii E20/C-E20 na odcinku Kunowice – Warszawa TEN-T 2011-PL-60002-P,
- modernizacja linii kolejowej Warszawa Włochy – Grodzisk Mazowiecki – prace przygotowawcze TEN-T 2011-PL-93141-S.

Informacje dotyczące zawartych umów w 2012 roku

Regionalne Programy Operacyjne:

- w 2012 roku zawarto 19 umów na kwotę netto 108,8 mln zł.

Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko:

- w 2012 roku zawarto 70 umów na kwotę netto 4 062,8 mln zł.

Źródła finansowania

Główne źródła finansowania działalności inwestycyjnej PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. stanowiły następujące fundusze unijne:

FUNDUSZ ISPA

Fundusz ten był jednym z trzech przedakcesyjnych instrumentów pomocy Unii Europejskiej. Jego podstawowym celem było wsparcie krajów kandydujących do członkostwa w Unii Europejskiej w zakresie społecznej i gospodarczej spójności poprzez współfinansowanie dużych projektów inwestycyjnych w sektorze transportu i środowiska.

W latach 2000-2003 na modernizację linii kolejowych Komisja Europejska przeznaczyła środki w łącznej kwocie 876 520,9 tys. euro w ramach wydanych decyzji finansowych (koszty kwalifikowane możliwe do współfinansowania ze środków unijnych). Środki ISPA zostały przeznaczone na modernizację linii kolejowych leżących w paneuropejskich korytarzach transportowych.

FUNDUSZ SPÓJNOŚCI

Fundusz ten z chwilą przystąpienia Polski do Unii Europejskiej stanowił źródło finansowania nieukończonych projektów będących przedmiotem decyzji Komisji w sprawie pomocy na podstawie rozporządzenia (WE) nr 1267/99 ustanawiającego Instrument Przedakcesyjnej Polityki Strukturalnej. Celem nadrzędnym tego funduszu jest wzmocnienie spójności gospodarczej Unii Europejskiej poprzez finansowanie dużych projektów obejmujących rozwój infrastruktury transportowej i ochronę środowiska. Z udziałem środków Funduszu Spójności realizowane są projekty inwestycyjne obejmujące modernizację, przebudowę i rozbudowę transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T).

W ramach Funduszu Spójności Unia Europejska wydała decyzje finansowe na realizację inwestycji kolejowych w Polsce na łączną kwotę 557 097,2 tys. euro.

FUNDUSZE STRUKTURALNE

Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego
Celem tego funduszu jest przyczynianie się do korygowania dysproporcji regionalnych w Unii Europejskiej poprzez udział w rozwoju i dostosowaniu strukturalnym regionów opóźnionych w rozwoju oraz przekształcanie upadających regionów przemysłowych.

W roku 2012 PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. kontynuowały działania w zakresie modernizacji linii kolejowych współfinansowanych z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych.

FUNDUSZ TEN-T

Założeniem projektów współfinansowanych z budżetu TEN-T jest zrównoważony rozwój sieci transportowej na terenie Wspólnoty Europejskiej, integracja wszystkich rodzajów środków transportu, spójność i interoperacyjność transeuropejskiej sieci transportowej oraz podwyższanie standardów bezpieczeństwa i ochrona środowiska.

Wykorzystanie środków wg stanu na dzień 31 grudnia 2012 roku dla wszystkich projektów ISPA/FS i FS

Aktualny stan wykorzystania dofinansowania ze środków FS dla projektów ISPA/FS i FS realizowanych w ramach perspektywy na lata 2000-2006:

- kwota przyznanego przez Komisje Europejską grantu UE dla wszystkich projektów ISPA/FS i FS – 1 126 288,4 tys. euro,
- kwota wykorzystania przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. grantu bez uwzględnienia korekty systemowej i indywidualnej – 1 092 922,4 tys. euro,
- kwota wykorzystania grantu po uwzględnieniu korekty systemowej i indywidualnej – 1 070 240,8 tys. euro.

Stopień wykorzystania przyznanego przez Komisję Europejską grantu, po uwzględnieniu korekty systemowej i indywidualnej, wynosił 95%.

Przepływy finansowe grantu UE w ramach ISPA/FS i FS wg stanu na dzień 31 grudnia 2012 roku przedstawiały się następująco:

- otrzymane płatności pośrednie – 923 883,3 tys. euro,
- otrzymane płatności końcowe – 23 251,2 tys. euro,
- wnioski o płatności końcowe złożone do Komisji Europejskiej (środki z FS

nieprzekazane dotychczas PKP Polskim Liniom Kolejowym S.A.) – 123 106,3 tys. euro (z uwzględnieniem korekty systemowej i indywidualnej).

Aktualny stan wykorzystania dofinansowania ze środków TEN-T:

- kwota przyznanego dofinansowania z funduszu TEN-T w ramach podpisanych decyzji Komisji Europejskiej – 33 416 tys. euro,
- kwota dofinansowania z funduszu TEN-T do wykorzystania przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z uwzględnieniem podpisanych i planowanych umów z wykonawcami – 23 059,9 tys. euro.

Stopień wykorzystania przyznanego przez Komisję Europejską dofinansowania z funduszu TEN-T w stosunku do kwoty dofinansowania do wykorzystania przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z uwzględnieniem umów z wykonawcami wynosił 69%.

Przepływy finansowe dofinansowania z TEN-T wg stanu na 31 grudnia 2012 roku przedstawiały się następująco:

- otrzymane środki TEN-T w ramach płatności zaliczkowych i końcowych – 11 913,3 tys. euro,
- środki TEN-T do pozyskania w ramach płatności zaliczkowych i końcowych – 11 146,6 tys. euro.

Forum inwestycyjne

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. współpracują z ponad 14 tysiącami kontrahentów, spośród których do najważniejszych należy zaliczyć wykonawców kontraktów inwestycyjnych. Wzajemne kontakty między Spółką a jej kontrahentami miały przez długi czas charakter oficjalny i formalny (głównie na etapie postępowania przetargowego) lub roboczy (na poziomie dyrektorów projektów i kierowników kontraktów). Brakowało natomiast płaszczyzny komunikacji na poziomie strategicznym. W celu budowy takiej platformy, łączącej wszystkie podmioty zaangażowane w proces wydatkowania środków unijnych, tj. instytucję zarządzającą, pośredniczącą, wdrażającą oraz przedsiębiorców i beneficjenta (PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.), powołano Forum Inwestycyjne. Inauguracyjne spotkanie Forum odbyło się 12 grudnia 2012 roku i został optymistycznie przyjęte przez uczestników.

