



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

07

raport roczny **2007**

www.rbf.net.pl



FORUM



Wierzymy w kolej!
Railway Business Forum

07

raport roczny **2007**

Raport Roczny PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Opracowano w Biurze Promocji PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz przez zespół redakcyjny w składzie:

I. Bartnik, E. Biernacka, M. Boczek-Kwaczyńska, R. Buczek, M. Demidziuk, Ł. Derylak, K. Falska, A. Hejnold, R. Jakubowski, M. Kaprzyk, I. Kluczyk, J. Kurowska-Ciechańska, M. Majsterek, W. Mikos, E. Płotkowska, S. Puchta, Z. Specjalski, J. Stawiarska, A. Stryjek-Doroszkiewicz, W. Toruń, A. Wasniowska, T. Wesołowski, E. Wieczorek, K. Wierżajtys, W. Wojtkielewicz, M. Wręga, A. Zdziech, I. Zimna

Informacje i konsultacje:

Biura Centrali PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Redakcja techniczna:

K. Gawlik-Tarnowska, M. Grobel, E. Kwiecińska, U. Lesińska, K. Łańcucki, K. Wierżajtys, G. Szadkowska

Fotografie: A. Ciechański, Ł. Derylak, J. Głowa, J. Kaczmarczyk, M. Kaprzyk, E. Konopczyk, J. Kurowska-Ciechańska, A. Lewaszkiewicz, I. Michalska-Bzdok, S. Puchta, A. Puzewicz, J. Skowron, M. Szaraniec, S. Szelewicz, K. Wojdyga, Z. Wolny, K. Woźniak, M. Zaremba, K. Ziarkowska

Projekt, opracowanie graficzne i skład:

D. Morka

Druk:

Uprzejmie dziękujemy Firmom zamieszczającym ogłoszenia promocyjne w Raporcie Rocznym PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. 2007

Lista Firm reklamujących się na stronach Raportu Roczno

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. :

Budimex Dromex S.A.

Forum Kolejowe Railway Business Forum

ZAKŁADY AUTOMATYKI KOMBUD S.A.

Przedsiębiorstwo Robót Komunikacyjnych w Krakowie S.A.

Tchales Rail Signalling Solutions Sp. z o. o.

TCHAS Sp. z o. o. Oddział w Polsce

TINES Sp. z o. o.

TORPOL Sp. z o. o.

Wytwórnia Podkładów Strunobetonowych „STRUNBET” Sp. z o. o.

VolkerRail Polska Sp. z o. o.

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

Spis treści

Wystąpienie Przewodniczącego Rady Nadzorczej	4
Wystąpienie Prezesa Zarządu	6
Rada Nadzorcza	7
Zarząd	8
Zmiany organizacyjne w spółce	9
Strategia rozwoju	11
Ekonomika i finanse	19
Zatrudnienie i rozwój kadr	25
Inwestycje	31
Geodezja kolejowa	71
Sprzedaż tras	73
Eksploatacja	81
Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym	83
Drogi kolejowe	85
Utrzymanie infrastruktury kolejowej i ratownictwo techniczne	91
Diagnostyka infrastruktury kolejowej	93
Bezpieczeństwo ruchu kolejowego	97
Maszyny torowe i zgrzewalnie szyn	99
Automatyka i telekomunikacja kolejowa	101
Energetyka	105
Informatyka	109
Ochrona środowiska	111
Współpraca międzynarodowa	115
Promocja	121
Straż Ochrony Kolei	125
Struktura organizacyjna	127
Dane teleadresowe	128
Mapa	131



Szanowni Państwo!

Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przedstawia Państwu siódmą edycję „Raportu rocznego”, będącego kompendium informacji o działalności i wynikach Spółki w minionym roku. Z tej formy prezentacji stanu oraz kierunków rozwoju Spółki korzystają zarówno klienci jak i partnerzy biznesowi, a także pracownicy, czyli ci wszyscy, którym zależy na rozwoju kolejnictwa w Polsce.

Raport ten, podobnie jak poprzedni, kładzie nacisk na realizację bardzo ambitnych, zważywszy na parametry finansowe Spółki, planów inwestycyjnych współfinansowanych ze środków pomocowych Unii Europejskiej. Decyzja o podjęciu, szeroko zakrojonych w wymiarze czasowym i znaczących pod względem rozmiarów nakładów, projektów inwestycyjnych jest próbą nadrobienia, w jakimś zakresie, wieloletniego zastoju w procesie unowocześnienia tej gałęzi transportu, ale przede wszystkim odpowiedzią na potrzeby klientów.

Z powodu wielkości nakładów inwestycyjnych, które w 2007 roku przekroczyły kwotę 2,4 mld zł (wzrost o ok. 1 mld zł w stosunku do roku poprzed-

niego), działalność inwestycyjna Spółki zajmuje w „Raporcie rocznym” dominującą pozycję. Realizacja procesów inwestycyjnych i modernizacyjnych rozlokowanych na całym obszarze Polski, wymagała od Zarządu i pracowników, a także partnerów Spółki, sprawności działania i ogromnego wysiłku.

Każdy „Raport roczny” stanowi pomost pomiędzy historią a przyszłością Spółki – jest z jednej strony prezentacją wyników, a drugiej – prezentacją celów na kolejny okres. Jednym z kluczowych zadań stojących przed Spółką jest zdefiniowanie jasnej strategii rozwoju sieci linii kolejowych i dostosowanie planów inwestycyjnych do tej strategii.

Zarządowi Spółki i jej pracownikom życzę efektywności i skuteczności w działaniu, a klientom PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – odczuwalnej poprawy w korzystaniu z linii kolejowych.

Bogusław Kapcia

*Przewodniczący Rady Nadzorczej
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.*

(od 18 lipca 2006 r. do 25 stycznia 2008 r.)



Szanowni Państwo!

Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zakończyła i podsumowała siódmy rok działalności obrotowej. Spoglądając na przebyta w ciągu tych kilku lat drogę nie możemy nie zauważyć istotnego postępu, jaki dokonał się w działalności głównego zarządcy infrastruktury kolejowej w Polsce.

Ujednolicono zasady dostępu przewoźników do infrastruktury kolejowej. Rozliczani są oni również według jednej metodyki, takiej samej dla wszystkich. W ślad za automatyzacją procesu konstruowania rozkładu jazdy postępuje komputeryzacja rozliczania pracy przewozowej. Trzeba przy tym pamiętać, że na sieci PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. uruchamia się w dobie średnio 3.500 pociągów, a większość z nich przejeżdża po odcinkach o różnych parametrach technicznych, a więc i różnych stawkach jednostkowych opłaty za dostęp do infrastruktury. Wystawienie właściwych faktur za wszystkie kursujące pociągi stanowi poważne zadanie dla pionu sprzedaży.

W obszarze inwestycji sytuacja zmieniła się wręcz paradoksalnie. O ile niedawno ogromnym problemem był brak pieniędzy na naprawy i inwestycje, to obecnie dużym wyzwaniem dla kierownictwa i pracowników PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. jest maksymalne wykorzystanie środków finansowych, jakie są możliwe do pozyskania. Píše o tym pan Krzysztof Celiński – Prezes Zarządu w swoim słowie wstępnym.

Do jego stwierdzeń pragnę dodać jeszcze jedną istotną kwestię. „Rozkręcanie się” inwestycji na dużą skalę zbiegło się w czasie z poprawą koniunktury tak w przewozach towarowych, jak i pasażerskich. A przecież nie możemy na czas inwestycji po prostu wywiesić tablic „Przepraszamy – chwilowo nieczynne”. Jeżeli jeszcze uwzględnić fakt, że na skutek zaległości w utrzymaniu i naprawach infrastruktury wiele linii, które mogłyby służyć jako trasy objazdowe, ma bardzo niskie parametry techniczne, to pogodzenie zakresu i tempa re-

alizacji inwestycji z zaspokojeniem potrzeb przewoźowych zgłaszanych przez operatorów stanowi dla kierownictwa PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., a w szczególności pionu eksploatacji, trudną łamigłówkę.

Dla społeczeństwa kolej ciągle stanowi jedność, na ogół kojarzoną ze skrótem „PKP”. Pasażerów nie interesuje całe zaplecze związane z przygotowaniem i realizacją inwestycji ani procentowe wykorzystanie dostępnych środków. Dla nich efektem jest czas przejazdu w określonych relacjach, niezawodność i punktualność kursowania pociągów, wygodne warunki podróży. W ostatnich kilku latach inwestycje infrastrukturalne na niektórych liniach wyprzedziły rozwój sytuacji w zakresie taboru. Prowadzone przez PKP S.A. działania mają na celu skoordynowanie inwestycji prowadzonych przez spółki z Grupy PKP, w tym zakupy nowoczesnego taboru, tak by osiągnąć jak najlepsze efekty dla naszych klientów.

Nawet dysponując ograniczonymi środkami musimy bowiem kierować je na takie zadania, aby uzyskać realny i widoczny efekt. Tylko takie podejście pozwoli nam skutecznie starać się o kolejne transze środków publicznych na następne inwestycje.

Raport roczny PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. ugruntował już swoją pozycję jako źródło wyczerpujących informacji o infrastrukturze kolejowej nie tylko dla profesjonalistów z branży, ale również dla hobbyistów kolejowych. Przekazując kolejną jego edycję życzę satysfakcjonującej lektury, wraz z podziękowaniami dla Zarządu Spółki, kadry kierowniczej i pracowników PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. za osiągnięte w roku 2007 i opisane w niniejszym raporcie wyniki.

Zbigniew Szafranski

Przewodniczący Rady Nadzorczej
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
(od 25 stycznia 2008 r.)



Szanowni Państwo!

Już po raz siódmy przedstawiamy Państwu „Raport roczny PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.”. Przypomnę: działalność rozpoczęliśmy 1 października 2001 r. na mocy ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego PKP. Rozpoczynaliśmy przy nakładach na inwestycje niewiele przekraczających 400 milionów złotych, przy znacznych stratach z działalności gospodarczej. Nowoczesna polityka transportowa państwa dopiero zaczynała się kształtować. Kolej wchodziła w gospodarkę rynkową.

Dziś możemy mówić o stabilnym, utrwalonym modelu działalności zarządcy polskiej sieci kolejowej. Unowocześniliśmy system sprzedaży naszego produktu, jakim jest dostęp do tras kolejowych i inne usługi świadczone przewoźnikom kolejowym - od 2006 r. stosujemy cennik stawek dostępu skonstruowany według zasady „wyższa cena za wyższą jakość”. Utworzyliśmy strukturę organizacyjną pozwalającą na efektywne wykorzystanie powierzonych nam środków unijnych i budżetowych przeznaczonych na modernizację polskiej sieci kolejowej.

Osiągamy stałą poprawę wyniku finansowego spółki. W 2007 r. uzyskaliśmy większe od planowanych przychody z tytułu udostępniania linii kolejowych. Strata spółki spadła do poziomu 68 mln złotych, uzyskaliśmy wyższe od planowanych przychody.

Wiele miejsca w „Raporcie rocznym” poświęcamy realizacji największego w historii polskiej kolei programu modernizacji linii kolejowych. Rok 2007 był okresem intensywnych prac w ramach sektorowego programu operacyjnego „Transport” (SPOT). Także w 2007 r. rozpoczęliśmy program operacyjny „Infrastruktura i Środowisko” 2007-2013 (POIŚ), w ramach którego jesteśmy beneficjentem środków w wysokości prawie 6,8 miliarda euro. Liczne mniejsze projekty inwestycyjne, w tym program moderni-

zacji Centralnej Magistrali Kolejowej, finansowane są z budżetu państwa. Przygotowujemy się do współrealizowania regionalnych programów operacyjnych w ich części dotyczącej infrastruktury kolejowej.

W listopadzie 2007 r. powołaliśmy przy PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Radę Naukową Kolei Dużych Prędkości, która odgrywa ważną rolę w tworzeniu oblicza polskiej kolei XXI wieku. Prace przedprojektowe i inne zadania rozpoczynające historyczną inwestycję – budowę od podstaw pierwszej w Polsce linii kolei dużych prędkości – zrealizujemy także w ramach POIŚ. Są szanse, by linia high-speed z Wrocławia i Poznania przez Łódź do Warszawy została wybudowana do końca II dekady XXI wieku. Wraz ze zmodernizowaną do prędkości 300-350 km/h linią CMK utworzy ona podstawową sieć dla szybkiego ruchu pasażerskiego. Uzupelnia tę sieć linie zmodernizowane do prędkości 160-200 km/h. Zapewni to wszystkim dużym aglomeracjom w naszym kraju dogodne połączenia, skracające czas podróży między nimi średnio o połowę. Dzięki pracom modernizacyjnym wniesiemy nasz wkład w sprawne przeprowadzanie piłkarskich mistrzostw Europy w 2012 r.

Dobra infrastruktura transportowa to dźwignia rozwoju gospodarczego i społecznego, dynamizowania więzi między regionami i państwami. Wyzwania współczesnej cywilizacji wyznaczają kolejnictwu istotną rolę w systemie transportowym – środka transportu nowoczesnego, bezpiecznego, przyjaznego środowisku. Zaszczytną rolą i obowiązkiem PKP Polskie Linie Kolejowe SA jest stawienie czoła tym wyzwaniom.

Krzysztof Celiński

Prezes Zarządu

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Rada Nadzorcza



Bogusław Kapcia
Przewodniczący Rady Nadzorczej
(od 18 lipca 2006 r. do 25 stycznia 2008 r.)



Zbigniew Szafrąński
Przewodniczący Rady Nadzorczej
(od 25 stycznia 2008 r.)



Jarosław Adwent
Członek Rady Nadzorczej



Piotr Gebel
Członek Rady Nadzorczej



Jacek Krzyślak
Członek Rady Nadzorczej



Wojciech Kwiatkowski
Członek Rady Nadzorczej
do 30 kwietnia 2007



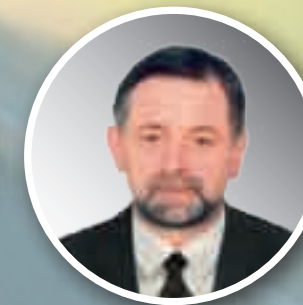
Wiesław Pełka
Członek Rady Nadzorczej



Piotr Podgórski
Członek Rady Nadzorczej

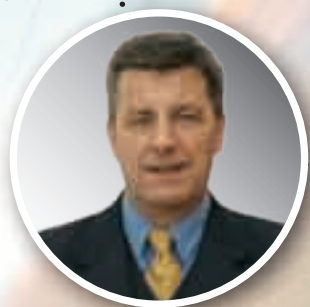


Stanisław Stolorz
Członek Rady Nadzorczej



Andrzej Kapuściński
Członek Rady Nadzorczej
od 21 czerwca 2007

Zarząd



Krzysztof Celiński
Prezes Zarządu



Mirosław Pawłowski
Członek Zarządu



Zbigniew Zarychta
Członek Zarządu



Józef Jeżewicz
Członek Zarządu



Teresa Zwiernik
Członek Zarządu



Agnieszka Safuta-Pawlak
Członek Zarządu



Andrzej Trębicki
Członek Zarządu

Zmiany organizacyjne w spółce

07



W 2007 roku w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wprowadzono istotne zmiany organizacyjne ukierunkowane w głównej mierze na wsparcie procesów inwestycyjnych, sprawne zarządzanie tymi procesami oraz dostosowanie struktury organizacyjnej Spółki do zwiększonej absorpcji środków przeznaczonych na budowę i modernizację infrastruktury linii kolejowych. Zmiany organizacyjne przeprowadzono w dwóch etapach.

I. Od 9 maja 2007 roku:

w Centrali Spółki:

- utworzono Biuro Informatyki w celu wdrożenia właściwych standardów i zasad w zakresie rozwiązań teleinformatycznych, wdrożenia i eksploatacji systemów informatycznych oraz koordynowania zakupów sprzętu teleinformatycznego i oprogramowania;
- utworzono Biuro Planowania i Organizacji Robót w celu zapewnienia właściwej synchronizacji planowania i organizowania robót nawierzchniowych przez jednostki organizacyjne spółki oraz spółki zależne z udziałem PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (ZNI);
- wyodrębniono zespoły projektowe (E 65 i CMK) w celu realizacji głównych projektów inwestycyjnych dofinansowanych ze środków Unii Europejskiej oraz usprawnienia funkcjonowania „pionu inwestycji”;

ponadto wyłączono z:

- Centrum Diagnostyki i Geodezji zadania z dziedziny geodezji i włączono je do Biura Dróg Kolejowych Centrali Spółki oraz zmieniono nazwę jednostki organizacyjnej na Centrum Diagnostyki.

II. Od 1 października 2007 roku:

- podporządkowano zakłady linii kolejowych bezpośrednio Zarządowi Spółki;
- ustalono nowy zakres działania oddziałów regionalnych w celu ukierunkowania ich działalności na realizację procesów inwestycyjnych;
- ustalono obszary działania oddziałów regionalnych, w tym podporządkowanie zakładów linii kolejowych w zakresie realizacji procesu inwestycyjnego;
- zadania dotyczące konstrukcji rozkładów jazdy oraz przygotowania planów reagowania kryzysowego w Spółce włączono do Centrum Kierowania Przewozami i jednocześnie zmieniono nazwę jednostki organizacyjnej na Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym;

ponadto w Centrali Spółki:

- utworzono Biuro Geodezji Kolejowej w celu koordynowania zadań geodezji kolejowej, w tym opracowania standardów wykonywania dokumentacji geodezyjnej tworzonej dla linii kolejowych i przetwarzania ich na potrzeby Spółki;
- wprowadzono dodatkowe zadania w zakresie wsparcia technicznego przy usuwaniu skutków klęsk, katastrof i innych zagrożeń do zakresu działania Biura Planowania i Organizacji Robót oraz zmieniono jego nazwę na Biuro Organizacji Utrzymania Infrastruktury.

Od 1 października 2007 roku działalność PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., realizuje 40 jednostek organizacyjnych, podporządkowanych bezpośrednio Zarządowi, które stanowią:

- Centrala;
- oddziały regionalne z siedzibą w: Warszawie, Lublinie, Krakowie, Katowicach, Gdańsku, Wrocławiu, Poznaniu, Szczecinie;
- Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym w Warszawie;
- Zakład Maszyn Torowych w Krakowie;
- Centrum Diagnostyki w Warszawie;
- Komenda Główna Straży Ochrony Kolei w Warszawie;
- zakłady linii kolejowych z siedzibą w: Warszawie, Łodzi, Siedlcach, Białymstoku, Lublinie, Kielcach, Skarżysku Kamiennej, Krakowie, Rzeszowie, Nowym Sączu, Katowicach, Gliwicach, Częstochowie, Tarnowskich Górach, Gdańsku, Olsztynie, Toruniu, Bydgoszczy, Wrocławiu, Opolu, Wałbrzychu, Poznaniu, Ostrowie Wielkopolskim, Zielonej Górze, Gorzowie Wielkopolskim, Koszalinie i Szczecinie.

07

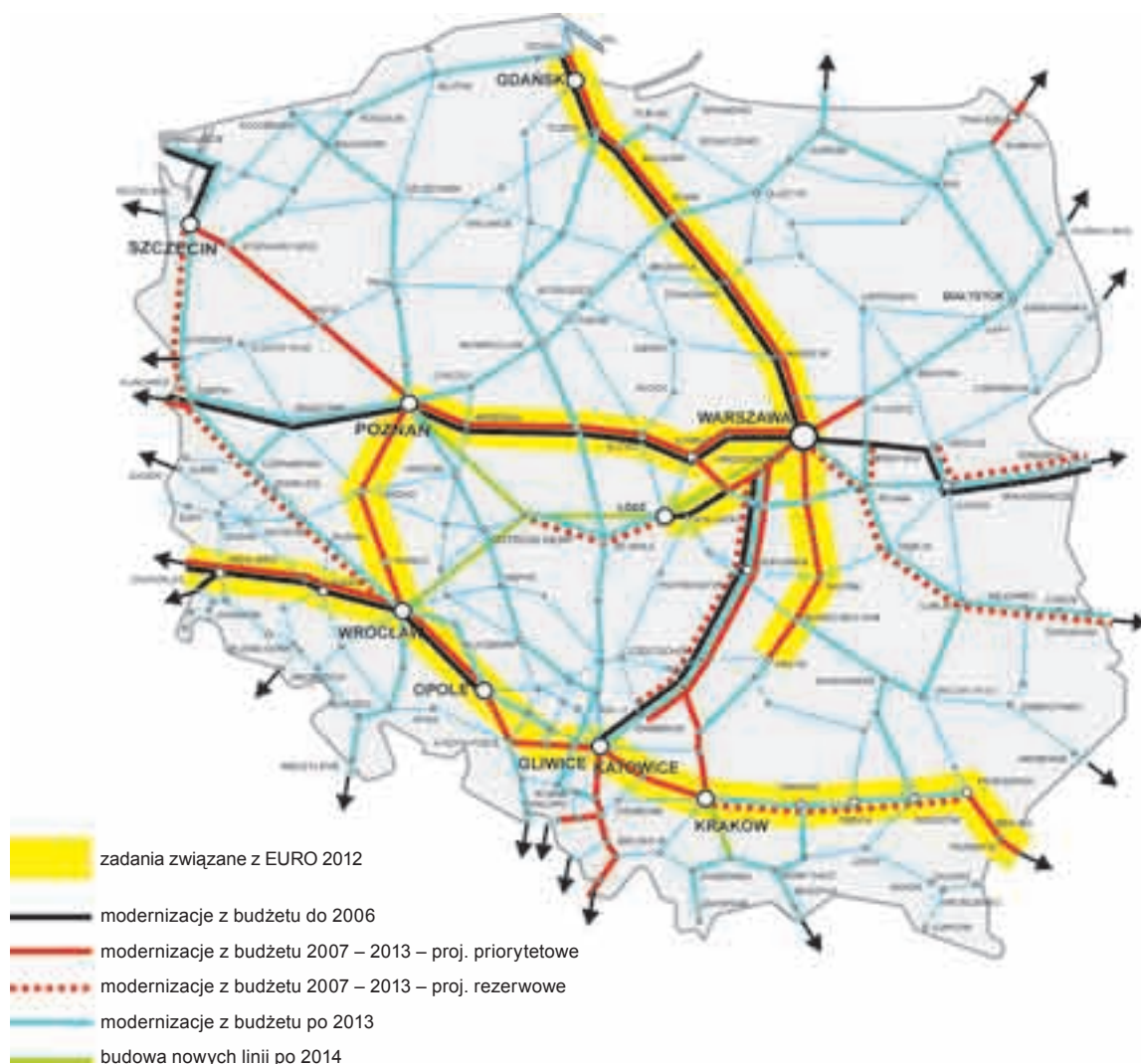


W roku 2007 PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. uczestniczyły w pracach Ministerstwa Infrastruktury oraz Ministerstwa Rozwoju Regionalnego nad ostateczną formą Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ) na lata 2007-2013, w tym nad ukształtowaniem indykatywnego wykazu indywidualnych projektów kluczowych w części dotyczącej infrastruktury kolejowej oraz wytypowaniem zadań priorytetowych do listy podstawowej i rezerwowej.