Główne cele Forum:

- wspólne wypracowywanie stanowisk na bazie wiedzy tych wszystkich, którzy działają na rzecz kolejowej branży budowlanej i chcą dyskutować o sprawach ważnych, wskazując na problemy, proponując rozwiązania, działając na rzecz normalizacji i poprawy współpracy,

- trwałe usprawnianie procesu inwestycyjnego poprzez stały dialog i wymianę informacji ze środowiskiem firm świadczących usługi w zakresie wykonawstwa infrastrukturalnego,
- stworzenie platformy komunikacyjnej pomiędzy instytucją zarządzającą, pośredniczącą, wdrażającą oraz przedsiębiorcami i beneficjentem (PKP Polskimi Liniami Kolejowymi S.A.) – co pozwoli na efektywną wymianę doświadczeń oraz wspomoże dokonywanie zmian w zakresie przyspieszenia realizacji inwestycji kolejowych.

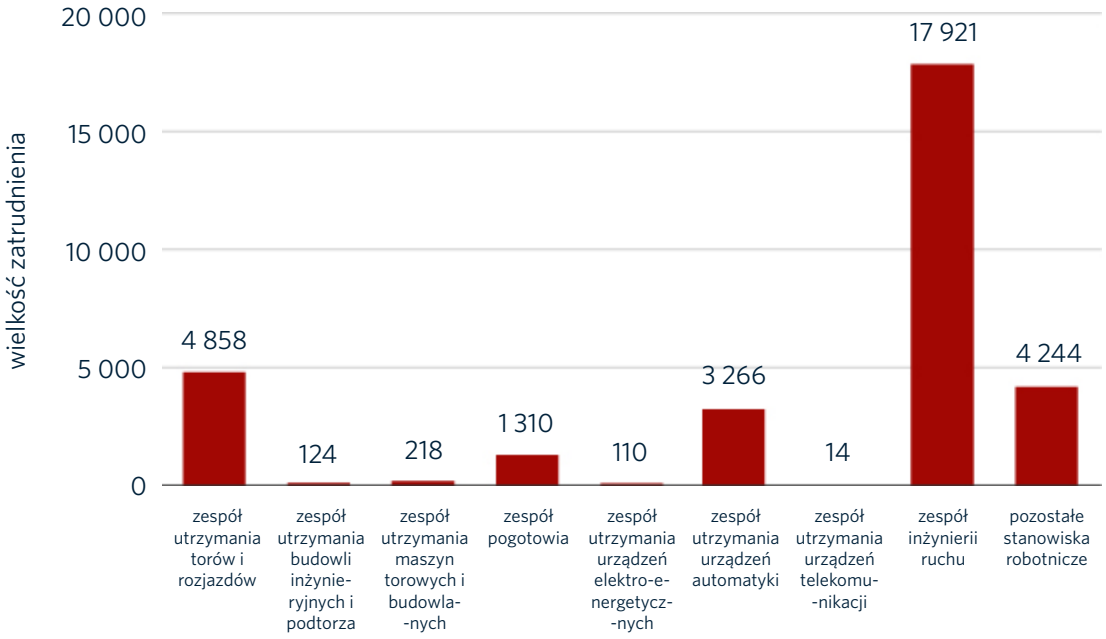
Powołanie Forum Inwestycyjnego to krok do wypracowania dobrych praktyk na kolejną perspektywę unijną, na lata 2014-2020.

Kadry

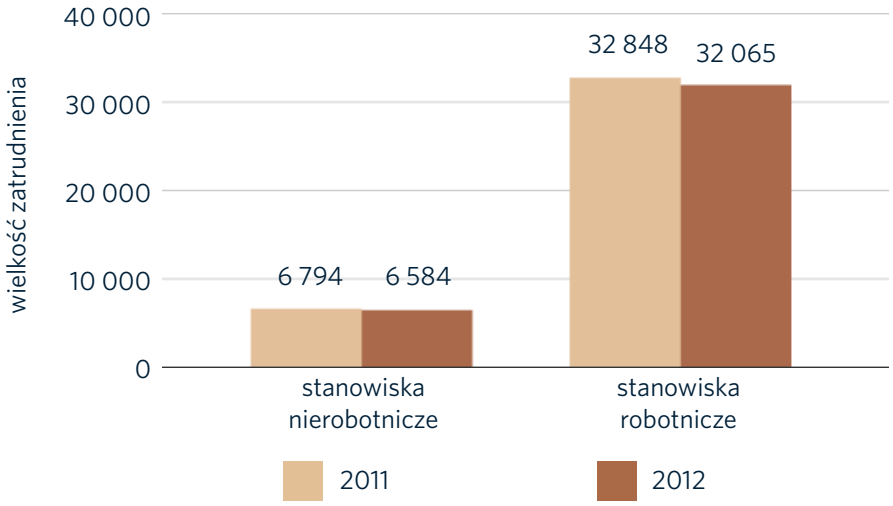
Analiza zatrudnienia

Rok 2012 był kolejnym rokiem racjonalizacji poziomu zatrudnienia w Spółce. W porównaniu z rokiem 2011 poziom zatrudnienia w Spółce zmniejszył się o 993 osoby i wyniósł 38 649 pracowników. Na stanowiskach robotniczych poziom zatrudnienia zmniejszył się z 32 848 pracowników (stan na 31 grudnia 2011 roku) do 32 065 pracowników (stan na 31 grudnia 2012 roku), tj. nastąpił spadek zatrudnienia o 783 osoby (2,38%). Na stanowiskach nierobotniczych (w tym administracyjnych) poziom zatrudnienia zmniejszył się z 6 794 pracowników (stan na 31 grudnia 2011 roku) do 6 584 pracowników (stan na 31 grudnia 2012 roku), tj. nastąpił spadek zatrudnienia o 210 osób (3,09%). Największy spadek nastąpił w zespole obsługi inżynierii ruchu (z 18 383 pracowników do 17 921 pracowników, tj. o 462 osoby, czyli 2,5%).

Zatrudnienie na stanowiskach robotniczych
(stan na 31 grudnia 2012 roku - w osobach)

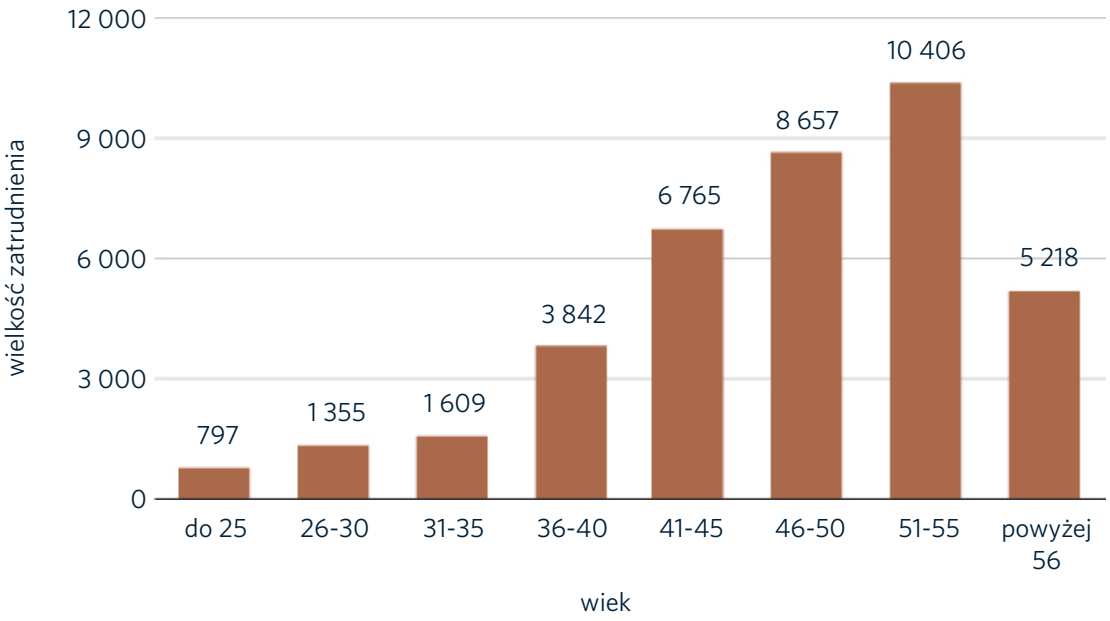


Zatrudnienie w grupach zawodowych
(stan na 31 grudnia 2012 roku - w osobach)



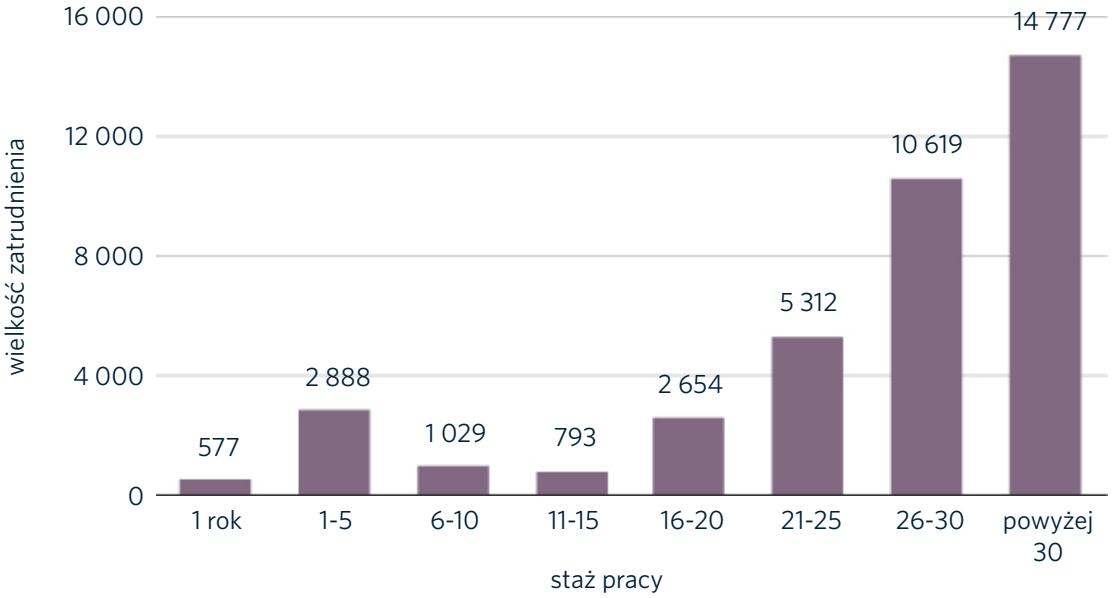
Poza zmianami liczbowymi, w 2012 roku nastąpiła również zmiana struktury zatrudnienia ze względu na wiek. Pracownicy mający 25 lat i mniej stanowili 2,06% załogi (797 pracowników) – w tej kategorii zanotowano spadek zatrudnienia o 4 pracowników, tj. o 0,49%. Najliczniej reprezentowani w Spółce są pracownicy w przedziale wiekowym 26–50 lat (czyli będący w okresie swojej największej aktywności zawodowej) – stanowili oni 57,51% ogółu zatrudnionych (22 228 pracowników) – spadek zatrudnienia o 1 591 pracowników, tj. o 6,67%. Trzecia kategoria obejmuje pracowników w przedziale wiekowym 51 lat i więcej. Stanowili oni w 2012 roku 40,43% załogi (15 624 osób) – w tej grupie zanotowano wzrost zatrudnienia o 602 pracowników, tj. o około 4%.