Projekty te, ujęte w Osi Priorytetowej VII – transport przyjazny środowisku – POIiŚ zostały poddane analizie w kontekście modernizacji ciągów transportowych łączących miasta, w których odbywać

się mają Mistrzostwa Europy w piłce nożnej EURO 2012, tzn. Gdańsk, Warszawa, Poznań, Wrocław oraz Chorzów i Kraków, w celu ustalenia możliwości przyspieszenia ich realizacji. W efekcie zostały opracowane propozycje modernizacji sieci kolejowej dla obsługi EURO 2012 w ramach inwestycji przyjętych do realizacji w POIiŚ na lata 2007-13. Dotyczyły one dostosowania łącznie ok. 834 km linii kolejowych do prędkości 160 km/h oraz takiej organizacji prac inwestycyjnych, aby zapewnić ograniczenie do minimum utrudnień w kursowaniu pociągów przy możliwie największym komforcie podróżowania.

Mapa linii kolejowych wg indykatywnego wykazu dużych projektów dla POIiŚ ze wskazaniem ciągów komunikacyjnych, na których realizuje się zadania związane z przygotowaniem do EURO 2012 (stan na grudzień 2007 r.)



Przyjęty przez Radę Ministrów Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013 został zaakceptowany przez Komisję Europejską, a decyzję przyjmującą go do realizacji w dniu

05.12.2007 r. podpisała komisarz ds. polityki regionalnej, pani Danuta Hübner.

Szczegółową listę projektów przedstawiają poniższe tabele¹:

Indykatywny wykaz indywidualnych projektów kluczowych, w tym dużych² dla Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013
(wyciąg – projekty kolejowe wg stanu na 30.01.2008 r.)

Lp.	Nazwa projektu	Orientacyjny koszt całkowity projektu (mln EUR)	Szacunkowa kwota dofinansowania (mln EUR)	Przewidywany okres realizacji projektu (od roku - do roku)	Miejsce realizacji projektu (województwo)	Instytucja odpowiedzialna za realizację projektu
1	2	3	4	5	6	7
	Priorytet VII Transport przyjazny środowisku					
	Działanie 7.1 Rozwój transportu kolejowego					
	Projekty z listy podstawowej					
	KOSZTY DLA WSZYSTKICH PROJEKTÓW PODSTAWOWYCH	6 849,09	4 383,42			
2	Modernizacja linii E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa - Gdynia	797,00	510,08	2008-2013	pomorskie warmińsko-mazurskie mazowieckie	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
3	Modernizacja linii E 65/C-E 65 na odcinku Katowice - Czechowice Dziedzice – Zebrzydowice	308,00	197,12	2011-2014	śląskie	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
4	Modernizacja linii E 65/C-E 65 na odcinku Czechowice Dziedzice - Bielsko Biała - Zawdoń	280,00	179,20	2011-2015	śląskie	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
5	Modernizacja linii kolejowej E 59 na odcinku Wrocław – Poznań	624,00	399,36	2008 - 2014		
	odcinek Wrocław - granica województwa dolnośląskiego	254,00	162,56	2008 - 2010	dolnośląskie	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
	odcinek granica województwa dolnośląskiego - Poznań	370,00	236,80	2011 - 2014	wielkopolskie	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
6	Modernizacja linii kolejowej E 59 na odcinku Poznań - Krzyż	350,00	224,00	2009 - 2013	wielkopolskie	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
7	Modernizacja linii kolejowej E 59 na odcinku Krzyż-Szczecin	530,00	339,20	2009 - 2014	wielkopolskie zachodnio-pomorskie	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

¹ Źródło – Ministerstwo Rozwoju Regionalnego.

² Zgodnie z art.39 rozporządzenia Rady (WE) nr 1083/2006 z dnia 11 lipca 2006 r. ustanawiającego przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności i uchylające rozporządzenie (WE) nr 1260/1999, projekty duże to wszystkie projekty, dla których całkowity koszt przekracza kwotę 25 mln EUR w przypadku środowiska naturalnego oraz 50 mln EUR w przypadku innych dziedzin.

1	2	3	4	5	6	7
8	Modernizacja linii kolejowej E 20 na odcinku Warszawa - Poznań - pozostałe roboty	525,18	336,12	2009 - 2012	mazowieckie łódzkie wielkopolskie	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
9	Modernizacja linii E 20/CE 20 na odcinku Siedlce - Terespol	135,00	86,40	2009 - 2014	mazowieckie lubelskie	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
10	Modernizacja linii kolejowej E 30, etap II	1 573,49	1 007,03	2008 - 2014		
	odcinek Opole - Gliwice - Zabrze	408,40	261,38	2009 - 2013	opolskie śląskie	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
	odcinek Zabrze - Katowice - Kraków	655,00	419,20	2009 - 2014	śląskie małopolskie	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
	odcinek Rzeszów - granica państwa	400,00	256,00	2009 - 2014	podkarpackie	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
	odcinek Bielawa Dolna - Horka: budowa mostu przez Nysę Łużycką oraz elektryfikacja	37,00	23,68	2010 - 2011	dolnośląskie	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
	Wdrożenie ERTMS w Polsce na odcinku Legnica - Wrocław - Opole – w części ETCS II	34,50	22,08	2012 - 2014	dolnośląskie opolskie	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
	Pilotażowe wdrożenie ERTMS w Polsce na odcinku Legnica - Węglińiec - Bielawa Dolna – w części ETCS II	38,59	24,70	2008 - 2011	dolnośląskie	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
11	Pilotażowe wdrożenie ERTMS w Polsce na odcinku Legnica - Węglińiec - Bielawa Dolna – w części GSM - R	7,20	4,61	2008 - 2011	dolnośląskie	Telekomunikacja Kolejowa Sp. z o.o.
12	Modernizacja linii kolejowej Psary – Kraków (odcinek Psary – Kozłów oraz odcinek Kraków Batowice – Kraków Główny)	250,00	160,00	2009 - 2012	świętokrzyskie śląskie małopolskie	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
13	Modernizacja linii kolejowej nr 8	730,00	467,20			
	budowa łącznicy do lotniska Okęcie (od przystanku osobowego Służewiec do stacji MPL Okęcie)	49,00	31,36	2008 - 2010	mazowieckie	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
	odcinek Warszawa Okęcie - Radom - Kielce	681,00	435,84	2008 - 2013	mazowieckie świętokrzyskie	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
14	Budowa połączenia kolejowego MPL „Katowice” w Pyrzowicach z miastami aglomeracji górnośląskiej, odcinek Katowice - Pyrzowice	30,00	19,20	2009 - 2012	śląskie	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

1	2	3	4	5	6	7
15	Budowa połączenia kolejowego MPL „Kraków - Balice” z Krakowem, odcinek Kraków Główny - Mydlniki - Balice	30,00	19,20	2010 - 2012	małopolskie	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
16	Modernizacja linii E 75 Rail Baltica Warszawa – Białystok – granica z Litwą, etap I	285,00	182,40	2009 - 2014		
	odcinek Warszawa Rembertów - Zielonka - Tłuszcz (Sadowne)	135,00	86,40	2009 - 2013	mazowieckie	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
	odcinek Suwałki – Trakiszki – granica z Litwą	150,00	96,00	2011 - 2014	podlaskie	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
17	Modernizacja linii Warszawa – Łódź, etap II	260,00	166,40	2009 - 2012	mazowieckie łódzkie	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
18	Budowa sieci telekomunikacji GSM-R zgodnie z NPW ERTMS	54,22	34,70	2008 - 2013	obszar całego kraju	Telekomunikacja Kolejowa Sp. z o.o.
19	Przygotowanie budowy linii dużych prędkości	80,00	51,20	2008 - 2012	mazowieckie łódzkie dolnośląskie wielkopolskie	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
	<i>Projekty z listy rezerwowej</i>					
	KOSZTY DLA WSZYSTKICH PROJEKTÓW REZERWOWYCH	3 066,00	2 146,20			
20	Modernizacja linii kolejowej E 30/C-E 30, odcinek Kraków-Rzeszów, etap III	700,00	490,00	2008 - 2014	małopolskie podkarpackie	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
21	Modernizacja linii CE 59 Wrocław - Zielona Góra - Kostrzyn - Szczecin, etap I (linia dedykowana dla ruchu towarowego)	651,00	455,70			
	odcinek Szczecin - Dolna Odra	154,00	107,80	2012 - 2013	zachodnio-pomorskie	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
	odcinek Wrocław - Głogów	497,00	347,90	2012 - 2014	dolnośląskie	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
22	Modernizacja linii E 20/C-E 20 na odcinku Łowicz – Skierniewice	250,00	175,00	2009 - 2012	mazowieckie	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
23	Modernizacja Linii Kolejowej Nr 14 na odcinku Łódź- Zduńska Wola- Kalisz	280,00	196,00	2012 - 2014	łódzkie wielkopolskie	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
24	Dostosowanie Centralnej Magistrali Kolejowej do prędkości 250 km/h na odcinku Grodzisk Mazowiecki - Zawiercie	685,00	479,50	2011 - 2015	mazowieckie łódzkie świętokrzyskie śląskie	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

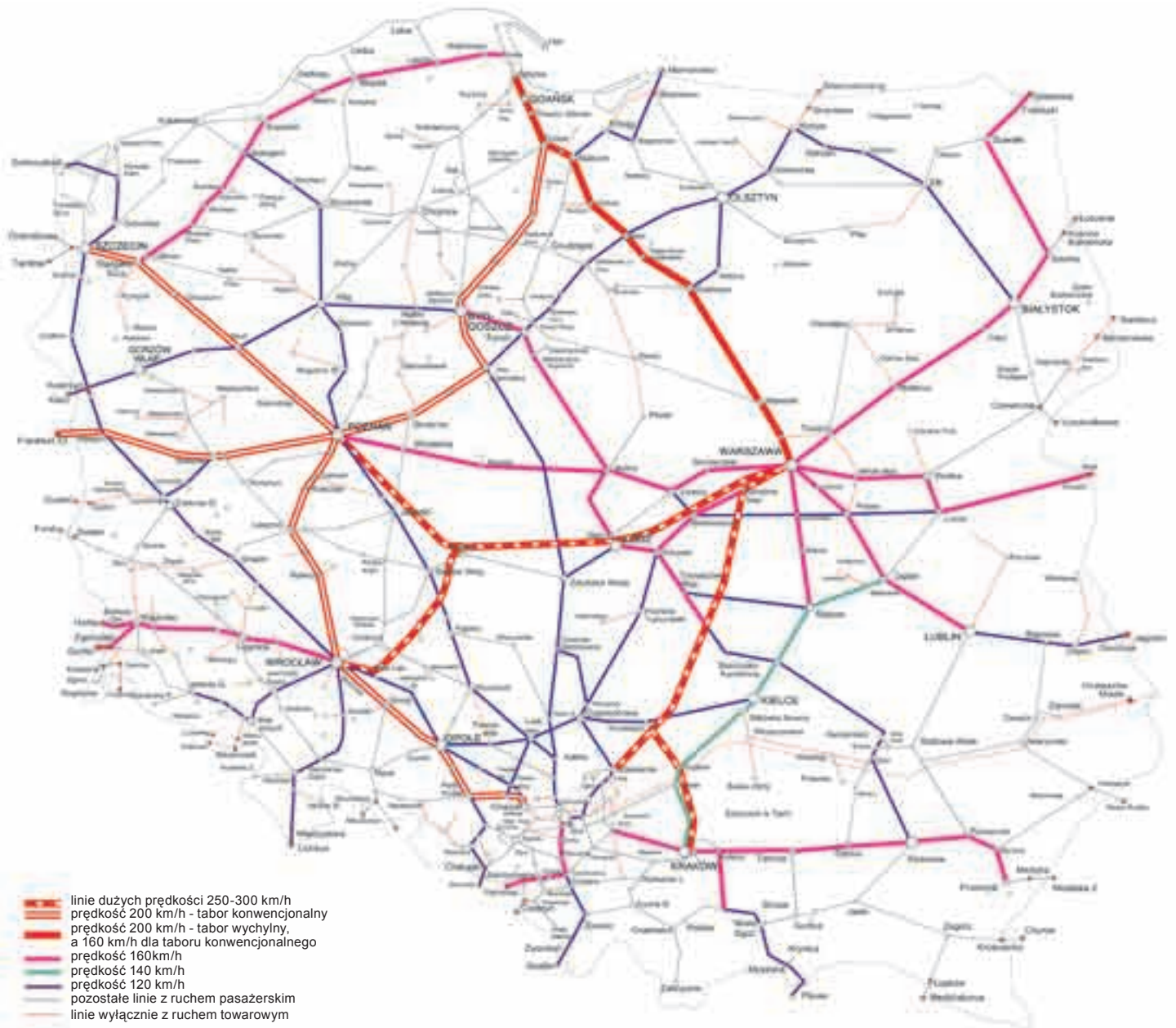
1	2	3	4	5	6	7
25	Budowa infrastruktury systemu GSM-R; etap 1: na liniach kolejowych zgodnych z harmonogramem NPW ERTMS	250,00	175,00	2008 - 2013	obszar całego kraju	Telekomunikacja Kolejowa Sp. z o.o.
26	Budowa infrastruktury systemu GSM-R; etap 2: na pozostałych liniach kolejowych zgodnych z harmonogramem NPW ERTMS	250,00	175,00	2008 - 2013	obszar całego kraju	Telekomunikacja Kolejowa Sp. z o.o.
	<i>Działanie 7.2 Rozwój transportu morskiego</i>					
	<i>Projekty z listy podstawowej</i>					
1	Projekt poprawy dostępu kolejowego do Portu Gdańsk (most + dwutorowa linia kolejowa)	80,00	54,03	2011 - 2013	pomorskie	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. / Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.

Aktualizacja listy dokonywana jest co pół roku i ogłaszana w Monitorze Polskim.

Największa uwaga i wysiłki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w nadchodzących latach skupiać się będzie na realizacji kluczowych przedsięwzięć modernizacyjnych, ujętych na liście projektów indywidualnych dla Programu Operacyjnego Infrastruktura

i Środowisko na lata 2007 – 2013. Przy modernizacji i budowie linii kolejowych, uwzględniane będą parametry techniczne stosownie do docelowych prędkości przedstawionych na poniższej mapie.

Mapa docelowych prędkości wg założeń CNTK z 2007 roku



W ramach Regionalnych Programów Operacyjnych (RPO) na lata 2007 – 2013 wyasygnowano środki z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFOR) w wysokości 322,54 mln euro z przeznaczeniem na projekty infrastrukturalne w zakresie rewitalizacji, modernizacji i budowy regionalnych linii kolejowych. Spośród wielu propozycji inwestycyjnych, które w 2007 r. przedstawiły oddziały regionalne PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. poszczególnym władzom samorządowym, tylko w 12 województwach przewidziano potrzebę realizacji programów kolejowych.

Istotnym elementem działań w 2007 roku był udział w pracach związanych z opracowaniem Master Planu dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku.

Wynikiem opracowania ma być: określenie działań koniecznych do zrealizowania w perspektywie do 2030 r., w tym sformułowanie celów głównych

i szczegółowych oraz wyznaczenie priorytetów, wskazanie drogi prowadzącej do radykalnej poprawy: dostępności transportu kolejowego, bezpieczeństwa, standardów technicznych, eksploatacyjnych i obsługi pasażerów oraz poprawy możliwości przewozu ładunków, stworzenie w Polsce sprawnego i efektywnego systemu kolejowego, będącego atrakcyjną alternatywą wobec innych środków transportu, wpisującego się w unijny system transportowy.

Bardzo ważnym zadaniem Spółki w tym przedsięwzięciu był udział w procedurze opiniowania poszczególnych raportów tematycznych i projektu raportu końcowego. Dzięki temu możliwe było przekazanie do kluczowego dla rozwoju transportu kolejowego w Polsce dokumentu, ważnych z punktu widzenia interesu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. informacji oraz zgłoszenie szeregu uwag merytorycznych i spostrzeżeń, w dużej mierze uwzględnionych przez wykonawcę opracowania.

07



Sytuację ekonomiczno-finansową oceniono na podstawie sprawozdawczości finansowej wg stanu na dzień 31.12.2007 r. (wyniki nie są ostateczne).

Sytuacja majątkowo-kapitałowa

Majątek Spółki

Majątek PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. na koniec 2007 roku wg wartości księgowej netto wyniósł 16 882 489,63 tysięcy złotych, z czego 87,5% stanowiły aktywa trwałe, natomiast 12,5% - aktywa obrotowe. Wartość aktywów Spółki w porównaniu do 2006 r. wzrosła o 3 086 790,79 tysięcy złotych to jest o 22,38%, głównie na skutek zwiększenia rzeczowych aktywów trwałych (środki trwałe w budowie oraz budynki, lokale i obiekty inżynierii lądowej i wodnej).

Podstawową pozycję w aktywach trwałych zajmowały budynki, lokale oraz obiekty inżynierii wodnej i lądowej (62,9%), w aktywach obrotowych – na-

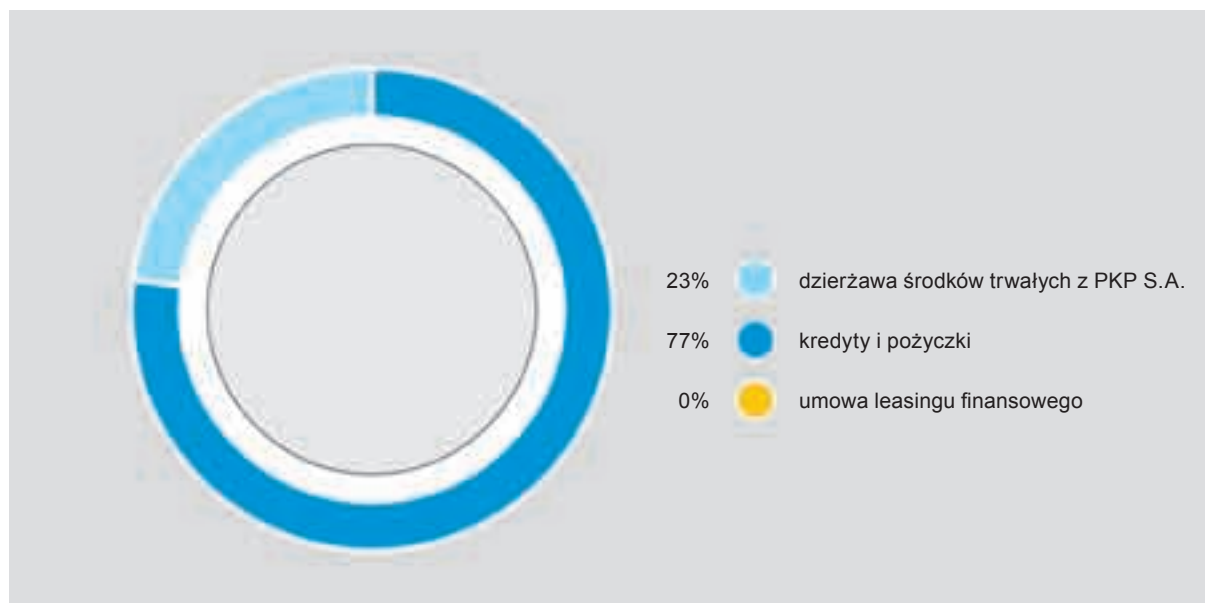
leżności krótkoterminowe (52,8%), których 73,6% stanowiły należności z tytułu dostaw i usług.

Kapitały Spółki

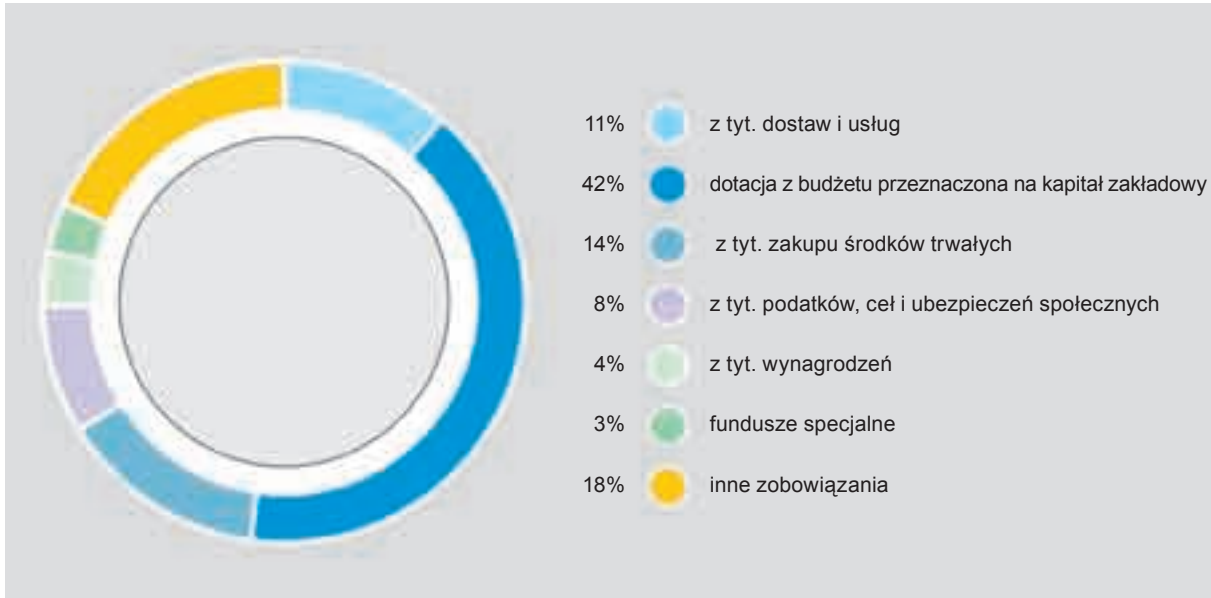
Głównym źródłem finansowania majątku Spółki były kapitały obce. Wg stanu na dzień 31.12.2007 roku wskaźnik ogólnego zadłużenia wyniósł 66% i był niższy niż w 2006 roku o 6 punktów procentowych.

Stan kapitału obcego, w porównaniu do 2006 roku, zwiększył się o 1 224 249,24 tysięcy złotych to jest o 12,3%, zasadniczo w wyniku wzrostu rozliczeń międzyokresowych (z tytułu otrzymanych środków pieniężnych na budowę środków trwałych – dotacji). W jego strukturze dominującą pozycję, analogicznie jak w roku 2006, zajmowały zobowiązania długoterminowe (55,6%), których 77% stanowiły zobowiązania z tytułu dzierżawy środków trwałych z PKP S.A. Udział zobowiązań krótkoterminowych w kapitale obcym wynosił 17,3%.

Zobowiązania długoterminowe PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. na 31.12.2007 r.



Zobowiązania krótkoterminowe PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. na 31.12.2007 r.



Kapitał własny Spółki na koniec 2007 roku wyniósł 5 706 566,10 tysięcy złotych i był wyższy niż w 2006 roku o 48,5%.