Struktura zatrudnienia według wieku
(stan na 31 grudnia 2012 roku - w osobach)



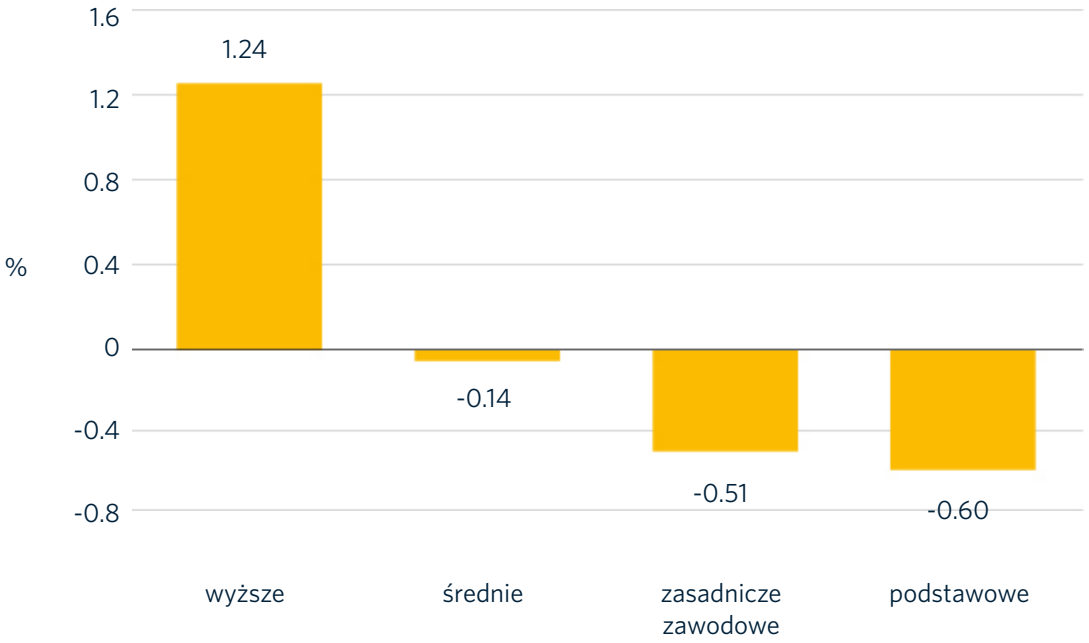
Pracownicy ze stażem pracy do 10 lat pracy stanowili 11,63% załogi (4 494 pracowników) – w tej grupie zanotowano wzrost o 382 pracowników, tj. o ok. 0,96%. Pracownicy ze stażem od 11 do 20 lat stanowili 8,92% załogi (3 447 pracowników) – spadek o 346 pracowników, tj. o ok. 0,87%. Grupą dominującą w Spółce byli pracownicy ze stażem powyżej 21 lat pracy, którzy stanowili 79,45% ogółu zatrudnionych (30 708 pracowników). W stosunku do stanu na dzień 31 grudnia 2011 roku w tej grupie nastąpił spadek o 1 029 pracowników, tj. o ok. 2,6%.

Struktura zatrudnienia według stażu pracy
(stan na 31 grudnia 2012 roku - w osobach)



W okresie roku 2012 w dalszym ciągu systematycznej poprawie ulegała struktura zatrudnienia w Spółce ze względu na wykształcenie. Za najważniejszy wskaźnik należy uznać wzrost udziału pracowników z wykształceniem wyższym, przy jednoczesnym spadku liczby osób z wykształceniem średnim, zasadniczym zawodowym i podstawowym. Jest to wynikiem świadomej polityki Spółki ukierunkowanej na pozyskiwanie wysokokwalifikowanych pracowników oraz prowadzonemu systemu dokształcania.

Dynamika zmiany wykształcenia w 2012 roku

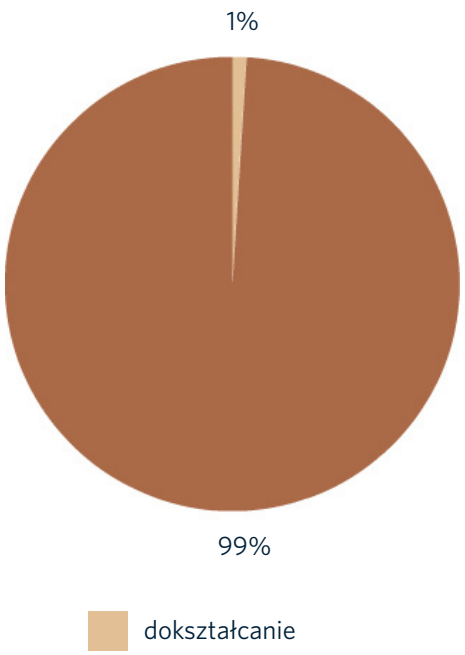


Rozwój kadr

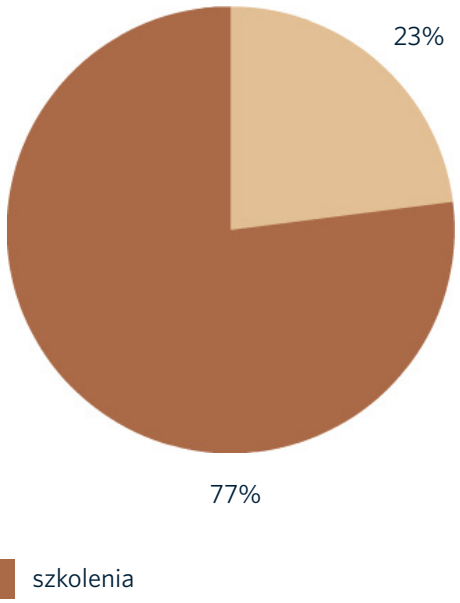
Priorytetem dla PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. jest wykwalifikowana, profesjonalna kadra, dlatego Spółka kładzie duży nacisk na rozwój kompetencji zawodowych swoich pracowników. W tym celu przeznacza rokrocznie znaczne środki m.in. na szkolenia pracowników, udział w konferencjach, seminariach, podnoszenie poziomu wykształcenia czy znajomości języków obcych.

W 2012 roku rozwojem kadr objęto ogółem 99 496 uczestników. 98 696 z nich uczestniczyło w szkoleniach, a 800 w różnych formach dokształcania.

Udział poszczególnych form rozwoju



Udział poniesionych kosztów na poszczególne formy rozwoju



Kluczowe znaczenie dla Spółki miało podnoszenie kwalifikacji pracowników związanych bezpośrednio z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, osób realizujących projekty inwestycyjne oraz kadry kierowniczej.