Kapitał zakładowy wzrósł z 6 534 922,00 tysięcy złotych w 2006 roku do 8 343 948,00 tysięcy złotych w 2007 roku, to jest o 27,7%. Podwyższenie kapitału zakładowego (wpisanie do Krajowego Rejestru Sądowego) nastąpiło:

- 8 października 2007 roku o kwotę 585 124,00 tysięcy złotych poprzez emisję 585 124 akcji imiennych serii L, obejmowanych przez Skarb Państwa reprezentowany przez ministra transportu w zamian za otrzymane przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wydatki budżetu państwa przekazane na finansowanie linii kolejowych o państwowym znaczeniu (w 2006 roku w wysokości 585 122,026 tysięcy złotych i w latach ubiegłych, pozostające na koncie rozrachunkowym w wysokości 1,974 tysięcy złotych);
- 14 grudnia 2007 roku o kwotę 1 223 902,000 tysięcy złotych poprzez emisję w drodze subskrypcji prywatnej 1 223 902 akcji imiennych serii M obejmowanych przez PKP S.A. w zamian za wkład pieniężny. Wnoszony wkład pieniężny stanowił

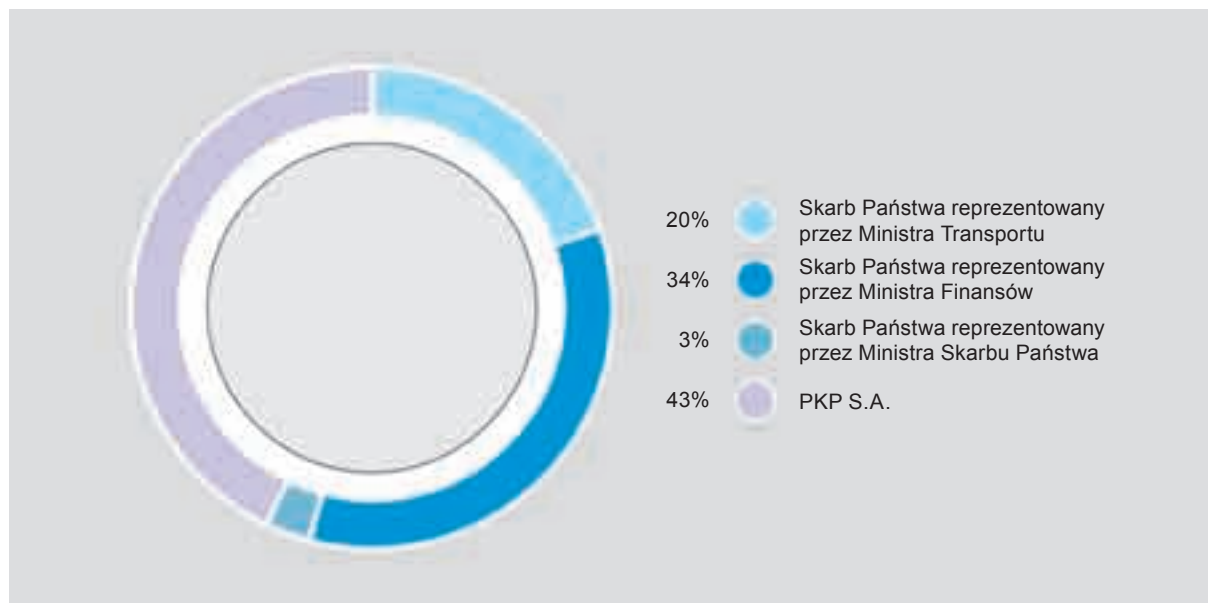
równowartość wierzytelności netto PKP S.A., na które składały się:

- należności z tytułu umowy oddania do odpłatnego korzystania z linii oraz innych nieruchomości niezbędnych do zarządzania liniami kolejowymi (D-50-KN-1L/01 z dnia 27.09.2001 roku zawartej pomiędzy PKP S.A. a PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (czynszu za użytkowanie środków trwałych będących przedmiotem umowy) o wartości 1 223 731,738 tysięcy złotych;
- cena sprzedaży dokumentacji, dotyczących linii kolejowych nr 271 Wrocław – Poznań i nr 353 Poznań – Skandawa, o wartości łącznej 171,002 tysięcy złotych.

Kapitał zapasowy wzrósł w ciągu roku do wysokości 2,44 tysięcy złotych.

Od początku swojej działalności do 31 grudnia 2007 roku Spółka wyemitowała w trzynastu seriach 8 343 948 akcji o wartości nominalnej 1 000,00 złotych każda, których akcjonariuszami zostali: Skarb Państwa oraz PKP S.A.

Udział Akcjonariuszy w kapitale zakładowym PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. stan na dzień 31.12.2007 r.



Powiązania kapitałowe Spółki z innymi podmiotami

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., według stanu na dzień 31.12.2007 roku, posiadała prawo własności 156 481 udziałów (po 500,00 złotych każdy) czterech spółek utrzymaniowo-naprawczych (Przedsiębiorstwo Napraw i Utrzymania Infrastruktury Kolejowej w Krakowie Sp. z o.o., Dolnośląskie Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury Komunikacyjnej DOLKOM Sp. z o.o. we Wrocławiu, Zakład Robót Komunikacyjnych – DOM w Poznaniu Sp. z o.o., Pomorskie Przedsiębiorstwo Mechaniczno-Torowe Sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku) oraz 750 udziałów w spółce Kolejowa Oficyna Wydawnicza Sp. z o.o. (o wartości nominalnej 50,00 złotych za każdy udział).

Restrukturyzacja i racjonalizacja majątku Spółki

Proces wnoszenia przez PKP S.A. do PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. majątku niezbędnego do prowadzenia działalności w zakresie zarządzania liniami kolejowymi, zgodnie z postanowieniami ustawy z 8 września 2000 roku o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”, odbywa się sukcesywnie.

W ramach realizacji „Strategii dla transportu kolejowego do 2013 roku” oraz przyjętej polityki Departamentu Kolejnictwa w Ministerstwie Transportu, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podjęła w 2007 roku działania polegające na:

- ograniczeniu tendencji likwidacji linii kolejowych;
- wyrażeniu zgody na zawieranie z jednostkami samorządu terytorialnego lub wskazanego przez samorząd przedsiębiorcę umów wydzierżawienia (użyczenia) zbędnych dla działalności Spółki linii;
- wyłączeniu z przedmiotu umowy nr D-50-KN-1L/01 zbędnych linii/odcinków linii kolejowych o długości 593 kilometrów.

Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wydał zgodę na wyłączenie z przedmiotu umowy D-50-KN-1L/01 składników majątkowych zlokalizowanych na ponad 55 km liniach kolejowych (to jest linii nr 115 o długości 48,571 kilometrów, linii nr 349 o długości 6,555 kilometrów), przeznaczonych do nieodpłatnego przekazania na rzecz jednostek samorządu terytorialnego. Po wyłączeniu linii z przedmiotu wyżej wymienionej umowy, dalszą procedurę przekazywania majątku prowadzi PKP S.A. Podstawowym warunkiem przekazania linii kolejowej musi być deklarowany przez samorząd (lub wskazany przez niego przedsiębiorca) cel kolejowy.

Wyniki ekonomiczno-finansowe działalności Spółki

Głównymi odbiorcami usług świadczonych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. są podmioty Grupy PKP. Efekty ich działalności przekładają się na wyniki Spółki.

W roku 2007 Spółka poniosła stratę finansową netto w wysokości 60 622,65 tysięcy złotych, to jest o 152 256,8 tysięcy złotych mniejszą niż w 2006 roku (poprawa o 71,5%) oraz mniejszą o 8 324,3 tysięcy złotych niż zaplanowano (poprawa o 12,1%).

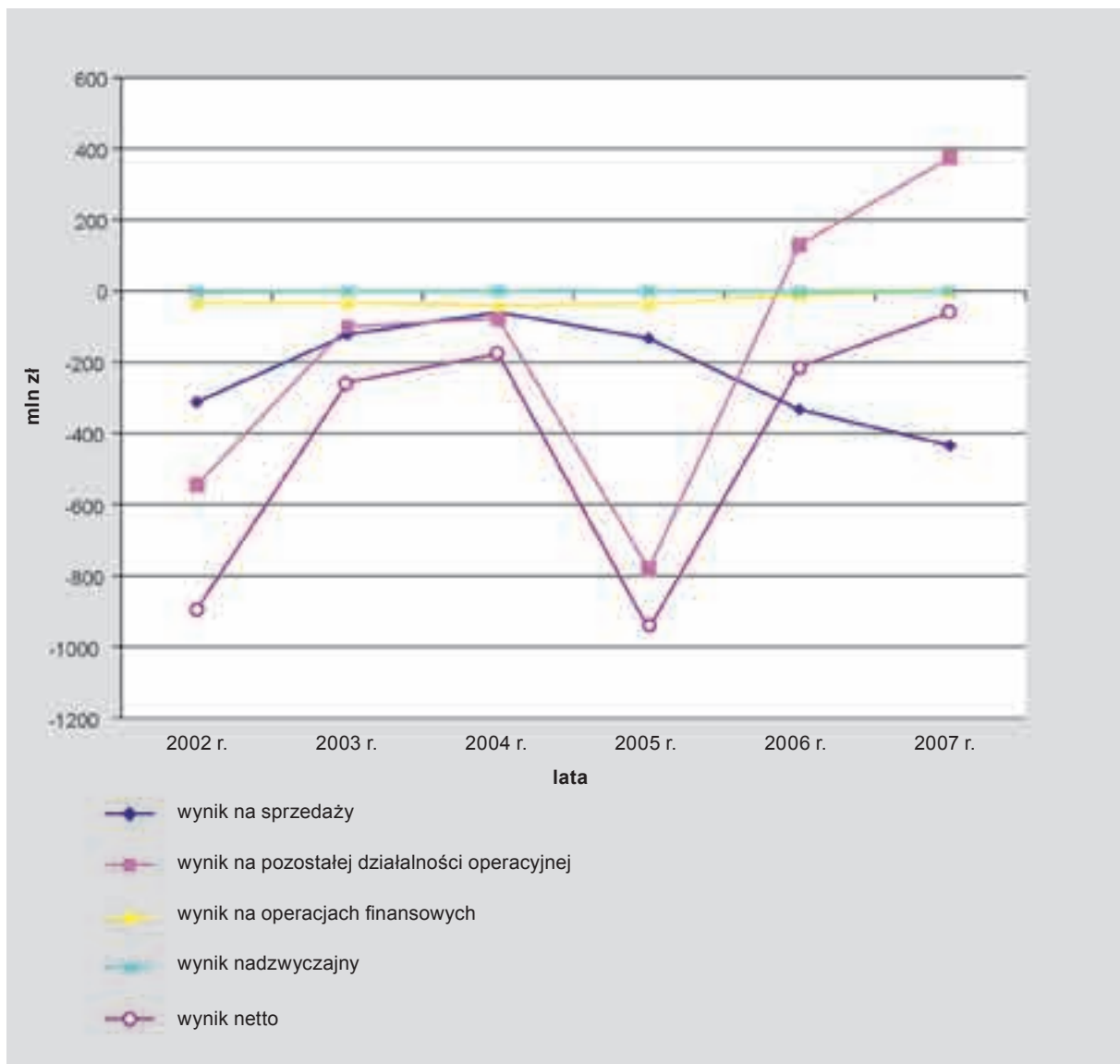
Na wynik finansowy netto roku 2007 złożyły się:

- strata na sprzedaży w wysokości 434 228,14 tysięcy złotych;
- zysk na pozostałej działalności operacyjnej w kwocie 374 983,72 tysięcy złotych;
- strata na operacjach finansowych w wysokości 1 378,23 tysięcy złotych.

Osiągnięty wynik netto w 2007 roku był najlepszym z wyników uzyskanych od momentu powstania Spółki.

Dynamikę zmian wyników finansowych na przestrzeni lat 2002-2007 przedstawia poniższy wykres.

Wyniki finansowe PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w latach 2002 - 2007



W ciągu 2007 roku Spółka uzyskała przychody z działalności gospodarczej w kwocie 3 550 374,44 tysięcy złotych, to jest o 11,7% wyższe niż w 2006 roku. Około 74% przychodów stanowiły przychody z tytułu udostępniania linii kolejowych, przy czym 86,2% pochodziło od spółek z Grupy PKP (w tym od PKP CARGO S.A. około 65,2%, od PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o – około 25,0%). Pomimo spadku pracy eksploatacyjnej głównego przewoźnika, jakim jest PKP CARGO S.A., udało się osiągnąć przychody ze sprzedaży wyższe o 7,5% w stosunku do 2006 roku oraz wyższe o 2,7% niż zaplanowano.

Poniesione w 2007 roku koszty ogółem pokryły przychody w 98%, to jest o 5% w wyższym stopniu, niż w roku 2006.

Struktura kosztów w układzie rodzajowym uległa w porównaniu do roku 2006 niewielkim zmianom. Nastąpiło zwiększenie udziału kosztów zużycia materiałów o 1% i usług obcych o 2%, przy jednoczesnym spadku pozostałych kosztów (amortyzacja o 2%, wynagrodzenia o 1%). Nadal jednak dominującą pozycję zajmowały wynagrodzenia, amortyzacja i usługi obce (patrz wykres).

Analiza wskaźnikowa za 2007 roku wykazuje poprawę sytuacji ekonomiczno-finansowej Spółki. Nastąpiły pozytywne zmiany w pasywach bilansu (wskaźnik ogólnego zadłużenia osiągnął poziom uznawany za optymalny), odzyskano płynność finansową, skróceniu uległ czas regulowania bieżących

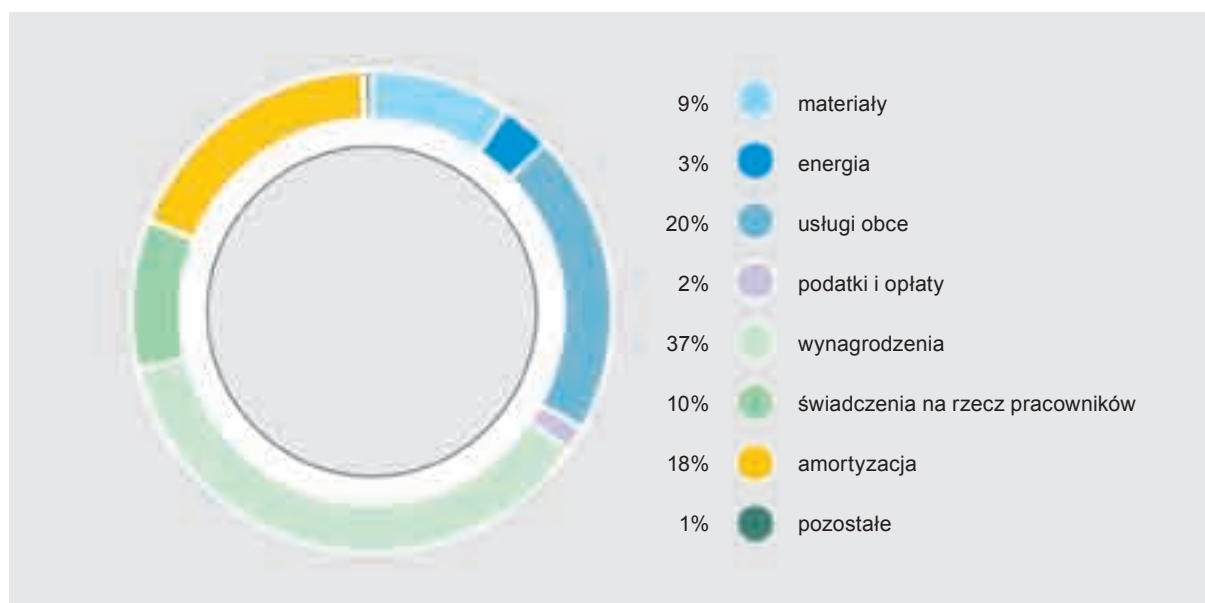
zobowiązań, zmniejszeniu uległ poziom kosztów, poprawiono rentowność Spółki.

Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podejmuje ciągłe starania w kierunku poprawy sytuacji ekonomiczno-finansowej Spółki i oferty przewozowej.

W 2007 roku, za wdrażanie i rozwój systemów informatycznych oraz postawę proekologiczną PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. otrzymała następujące nagrody i wyróżnienia:

- uhonorowana została przez kierownictwo Business Objects wyróżnieniem „Klient Roku 2007” za wybitne osiągnięcia w szybkim rozwoju systemu raportowania opartym na hurtowni danych i narzędziach Business Objects. Wdrożenie systemu przez Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. daje możliwość uzyskania pełnego, spójnego i aktualnego obrazu finansów Spółki, niezbędnego do szybkiego podejmowania decyzji;
- została laureatem IX edycji Narodowego Konkursu Ekologicznego „Przyjaźni środowisku”, którego głównym organizatorem jest Centrum Wspierania Inicjatyw Pozarządowych pod patronatem prezydenta RP Lecha Kaczyńskiego. Nagrodę przyznano w kategorii „Przedsiębiorstwo przyjazne środowisku - technologia godna polecenia” za działania na rzecz wprowadzania na sieci kolejowej urządzeń do odpłaszczania zwierząt (UOZ). Pierwsze takie urządzenia działają przy linii E 20 na odcinku Mińsk Mazowiecki - Siedlce, kolejne planuje się zainstalować wzdłuż linii Kraków - Medyka i Gdynia - Warszawa.

Koszty w układzie rodzajowym PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w 2007 roku



Zatrudnienie i rozwój kadr

07



Zatrudnienie

W wyniku realizowanej optymalizacji wielkości i struktury zatrudnienia, Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. na koniec 2007 roku zatrudniała 42234 pracowników tj. o 775 mniej niż na koniec 2006 roku.

Od podjęcia działalności gospodarczej Spółki, tj. od 1 października 2001 roku do 31 grudnia 2007 roku poziom zatrudnienia zmniejszono ogółem o 7102 pracowników, tj. o 14,4%.

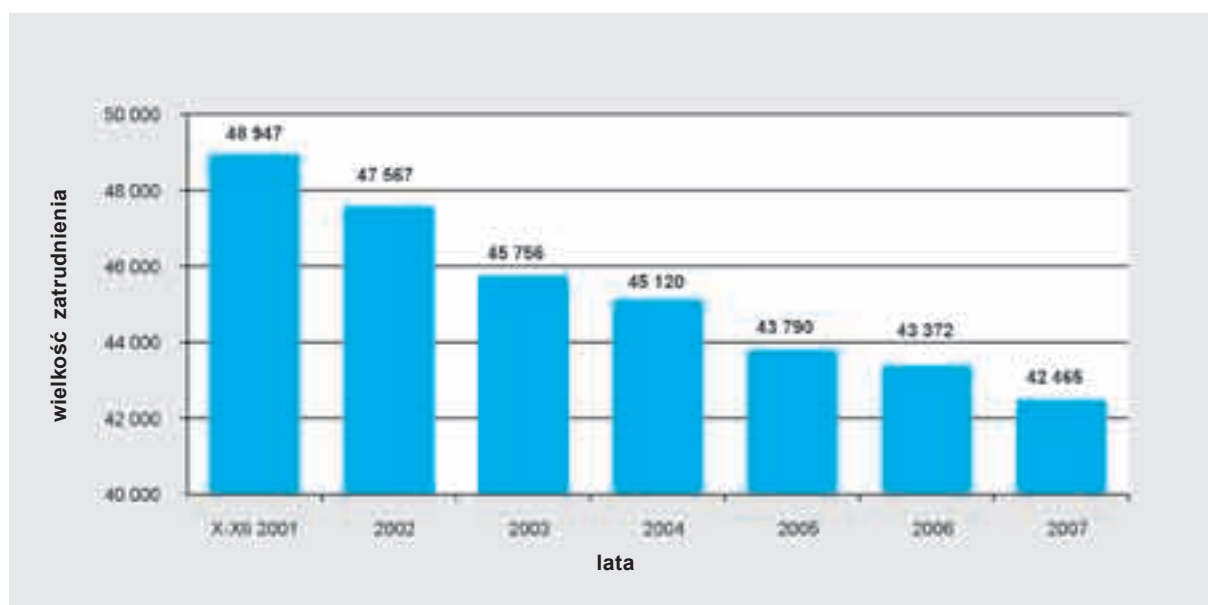
Podstawową przyczyną zmniejszenia zatrudnienia był spadek pracy przewozowej oraz ograniczo-

ne możliwości finansowe w utrzymaniu wszystkich linii kolejowych (w tym zamkniętych i nieeksploatowanych). Zmniejszenie zatrudnienia odbywało się w pierwszych latach działalności Spółki na podstawie Ustawy z dnia 8 września 2000r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” z zastosowaniem odpraw jednorazowych.

W roku 2007 zmniejszenie zatrudnienia nastąpiło przede wszystkim poprzez ubytki naturalne (emerytury i renty).

Proces zmniejszania zatrudnienia w okresie działalności obrazuje poniższy wykres.

Przeciętne zatrudnienie w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w latach 2001 - 2007



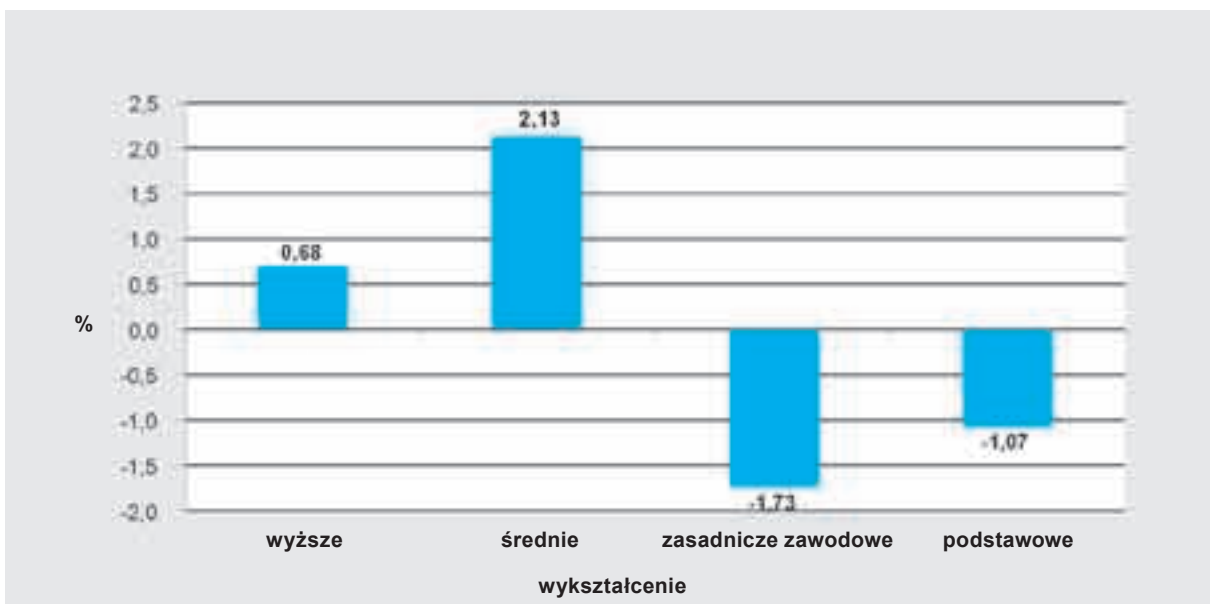
Zakres realizowanych przez Spółkę zadań (prowadzenie bezpiecznego ruchu pociągów) wymaga zatrudnienia pracowników z odpowiednim doświadczeniem zawodowym i o odpowiednio wysokich kwalifikacjach.

W 2007 roku nastąpiła dalsza poprawa struktury zatrudnienia w zakresie wykształcenia. Wzrósł udział pracowników z wykształceniem wyższym

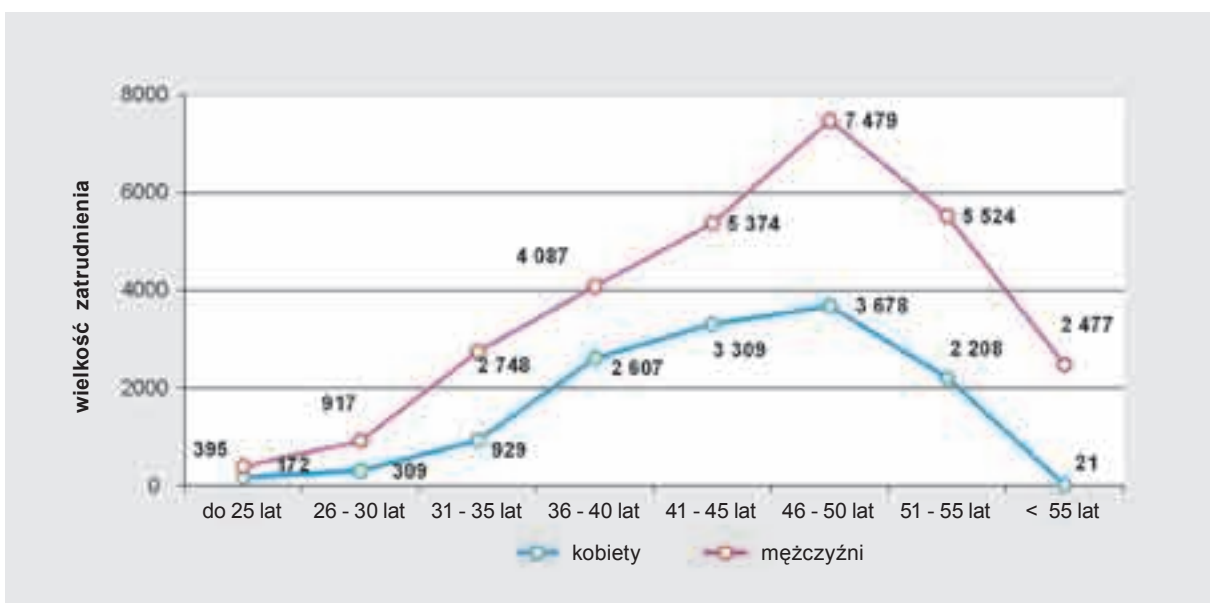
z 8,62% do 9,30% tj. o 0,68%, ze średnim – z 53,02% do 55,15%, tj. o 2,13%. Jednocześnie nastąpił spadek zatrudnienia z wykształceniem pozostałym (zasadniczym zawodowym i podstawowym) – o 2,8%.

Dynamikę zachodzących zmian w zakresie wykształcenia w 2007 r. oraz strukturę zatrudnienia wg wieku i stażu przedstawiają poniższe wykresy.

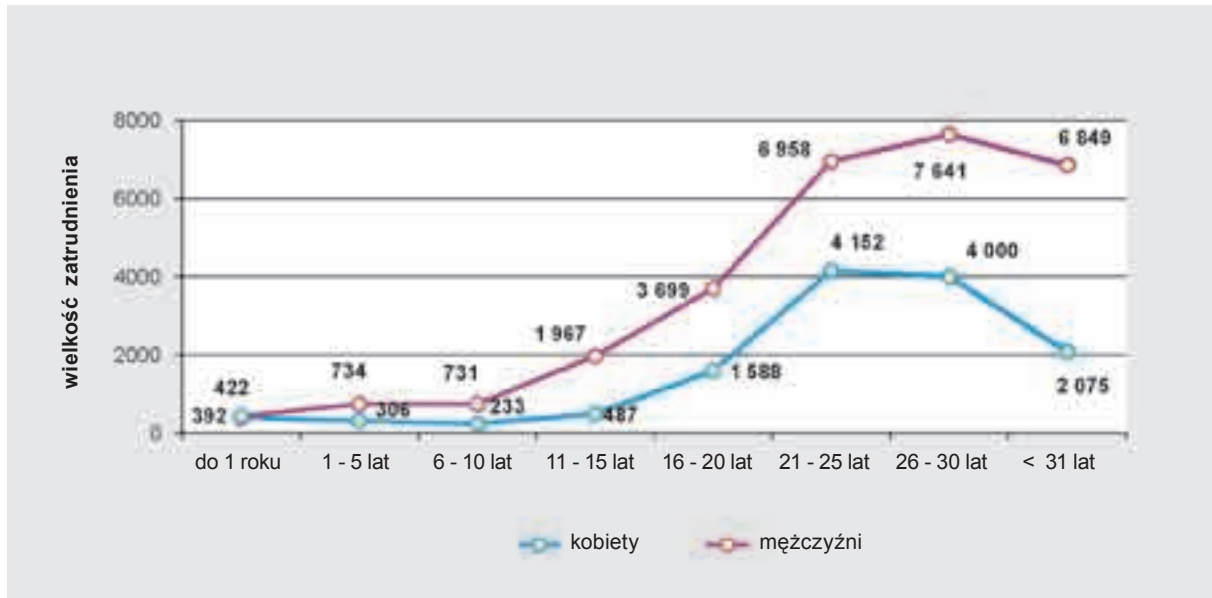
Dynamika zmiany wykształcenia w 2007 r.



Struktura zatrudnienia wg wieku



Struktura zatrudnienia wg stażu



Rozwój Kadr w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w 2007 r.

Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. umożliwia pracownikom rozwój zawodowy poprzez doszkąlanie, szkolenie i doskonalenie zawodowe, co w efekcie skutkuje podniesieniem kwalifikacji zawodowych. Rok 2007 w zakresie rozwoju kadr zamknął się udziałem 94 833 uczestników, z czego w szkoleniach brało udział 93 153 uczestników (niektórzy pracownicy kilkakrotnie uczestniczyli w szkoleniach), natomiast wykształcenie podnosiło 1 680 pracowników. W okresie minionego roku działania rozwojowe pracowników realizowane były przede wszystkim poprzez szkolenia zlecone, kontynuowane były następujące cykle szkoleniowe: Akademia Trenera, szkolenia dla kierowników komórek pracowniczych, szkolenia dla pracowników zajmujących się szkoleniami oraz dla pracowników pionu inwestycyjnego.

Podniesienie kwalifikacji zawodowych dla pracowników pionu inwestycyjnego wynikające ze zwiększenia liczby inwestycji, zmiany przedmiotu i zakresu działania Oddziałów Regionalnych, stosowania w Spółce jednocześnie dwóch procedur przy realizacji projektów inwestycyjnych FS/ISPA oraz POIiŚ a także zatrudnienia nowych pracowników przy re-

alizacji projektów inwestycyjnych wymagało zorganizowania cykli szkoleniowych dla tych pracowników. Przeprowadzono testy sprawdzające wiedzę uczestników przed szkoleniem mające na celu ustalenie poziomu wiedzy pracowników pionu inwestycyjnego, dobór pracowników do grup szkoleniowych zgodnie z aktualnym stanem wiedzy i w efekcie ustalenie na podstawie wyników indywidualnych planów rozwoju. Liczba uczestników testów – 620 osób.

Kolejnym działaniem było wdrożenie coachingu oraz szkoleń e-learningowych: „MS Office przez Internet” i szkolenia z zakresu bhp dla pracowników administracyjno-biurowych.

Dla ułatwienia pracownikom rozwoju zawodowego wprowadzono nowe wewnętrzne uregulowania, które zastąpiły wcześniejsze regulacje w tym zakresie. Zgodnie z nowymi regulacjami wysokość refundacji kosztów nauki uzależniona jest od formy doszkąlcania oraz roku nauki, wg poprzednich zasad uzależniona była od średniej ocen.

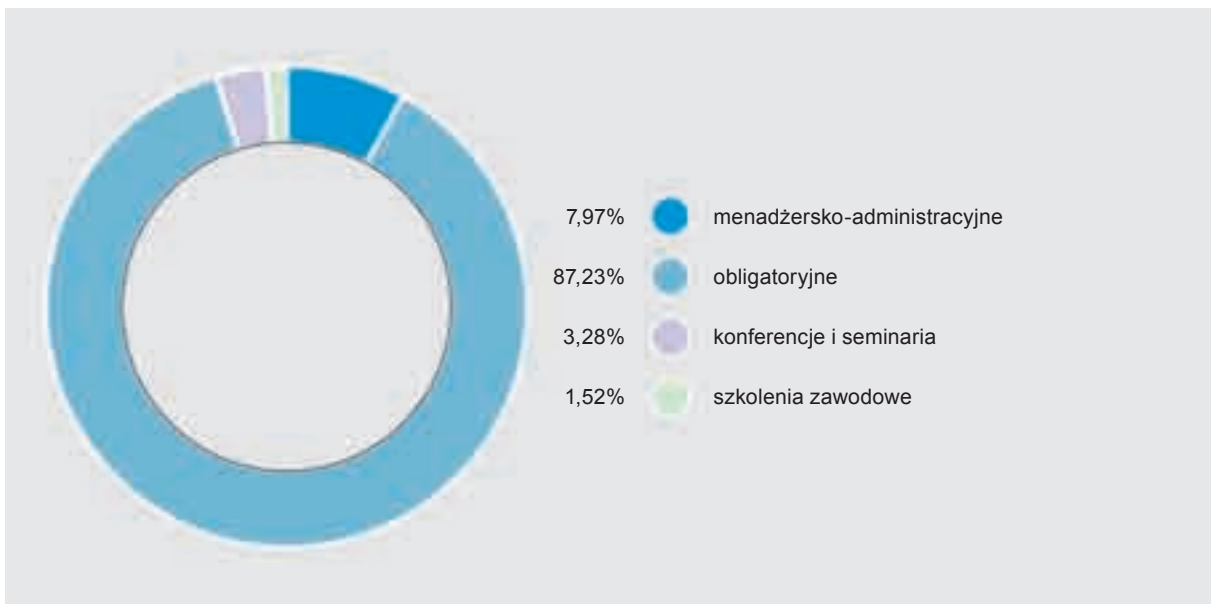
W 2007 r. uczestniczyliśmy i nadal uczestniczymy w projektach organizowanych przez Związek Pracodawców Kolejowych oraz CS Szkolenie i Doradztwo, których celem jest doszkąlanie pracowników na kierunkach ważnych dla Spółki, tj.:

- Studium Podyplomowe „Projektowanie i modernizacja dróg kolejowych” – organizatorzy: CS Szko-

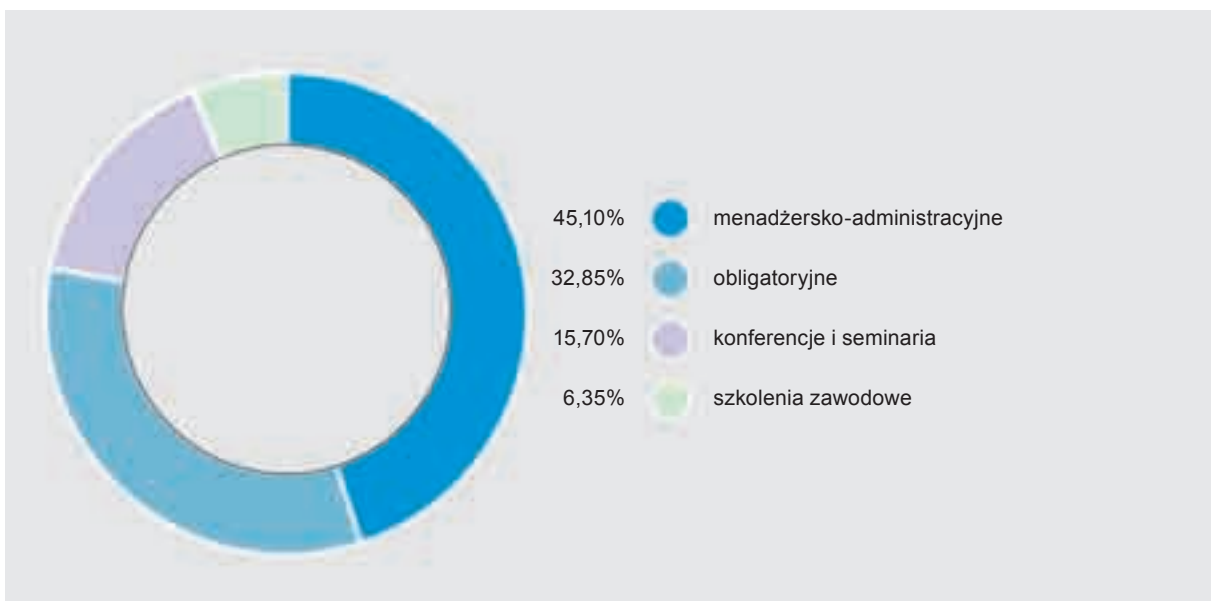
- lenie i Doradztwo Sp. z o.o. oraz Wojskowa Akademia Techniczna;
- Studia pierwszego stopnia, kierunek: budownictwo lądowe, specjalność: drogi kolejowe - organizatorzy: Związek Pracodawców Kolejowych i WAT;

- Podyplomowe Studia Menedżerskie – organizatorzy: ZPK i Gdańska Fundacja Kształcenia Menedżerów.
Opracowana została koncepcja pozyskiwania absolwentów szkół technicznych, mająca na celu zapewnienie wykwalifikowanej kadry na kluczowe stanowiska w Spółce.

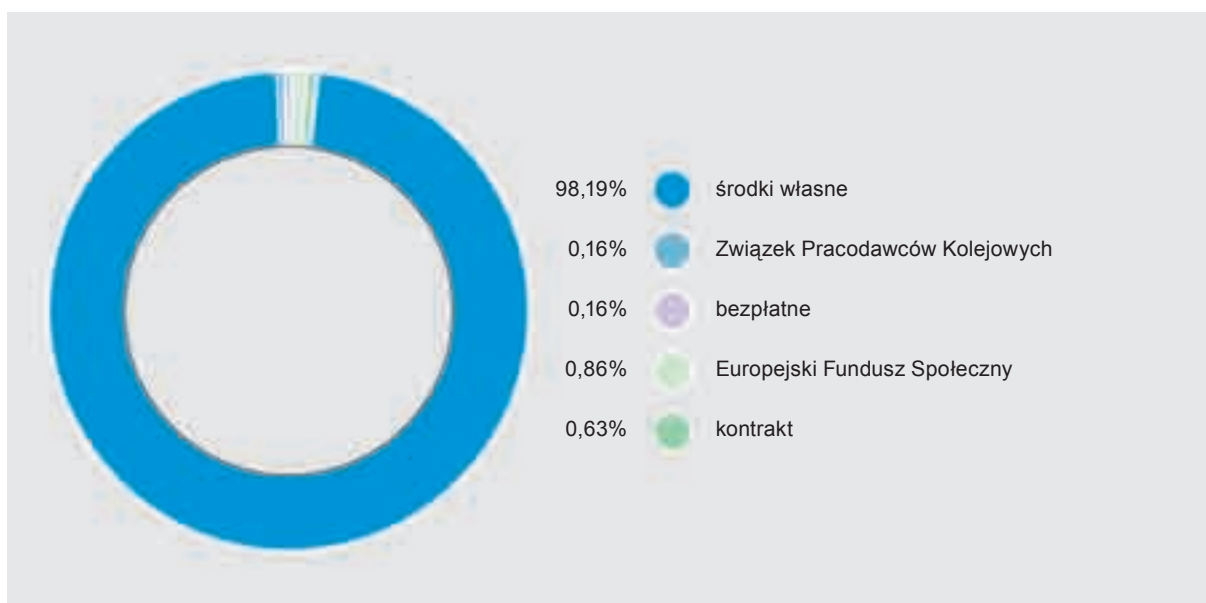
Uczestnicy szkoleń wg rodzajów szkoleń



Udział poniesionych kosztów na poszczególne rodzaje szkoleń



Procentowy udział różnych źródeł finansowania kosztów szkoleń



Udział kosztów poniesionych na poszczególne formy rozwoju pracowników szkolonych



07



Wprowadzenie

Rok 2007 był dla PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. kolejnym, znaczącym w procesie inwestowania w infrastrukturę kolejową. Obok własnych środków PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i budżetu państwa, podstawowym źródłem finansowania tych przedsięwzięć stały się fundusze Unii Europejskiej. Uzpełnieniem są także kredyty międzynarodowych instytucji finansowych, przede wszystkim z Europejskiego Banku Inwestycyjnego.

Do roku 2007 włącznie, głównym źródłem finansowania działalności inwestycyjnej Spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. były następujące fundusze Unii Europejskiej:

- **Fundusz ISPA** (Instrument Przedakcesyjnej Polityki Strukturalnej)
W latach 2000 – 2003 Komisja Europejska przyznała polskim kolejom 876,52 milionów euro (jest to wartość tzw. kosztów kwalifikowanych możliwa do objęcia współfinansowaniem unijnym). Środki ISPA przeznaczone na modernizację najważniejszych linii kolejowych, leżących w pan-europejskich korytarzach transportowych. Środki z tego funduszu współfinansują:
 - 7 projektów inwestycyjnych, obejmujących modernizację linii kolejowych: E 20 – 4 projekty (Mińsk Mazowiecki – Siedlce, Rzepin – granica, węzeł poznański i Siedlce – Terespol etap I) i E 30 – 2 projekty (Legnica – Węglińiec i Węglińiec - Zgorzelec/Bielawa Dolna), a także projekt związany z poprawą infrastruktury kolejowej w wybranych, punktowych lokalizacjach (likwidacja tzw. „wąskich gardeł” eksploatacyjnych);
 - cztery projekty tzw. pomocy technicznej, obejmujące przygotowanie dokumentacji (studia wykonalności i wnioski o współfinansowanie unijne oraz dokumentacja techniczna) dla kolejnych zadań modernizacyjnych na liniach E 20 (tzw. pozostałe roboty na odcinku Rzepin – Warszawa) i CE 20 (Łowicz – Łuków), E 65 (Warszawa – Gdynia), E 30 (Opole – Kraków) i E 75 (Warszawa – Trakiszki).
- **Fundusz Spójności (FS)**
Od 1 maja 2004 Polska przestała być beneficjentem funduszu ISPA, choć projekty finansowane ze środków tego funduszu są nadal realizowane w ramach Funduszu Spójności. Projekty, rozpoczęte w ramach ISPA, kontynuowane są ze współfinansowaniem z Funduszu Spójności - dla odróżnienia od nowych projektów Funduszu Spójności są określane jako projekty ISPA/FS. W ramach tego funduszu, w latach 2004-2006 Unia Europejska skierowała na inwestycje kolejowe

w Polsce 815,40 milionów euro. Oprócz 346,62 milionów euro na kontynuację projektów ISPA, 468,78 mln euro skierowano na nowe projekty.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. uzyskały dofinansowanie z tego funduszu przede wszystkim na:

- I Etap modernizacji linii E 65 Warszawa – Gdynia, dla której przygotowanie studium wykonalności i częściowo dokumentacji projektowej objęte było programem ISPA,
- I Etap modernizacji linii E 59 Wrocław – Poznań, na odcinku z Wrocławia do Rawicza. Pierwsza faza tych działań, zatwierdzona przez Komisję Europejską, obejmuje przygotowanie dokumentacji projektowej oraz szczegółowe opracowania związane z ochroną środowiska tak, aby możliwe było wydanie przez właściwe władze decyzji lokalizacyjnych;
- fundusze strukturalne, a w tym **Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego** (EFRR).
W tym zakresie realizowany jest Sektorowy Program Operacyjny – Transport, z którego dominującym jest wsparcie finansowe na modernizację linii kolejowej Warszawa – Łódź, Etap I (odcinek Skiernewice – Łódź Widzew);
- fundusz **TEN-T** (Trans-European Network for Transport).
W zadaniach inwestycyjnych pomoc z tego funduszu ograniczona jest jedynie do 10 % kosztów, dlatego PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. korzysta z TEN-T tylko przy opracowaniach studialnych, dla których udział środków unijnych może wynosić do 50%.

Ogólny stan realizacji kolejowych projektów unijnych

Globalnie, w odniesieniu do wszystkich projektów:

- podpisano Memoranda Finansowe/Decyzje Finansowe dla 25 projektów kolejowych (w tym 10 dla projektów inwestycyjnych, związanych z modernizacją wybranych odcinków linii kolejowych oraz 15 dla projektów tzw. pomocy technicznej, obejmujące prace studialne, dokumentację techniczną dla przygotowania projektów modernizacji kolejowych korytarzy transportowych),
- całkowite koszty kwalifikowane wynoszą 1 768,16 milionów euro, w tym maksymalna łączna kwota dofinansowania wynosi 1 343,31 milionów euro,
- podpisano 89 kontraktów o wartości 1 483,51 milionów euro,
- osiągnięto wskaźnik wydatkowania, liczony udziałem całkowitej kwoty wydatkowanych środków w całkowitych kosztach kwalifikowanych, w wysokości 49,55 %.

Projekty ISPA/FS i FS są realizowane na podstawie podpisanych Memorandów Finansowych lub Decyzji Finansowych:

- podpisano memoranda dla 11 projektów kolejowych ISPA/FS (w tym 7 projektów inwestycyjnych, związanych z modernizacją wybranych odcinków linii kolejowych oraz 4 projekty tzw. pomocy technicznej – prace studialne dla przygotowania projektów modernizacji kolejowych korytarzy transportowych), których koszty kwalifikowane ogółem wynoszą 876,52 milionów euro, a maksymalne dofinansowanie z ISPA/FS ustalono na poziomie 657,51 milionów euro;
- podpisano decyzje o dofinansowaniu 6 projektów Funduszu Spójności, których koszty kwalifikowane ogółem wynoszą 557,09 milionów euro, w tym łączna kwota dofinansowania – 468,78 milionów euro;
- łączne koszty kwalifikowane tych projektów wynoszą 1 433,62 milionów euro, a maksymalne łączna kwota dofinansowania wynosi 1 126,29 milionów euro.

Postęp wdrażania projektów ISPA/FS i FS wg stanu na dzień 31 grudnia 2007 r. przedstawia się następująco:

- podpisano 76 kontraktów o wartości 1 169,69 milionów euro;
- osiągnięto wskaźnik wydatkowania, liczony udziałem całkowitej kwoty wydatkowanych środków w całkowitych kosztach kwalifikowanych, w wysokości 45,96 %.

Projekty EFRR realizowane są na podstawie podpisanych Decyzji Finansowych (DF). Podpisano decyzje dla 4 projektów (w tym: 2 projekty inwestycyjne i 2 projekty tzw. pomocy technicznej), których koszty kwalifikowane ogółem wynoszą 313,66 milionów euro, w tym łączna kwota dofinansowania 206,58 milionów euro.

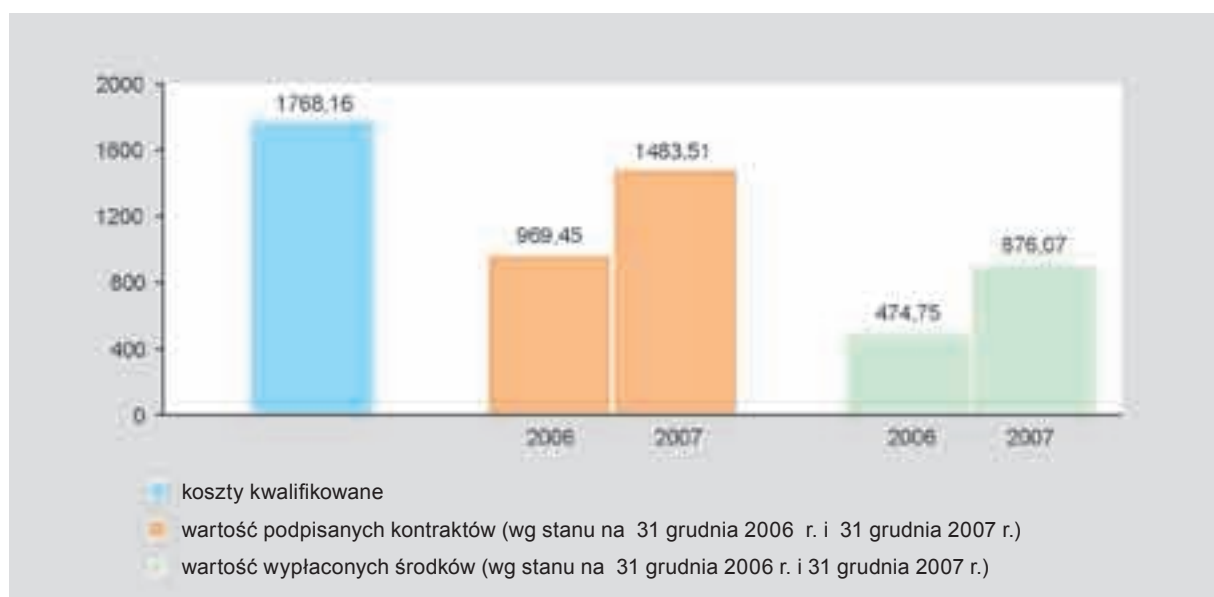
Postęp wdrażania projektów EFRR wg stanu na dzień 31 grudnia 2007 r. przedstawia się następująco:

- podpisano 9 kontraktów o wartości 1 108,43 milionów złotych, co wg kursu (na 31 grudnia 2007 r.) Europejskiego Banku Centralnego stanowi wartość 308,45 milionów euro;
- osiągnięto wskaźnik wydatkowania, liczony udziałem całkowitej kwoty wydatkowanych środków w całkowitych kosztach kwalifikowanych, w wysokości 68,67 %.