Do działań i inicjatyw podjętych i zrealizowanych w 2012 roku, adresowanych do pracowników związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, należały:

- Szkolenia dla dyżurnych ruchu w zakresie umiejętności pracy w sytuacjach stresowych. W ciągu 7 tygodni w 23 lokalizacjach odbyło się 375 zdarzeń szkoleniowych, co dało w sumie 215 dni szkoleniowych. W szkoleniach uczestniczyło 9 101 pracowników zatrudnionych na stanowisku dyżurnego ruchu. Program tego szkolenia obejmował problematykę pracy w ciągłym napięciu uwagi, związaną z koniecznością reagowania na dużą ilość bodźców zewnętrznych, jak i wewnętrznych, obciążeń związanych z odpowiedzialnością za bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego, a także sposobów radzenia sobie ze stresem. Szkolenia z kompetencji miękkich zostały na stałe wpisane jako obowiązkowe dla dyżurnych ruchu.
- Szkolenia nadzwyczajne przeprowadzone dla grupy dyżurnych ruchu uwzględniające przeszkolenie w zakresie obowiązków pracowników odpowiadających za prowadzenie ruchu kolejowego oraz zapoznanie uczestników m.in. z wynikami prowadzonych dochodzeń związanych ze zdarzeniami kolejowymi.
- Szkolenia dla diagnostów w zakresie określania dopuszczalnych prędkości pociągów w zależności od stanu nawierzchni.

Kolejna grupa szkoleń była dedykowana pracownikom realizującym projekty inwestycyjne i dotyczyła:

- obsługi oprogramowania MS Project,
- prawa zamówień publicznych,
- procedur FIDIC,
- przepisów w zakresie ochrony środowiska,
- geodezji,
- robót budowlanych.

W szkoleniach z MS Project wzięło udział 240 uczestników (17 grup szkoleniowych). W szkoleniach z prawa zamówień publicznych uczestniczyło 396 pracowników (28 grup szkoleniowych). W III kwartale 2012 roku rozpoczęły się szkolenia w zakresie FIDIC, ochrony środowiska i robót budowlanych, w których wzięło udział 193 uczestników. Łącznie w 2012 roku w ramach cyklu inwestycyjnych szkoleń zamkniętych przeszkolono 829 uczestników.

Rozwój kompetencji menedżerskich

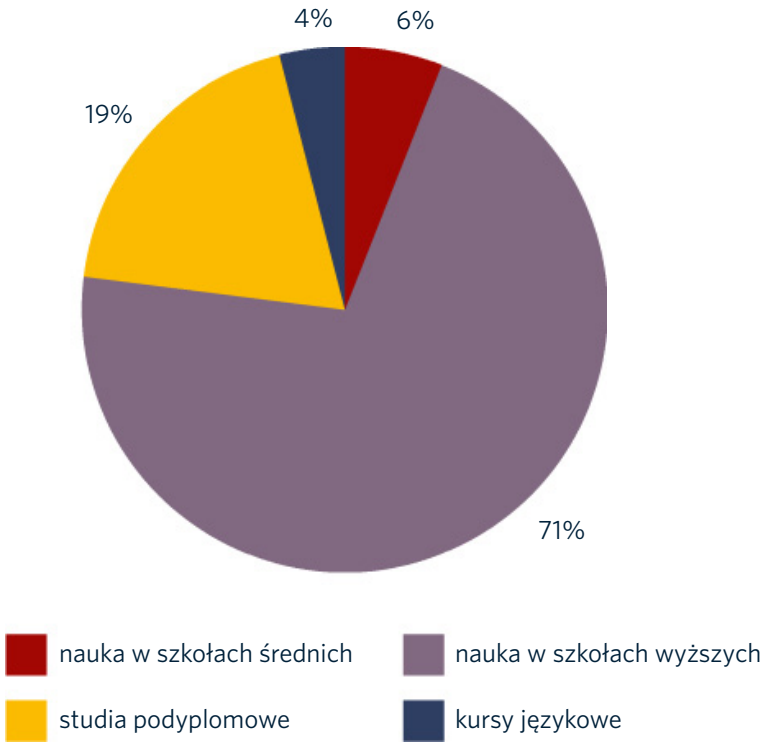
Z uwagi na przyświecający Spółce cel prawidłowego i efektywnego prowadzenia inwestycji kolejowych w 2012 roku przeprowadzono metodą "assessment center" badanie kompetencji osób odpowiadających za realizację projektów inwestycyjnych, tj. dyrektorów projektu i kierowników kontraktu. Na podstawie wyników tego badania zostały opracowane indywidualne programy rozwoju pracowników.

Ponadto wyższa i średnia kadra kierownicza kontynuowała naukę na menedżerskich studiach podyplomowych, zorganizowanych przez Związek Pracodawców Kolejowych oraz Gdańską Fundację Kształcenia Menedżerów. Na studiach MBA w 2012 roku naukę kontynuowało 18 pracowników.

Dokształcanie

Dzięki pomocy pracodawcy pracownicy PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. mogą korzystać z dofinansowania do nauki w szkołach średnich i wyższych (studia, studia podyplomowe) oraz do nauki języków obcych. Największą grupę pracowników dokształcających się stanowią osoby uczące się na studiach wyższych (567 osób). Najbardziej popularnymi kierunkami studiów wyższych są: budownictwo, transport, zarządzanie, administracja i bezpieczeństwo.

Udział procentowy liczby uczestników poszczególnych form dokształcania



W 2012 roku kontynuowano studia inżynierskie na kierunku budownictwo (specjalność drogi kolejowe) w Wojskowej Akademii Technicznej. Uczestniczyło w nich 29 pracowników Spółki posiadających umowy na dofinansowanie kosztów nauki. Pracownicy po ukończeniu tych studiów będą posiadali wiedzę w zakresie budowy dróg kolejowych, co umożliwi im następnie uzyskanie uprawnień budowlanych.

Oprócz wspomnianych studiów inżynierskich w 2012 roku kontynuowano, uruchomione w 2011 roku przy współpracy Wojskowej Akademii Technicznej, PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. i spółki CS Szkolenie i Doradztwo Sp. z o.o., studia podyplomowe „Projektowanie układów torowych i geodezja kolejowa". W studiach tych uczestniczyło 31 pracowników. Celem tych studiów było zapoznanie słuchaczy z najistotniejszymi zmianami w projektowaniu, budowie i eksploatacji linii oraz stacji kolejowych.