Projekty TEN-T realizowane są na podstawie podpisanych Decyzji Finansowych (DF):

- podpisano decyzje dla 4 projektów (tzw. pomocy technicznej), których koszty kwalifikowane ogółem wynoszą 20,88 milionów euro, w tym łączna kwota dofinansowania – 10,44 milionów euro;
- podpisano 4 kontrakty o wartości 5,36 milionów euro;
- osiągnięto wskaźnik wydatkowania, liczony udziałem całkowitej kwoty wydatkowanych środków w całkowitych kosztach kwalifikowanych, w wysokości 8,90 %.

Stan realizacji projektów unijnych na 31 grudnia 2007 r. w porównaniu ze stanem na 31 grudnia 2006 r. (dane w milionach euro)



Informacje szczegółowe o projektach

Projekty ISPA/FS:

2000/PL/16/P/PT/002 Modernizacja linii kolejowej E 20, odcinek Mińsk Mazowiecki – Siedlce

Koszty kwalifikowane projektu - 124 595 625 euro, w tym kwota dofinansowania ISPA/FS - 93 446 719 euro.

Data wygaśnięcia Memorandum Finansowego zgodnie z Decyzją Komisji Europejskiej z 6 grudnia 2004 r. - 31 grudnia 2008 r.

Podstawowe cele realizacji projektu to modernizacja i dostosowanie parametrów linii do standardów unijnych i wymogów umów: o głównych międzynarodowych liniach kolejowych (AGC) i o ważnych międzynarodowych liniach transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących (AGTC), umożliwiające jej eksploatację w ruchu pasażerskim z prędkością 160 km/h, a w ruchu towarowym 120 km/h z naciskiem do 22,5 t/oś. Zasadniczy zakres projektu zrealizowano. Uroczyste przekazanie do eksploatacji zmodernizowanego odcinka, w części objętej pierwotną wersją Memorandum Finansowego (FM), odbyło się 15 grudnia 2004 r. Dzięki automatycznej nastawni i sygnalizacji oraz zmodernizowaniu przejazdów zwiększono przepustowość linii i bezpieczeństwo ruchu kolejowego. Poprzez zastosowanie dwukierunkowej automatycznej blokady liniowej poprawiono płynność ruchu pociągów.

Projekt realizowany w ramach jedenastu kontraktów:

1. modernizacja stacji kolejowej Mrozy,
2. modernizacja torów, sieci trakcyjnej z robotami towarzyszącymi oraz ze zmianą na przystanek stacji Mienia na odcinku Mińsk Mazowiecki – Mrozy – LOT A,
3. modernizacja torów, sieci trakcyjnej z robotami towarzyszącymi oraz ze zmianą na przystanek stacji Kotuń na odcinku Mrozy – Siedlce – LOT B,
4. sygnalizacja wraz ze zdalnym sterowaniem w tym zabudowa samoczynnej sygnalizacji (ssp) na przejazdach kolejowych,
5. zasilanie elektroenergetyczne, podstacje trakcyjne wraz ze zdalnym sterowaniem,
6. nadzór inżynierski,
7. przygotowanie dokumentacji przetargowej dla przejścia podziemnego dla pasażerów na stacji Mińsk Mazowiecki,
8. przygotowanie studium przyrodniczo-techniczne oraz dokumentacji projektowej dla urządzeń ochrony małych zwierząt,
9. wykonanie projektu i robót budowlanych dla przejścia pod torami w Mińsku Mazowieckim,

10. wykonanie prac dotyczących urządzeń dla ochrony małych zwierząt,

11. nadzór nad wykonaniem prac dotyczących urządzeń dla ochrony małych zwierząt.

Do końca 2007 roku:

- zakończono dziewięć kontraktów,
- zbudowano 61 budowli inżynierskich (mosty, wiadukty, przepusty), 19 peronów, 51 samoczynnych blokad liniowych z semaforami świetlnymi, kolejowe centrum sterowania na stacji Mińsk Mazowiecki, 3 podstacje trakcyjne, przejście podziemne w Mińsku Mazowieckim, 20 przejazdów kolejowych w poziomie szyn,
- postęp rzeczowy projektu wyniósł 100 %,
- stopień wykonania finansowego (wartość wypłaconych środków/całkowity koszt kwalifikowany) wyniósł 99,45 %,
- zrealizowano płatności ze środków ISPA/FS do wysokości 80% udziału grantu w projekcie.

Planowane zadania na rok 2008:

- podpisanie i realizacja dwóch umów: (1) wykonanie prac dotyczących urządzeń dla ochrony małych zwierząt i (2) nadzór nad wykonaniem prac dotyczących urządzeń dla ochrony małych zwierząt.
- zakończenie realizacji projektu do 31 grudnia 2008 i przygotowanie raportu końcowego projektu.

2000/PL/16/P/PT/003 Modernizacja linii kolejowej E 20 na odcinku Rzepin – granica państwa

Koszty kwalifikowane projektu - 23 033 384 euro, w tym kwota dofinansowania ISPA/FS - 17 275 038 euro.

Data wygaśnięcia Memorandum Finansowego – 31 grudnia 2008 r.

Odcinek objęty projektem dostosowano do wymogów umów AGC i AGTC w zakresie dopuszczalnych nacisków na oś poprzez modernizację układu torowego i wzmocnienie podtorza. Ponadto, uzyskano: wzrost przepustowości linii i zwiększenie prędkości jazdy pociągów międzynarodowych wysokiej klasy (EC, IC, EX) na polskim odcinku granicznym, poprawę bezpieczeństwa i zwiększenie komfortu jazdy. Wybudowano nowy przystanek osobowy w Słubicach dla obsługi ruchu granicznego; przystosowano sieć trakcyjną do prowadzenia lokomotyw o mocy 6 MW. Ponadto, wybudowane dwa przejścia dla zwierząt tzw. ekowiadukty, zminimalizują zagrożenie związane z pokonywaniem trasy kolejowej przez dziko żyjącą zwierzynę Puszczy Rzepińskiej.

Uroczyste przekazanie zmodernizowanego odcinka linii kolejowej E 20 Rzepin – granica państwa, w części objętej pierwotną wersją FM, odbyło się 21 czerwca 2004 r.

Po zmianach, aprobowanych przez KE, projekt jest realizowany w ramach czterech kontraktów:

1. modernizacja linii kolejowej E 20 na odcinku Rzepin – granica państwa;
2. nadzór nad robotami „Modernizacja linii kolejowej E 20 na odcinku Rzepin – granica państwa”;
3. zaprojektowanie i wybudowanie dwóch przejść dla zwierząt;
4. nadzór nad zaprojektowaniem i wybudowaniem dwóch wiaduktów.

Do końca 2007 roku:

- zakończono trzy kontrakty zarówno na podstawowy, jak i na rozszerzony zakres projektu; jako istotne należy podkreślić przeprowadzenie 31 października 2007 r. końcowego odbioru dwóch przejść dla zwierząt,
- zbudowano: 6 przepustów, 2 mosty, 800 m peronów, 2 kładki dla zwierząt; zlikwidowano 6 rozjazdów,
- postęp rzeczowy projektu wyniósł 99,93 %,
- stopień wykonania finansowego wyniósł 99,93 %.

Planowane zadania na rok 2008:

- zakończenie okresu gwarancyjnego wykonawcy kontraktu na zaprojektowanie i wybudowanie dwóch przejść dla zwierząt oraz kontraktu na nadzór nad tymi pracami,
- zakończenie realizacji projektu do 31 grudnia i przygotowanie raportu końcowego projektu.

2001/PL/16/P/PT/012 Modernizacja linii kolejowej E 20 na odcinku Siedlce - Terespol, Etap I

Koszty kwalifikowane projektu - 211 221 000 euro, w tym kwota dofinansowania ISPA/FS - 158 415 750 euro.

Data wygaśnięcia Memorandum Finansowego zgodnie z Decyzją KE z 21 grudnia 2006 r. - 31 grudnia 2010 r.

Projekt realizowany w ramach siedmiu (podpisanych) kontraktów, w tym: trzy na usługi i cztery na roboty.

Zakres robót w ramach projektu obejmuje przede wszystkim roboty torowe na szlakach (102,5 km odcinka dwutorowej linii kolejowej) łącznie z modernizacją obiektów inżynierskich, modernizację sieci trakcyjnej, przebudowę przejazdów drogowych, budowę napowietrznej linii zasilającej 15 kV dla celów nietrakcyjnych oraz roboty przygotowawcze do etapu II.

Wartość wszystkich podpisanych kontraktów w ramach projektu przekracza wartość kosztów kwalifikowanych dopuszczonych Decyzją KE. Powstały niedobór w kosztach projektu na kwalifikowany zakres rzeczowy będzie finansowany ze środków budżetu państwa.

Do końca 2007 r. zbudowano/zmodernizowano następujące obiekty:

- zakończono modernizację odcinka Siedlce – Łuków (LOT A) o długości 23,3 km,
- częściowo zmodernizowano odcinki linii kolejowej w ramach: LOT-u C - 52% z 20,3 km, LOT-u B-2 - 3% z 24,2 km, LOT-u D-2 - 5 % z 25,8 km.
- tory kolejowe - 72,66 km, sieć trakcyjną - 74,94 km, linię potrzeb nietrakcyjnych 15 kV - 50,05 km, przejazdy jednopoziomowe – 16 szt., przystanki osobowe – 6 szt., krawędzie peronowe – 14 szt., przepusty – 13 szt., mosty kolejowe – 2 szt., rozjazdy – 18 szt.,
- zmodernizowano stację Dziewule;
- stopień wykonania finansowego (wartość wypłaconych środków / całkowity koszt kwalifikowany) wynosi 48,59 %;
- zakończono kontrakt nr 02 na pomoc techniczną dla Etapu II; kontrakt rozliczono na kwotę 1 657 500 euro, tj. pomniejszoną o 292 500 euro z tytułu kar umownych dla konsultanta;
- 31 lipca Komisja Europejska potwierdziła spełnienie warunków środowiskowych zawartych w art. 8 FM, a tym samym zniósła klauzulę warunkującą płatności dla projektu, tj. drugiej raty zaliczki oraz wstrzymanych płatności pośrednich;
- 22 czerwca podpisano kontrakt nr 04 LOT D-2 na projektowanie i wykonanie robót modernizacyjnych na odcinku Biała Podlaska – Chotyłów – granica państwa;
- 31 sierpnia podpisano ostatni kontrakt nr 04 LOT B-2 na projektowanie i wykonanie robót modernizacyjnych na odcinku Łuków – Międzyrzec Podlaski.

Planowane zadania na rok 2008:

- zakończenie okresu gwarancyjnego dla kontraktu nr 04 LOT A (odcinek Siedlce – Łuków);
- zakończenie robót w ramach kontraktu nr 04 LOT C (odcinek Międzyrzec Podlaski – Biała Podlaska) i rozpoczęcie okresu gwarancyjnego;
- kontynuacja robót w ramach kontraktu nr 04 LOT-y: B-2 (odcinek Łuków – Międzyrzec Podlaski) i D-2 (odcinek Biała Podlaska - Chotyłów - granica państwa);
- podpisanie - w pierwszym półroczu - kontraktu na kontynuację nadzoru nad robotami.

2001/PL/16/P/PT/013 Modernizacja linii kolejowej E 30 na odcinku Węgliniec – Legnica

Koszty kwalifikowane projektu - 158 163 930 euro, w tym kwota dofinansowania ISPA/FS - 118 622 948 euro.

Zgodnie z decyzją KE – wydatki związane z projektem są kwalifikowane do 31 grudnia 2010 r.

W ramach tego zadania na szlakach liczącego 71 km odcinka Węglińiec - Legnica wykonywane są roboty torowe, trakcyjne i elektroenergetyczne, modernizowane są również stacje. Na całym odcinku budowane są nowoczesne urządzenia sterowania ruchem i łączności.

Zasadnicze roboty zakończono. Linia jest technicznie przystosowana do parametrów umów AGC i AGTC. Dostosowano: układ zasilania dla odbiorów potrzeb nietrakcyjnych do 20 kV oraz sieć trakcyjną do zwiększonej intensywności ruchu i wymogów umów AGC i AGTC.

Zlikwidowano przejazdy niestrzeżone w poziomie torów, co przyczyniło się do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu. Zmodernizowano perony, w tym: zainstalowano windy, pochylnie dla niepełnosprawnych i osób z małymi dziećmi w wózkach.

Zmodernizowane układy torowe na stacjach włączono do istniejących urządzeń sterowania ruchem kolejowym (srk). Nowe zewnętrzne urządzenia srk włączono do docelowych urządzeń komputerowych.

Zakres rzeczowy projektu jest podzielony na 7 kontraktów.

Do końca 2007 roku:

- podpisano wszystkie kontrakty:
 - 26 stycznia - kontrakt nr 08 na kontynuację nadzoru i zarządzania modernizacją linii kolejowej E 30 na odcinku Węglińiec – Legnica,
 - 20 lipca - aneks nr 1 do kontraktu nr 01-A przedłużający czas wykonania robót o 5 miesięcy, tj. do 31 grudnia 2007 r. oraz zwiększający wartość kontraktu,
 - dwa kontrakty finansowane ze środków własnych: nr 09 określenie niezbędnego zakresu remontowego oraz opracowanie programu funkcjonalno – użytkowego wraz z rozbiciem ceny ofertowej dla przetargu projektuj i buduj na „Modernizację linii kolejowej E 30 na odcinku Węglińiec – Legnica – most w km 37,221 linii 282” oraz nr 11 - wyłonienie wykonawcy i opracowanie programu funkcjonalno–użytkowego wraz z rozbiciem ceny ofertowej dla przetargu „projektuj i buduj” na realizację wymogów decyzji środowiskowej;
- odnotowano duży postęp rzeczowy w realizacji kontraktów na roboty. Zakończono zasadnicze prace dla kontraktów nr: 01-A i 05;
- 31 maja zakończono kontrakt nr 03,
- postęp rzeczowy projektu wyniósł 89,11 %;
- zbudowano/zmodernizowano następujące obiekty:
 - usunięcie torów - 157,51 km, ułożenie torów 146,03 km,
 - usunięcie 213 rozjazdów, ułożenie 159 rozjazdów,

- podtorze - 284 659 m³, odwodnienie - 86 870 m, sieć trakcyjna (przewód jezdny) - 195 km, modernizacja 27 przejazdów, likwidacja 10 przejazdów, nowe krawędzie peronów - 4 679 m, mosty kolejowe - 7 szt., modernizacja 23 wiaduktów kolejowych, likwidacja wiaduktu kolejowego, 72 przepustów (w tym: modernizacja - 54 szt., likwidacja - 18 szt.), modernizacja 4 przejść podziemnych, likwidacja przejścia podziemnego, budowa nowego przejścia podziemnego, 5 nowych nastawni komputerowych;

- złożono wnioski o płatność pośrednią na kwotę 20 628 558,00 euro, osiągając poziom 80% poniesionych wydatków podlegających refundacji w ramach zasileń pośrednich Rachunku Projektu;
- stopień wykonania finansowego (wartość wypłaconych środków / całkowity koszt kwalifikowany) wynosi 84,04 %.

Dla oceny postępu wdrażania projektu, jako istotne pozostają następujące informacje:

- 15 maja 2007 r. przekazano do Ministerstwa Infrastruktury (MI) pierwszy raport roczny z wdrażania rekomendacji oceny oddziaływania na środowisko. Planowane zadania na 2008 rok: podpisanie kontraktów:
 - nr 10 modernizacja linii kolejowej E 30 na odcinku Węglińiec – Legnica – most w km 37,221 linii 282 – w maju,
 - nr 12 wyłonienie wykonawcy w ramach przetargu „projektuj i buduj” na realizację wymogów wynikających z decyzji środowiskowej – w lipcu.

2001/PL/16/P/PT/014 Modernizacja Poznańskiego Węzła Kolejowego (linia kolejowa E 20)

Koszty kwalifikowane projektu - 102 926 740 euro, w tym kwota dofinansowania ISPA/FS - 77 195 055 euro.

Data wygaśnięcia Memorandum Finansowego zgodnie z Decyzją KE z 8 lipca 2005 r. - 31 grudnia 2009 r.

W ramach tego zadania zmodernizowane zostaną stacje i szlaki kolejowe zlokalizowane w obrębie poznańskiego węzła kolejowego na ciągu linii E 20. Ważnym składnikiem projektu jest modernizacja urządzeń sterowania ruchem połączona z budową systemu zdalnego sterowania obejmującego wszystkie modernizowane stacje.

W pierwotnej wersji FM przewidziano realizację czterech kontraktów: dwa na usługi oraz dwa na roboty, w tym jeden podzielony na LOT-y A, B i C.

Zgodnie z obowiązującą Decyzją KE z 8 lipca 2005 r. zakres rzeczowy projektu jest realizowany w ramach sześciu kontraktów, z których ostatni (LOT B) podpisano 31 października 2006 r.; z uwagi na wartość kontraktu przekraczającą kwotę dostępną

w Decyzji KE, jest on współfinansowany kredytem Europejskiego Banku Inwestycyjnego (EBI).

Zakończono realizację kontraktu 02 LOT C na wybudowanie skrzyżowania dwupoziomowego w Swarzędzu. Otwarto bezkolizyjne skrzyżowanie, które zastąpiło przejazd w poziomie szyn, znacznie poprawiając dojazd do osiedli położonych w południowej części miasta. Przed modernizacją czas oczekiwania samochodów na przejeździe wynosił do 30 minut, obecnie przejazd pod wiaduktami odbywa się bez zakłóceń. Ograniczono emisję hałasu, którego źródłem była w dużej mierze nawierzchnia przejazdu, będąca w złym stanie technicznym. Wzrosło bezpieczeństwo przejazdu w związku z eliminacją punktów kolizyjnych ruchu drogowego z ruchem kolejowym.

Do końca 2007 roku:

- odnotowano postęp rzeczowy w realizacji projektu w wysokości 39,98 %;
- zbudowano/zmodernizowano następujące obiekty:
 - demontaż toru - 24,30 km, ułożenie toru - 25,53 km,
 - demontaż 62 rozjazdów,
 - ułożenie rozjazdów - 68 szt., sieć trakcyjna - 48,48 km, urządzenia stacyjne nowe - 1 kpl., przystosowanie przyległych szlaków i posterunków - 2 kpl., zasilanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym (srk) - 1 kpl., 3 krawędzie peronowe, 4 przepusty, przejście podziemne, wiadukt kolejowy, 2 mury oporowe;
- stopień wykonania finansowego (wartość wypłaconych środków / całkowity koszt kwalifikowany) wynosi 56,92 %;
- 11 maja podpisano aneks nr 1 dotyczący wydłużenia okresu realizacji umowy na nadzór, przesuwający datę zakończenia realizacji kontraktu do 14 stycznia 2008 r.;
- 21 września zakończono realizację kontraktu na wykonanie skrzyżowania dwupoziomowego w Swarzędzu w ramach LOT-u C;
- 7 listopada podpisano aneks nr 1 do kontraktu na wykonanie projektu i budowy systemu sygnalizacji, przesuwający datę zakończenia jego realizacji na 31 marca 2009 r.

Planowane zadania na rok 2008:

- podpisanie w pierwszym kwartale dodatkowej umowy na kontynuację nadzoru nad robotami w ramach projektu;
- zakończenie 21 września okresu gwarancyjnego kontraktu na wykonanie skrzyżowania dwupoziomowego w Swarzędzu w ramach LOT-u C.

2001/PL/16/P/PT/015 Poprawa stanu infrastruktury kolejowej w Polsce

Koszty kwalifikowane projektu - 151 500 000 euro, w tym kwota dofinansowania ISPA/FS - 113 625 000 euro.

Data wygaśnięcia Memorandum Finansowego zgodnie z Decyzją KE z 15 grudnia 2006 r. - 31 grudnia 2009 r.

Projekt jest realizowany w wybranych lokalizacjach sieci kolejowej, leżących na międzynarodowych korytarzach i obejmuje: wymianę torów i rozjazdów, naprawę obiektów inżynierskich i sieci trakcyjnej oraz instalację samoczynnej sygnalizacji na przejazdach kolejowych.

Zgodnie z Decyzjami KE z 15 lutego 2006 r. i z 15 grudnia 2006 r. modyfikującymi Memorandum Finansowe projektu, zakres rzeczowy projektu jest realizowany w ramach 16 kontraktów (dwa kontrakty na roboty podzielono na dwie części LOT A i LOT B oraz podpisano 1 kontrakt uzupełniający wynikających z 13 postępowań przetargowych, tj.:

- 2 kontrakty na usługi (w tym: 1 kontrakt na opracowanie dokumentacji przetargowej i 1 kontrakt na nadzór inżynierski);
- 6 kontraktów typu „projekt i budowa”;
- 8 kontraktów na roboty.

Do końca 2007 roku:

- podpisano 4 kontrakty:
 - 23 marca - kontrakt nr 13 (roboty) wymiana nawierzchni torowej wraz z robotami towarzyszącymi - linia nr 3 - projekt nr 4, na kwotę 18 759 338,02 euro;
 - 28 maja - kontrakt nr 09 (roboty) wymiana nawierzchni torowej wraz z robotami towarzyszącymi - linie nr 271 i 273 - projekt 3, na kwotę 43 256 536,75 euro;
 - 22 czerwca - kontrakt nr 08/LOT A (roboty) wymiana rozjazdów wraz z robotami towarzyszącymi - linie nr 1, 131 i 139 oraz wymiana szyn obrabianych cieplnie wraz z robotami towarzyszącymi - linia nr 131 - projekt 2, na kwotę 4 333 071,48 euro;
 - 22 czerwca - kontrakt nr 08/LOT B (roboty) Wymiana nawierzchni wraz z robotami towarzyszącymi oraz przebudowa sieci trakcyjnej - linia nr 139 - projekt 2, na kwotę 23 797 234,58 euro;
- zakończono realizację kontraktów nr: 05, 07, 10A i 12;
- odnotowano postęp rzeczowy w realizacji projektu w wysokości 52,04 %;
- zbudowano/zmodernizowano następujące obiekty:
 - 17 obiektów inżynierskich, naprawa podtorza - 5,13 km, wymiana 41 rozjazdów, zabudowa 17 szt. samoczynnej sygnalizacji przejazdowej, wymiana sieci trakcyjnej - 8,50 km, wymiana

na nawierzchni torowej - 162,38 km, wymiana szyn OC - 22,40 km,

uzyskując:

- odwołania 100 ograniczeń prędkości;
 - skrócenie czasu przejazdów pociągów o 74,6 minut;
 - zwiększenie bezpieczeństwa ruchu pociągów;
 - zwiększenie bezpieczeństwa na 17 przejazdach kolejowych.
- stopień wykonania finansowego (wartość wypłaconych środków / całkowity koszt kwalifikowany) wynosi 61,66 %.

Planowane zadania na rok 2008:

- podpisanie kontraktu nr 14 na kontynuację nadzoru inżyniera,
- zakończenie kontraktów nr: 03, 04, 06, 08A, 10B i 13.

2002/PL/16/P/PT/016 Modernizacja linii kolejowej E 30 na odcinkach Węglińiec – Zgorzelec i Węglińiec – Bielawa Dolna

Koszty kwalifikowane projektu - 80 430 233 euro, w tym kwota dofinansowania ISPA/FS - 60 322 675 euro.

Data wygaśnięcia Memorandum Finansowego zgodnie z Decyzją KE z 15 grudnia 2006 r. – 31 grudnia 2008 r.

Projekt obejmuje modernizację końcowych zachodnich odcinków linii E 30 w Polsce między Węglińcem a granicą państwa w Zgorzelcu wraz z odnogą dla ruchu towarowego Węglińiec - Bielawa Dolna. Roboty obejmują modernizację szlaków i stacji wraz z obiektami inżynierskimi, modernizację systemów zasilania oraz sterowania ruchem i łączności, a na odcinku Węglińiec - Bielawa Dolna także elektryfikację. Modernizacja odcinka Węglińiec - Zgorzelec będzie prowadzona z uwzględnieniem ewentualnej elektryfikacji w przyszłości, zależnie od rozwoju przewozów na tym odcinku.

W ramach projektu realizowanych jest pięć kontraktów: jeden na usługi, trzy na roboty i jeden typu „projektuj i buduj” (urządzenia sterowania ruchem i łączności), dodatkowo zawarto kontrakty na zakończenie i przekazanie nadzoru oraz na wykonanie programu funkcjonalno-użytkowego na realizację wymogów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia (oba finansowane ze środków własnych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.).

Do końca 2007 roku:

- wskaźnik postępu rzeczowego osiągnął poziom 85,35 %;
- zbudowano/zmodernizowano następujące obiekty:
 - na obu odcinkach modernizowanej linii poszerzono międzytorze do 4 m i dostosowano łuki

odpowiednio dla odc. Węglińiec – Zgorzelec do prędkości 160 km/h i dla odcinka Węglińiec – Bielawa Dolna do 120 km/h;

- odnowiono podtorze - zdemontowano 73,4 km starych torów i ułożono 48,5 km torów dla prędkości 160 km/h oraz 24 km torów dla prędkości 120 km/h, łącznie 72,5 km nowych torów;
 - wymontowano 30 i wbudowano 23 rozjazdy, wybudowano sieć trakcyjną o dł. 28,56 km, wykonano odwodnienie na dł. 71 503 m, zbudowano blokadę automatyczną na dł. 29,5 km wraz z 5 komputerowymi nastawniami i 4 sprzężeniami z centrum sterowania, zmodernizowano układy torowe na 4 przystankach (Pieńsk, Jędrzychowice, Lasów i Zgorzelec Miasto) - linia była modernizowana z zachowaniem możliwości prowadzenia ruchu kolejowego. Wszystkie wyliczone elementy zostały oddane do użytku zgodnie z założonymi parametrami;
 - zmodernizowano 6 mostów kolejowych, 11 wiaduktów kolejowych, 1 podstawę i zasilanie elektroenergetyczne do 1 kV dla obu modernizowanych odcinków, 2 mury oporowe, 32 przepusty, 14 przejazdów;
 - zbudowano 3 mury oporowe;
 - stopień wykonania finansowego (wartość wypłaconych środków / całkowity koszt kwalifikowany) wyniósł 79,74 %;
 - 18 grudnia Komisja Europejska w wyniku usilnych starań PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i Ministerstwa Środowiska uznała warunek środowiskowy z art. 8 FM za spełniony. W związku z tym klauzula wstrzymująca płatności dla projektu (KE wypłaciła jedynie pierwszą część zaliczki) została zniesiona;
 - zakończono roboty i procedury odbiorowe na trzech kontraktach na roboty (odcinek Węglińiec – Pieńsk, odcinek Pieńsk - Zgorzelec i odcinek Węglińiec – Bielawa Dolna); modernizacja stacji Zgorzelec i zakończenie kontraktu na projektowanie i budowę urządzeń sterowania ruchem i łączności zostały opóźnione na skutek przedłużających się uzgodnień środowiskowych i będą realizowane w roku 2008;
 - ogłoszono przetargi na kontrakt na roboty – stacja Zgorzelec (dokończenie robót) i na kontrakt na usługi - kontynuacja nadzoru i zarządzania projektem.
- Planowane najważniejsze zadania na rok 2008:
- zakończenie (w przewidywanym terminie 10 miesięcy) modernizacji stacji Zgorzelec, przeprowadzenie szlifowania szyn na zmodernizowanych odcinkach torów w ramach kampanii szlifierskiej 2008 r. i w miarę możliwości kończenie prac doty-

- czących budowy urządzeń sterowania ruchem i łączności;
- ogłoszenie i przeprowadzenie przetargu dla kontraktu na roboty dotyczące realizacji wymogów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia - rozpoczęcie realizacji tych robót nastąpi prawdopodobnie w połowie roku;
 - przygotowanie i złożenie do Instytucji Pośredniczącej/Ministerstwa Infrastruktury (IPZ) wniosku o trzecią modyfikację FM w związku z koniecznością wydłużenia realizacji i rozliczenia projektu do końca 2010 r.; modyfikacja będzie zawierała również ostateczne ustalenie zestawu wskaźników wykonania rzeczowego zgodnie z aktualnym stanem realizacji projektu.

2001/PL/16/P/PA/005 Pomoc Techniczna dla przygotowania projektu modernizacji linii kolejowej E 65 na odcinku Warszawa – Działdowo – Gdynia w Polsce

Koszty kwalifikowane projektu - 14 900 000 euro, w tym kwota dofinansowania ISPA/FS - 11 175 000 euro.

Data wygaśnięcia Memorandum Finansowego zgodnie z Decyzją KE z 18 sierpnia 2006 r. – 31 grudnia 2007 r.

W pierwotnej wersji FM przewidziano realizację dwóch kontraktów usługowych, obejmujących opracowanie:

- studium wykonalności dla odcinka Warszawa - Działdowo - Gdynia oraz przygotowanie aplikacji do funduszy Unii Europejskiej dla odcinka Warszawa - Działdowo - Gdynia,
- dokumentacji technicznej i przetargowej dla odcinka Warszawa - Działdowo.

Do końca 2007 roku:

- postęp rzeczowy projektu wyniósł 92,30 %;
- stopień wykonania finansowego (wartość wypłaconych środków/całkowity koszt kwalifikowany), po potrąceniu kar umownych dla wykonawcy dokumentacji technicznej i przetargowej dla odcinka Warszawa - Działdowo wynosi 77,93 %;
- 10 grudnia odebrano prace konsultanta dotyczące opracowania analizy skrajni kinematycznej.

Dla oceny postępu wdrażania projektu, jako istotne, pozostają następujące informacje:

- 3 stycznia 2007 r. podpisano aneks nr 3 dotyczący wydłużenia okresu realizacji umowy na wykonanie dokumentacji dla odcinka Warszawa – Działdowo z 14 do 20 miesięcy, przesuwający datę zakończenia realizacji kontraktu do 9 lipca 2007 r.;
- 9 lipca 2007 r. upłynął termin końcowy kontraktu, jednakże nie przerwano jego realizacji;

- 28 grudnia 2007 r. podpisano porozumienie z wykonawcą w celu zakończenia i rozliczenia kontraktu, w którym zobowiązano konsultanta do zakończenia prac projektowych do 30 września 2008 r. - za opóźnienia w opracowywaniu dokumentacji nałożono na wykonawcę kary umowne;
- po podpisaniu wszystkich kontraktów w ramach projektu, ujętych w Decyzji KE z 18 sierpnia 2006 r. powstała oszczędność w stosunku do szacowanych kosztów projektu w kwocie 28 185,60 euro.

Planowane zadania na rok 2008 rok:

- wobec wygaśnięcia 31 grudnia 2007 r. ważności Decyzji KE w ciągu sześciu miesięcy od tej daty złożony będzie do Komisji Europejskiej raport końcowy z realizacji projektu.

2002/PL/16/P/PA/008 Pomoc techniczna dla przygotowania projektu „Modernizacja linii E 75 na odcinku Warszawa – Białystok – Suwałki – Trakiszki – granica państwa (Rail Baltica)”

Koszty kwalifikowane projektu - 2 400 000 euro, w tym kwota dofinansowania ISPA/FS - 1 920 000 euro.

Data wygaśnięcia Memorandum Finansowego – 31 grudnia 2010 r.

Północno-wschodnia linia E 75 Warszawa – Białystok – Suwałki – Trakiszki – granica polsko-litewska jest częścią korytarza I zdefiniowanego jako Kolej Bałtycka (Rail Baltica), z możliwością połączeń z korytarzem II (linia E 20) i korytarzem VI (linia E 65). Projekt obejmuje trzy kontrakty:

- 01 - pomoc techniczna dla przygotowania projektu: Modernizacja linii kolejowej E 75 na odcinku Warszawa – Białystok – Sokółka, obejmującej: weryfikację istniejącego studium wykonalności z 2001 r. dla odcinka Warszawa – Białystok, opracowanie studium wykonalności dla odcinka Białystok – Sokółka, opracowanie raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko oraz projektu wstępnego dla realizacji modernizacji linii kolejowej Warszawa – Białystok – Sokółka, a także przygotowanie wniosków o dofinansowanie modernizacji linii kolejowej z funduszy UE oraz dokumentacji przetargowej w trybie „projekt i buduj”;
- 02 - studium wykonalności modernizacji linii kolejowej E 75 na odcinku Białystok – Suwałki – Trakiszki – granica państwa;
- 03 - raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko dla modernizacji linii kolejowej E 75 na odcinku Białystok – Suwałki – Trakiszki – granica państwa.

W 2007 roku:

- wykonawca złożył dokumentację opracowaną w ramach realizacji Etapu I, II, III, IV i V kontraktu nr 01, z tego Zamawiający odebrał dokumentację dotyczącą Etapów I - III;
- 29 czerwca podpisano aneks nr 1 przedłużający termin zakończenia kontraktu nr 01 do 31 października 2007 r.

Planowane zadania na rok 2008:

- zakończenie kontraktu nr 01;
- ogłoszenie przetargów i podpisanie umów dla kontraktów nr 02 i 03.

2002/PL/16/P/PA/009 Pomoc techniczna na opracowanie projektu: „Modernizacja kolejowego korytarza nr II (E 20 i CE 20) – pozostałe roboty”

Koszty kwalifikowane projektu - 3 750 000 euro, w tym kwota dofinansowania ISPA/FS - 2 812 500 euro.

Data wygaśnięcia Memorandum Finansowego – 30 września 2008 r.

Projekt obejmuje:

- studium wykonalności dla linii E 20 na odcinku Warszawa - Rzepin, studium wykonalności dla linii CE 20 na odcinku Łowicz - Łuków oraz przygotowanie aplikacji do funduszy Unii Europejskiej;
- opracowanie i złożenie wniosków o uzyskanie decyzji środowiskowych oraz decyzji lokalizacyjnych dla przedsięwzięć inwestycyjnych przygotowanych w ramach tej pomocy technicznej.

Do końca 2007 roku:

- postęp rzeczowy projektu wyniósł 0 % (jest to projekt pomocy technicznej i postęp rzeczowy zostanie odnotowany dopiero po zakończeniu kontraktu);
- stopień wykonania finansowego (wartość wypłaconych środków/całkowity koszt kwalifikowany) wynosi 36,80 %;
- 22 marca podpisano porozumienie pomiędzy zamawiającym a konsultantem w ramach umowy nr 01, zgodnie z którym konsultant zobowiązał się do przedłożenia wszystkich poprawionych materiałów w terminie do 31 października 2007 r.;
- 31 października podpisano aneks do porozumienia z 22 marca 2007 r., w którym wydłużono termin przedłożenia wszystkich materiałów do 31 stycznia 2008 r.;
- 27 czerwca złożono raport z Etapu I. W związku z tym, 27 lipca 2007 r. Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podjął uchwałę o wyborze opcji modernizacyjnej. Trwają prace nad następnymi etapami.

Planowane zadania na 2008 rok:

- ogłoszenie (w lutym) przetargu i podpisanie (w kwietniu) umowy nr 02;

- złożenie raportu końcowego projektu wraz z wnioskiem o płatność końcową.

2002/PL/16/P/PA/012 Pomoc techniczna dla przygotowania projektu „Modernizacja linii kolejowej E 30/CE 30 na odcinku Opole - Katowice - Kraków”

Koszty kwalifikowane projektu - 3 600 000 euro, w tym kwota dofinansowania ISPA/FS - 2 700 000 euro.

Obowiązujący termin zakończenia wg Decyzji KE z 5 grudnia 2007 r. - 31 grudnia 2008 r.

Projekt obejmuje jeden kontrakt na opracowanie: studium wykonalności, raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, wniosku o dofinansowanie z funduszy Unii Europejskiej i dokumentacji przetargowej dla umów typu „projekt i budowa”.

Do końca 2007 roku:

- odnotowano postęp rzeczowy w realizacji projektu w wysokości 44,26%;
- stopień wykonania finansowego (wartość wypłaconych środków/całkowity koszt kwalifikowany) wynosi 44,26%;
- odebrano następujące etapy realizacji kontraktu: 20 czerwca - Etap Ia, 31 lipca - Etap Ib, 1 października - Etap II, 10 października - Etap III, 14 grudnia - Etap IV, 14 grudnia - Etap V;
- 13 grudnia podpisano aneks nr 3, w którym wydzielono z zakresu Etapu III przedłożenie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia. Zakres ten ujęto w Etapie VI, co pozwoliło na zakończenie realizacji Etapów: III, IV i V bez konieczności oczekiwania na zakończenie procedury administracyjnej;
- 26 czerwca złożono wniosek o dokonanie zmian warunków przedsięwzięcia w ramach Funduszu Spójności w zakresie przesunięcia daty ważności memorandum finansowego do 31 grudnia 2008 r.

Planowane zadania na 2008 rok:

- zakończenie realizacji projektu do 31 grudnia i przygotowanie raportu końcowego projektu.

Projekty FS:

2004/PL/16/C/PA/002 Pomoc w zakresie przygotowania i wdrażania projektów kolejowych współfinansowanych z Funduszu Spójności

Koszty kwalifikowane projektu - 2 000 000 euro, w tym kwota dofinansowania FS - 1 700 000 euro.

Obowiązujący termin zakończenia wg Decyzji KE z 15 grudnia 2004 r. - 31 grudnia 2009 r.

Przewidywany termin zakończenia - 23 lutego 2010 r.

Projekt ma na celu udzielenie pomocy technicznej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w przygotowaniu i weryfikacji aplikacji o finansowanie projektów w ramach Funduszu Spójności oraz wdrażaniu projektów współfinansowanych z Funduszu Spójności, a także przygotowanie szkoleń i seminariów dla pracowników PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z zakresu wdrażania projektów unijnych.

Do końca 2007 roku:

- podpisano 23 lutego 2007 r. – kontrakt nr 01 na wsparcie eksperckie;
- zakończono 31 grudnia 2007 r. - kontrakt nr 03 na tłumaczenia;
- osiągnięto postęp rzeczowy i finansowy w realizacji projektu w wysokości 28,54 %

Planowane zadania na rok 2008:

- zakończenie kontraktu nr 02 na doradztwo prawne.

2004/PL/16/C/PT/005 Modernizacja linii kolejowej E 59, odcinek Wrocław – Poznań (Etap I)

Koszty kwalifikowane - 30 000 000 euro, z tego kwota dofinansowania z FS – 25 500 000 euro.

Obowiązujący termin zakończenia prac wg Decyzji KE z 27 grudnia 2004 r. - 31 grudnia 2007 r. Sprostowanie Decyzji Komisji Europejskiej nr K(2004)5755 z 20 października 2006 r. – 31 grudnia 2008 r.

Projekt obejmuje przygotowanie dokumentacji projektowej i przetargowej dla odcinka Wrocław – Poznań. Odcinek podzielono na trzy LOT-y, dla których przewidziano trzy kontrakty:

1. LOT A – kontrakt nr 2004/PL/16/C/PT/005/A – na opracowanie dokumentacji projektowej i dokumentacji przetargowej w zakresie pozwalającym wykonać roboty budowlane związane z modernizacją linii E 59 na odcinku Wrocław – granica województwa dolnośląskiego.
2. LOT B – kontrakt nr 2004/PL/16/C/PT/005/B – na opracowanie dokumentacji projektowej, dokumentacji przetargowej oraz wniosku o dofinansowanie robót budowlanych z Funduszu Spójności w ramach projektu modernizacji linii kolejowej E 59 na odcinku granica województwa dolnośląskiego – Czempień.
3. LOT C – kontrakt nr 2004/PL/16/C/PT/005/C – na opracowanie dokumentacji projektowej, dokumentacji przetargowej oraz wniosku o dofinansowanie robót budowlanych z Funduszu Spójności w ramach projektu modernizacji linii kolejowej E 59 na odcinku Czempień – Poznań.

Do końca 2007 roku:

- odebrano w czerwcu 2007 r. od wykonawcy koncepcję programowo-przestrzenną na podstawowy zakres prac;
- osiągnięto postęp rzeczowy i finansowy 4,34 %.

Planowane zadania na rok 2008:

- podpisanie kontraktu na LOT B i C;
- zakończenie kontraktu z firmą Systra.

2004/PL/16/C/PT/006 Modernizacja linii kolejowej E 65, odcinek Warszawa – Gdynia (Etap I)

Koszty kwalifikowane projektu – 42 403 200,00 euro, w tym kwota dofinansowania z FS - 36 042 720,00 euro.

Obowiązujący termin zakończenia prac - 31 grudnia 2009 r.

Projekt obejmuje następujące zadania:

- przygotowanie dokumentacji dla wydania pozwoleń na budowę zgodnie z polskim prawem dla odcinka Działdowo - Gdynia wraz z analizą wpływu na środowisko, nietechniczne streszczenie tej analizy oraz studiów wynikających z postanowień art. 6(3) Dyrektywy 92/43/EWG (Dyrektywa Siedliskowa),
- przygotowanie projektu końcowego i dokumentacji przetargowej dla modernizacji linii E 65 na odcinku Działdowo - Gdynia (bez dokumentacji technicznej dla sygnalizacji i łączności, systemu zasilania, systemu urządzeń diagnostyki taboru);
- przygotowanie aplikacji do Funduszu Spójności dla kolejnych etapów projektu wraz z prezentacją wyników analizy wpływu na środowisko dla całego projektu;
- wykup gruntów koniecznych do realizacji modernizacji linii E 65 pomiędzy Warszawą i Gdynią.

Projekt obejmuje 6 kontraktów, w tym 2 kontrakty, które zostały uznane za kwalifikowane, już po wydaniu Decyzji o Finansowaniu zatwierdzającej projekt.

Do końca 2007 roku zrealizowano:

- odbiór dokumentacji budowlanej i przetargowej oraz przekazanie dokumentów wykonawczych dla Lokalnego Centrum Sterowania (LCS) Tczew;
- przekazanie dokumentacji budowlanej dla stacji i szlaków LCS Działdowo;
- odbiór koncepcji programowo-przestrzennej oraz dokumentacji przedprzetargowej dla LCS Gdańsk LCS Gdynia;
- osiągnięto postęp rzeczowy 17,33%.

Planowane zadania na rok 2008:

- zakończenie kontraktów: 01 – LCS Działdowo, 02 – LCS Tczew, 04 – LCS Gdańsk i LCS Gdynia;
- przeprowadzenie procedur związanych z wykupem gruntów i ich częściowy wykup.
- zawarcie umowy na opracowanie dokumentacji projektowej i przetargowej dla LCS Iława i Malbork.

2005/PL/16/C/PT/001 Modernizacja linii kolejowej E 65, odcinek Warszawa – Gdynia (Etap II)

Koszty kwalifikowane projektu - 475 522 000 euro, w tym kwota dofinansowania FS - 399 438 480 euro.

Obowiązujący termin zakończenia wg Decyzji KE z 16 grudnia 2005 r. – 31 grudnia 2010 r.

Projekt stanowi drugi etap modernizacji linii kolejowej E 65 w Polsce na odcinku Warszawa - Gdynia, będący w VI paneuropejskim kolejowym korytarzu transportowym. Obejmuje prace budowlane w LCS Nasielsk, Działdowo i Tczew oraz pierwszy etap modernizacji stacji Gdynia Główna Osobowa. Zakres projektu obejmuje m.in. modernizację nawierzchni i układów torowych, modernizację urządzeń sterowania ruchem, sieci i urządzeń teletechnicznych, modernizację obiektów inżynierskich i budynków, modernizację sieci trakcyjnej i zasilania urządzenia elektroenergetyki nietrakcyjnej, jak również zastąpienia skrzyżowań z drogami w poziomie szyn i innymi obiektami.

Do końca 2007 roku:

- Podpisano następujące umowy:
 - 12 czerwca 2007 r. nr 2005/PL/16/C/PT/001-01 na realizację robót budowlanych dla przebudowy stacji Gdynia, Etap I na kwotę 38 092 795,89 euro,
 - 13 listopada 2007 r. nr 2005/PL/16/C/PT/001-02 na nadzór nad modernizacją stacji Gdynia Główna Osobowa, Etap I, na kwotę 1 040 022,42 euro;
 - 30 listopada 2007 r. nr 2005/PL/16/C/PT/001-06 na zarządzanie projektem, na kwotę 879 000,0 euro. Obowiązki wynikające z podpisanej umowy będzie pełnił konsorcjum firm: WYG International Sp. z o.o./ Bud-Invent sp. z o.o./ WYG Consulting Ltd.;
 - 29 czerwca 2007 r. nr 2005/PL/16/C/PT/001-08 na realizację robót budowlanych w obszarze LCS Nasielsk, odcinek Warszawa Wschodnia - Legionowo i stacja Nasielsk na kwotę 151 467 479,52 euro;
 - 30 listopada 2007 r. nr 2005/PL/16/C/PT/001-10 na nadzór nad modernizacją linii kolejowej na odcinku Warszawa Wschodnia - Nasielsk od km 4,254 do km 70,750 obszar LCS Nasielsk, na kwotę 4 439 000,0 euro;
- Ogłoszono przetarg 2005/PL/16/C/PT/001-03 na roboty budowlane dla obszaru LCS Nasielsk LOT A - kompleksowa modernizacja stacji Legionowo, Nowy Dwór Mazowiecki, Modlin, LOT B - kompleksowa modernizacja szlaków Legionowo - Nowy Dwór Mazowiecki, Nowy Dwór Mazowiecki - Nasielsk, Nasielsk - Świercze. Planuje się podpisanie umowy w 2008 r.;
- wskaźnik wykonania rzeczowego na koniec 2007 r. wyniósł 1,58 % i wykonania finansowego 1,33%.