Współpraca ze szkołami

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. współpracują ze szkołami ponadgimnazjalnymi w zakresie kształcenia w kierunkach kolejowych w celu zapewnienia sobie potrzebnej kadry na stanowiska bezpośrednio związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, a które zostały określone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 18 lutego 2011 roku. Poziom przygotowania absolwentów tych szkół pozwala, w przypadku ich zatrudnienia w Spółce, znacznie skrócić proces przygotowania do wykonywania określonego zawodu. W ramach współpracy ze szkołami Spółka wspiera

kierownictwo placówek w tworzeniu podstaw programowych w części dotyczącej przedmiotów zawodowych, opracowywaniu programu praktyk zawodowych oraz ich organizacji. W ramach współpracy ze szkołami przedstawiciele Spółki brali udział m.in. w targach edukacyjnych czy dniach otwartych tych szkół. Spółka włącza się również w działania mające na celu rekrutację kandydatów do szkół o kierunkach kolejowych – poprzez druk ulotek promujących te kierunki czy akcję na portalu społecznościowym Facebook.

W 2012 roku w ramach opracowanego programu stypendialnego zawarto 19 umów stypendialnych z uczniami ze szkół w Siedlcach, Sosnowcu i Skarżysku-Kamiennej. Po ukończeniu szkoły Spółka gwarantuje stypendystom zatrudnienie, natomiast stypendysta zobowiązuje się podjąć pracę i kontynuować ją co najmniej przez okres równy okresowi pobierania stypendium. Szkoły, z którymi współpracują PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., oferują naukę na kierunkach:

- technik transportu kolejowego,
- technik dróg i mostów kolejowych,
- technik automatyk sterowania ruchem kolejowym,
- technik elektroenergetyk transportu szynowego.

W chwili obecnej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. współpracują z 9 szkołami ponadgimnazjalnymi, a z 5 kolejnymi mają podpisane listy intencyjne o współpracy.

Komunikacja zewnętrzna

KolejTV

Obiektywna, niezależna, fachowa. Nowości, komentarze, fakty, o których nie dowiesz się z klasycznej telewizji. Informacje z pierwszej ręki, eksperci i analizy.

KolejTV to pierwszy informacyjny program o tematyce kolejowej. Raz w tygodniu informujemy o tym, co dzieje się na kolei w Polsce i na świecie. Pomysł narodził się we wrześniu 2009 roku. Grupa dziennikarzy – miłośników kolei postanowiła pokazać szerokie i wąskie tory z nowej perspektywy. Wspólnie ze spółkami kolejowymi stworzyliśmy nowy program informacyjny. Już od 4 lat realizujemy KolejTV – program o szeroko rozumianym rynku kolejowym, który pokazuje, że kolej może być nowoczesna, bezpieczna, ekologiczna i ciekawa.

Internet

Co tydzień nowe odcinki można zobaczyć na stronie www.kolejtv.pl, w serwisie YouTube oraz w internetowych portalach branżowych.

Na stronie internetowej programu znajdują się także odcinki archiwalne, aktualności z kraju i ze świata, kalendarz wydarzeń, cotygodniowa sonda, słownik pojęć kolejowych współtworzony przez użytkowników, a także liczne komentarze i opinie widzów.

To, co ważne w tym projekcie, to zaangażowanie widzów w proces tworzenia kolejowej telewizji, dlatego redakcja organizuje liczne niespodzianki i konkursy dla miłośników KolejTV. Do tej pory wyemitowaliśmy ponad 200 odcinków. KolejTV posiada także aktywne profile na portalach społecznościowych Facebook i NK (dawniej Nasza Klasa).

Telewizja

Od stycznia 2011 roku KolejTV można oglądać w ramówce warszawskiej TVP INFO, w każdy poniedziałek około godz. 18:05, a odcinki programu są zamieszczane na stronie www.plk-sa.pl, www.pkp.pl oraz w innych portalach internetowych o tematyce kolejowej.

Kampania „Bezpieczny Przejazd – Zatrzymaj się i żyj!"

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., chcąc utrwalać właściwe wzorce zachowań dotyczących przekraczania przejazdów kolejowo-drogowych, nieustannie od 2005 roku prowadzą kampanię społeczną „Bezpieczny przejazd – Zatrzymaj się i żyj!". Nadrzędnym celem kampanii jest podnoszenie świadomości o zagrożeniach wynikających z niezachowania szczególnej ostrożności, kształtowanie zachowań i utrwalenie postaw społecznie pożądanych. Prowadzone działania kierowane są do wszystkich użytkowników dróg: kierowców, rowerzystów i pieszych w podziale na osoby dorosłe i dzieci.

Od października 2012 roku działania kampanii zostały rozszerzone o akcję „Zero tolerancji dla przechodzenia przez tory kolejowe w miejscach niedozwolonych". W tym celu:

- PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. pracują nad włączeniem ww. kampanii do projektu Operation Lifesaver, którego działania na rzecz zmniejszenia liczby wypadków kolejowych, ofiar śmiertelnych i rannych oraz dbanie o zapewnienie bezpieczeństwa na terenie kolejowym są znane na całym świecie. Jednym z elementów kampanii jest edukacja wszystkich użytkowników terenów i przejazdów kolejowo-drogowych w zakresie bezpieczeństwa. W tym celu opracowane zostały specjalne filmy informacyjne, broszury edukacyjne, instruktaże oraz inne materiały dla różnych grup wiekowych. Dzięki przystąpieniu do projektu Spółka będzie mogła skorzystać ze wszystkich dotychczas wypracowanych w kampanii Operation Lifesaver rozwiązań.
- Spotkania edukacyjne z dziećmi i młodzieżą zostały rozszerzone o kwestie przechodzenia przez tory kolejowe w miejscach niedozwolonych.
- Organizatorzy kampanii współpracują z Komendą Główną Straży Ochrony Kolei w celu zwiększenia liczby patroli funkcjonariuszy SOK w rejonie „dzikich" przejść przez tory.

Przykładowe działania zrealizowane przez pracowników Spółki w 2012 roku:

- przeprowadzenie 23 symulacji wypadków kolejowo-drogowych,
- zorganizowanie 102 spotkań edukacyjnych w ramach akcji „Wrzesień miesiącem edukacji",
- rozwiązanie 37 usterek, zgłoszonych za pośrednictwem stale aktywnego formularza on-line ZGŁOŚ USTERKĘ (formularz dostępny na stronie internetowej www.bezpieczny-przejazd.pl; dzięki niemu użytkownik przejazdu może zgłosić zaobserwowaną nieprawidłowość i tym samym wyeliminować ryzyko zaistnienia ewentualnego wypadku na wskazanym przejeździe),
- uczestnictwo w seminariach i konferencjach poświęconych tematyce bezpieczeństwa ruchu drogowego,

- kontynuacja kontroli poziomu bezpieczeństwa na przejazdach w ramach projektu pn. „Bezpieczny poniedziałek" (IV edycja),
- comiesięczna dystrybucja Newslettera, w którym znajdują się statystyki, relacje z przeprowadzonych działań, zapowiedzi przyszłych wydarzeń (378 adresatów w 2012 roku),
- opracowanie zeszytu edukacyjnego przeznaczonego dla dzieci w wieku 6-10 lat, z którego najmłodsi uczestnicy ruchu drogowego uczą się zasad bezpieczeństwa obowiązujących na przejazdach kolejowo-drogowych,
- zorganizowanie wystaw dedykowanych przedmiotowej kampanii (m.in. w Olsztynie, Tczewie, Gdańsku, Białymstoku).

Szczegółowe informacje dotyczące kampanii, statystyk, multimedia oraz zrealizowane i planowane działania znajdują się na stronie www.bezpieczny-przejazd.pl.

Konkurs *Człowiek roku – przyjaciel kolei*

5 listopada 2012 roku, podczas uroczystej Gali w wypełnionej po brzegi Sali Bogusławskiego w Teatrze Narodowym w Warszawie, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wspólnie z Railway Business Forum ogłosiły laureatów ósmej edycji konkursu *Człowiek roku – przyjaciel kolei.*

Laureatom plebiscytu, zgodnie z zapoczątkowaną w 2012 roku nową formułą konkursu, wręczone zostały nagrody w formie tytułów *Człowiek roku – przyjaciel kolei* oraz *Przyjaciel kolei*.

Nagrodę *Człowiek roku – przyjaciel kolei,* przyznawaną za wybitne osiągnięcia w dziedzinie kolejnictwa w roku, w którym organizowany jest konkurs, otrzymali:

- Henryk Gruca, Prezes Zarządu Lotos Kolej Sp. z o.o. – za osiągnięcie przez Lotos Kolej Sp. z o.o. pozycji jednej z największych kolei towarowych w Polsce,
- Zbigniew Konieczek, Prezes Zarządu NEWAG S.A. – za prace rozwojowe na rzecz budowy kolejowych pojazdów dla przewozów pasażerskich i metra oraz modernizacje lokomotyw,
- Janusz Malinowski, Prezes Zarządu PKP Intercity S.A. – za ustabilizowanie sytuacji firmy i sprostanie trudnemu zadaniu organizacji przewozów koleją podczas UEFA EURO 2012,
- Prof. Marek Sitarz, Kierownik Katedry Transportu Szynowego Politechniki Śląskiej – za działalność edukacyjną oraz budowanie związków nauki i biznesu w transporcie szynowym,
- Witold Stępień, Marszałek Województwa Łódzkiego – za traktowanie transportu szynowego jako priorytetu dla aglomeracji łódzkiej i wkład w jego rozwój,
- Zdzisław Myszor, konduktor pociągu PKP Intercity S.A. i Paweł Ważny, kierownik pociągu PKP Intercity S.A. – za postawę wykazaną podczas likwidowania skutków katastrofy kolejowej pod Szczekocinami.

Nagrodą *Przyjaciel kolei*, przyznawaną za wybitne osiągnięcia w dziedzinie transportu szynowego osobom fizycznym, osobom prawnym lub innym instytucjom niezależnie od okresu podejmowania tych działań, uhonorowani zostali:

- Michał Rymarz, długoletni pracownik firm kolejowych – za niezwykły entuzjazm i poświęcenie w pracy zawodowej oraz społecznej na rzecz kolei,
- Leszek Skolasiński, długoletni pracownik firm kolejowych – za wielką pasję i wytrwałość w promocji przewozów intermodalnych,
- Jerzy Zalewski, Prezes Zarządu Biuro Realizacji Inwestycji Koltech Inwestor Sp. z o.o. – za wybitny profesjonalizm i zaangażowanie w procesach inwestycji w infrastrukturze kolejowej,
- Polskie Stowarzyszenie Miłośników Kolei – za pielęgnowanie tradycji i popularyzację polskiej myśli technicznej w kolejnictwie.

Gala *Człowiek roku – przyjaciel kolei* po raz kolejny zgromadziła w jednym miejscu i czasie ludzi oddanych sprawie transportu kolejowego w Polsce. Warte podkreślenia jest także to, że w 2012 roku ta prestiżowa uroczystość zyskała jeszcze bardziej niepowtarzalny i nowatorski charakter, ponieważ stała się pierwszym tego typu przedsięwzięciem zrealizowanym w całości w technologii 3D.

Uroczyste otwarcie przystanku Warszawa Stadion

W ramach projektu „Kolej na 2012" 19 maja 2012 roku miało miejsce uroczyste otwarcie wyremontowanego przystanku Warszawa Stadion. Organizatorami wydarzenia były Polskie Koleje Państwowe S.A., PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i PKP Intercity S.A. Gośćmi specjalnymi byli Donald Tusk – Prezes Rady Ministrów i Sławomir Nowak – Minister transportu, budownictwa i gospodarki morskiej.

Nowa, biało-czerwona kolorystyka oraz mała architektura przystanku kolejowego Warszawa Stadion zostały dobrane i zaprojektowane tak, aby współgrały z elewacją Stadionu Narodowego. Dwa szerokie perony i wygodne zejścia zapewniają sprawną i funkcjonalną obsługę podróżnych. Komunikację dodatkowo ułatwiają windy i ruchome schody. Nowoczesne wyświetlacze elektroniczne przekazują pasażerom informacje o pociągach, a monitoring peronów pozwala na wzmocnienie bezpieczeństwa podróżnych.

Z okazji inauguracji przy peronach przystanku zatrzymało się 7 lokomotyw przygotowanych specjalnie na turniej UEFA EURO 2012. Część lokomotyw została przyozdobiona barwami drużyn, które zagrały podczas mistrzostw, na innych można było zobaczyć wizerunki stadionów. Uczestnicy wydarzenia mieli niepowtarzalną szansę uwiecznienia swojego imienia na lokomotywie z napisem „Polska".