Planowane zadania na rok 2008:

- podpisanie pozostałych umów:
 - nr 2005/PL/16/C/PT/001-04 na roboty budowlane dla Obszaru LCS Tczew, LOT A - kompleksowa modernizacja stacji Tczew, Pszczółki, LOT

B - kompleksowa modernizacja szlaków Szymbarkowo - Tczew, Tczew - Pszczółki, Pszczółki - Pruszcz Gdański, LOT C - realizacja robót budowlanych w obszarze LCS Tczew: budowa skrzyżowań dwupoziomowych,

- nr 2005/PL/16/C/PT/001-05 na roboty budowlane dla obszaru LCS Działdowo, LOT A - kompleksowa modernizacja szlaków: Mława - Iłowo, Iłowo - Narzym, Narzym - Działdowo, Działdowo - Turza Wielka, Turza Wielka - Gralewo, Gralewo - Rybno Pomorskie, Rybno Pomorskie - Montowo, Montowo - Zajęczkowo Lubawskie, LOT B - kompleksowa modernizacja stacji Iłowo, Działdowo, Turza Wielka, Gralewo, Rybno Pomorskie, LOT C- skrzyżowanie dwupoziomowe w obszarze LCS Działdowo,
- nr 2005/PL/16/C/PT/001-07 na działania informacyjno-promujące,
- nr 2005/PL/16/C/PT/001-09 na realizację robót budowlanych w obszarze LCS Nasielsk: budowa nowych skrzyżowań dwupoziomowych (wiaduktów),
- nr 2005/PL/16/C/PT/001-11 - na nadzór nad LCS Tczew,
- nr 2005/PL/16/C/PT/001-12 - na nadzór nad LCS Działdowo.

2006/PL/16/C/PA/001 Modernizacja linii kolejowej C-E 59 Międzyzlesie - Kostrzyn - Szczecin - przygotowanie dokumentacji przedprojektowej (Etap I)

Koszty kwalifikowane projektu - 3 923 000 euro, w tym kwota dofinansowania z Funduszu Spójności - 3 334 550 euro.

Termin prac wg Decyzji KE z 20 grudnia 2006 r. - maj 2009 r.

Termin kwalifikowalności wydatków - 31 maja 2010 r.

Projekt obejmuje następujące opracowania:

- dwa studia wykonalności dot. modernizacji linii C-E 59, tj. oddzielnie dla odcinka Międzyzlesie - Wrocław i oddzielnie dla odcinka Wrocław - Kostrzyn - Szczecin, w ramach obu studiów sporządzone zostaną analizy ekonomiczno-finansowe będące ich integralną częścią;
- ocena wpływu na środowisko naturalne, w szczególności na obszary objęte siecią NATURA 2000;
- przygotowanie trzech wniosków o przyznanie pomocy z Funduszu Spójności w odniesieniu do dokumentacji projektu obejmującej następujące odcinki: Międzyzlesie-Wrocław, Wrocław - Zielona Góra, Zielona Góra - Szczecin;
- opracowanie dokumentacji przetargowej dotyczącej wyboru wykonawców dokumentacji przetargowej, których zadaniem będzie w Etapie II realizacji

projektu wykonanie projektu budowlanego i wykonawczego, pozyskanie decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego oraz przygotowanie wniosków o dofinansowanie robót budowlanych dla poszczególnych odcinków linii C-E 59 z funduszy Unii Europejskiej.

Do końca 2007 roku nie podpisano żadnych kontraktów w ramach projektu FS 2006/PL/16/C/PA/001, tym samym nie odnotowano postępu rzeczowego w realizacji projektu.

Planowane zadania na rok 2008:

- podpisanie kontraktu 2006/PL/16/C/PA/001-01- usługi: studium wykonalności dla odcinka Międzylesie - Wrocław;
- podpisanie kontraktu 2006/PL/16/C/PA/001-02 - usługi: studium wykonalności dla odcinka Wrocław - Kostrzyn - Szczecin;
- podpisanie kontraktu 2006/PL/16/C/PA/001-03 - usługi: działania informacyjne i promujące.

2006/PL/16/C/PA/002 Pomoc techniczna dla przygotowania modernizacji linii kolejowej E 65 Grodzisk Mazowiecki - Katowice - Zebrzydowice/ Zwardoń - granica państwa (Etap I)

Koszty kwalifikowane projektu – 3 249 000 euro, w tym kwota dofinansowania z Funduszu Spójności – 2 762 000 euro.

Obowiązujący termin zakończenia prac wg Decyzji KE z 22 grudnia 2006 r. – 31 lipca 2009 r.

Projekt ma na celu dostarczenie pomocy technicznej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. na przygotowanie optymalnego programu modernizacyjnego linii kolejowej E 65 na odcinku Grodzisk Mazowiecki - Katowice - Zebrzydowice/Zwardoń - granica państwa.

Do końca 2007 r.:

- opracowano opis przedmiotu zamówienia (OPZ) na studium wykonalności – dokumentacja przedprojektowa dla „Modernizacji linii kolejowej E 65 Południe odcinek Grodzisk Mazowiecki - Kraków/ Katowice - Zwardoń/Zebrzydowice - granica państwa”;
- nie podpisano żadnych kontraktów, tym samym postęp rzeczowy osiągnął poziom 0%.

Planowane zadania na rok 2008:

- ogłoszenie przetargu i podpisanie umowy z wykonawcą studium wykonalności – dokumentacja przedprojektowa dla „Modernizacji linii kolejowej E 65 Południe odcinek Grodzisk Mazowiecki - Kraków/Katowice - Zwardoń/Zebrzydowice - granica państwa”.

Projekty SPO-T:

Projekt SPOT/1.1.1/82/04 Modernizacja linii kolejowej Warszawa - Łódź, Etap I odcinek Skierniewice - Łódź Widzew

Koszty kwalifikowane projektu – 905 151 233,60 złotych, w tym: grant EFRR – 678 863 425,20 złotych. Obowiązujący termin zakończenia - 30 czerwca 2008 r.

Projekt obejmuje:

- nadzór – umowa nr SPOT/1.1.1/82/04-01;
- zaprojektowanie i wykonanie przebudowy odcinka Skierniewice – Koluszki – umowa nr SPOT/1.1./82/04-02;
- zaprojektowanie i wykonanie przebudowy odcinka Koluszki – Łódź Widzew – umowa nr SPOT/1.1./82/04-03;
- zaprojektowanie i wykonanie instalacji srk – LCS Koluszki - umowa nr SPOT/1.1./82/04-04.

Do końca 2007 roku: wszystkie umowy są realizowane zgodnie ze szczegółowym harmonogramem robót wynikającym z umów z wykonawcami i charakteryzującym się wysokim stopniem zaawansowania technologicznego i obejmującym inżynierię, mechanikę, energetykę i elektronikę. Wykonanie rzeczowo-finansowe na koniec roku 2007 wyniosło 82,87%.

Planowane zadania na rok 2008:

- zakończenie projektu zgodnie z założeniami Umowy o dofinansowanie i oddanie odcinka Skierniewice - Łódź Widzew do eksploatacji.

Projekt SPOT/1.1.1/160/05 Modernizacja linii kolejowej nr 8 Etap I: odc. W-wa Zach. - W-wa Okęcie i budowa łącznicy W-wa Służewiec - Lotnisko Okęcie. faza 2: roboty budowlane na odcinku W-wa Zach. - W-wa Okęcie

Koszty kwalifikowane projektu - 210 456 230,41 złotych, w tym: grant EFRR -54 851 297,24 złotych.

Obowiązujący termin zakończenia – 30 czerwca 2008 r.

Projekt obejmuje:

- wykonanie robót na odcinku Warszawa Zachodnia - Warszawa Okęcie – umowa nr SPOT/1.1.1/160/05-01;
- nadzór i zarządzanie robotami w ramach projektu.

Do końca 2007 roku:

- 29 czerwca podpisano umowę z wykonawcą robót;
- 13 lipca podpisano umowę na nadzór.

Wszystkie umowy są realizowane zgodnie ze szczegółowym harmonogramem robót wynikającym z umowy z wykonawcą i charakteryzującym się wysokim stopniem zaawansowania technologicznego i obejmującym inżynierię, mechanikę, energetykę i elektronikę. Wykonanie rzeczowo-finansowe na koniec roku 2007 wyniosło 30,84%.

Planowane zadania na rok 2008:

- zakończenie projektu zgodnie z założeniami umowy o dofinansowanie i oddanie odcinka do eksploatacji.

Projekt SPOT/1.1.1/161/05 Modernizacja linii kolejowej nr 8 Etap I: odc. W-wa Zach. - W-wa Okęcie i budowa łącznicy W-wa Służewiec - Lotnisko Okęcie. Faza 1: przygotowanie dokumentacji projektowej

Koszty kwalifikowane projektu - 9 730 000,00 złotych, w tym: grant EFRR - 7 297 500,00 złotych. Obowiązujący termin zakończenia - 30 czerwca 2008 r.

Do końca 2007 roku:

- 23 listopada 2005 r. została podpisana umowa z wykonawcą na opracowanie dokumentacji projektowej i przetargowej dla budowy odcinka linii kolejowej łączącej Centrum Warszawy z Terminalem 2 na lotnisku Okęcie.

Wykonanie rzeczowo-finansowe na koniec roku 2007 wyniosło 33,70%.

Planowane zadania na rok 2008:

- zakończenie projektu zgodnie z założeniami umowy o dofinansowanie, tj. 30 czerwca 2008 r.

Projekt SPOT/1.1.1/162/05 Modernizacja linii kolejowej nr 8. Etap II: odcinek Warszawa Okęcie - Radom - Kielce. Faza 1: przygotowanie dokumentacji

Koszty kwalifikowane projektu -1 800 000,00 złotych, w tym: grant EFRR – 1 350 000,00 złotych. Obowiązujący termin zakończenia – 31 marca 2008 r. Do końca 2007 roku:

- 23 listopada 2005 r. została podpisana umowa z wykonawcą na opracowanie dokumentacji przedprojektowej dla projektu „Modernizacja linii kolejowej nr 8, Etap II, odcinek realizacyjny Warszawa Okęcie - Radom - Kielce.

Projekt został zakończony. Zrealizowane w ramach projektu elementy to weryfikacja i rozszerzenie studium wykonalności, opracowanie studium wykonalności dla wybranej opcji, raportu oddziaływania na środowisko, przygotowanie dokumentów niezbędnych do pozyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego, opracowanie części technicznej dokumentów przetargowych, wybór wykonawcy dokumentacji projektowej dla odcinka Warszawa Okęcie - Czachówek, opracowanie części technicznej dokumentów przetargowych dla LCS Radom niezbędnych dla dokonania wyboru wykonawcy dokumentacji projektowej, opracowanie części technicznej dokumentów przetargowych dla LCS

Skarżysko Kamienna i LCS Kielce niezbędnych dla dokonania wyboru wykonawcy dokumentacji projektowej, przygotowanie wniosków o dofinansowanie z Funduszu Spójności dla wybranych odcinków linii wraz z tłumaczeniem na język angielski.

Wykonanie rzeczowe na koniec roku 2007 wyniosło 99%, a finansowe 69,28%.

Planowane zadania na rok 2008:

- do końca marca 2008 oczekiwane jest wydanie przez wojewodę mazowieckiego i świętokrzyskiego decyzji lokalizacyjnych i środowiskowych i dostarczenie ich przez wykonawcę zamawiającemu.

Projekty TEN-T:

2004-PL-92601-S Modernizacja linii kolejowej E 30 (III korytarz) na odcinku Kraków - Medyka - granica państwa

Koszty kwalifikowane – 2 900 000 euro, w tym kwota dofinansowania – 1 450 000 euro.

Data zakończenia projektu wg Decyzji KE z 3 kwietnia 2007 r. – 30 września 2008 r.

Projekt obejmuje następujące kontrakty:

- opracowanie studium dotyczącego przygotowania projektu „Modernizacja linii kolejowej E 30 (III korytarz) na odcinku Kraków - Medyka - granica państwa”;
- przygotowanie map fotogrametrycznych na potrzeby prac projektowych z wykorzystaniem zdjęć lotniczych linii kolejowej E 30 (III korytarz) na odcinku Kraków - Medyka - granica państwa.

Do końca 2007 roku:

- 31 sierpnia 2007 - podpisano umowę na wykonanie map fotogrametrycznych na potrzeby prac projektowych z wykorzystaniem zdjęć lotniczych linii kolejowej E 30 (III korytarz) na odcinku Kraków - Medyka - granica państwa.
- osiągnięto postęp rzeczowy w realizacji projektu: 57,80%

Planowane zadania na rok 2008:

- ogłoszenie przetargu na wykonanie mapy do celów projektowych metodą fotogrametryczną dla odcinka Tarnów - Rzeszów.

2004-PL-92602-S Studium dotyczące opracowania projektu modernizacja linii kolejowej E 59 na odcinku Poznań - Szczecin - Świnoujście

Koszty kwalifikowane 3 600 000 euro, w tym współfinansowanie 1 800 000 euro.

Data zakończenia projektu wg Decyzji KE z 3 kwietnia 2007 r. – 30 września 2008 r.

Projekt obejmuje następujące kontrakty:

- opracowanie studium dot. przygotowania projektu "Modernizacja linii kolejowej E 59 na odcinku Poznań – Szczecin - Świnoujście";
- wykonanie mapy do celów projektowych metodą fotogrametryczną (ortofotomapa) dla przygotowania projektu "Modernizacja linii kolejowej E 59 na odcinku Poznań – Szczecin - Świnoujście".

Do końca 2007 roku:

- 18 października 2007 r. - podpisano umowę na wykonanie mapy do celów projektowych metodą fotogrametryczną (ortofotomapa) dla przygotowania projektu "Modernizacja linii kolejowej E 59 na odcinku Poznań – Szczecin - Świnoujście";
- osiągnięto postęp rzeczowy w realizacji projektu: 37,00%.

Planowane zadania na rok 2008:

- wykonanie mapy do celów projektowych metodą fotogrametryczną dla przygotowania projektu "Modernizacja linii kolejowej E 59 na odcinku Poznań – Szczecin - Świnoujście".

2005-PL-92601-S Studium wykonalności modernizacji linii kolejowej C-E 65 na odcinku (Gdynia) - Tczew - Bydgoszcz - Inowrocław - Zduńska Wola - Karsznice - Tarnowskie Góry - Pszczyna

Koszty kwalifikowane projektu - 4 580 000 euro, w tym współfinansowanie z budżetu TEN-T - 2 290 000 euro.

Obowiązujący termin zakończenia prac wg Decyzji KE z 26 grudnia 2005 r. – 31 grudnia 2007 r.

Przewidywany termin zakończenia projektu – 31 grudnia 2010 r.

Projekt obejmuje następujące zadania:

- studium wykonalności modernizacji linii kolejowej C-E 65;
- analiza oddziaływania na środowisko.

Do końca 2007 roku:

- opracowano specyfikację istotnych warunków zamówienia (SIWZ) na studium wykonalności;
- nie podpisano żadnych kontraktów, tym samym postęp rzeczowy osiągnął poziom 0%.

Planowane zadania na 2008 roku:

- ogłoszenie przetargu na wybór wykonawcy studium wykonalności oraz podpisanie umowy.

2006-PL-92608-S Przygotowanie przedsięwzięcia „Modernizacja i rozbudowa Warszawskiego Węzła Kolejowego”

Koszty kwalifikowane projektu - 9 800 000 euro, w tym współfinansowanie z budżetu TEN-T – 4 900 000 euro.

Data zakończenia projektu wg Decyzji KE z 14 marca 2007 r. – 31 lipca 2009 r.

Projekt obejmuje przygotowanie studium wykonalności dla zadania „Rozbudowa i modernizacja Warszawskiego Węzła Kolejowego”.

Do końca 2007 roku - nie podpisano żadnych kontraktów, tym samym postęp rzeczowy osiągnął poziom 0%.

Planowane zadania na rok 2008 - ogłoszenie przetargu na wybór wykonawcy na opracowanie studium wykonalności.

Inne źródła finansowania projektów inwestycyjnych:

a) kredyty bankowe

1. kredyt Europejskiego Banku Inwestycyjnego na współfinansowanie i prefinansowanie projektów unijnych w wysokości 300 milionów euro. W 2007 roku pobrano 2 transe tego kredytu w łącznej wysokości 75 milionów euro. Łączne zadłużenie z tego tytułu na koniec 2007 roku wynosi 175 milionów euro. Ponadto złożono wniosek do ministra finansów o udzielenie gwarancji przez Skarb Państwa na ostatnią część tego kredytu w wysokości 100 milionów euro.
2. kredyt inwestycyjny na zakup pojazdów w wysokości do 20 milionów zł. W wyniku przeprowadzonego postępowania przetargowego w 2006 r. wyłoniono kredytodawcę – BRE Bank S.A. Środki finansowe przeznaczone na zakup samochodów dostawczych. Kredyt będzie spłacany w równych ratach miesięcznych do końca 2012 roku.
3. kredyt obrotowy w wysokości równoważności do 25 milionów euro. W wyniku przeprowadzonego przetargu nieograniczonego wyłoniono kredytodawcę – Bank BPH S.A., z którym zawarto umowę na kredyt obrotowy w wysokości 96 049 999 złotych. Kredyt ten został w całości spłacony do końca roku 2007 w równych ratach miesięcznych.
4. kredyt obrotowy w wysokości 500 milionów zł. W połowie 2007 roku został zaciągnięty kredyt obrotowy w wysokości 500 mln zł. Kredytodawca – konsorcjum BRE Bank S.A i Bank Handlowy w Warszawie S.A. został wyłoniony w drodze przetargu nieograniczonego. Spłata kredytu rozpocznie się po roku od zaciągnięcia i zakończy po trzech latach. Umowa przewiduje możliwość wcześniejszej spłaty całości lub części kredytu. Kredyt został przeznaczony na finansowanie bieżącej działalności Spółki.

b) dotacja podmiotowa

W budżecie państwa na 2007 rok zaplanowano dotację podmiotową dla PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z przeznaczeniem na dofinansowanie kosztów remontu i utrzymania infrastruktury kolejowej w celu zmniejszania kosztów i wysokości opłat za korzystanie z niej w kwocie 380 000 000,00 złotych. Warunkiem koniecznym dla otrzymania środków z dotacji było podpisanie 16 marca 2007 roku aneksu do umowy z ministrem transportu o dofinansowanie utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej realizowanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w okresie od 9 lutego 2006 r. do 8 lutego 2009 r. Dotacja podmiotowa na cele remontowo-utrzymaniowe zgodnie z przepisami ustawy o transporcie kolejowym rekompensuje obniżkę stawek za dostęp do infrastruktury kolejowej. Wykonanie dotacji w 2007 wyniosło 379 953 219,70 złotych, czyli 99,99%.

c) Fundusz Kolejowy

Fundusz Kolejowy został powołany ustawą z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym (Dz. U. z 2006 r. Nr 12, poz. 61) i działa jako wyodrębniony rachunek bankowy prowadzony przez Bank Gospodarstwa Krajowego (BGK).

W 2007 roku środki z Funduszu były wydatkowane na podstawie uchwały Rady Ministrów nr 38 z 16 marca 2007 r. w sprawie zatwierdzenia programu rzeczowo-finansowego wykorzystania środków Funduszu Kolejowego w 2007 roku (M.P. Nr 19, poz. 230) oraz uchwały Nr 178 z 2 października 2007 r. zmieniającej uchwałę w sprawie zatwierdzenia programu rzeczowo-finansowego wykorzystania środków Funduszu Kolejowego w 2007 r. (M.P. Nr 71, poz. 766). Korekta programu polegała na dostosowaniu zakresu rzeczowo-finansowego do zmieniających się cen na rynku budowlanym i pozostających do dyspozycji środków. W ww. programie zaplanowano dla PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. 47 zadań inwestycyjnych na łączną kwotę 222 715 730,00 złotych oraz 5 zadań o charakterze utrzymaniowo-remontowym na łączną kwotę 12 023 800,00 złotych.

Wykonanie środków z Funduszu Kolejowego w 2007 roku wyniosło 192 821 896,89 złotych czyli 82,14% (z tego zadania inwestycyjne: 180 708 239,61 złotych – 81,14% a zadania utrzymaniowo-remontowe: 12 017 567,62 złotych – 99,95%).

Na przyczynę niepełnego wykorzystania środków z Funduszu Kolejowegołożyło się wiele czynników. Dotyczyły wykolejenia pociągów, w związku z czym niemożliwe były planowe zamknięcia torów. To powodowało przesunięcia prac, braki uzgodnień z władzami samorządowymi odnośnie wspólnego fi-

nansowania prowadzonych prac oraz uzyskania odpowiednich zgód i zezwoleń.

Jednocześnie w niektórych przypadkach, w postępowaniach przetargowych wykonawców nie mogły zostać zrealizowane roboty budowlane. Ponadto, zgodnie z zawartymi umowami wykonawcy, nie zawsze dostarczali na czas wszystkie wymagane umową dokumenty, co przesunęło w czasie procedury odbioru planowanych prac i dalsze ich finansowanie.

Środki z Funduszu Kolejowego przeznaczone na zadania utrzymaniowo-remontowe, analogicznie jak dotacja podmiotowa, rekompensują obniżkę stawek dostępu dla operatorów sieci kolejowej.

Przygotowanie inwestycji

W ramach przygotowania prac modernizacyjnych na podstawowych liniach kolejowych w 2007 roku prowadzono prace nad 17 projektami. Większość działań była współfinansowana z funduszy europejskich, przy udziale budżetu państwa oraz Funduszu Kolejowego.

Prace przygotowawcze obejmowały sporządzenie kompleksowej dokumentacji projektu inwestycyjnego (w tym uzyskanie kompletu wymaganych pozwoleń i decyzji administracyjnych) oraz przeprowadzenie uzgodnień z organami administracji samorządowej (w kwestii ostatecznego kształtu i zakresu docelowej inwestycji kolejowej). Zakres prac wynika z faktu, że modernizacja linii kolejowej obejmuje nie tylko samą infrastrukturę kolejową, ale odnosi się również do elementów należących szczególnie do zarządców dróg, jak również do ich użytkowników. Modernizacja linii kolejowej to często ingerencja i konieczność zmian modyfikujących dotychczasowe uzgodnienia i plany zagospodarowania przestrzennego poszczególnych gmin i województw, które często nie zamykają się w okresie danego roku, będącego wynikiem raportowanego okresu.

Wykaz projektów inwestycyjnych na etapie przedprojektowym i projektowym opracowywanych w 2007 roku:**TEN-T 2004-PL-92602-S Pomoc techniczna dla przygotowania projektu „Modernizacja linii kolejowej E 59 na odcinku Poznań-Szczecin-Swinoujście”**

Projekt na etapie przygotowawczym obejmuje przede wszystkim sporządzenie studium wykonalności modernizacji linii kolejowej wraz z analizą i wybo-

rem opcji modernizacyjnej. Dla każdej opcji mają być wykonane następujące elementy:

- określenie zakresu opcji z uwzględnieniem technicznych i eksploatacyjnych wymagań, oszacowania ich kosztów i korzyści z technicznego, eksploatacyjnego, ekonomicznego i finansowego punktu widzenia.
- określenie potencjalnych scenariuszy realizacji w odpowiednich harmonogramach czasowych;
- sporządzenie wniosków o uzyskanie decyzji o lokalizacji inwestycji celu publicznego wraz z wymaganymi załącznikami i uzyskanie decyzji w imieniu zamawiającego;
- opracowanie analizy oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, sporządzenie wniosków i uzyskanie decyzji o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowiska;
- przygotowanie wniosków o dofinansowanie modernizacji przedmiotowej linii z funduszy Unii Europejskiej;
- przygotowanie dokumentacji przetargowej na zakontraktowanie robót modernizacyjnych i wybór inżyniera kontraktu.