Organizatorzy wydarzenia zadbali o liczne atrakcje, m.in. zaprezentowano specjalny samochód monitoringu Straży Ochrony Kolei. Pojazd MCM (Mobilne Centrum Monitoringu) przeznaczony jest do wykonywania zadań w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa na obszarze kolejowym.

Godne uwagi były także pokazy funkcjonariuszy SOK, m.in. działania z psami służbowymi, zatrzymanie i obezwładnienie przestępcy z bronią palną, zatrzymanie samochodu i obezwładnienie złodziei w uciekającym samochodzie, a także pokaz sztuk walki.

Dane teleadresowe

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
ul. Targowa 74
03-734 Warszawa
www.plk-sa.pl
www.plk-inwestycje.pl
www.bezpieczny-przejazd.pl
www.przyjaciel-kolei.pl
www.kolejtv.pl

Rzecznik prasowy:
tel. 022 47 330 02
fax 022 47 323 34
rzecznik@plk-sa.pl

Biuro Zarządu:
tel. 022 47 333 40
fax 022 47 325 67
ibz@plk-sa.pl

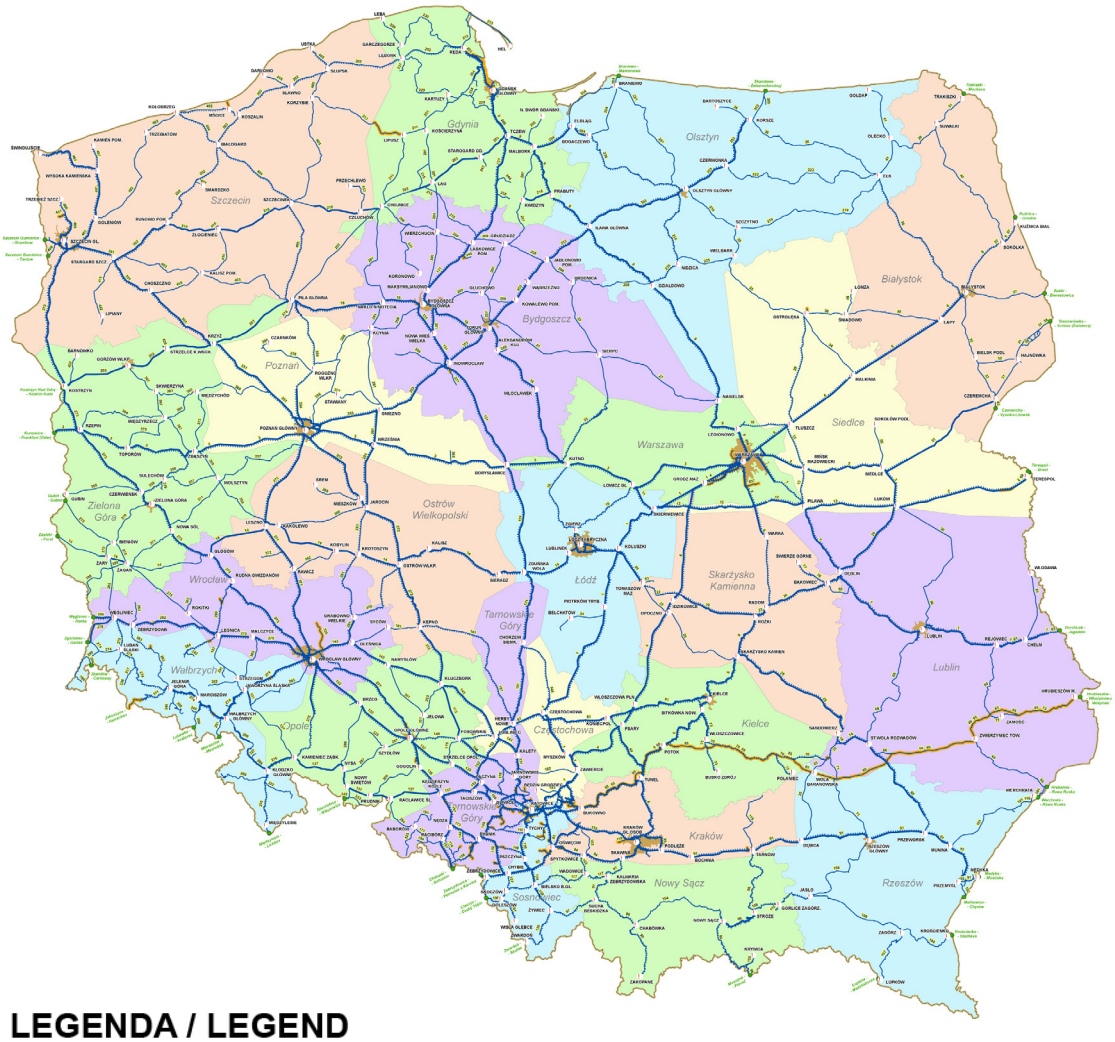
Biuro Komunikacji i Promocji:
tel. 022 47 336 55
fax 022 47 323 34
iip@plk-sa.pl

Biuro Sprzedaży:
tel. 022 47 320 30
fax 022 47 328 04
ius@plk-sa.pl

Centrum Realizacji Inwestycji:
tel. 022 47 321 50
fax 022 47 321 54
ir@plk-sa.pl

Mapa linii kolejowych

Mapa linii kolejowych w Polsce zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz innych zarządców



LEGENDA / LEGEND

Łódź — wybrane punkty eksploatacyjne / selected operational points (stations and stops)

przejścia graniczne / border crossings

123 — numer linii kolejowej / number of railway line

linie zarządzane przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. / railway lines managed by PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. :

- jednotorowe zelektryfikowane / electrified single track line
- jednotorowe niezelektryfikowane / not electrified single track line
- dwutorowe zelektryfikowane / electrified double-track line
- dwutorowe niezelektryfikowane / not electrified double-track line

linie kolejowe zarządzane przez innych zarządców / railway lines managed by other infrastructure managers :

- jednotorowe zelektryfikowane / electrified single track line
- jednotorowe niezelektryfikowane / not electrified single track line
- dwutorowe zelektryfikowane / electrified double-track line
- dwutorowe niezelektryfikowane / not electrified double-track line

- granica państwa / state border
- wybrane miasta / selected cities
- obszary działania zakładów linii kolejowych / railway lines plant (obowiązują od 1 stycznia 2010 r.)