Całkowity koszt projektu 3 600 000 euro
 Koszty kwalifikowane projektu 3 600 000 euro
 w tym współfinansowanie z TEN-T 1 800 000 euro.
 Data zakończenia projektu wg Decyzji KE z 3 kwietnia 2007 roku - 30 września 2008 roku.

Projekt obejmuje następujące kontrakty:

- opracowanie studium dot. przygotowania projektu „Modernizacja linii kolejowej E 59 na odcinku Poznań - Szczecin - Świnoujście” - nr umowy TEN-T 2004-PL-92602-S;
- wykonanie mapy do celów projektowych metodą fotogrametryczną (ortofotomapa) dla przygotowania projektu „Modernizacja linii kolejowej E 59 na odcinku Poznań - Szczecin - Świnoujście” - nr umowy A/II3f/003/00/TEN-T 2004-PL-92602-S-2/07.

Znaczące zdarzenia w procesie realizacji projektu w 2007 roku:

- złożenie wniosków o uzyskanie lokalizacji linii kolejowej dla województw: wielkopolskiego, lubuskiego i zachodniopomorskiego;
- podpisanie umowy na wykonanie mapy do celów projektowych metodą fotogrametryczną (ortofotomapa) dla przygotowania projektu „Modernizacja linii kolejowej E 59 na odcinku Poznań - Szczecin - Świnoujście” - nr umowy A/II3f/003/00/TEN-T 2004-PL-92602-S-2/07.

Zadania planowane na rok 2008:

- rozważenie możliwości podpisania z wykonawcą porozumienia regulującego kwestię dalszej współpracy, w zakresie realizacji przedmiotu umowy nr TEN-T 2004-PL-92602-S;

- wykonanie w ramach umowy nr A/II3f/003/00/TEN-T 2004-PL-92602-S-2/07 mapy do celów projektowych metodą fotogrametryczną dla przygotowania projektu „Modernizacja linii kolejowej E 59 na odcinku Poznań-Szczecin-Świnoujście”.

2004/PL/16/C/PT/005 Modernizacja linii kolejowej E 59, odcinek Wrocław - Poznań (Etap I)

Projekt obejmuje przygotowanie dokumentacji projektowej i przetargowej dla odcinka Wrocław – Poznań. Odcinek podzielono na trzy LOT-y, dla których przewidziano trzy kontrakty:

- LOT A - odcinek Wrocław - granica województwa dolnośląskiego (wykonanie dokumentacji projektowej i dokumentacji przetargowej, w zakresie pozwalającym wykonać roboty budowlane związane z modernizacją linii E 59) ;
- LOT B - odcinek granica województwa dolnośląskiego - Czempień (wykonanie dokumentacji projektowej, dokumentacji przetargowej oraz wniosku o dofinansowanie robót budowlanych z Funduszu Spójności w ramach projektu modernizacji linii kolejowej E 59);
- LOT C - odcinek Czempień-Poznań (wykonanie dokumentacji projektowej, dokumentacji przetargowej oraz wniosku o dofinansowanie robót budowlanych z Funduszu Spójności w ramach projektu modernizacji linii kolejowej E 59).

Dodatkowym zadaniem przewidzianym do realizacji w ramach niniejszego projektu będzie opracowanie materiałów przetargowych na wybór wykonawcy projektu i robót modernizacyjnych peronów i torów przyperonowych wraz z niezbędną infrastrukturą kolejową oraz wiat peronowych na stacji Wrocław Główny (zadanie będzie realizowane w ramach projektu po uzyskaniu modyfikacji decyzji Komisji Europejskiej).

Całkowity koszt projektu 30 000 000 euro
 Koszty kwalifikowane projektu 30 000 000 euro
 w tym współfinansowanie z FS 25 500 000 euro.
 Termin zakończenia prac wg Decyzji KE z 27 grudnia 2004 roku - 31 grudnia 2008 roku.

Znaczące zdarzenia w procesie realizacji projektu w 2007 roku:

- przekazanie wniosku do Komisji Europejskiej, o dofinansowanie robót budowlanych na odcinku Wrocław - granica woj. dolnośląskiego ;
- przyjęcie Opisu Przedmiotu Zamówienia przez Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (Uchwała Nr 63/2007) dla wyboru wykonawców dokumentacji projektowej i przetargowej oraz sporządzenia wniosków o dofinansowanie robót budowlanych dla LOT-ów B i C;

- ogłoszenie przetargu dla wyboru wykonawcy dokumentacji przedprojektowej i projektowej (po uzyskaniu wyniku kontroli ex-ante Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia);

Zadania planowane na rok 2008:

- podpisanie umowy/umów z wybranym wykonawcą dokumentacji projektowej i przetargowej dla LOT-ów B i C;
- zakończenie opracowywania dokumentacji projektowej i przetargowej dla odcinka Wrocław - granica woj. dolnośląskiego (LOT A);
- przeprowadzenie postępowania przetargowego na wybór wykonawcy robót modernizacyjnych na I odcinku realizacyjnym Skokowa - Żmigród i rozpoczęcie tych robót;
- uzyskanie modyfikacji decyzji KE wydłużającej okres realizacji projektu do 31 grudnia 2010 roku.

2002/PL/16/P/PA/012 Pomoc techniczna dla przygotowania projektu „Modernizacja linii kolejowej E 30/CE 30 na odcinku Opole - Katowice - Kraków”

Celem projektu jest udzielenie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A pomocy technicznej dla przygotowania zadania: „Modernizacja linii kolejowej E 30 na odcinku Opole Zachodnie - Kędzierzyn Koźle - Katowice - Kraków (Podłęże) i CE 30 na odcinku Opole Proszowice - Pyskowice - Gliwice - Katowice Muchowiec - Mysłowice - Kraków (Podłęże)” obejmującej: studium wykonalności modernizacji linii kolejowej, opracowanie raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, przygotowanie wniosków o dofinansowanie z funduszy Unii Europejskiej, przygotowanie dokumentacji przetargowej dla realizacji kontraktu typ „projekt i budowa”.

Całkowity koszt projektu 3 940 000 euro

Koszty kwalifikowane projektu 3 600 000 euro

w tym współfinansowanie

z ISPA/FS 2 700 000 euro.

Obowiązujący termin zakończenia wg Decyzji KE z 12 grudnia 2006 roku - 31 grudnia 2008 roku.

Znaczące zdarzenia w procesie realizacji projektu w 2007 roku:

- przygotowano dokumentację obejmującą:
 - studium wykonalności wraz z analizą finansową i ekonomiczną;
 - projekt wstępny, w podziale na 3 odcinki inwestycyjne oraz raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Planowane zadania na rok 2008:

- uzyskanie decyzji administracyjnych;
- zakończenie kontraktu;
- rozpoczęcie procedury przetargowej.

TENT-T 2004-PL-92601-S Przygotowanie projektu „Modernizacja linii kolejowej E 30 (korytarz III) na odcinku Kraków - Medyka - granica państwa”

Celem projektu jest modernizacja i dostosowanie odcinka linii do parametrów określonych w umowach AGC i AGTC oraz w dyrektywach UE, co ma umożliwić eksploatację w ruchu pasażerskim z prędkością 160 km/h, a w ruchu towarowym 120 km/h (przy nacisku na oś do 22,5 tony dla pociągów towarowych).

Całkowity koszt projektu 2 900 000 euro

Koszty kwalifikowane projektu 2 900 000 euro

w tym współfinansowanie

z TEN-T 1 450 000 euro.

Data zakończenia projektu wg Decyzji KE z 3 kwietnia 2007 roku - 30 września 2008 roku.

Projekt obejmuje dwa kontrakty:

- opracowanie studium dotyczącego przygotowania projektu „Modernizacja linii kolejowej E 30 (III korytarz) na odcinku Kraków - Medyka - granica państwa” - nr umowy TEN-T 2004-PL-92601-S;
- przygotowanie map fotogrametrycznych na potrzeby prac projektowych z wykorzystaniem zdjęć lotniczych linii kolejowej E 30 (III korytarz) na odcinku Kraków - Medyka - granica państwa - nr umowy A/IIZ3f/002/00/TEN-T 2004-PL-92601-S-2/2007.

Znaczące wydarzenia w procesie przygotowywania projektu w 2007 roku:

- uzyskanie modyfikacji decyzji Komisji Europejskiej, wydłużającej okres kwalifikowalności wydatków do 30 września 2008 roku;
- podpisanie umowy nr A/IIZ3f/002/00/TEN-T 2004-PL-92601-S-2/2007 na wykonanie map fotogrametrycznych dla potrzeb prac projektowych, z wykorzystaniem zdjęć lotniczych linii kolejowej E 30 (III korytarz) na odcinku Kraków - Medyka - granica państwa.

Planowane zadania na rok 2008:

- uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i decyzji lokalizacyjnych inwestycji celu publicznego;
- wykonanie pozostałych zdjęć lotniczych w ramach umowy nr A/IIZ3f/002/00/TEN-T 2004-PL-92601-S-2/2007;
- ogłoszenie przetargu (marzec 2008) na wykonanie mapy do celów projektowych metodą fotogrametryczną dla odcinka Tarnów - Rzeszów;
- zakończenie kontraktu na pomoc techniczną;
- rozpoczęcie procedur przetargowych dla dalszego etapu projektu (faza realizacyjna).

IIP-IA2/Be-071-01/02/06 Studium wykonalności dla testowego wdrożenia ERTMS na odcinku E 30 Legnica - granica państwa (Bielawa Dolna)

Głównym celem projektu jest zainstalowanie i przetestowanie systemu ERTMS/ETCS (Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym/Europejski System Sterowania Pociągiem), na odcinku linii E 30 Legnica – Węgliniec – Bielawa Dolna – granica państwa dla celów testowych oraz opracowanie i sprawdzenie specyficznego modułu transmisyjnego Systemu Zarządzania Ruchem (STM) do systemów klasy B - SHP (samoczynne hamowanie pociągu) i radiostop. Dodatkowo zapewnienie interoperacyjności zgodnie z obowiązującym także na terenie Polski prawodawstwem Unii Europejskiej (m.in. decyzja 2006/964/WE) dla części III paneuropejskiego korytarza transportowego.

Koszt projektu 1 300 000,00 złotych.

Znaczące wydarzenia w procesie przygotowywania projektu w 2007 roku:

- wykonanie studium wykonalności obejmujące: inwentaryzację i ocenę stanu infrastruktury kolejowej, opcje przedsięwzięcia i analizy techniczne poszczególnych opcji modernizacji/budowy, analizy marketingowe przedsięwzięcia dla poszczególnych opcji modernizacji/budowy, analizę oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko według opcji modernizacji/budowy, analizy społecznych kosztów i korzyści (CBA) opcji przedsięwzięcia modernizacji/budowy i wybór najkorzystniejszej opcji, raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko;
- sporządzenie wniosku o dofinansowanie przedsięwzięcia z funduszy Unii Europejskiej;
- zatwierdzenie projektu Narodowego Planu Wdrożenia (NPW) ERTMS przez Radę Ministrów (w ostatniej wersji dokumentu usunięto zapis o odpowiedzialności PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. za nadzór nad wdrożeniem Bezprzewodowej Sieci Łączności Telekomunikacji Kolejowej (GSM-R) na część korytarza F, tj. Legnica - granica PKP/DB);
- przygotowanie dokumentów przetargowych zawierających opis przedmiotu zamówienia na nadzór i zarządzanie projektem oraz program funkcjonalno-użytkowy, zgodnie z § 15 rozporządzenia ministra infrastruktury z dnia 16 września 2004 roku (Dz. U. Nr 202, poz. 2072);
- podpisanie dodatkowej umowy z Centrum Nauko-Technicznym Kolejnictwa (CNTK) w Warszawie, na wykonanie dokumentacji dostosowanej do aktualnych wymagań (NPW) ERTMS - umowa A/IIZ3c/01/2007 „Opracowanie materiałów przetargowych dla testowego wdrożenia systemu ERTMS/ETCS poziom 2 i wybranych elementów

systemu GSM-R (tj. terminale i urządzenia pokładowe) na odcinku linii E 30 Legnica - granica państwa (Bielawa Dolna)” - termin realizacji 40 dni kalendarzowych od momentu podpisania umowy - umowa zakończona 31 grudnia 2007 roku.

Działania planowane na 2008 rok:

- wszczęcie procedury przetargowej na zadanie typu „projektuj i buduj” na przedmiotowym odcinku realizacyjnym;
- wszczęcie procedury przetargowej na zarządzanie i nadzór nad projektem.

TEN-T 2005-PL-92601-S „Studium wykonalności modernizacji linii kolejowej C-E 65 na odcinku (Gdynia) - Tczew - Bydgoszcz - Inowrocław - Zduńska Wola - Karsznice - Tarnowskie Góry - Pszczyna”

Modernizacja linii C-E 65 (Gdynia) - Tczew - Pszczyna, stanowi część planu modernizacji sieci transeuropejskich korytarzy transportowych TEN na terenie Polski. Ma na celu usprawnienie połączenia krajów skandynawskich z krajami Europy Południowej oraz pozostałymi korytarzami transportowymi, zwłaszcza z korytarzem II i III.

Całkowity koszt projektu	4 580 000 euro
Koszty kwalifikowane projektu	4 580 000 euro
w tym współfinansowanie z TEN-T	2 290 000 euro.

Celem projektu jest:

- pozyskanie przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dokumentacji przedprojektowej służącej przygotowaniu kolejnych etapów modernizacji linii C-E 65, tj. opracowanie studium wykonalności modernizacji linii kolejowej C-E 65 na które złożą się: część techniczna, koncepcja modernizacji, analiza finansowa i ekonomiczna oraz analiza środowiskowa, która określi wpływ poszczególnych opcji modernizacyjnych na środowisko;
 - sporządzenie raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko;
 - przygotowanie wniosków o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia, wraz z wymaganymi załącznikami, i uzyskanie przedmiotowych decyzji.
- Obowiązujący termin zakończenia prac wg Decyzji KE z 26 grudnia 2005 roku - 31 grudnia 2007 roku.
Przewidywany termin zakończenia projektu - 31 grudnia 2010 roku.
- Oczekiwanie na decyzję Komisji Europejskiej.
Projekt obejmuje następujące zadania:
- studium wykonalności modernizacji linii kolejowej C-E 65;
 - analiza oddziaływania na środowisko.

Znaczące wydarzenia w procesie przygotowywania projektu w 2007 roku:

- Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. unieważnił postępowanie przetargowe na wykonanie studium wykonalności;
- wysłano wniosek o modyfikację Decyzji Komisji Europejskiej K(2005) 6026 z 26 grudnia 2005 roku wnosząc o wydłużenie terminu realizacji projektu do dnia 31 grudnia 2010 roku.

Działania planowane na 2008 rok:

- ogłoszenie procedury przetargowej;
- podpisanie umowy;
- rozpoczęcie realizacji zadania i zakończenie w ciągu 20 miesięcy.

Zadanie nr 923 dokumentacja przyszłościowa - Wstępne Studium Wykonalności dla zadania „Modernizacja i rozbudowa Warszawskiego Węzła Kolejowego”

Celem projektu jest przygotowanie wstępnego studium wykonalności modernizacji Warszawskiego Węzła Kolejowego (WWK). W projekcie uwzględniono:

- całościowe ujęcie modernizacji infrastruktury kolejowej na obszarze Warszawskiego Węzła Kolejowego ze względu na dużą liczbę projektów i ich duży zakres;
- wpływ realizacji już zdefiniowanych projektów na funkcjonowanie węzła;
- przewidywane przyszłościowe kierunki rozwoju WWK, do uwzględnienia w planach zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy i miast satelickich.

Zasięg terytorialny studium obejmuje obszar Warszawskiego Węzła Kolejowego (na terenie miasta stołecznego Warszawy) wraz z odcinkami linii wychodzących z węzła i jest ograniczony następującymi stacjami:

- Grodzisk Mazowiecki na linii nr 1 Warszawa – Katowice i linii nr 447 Warszawa Zachodnia – Grodzisk Mazowiecki,
- Mińsk Mazowiecki na linii nr 2 Warszawa Centralna – Terespol,
- Sochaczew na linii nr 3 Warszawa Zachodnia – Kunowice,
- Tłuszcz na linii nr 6 Zielonka – Kuźnica Białostocka,
- Pilawa na linii nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk,
- Czachówek Południowy na linii nr 8 Warszawa – Kraków
- Nasielsk na linii nr 9 Warszawa Wschodnia Osobowa – Gdańsk.

Całkowity koszt projektu – 690 000,00 złotych.

Szczegółowe zadania w ramach wstępnego studium wykonanie obejmuje realizację VI Etapów.

W roku 2007 zostało przyjęte przez Komisję Oceny Projektów Inwestycyjnych przy Oddziale Regionalnym PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. pięć etapów.

W I kwartale roku 2008, planowane jest odebranie ostatniego Etapu (VI) wstępnego studium wykonalności, dotyczącego przygotowania OPZ i materiałów promocyjnych co pozwoli na ogłoszenie przetargu na wykonanie zasadniczego studium wykonalności, którego finansowanie przewidziane jest z funduszu TEN-T.

TEN-T 2006-PL-92608-S Przygotowanie przedsięwzięcia „Modernizacja i rozbudowa Warszawskiego Węzła Kolejowego”.

Studium wykonalności umożliwi przygotowanie procesu modernizacji i rozbudowy Warszawskiego Węzła Kolejowego, przez który przebiegają linie kolejowe zaliczone do trzech paneuropejskich korytarzy transportowych (I, II, VI):

Całkowity koszt projektu	9 800 000 euro
w tym współfinansowanie z TEN-T	4 900 000 euro

1. Zgodnie z decyzją Komisji Europejskiej z dnia 14 marca 2007 roku, dot. przyznania pomocy finansowej wspólnoty dla projektu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania (przygotowanie przedsięwzięcia „Modernizacja i rozbudowa Warszawskiego Węzła Kolejowego” 2006-PL-92608-S-507.68050 w dziedzinie trans-europejskich sieci infrastruktury w ramach rocznego programowania w odniesieniu do transportu TEN-T).
2. Data zakończenia realizacji projektu zgodnie z Decyzją Komisji Europejskiej to 31 lipca 2009 r.
3. Przedmiotem studium jest modernizacja i rozbudowa Warszawskiego Węzła Kolejowego zlokalizowanego na terenie województwa mazowieckiego i obejmującego układy torowe na terenie miasta stołecznego Warszawy wraz z 7 odcinkami linii wychodzących z Warszawy.

Znaczące wydarzenia w procesie przygotowywania projektu w 2007 roku:

- Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podjął uchwałę w sprawie wyrażenia zgody na zawarcie porozumienia wykonawczego dla projektu Przygotowanie przedsięwzięcia „Modernizacja i rozbudowa Warszawskiego Węzła Kolejowego” projekt nr 2006-PL-92608-S współfinansowanego z TEN-T. Planuje się, że w II kw. 2008 roku zostanie ogłoszony przetarg na wybór wykonawcy na opracowanie studium wykonalności.

SPOT/1.1.1/162/05 „Modernizacja linii kolejowej nr 8. Etap II: odcinek Warszawa Okęcie – Radom - Kielce. Faza I: przygotowanie dokumentacji”

Projekt ma na celu:

- opracowanie studium wykonalności wraz z opracowaniem raportu w sprawie oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko (przygotowanie dokumentacji niezbędnych do pozyskania decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych oraz decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego, opracowanie części technicznej dokumentów przetargowych na wybór wykonawcy dokumentacji projektowej);
- przygotowanie wniosków o dofinansowanie z FS dla wybranych odcinków linii.

Całkowity koszt projektu 1 800 000,00 złotych
w tym:

dofinansowanie EFRR 1 350 000,00 złotych
budżet państwa 450 000,00 złotych.

W 2007 roku:

- opracowano dokumentację i przekazano wnioski o wydanie stosownych decyzji (wojewoda mazowiecki i wojewoda świętokrzyski);
- opracowano OPZ na wybór wykonawcy dokumentacji projektowej dla LCS Warszawa - Okęcie, LCS Radom, LCS Skarżysko Kamienna i LCS Kielce;
- opracowano wnioski o dofinansowanie z Funduszu Spójności dla wybranych odcinków linii.

Działania planowane na 2008 rok:

- pozyskanie decyzji środowiskowych i lokalizacyjnych;
- opracowanie i przedstawienie czynników badań geotechnicznych dla całego projektu;
- wykonanie map dla celów projektowych dla całego projektu;
- przeprowadzenie procedury przetargowej na wybór wykonawcy dokumentacji projektowej dla LCS Warszawa Okęcie, LCS Radom;
- przeprowadzenie procedury przetargowej na branżę sterowania ruchem kolejowym (srk) i telekomunikacyjne w formie „projektuj i buduj” dla całego projektu;
- przeprowadzenie procedury przetargowej na wybór wykonawcy projektu wstępnego i materiałów przetargowych dla LCS Skarżysko-Kamienna i LCS Kielce przewidzianych do realizacji w formule „projektuj i buduj” dla pozostałych branż (z wyłączeniem srk i telekomunikacji);
- przeprowadzenie procedury przetargowej na wybór inżyniera kontraktu.

2002/PL/P/PA/008 Pomoc techniczna dla przygotowania projektu „Modernizacja linii E 75 na odcinku Warszawa – Białystok – Suwałki – Trakiszki – granica państwa (Rail Baltica)”

Decyzja Finansowa Komisji Europejskiej dla powyższego projektu została zmodyfikowana w dniu 21 grudnia 2007 roku.

Zakłada ona realizację trzech kontraktów:

kontrakt 01 – dokumentacja przedprojektowa dla modernizacji odcinka Warszawa - Białystok - Sokółka. Znajduje się on obecnie w końcowej fazie realizacji. W ramach kontraktu opracowano:

- studium wykonalności, wraz z analizą kosztów/korzyści;
- raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko;
- projekt wstępny (projekt jest realizowany w trybie „projektuj i buduj”).

W marcu 2008 roku zostaną zakończone:

- wniosek o dofinansowanie z FS dokumentacji projektowych i robót budowlanych;
- dokumentacja przetargowa na wybór wykonawców dokumentacji projektowych i robót budowlanych.

Wartość kontraktu – 955 360 euro.

kontrakt 02 – dokumentacja przedprojektowa dla modernizacji odcinka Białystok – Suwałki – Trakiszki – granica z Litwą. W ramach kontraktu nr 02 zostaną opracowane:

- studium wykonalności, wraz z analizą kosztów/korzyści;
- projekt wstępny (projekt jest realizowany w trybie „projektuj i buduj”);
- wniosek o dofinansowanie z FS dokumentacji projektowych i robót budowlanych;
- dokumentacja przetargowa na wybór wykonawców dokumentacji projektowych i robót budowlanych.

W ramach umowy wybrany wykonawca rozważył dwa warianty przebiegu korytarza Rail Baltica na odcinku Białystok - Suwałki, tj. zarówno wariant przebiegu przez Sokółkę - Augustów, jak i wariant przez Etłk – Olecko.

Przewidywana wartość kontraktu – 1 144 640 euro.

Opracowany OPZ dla kontraktu nr 02, został przyjęty przez Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. 23 stycznia 2008 roku. Obecnie Biuro Zamówień Publicznych przygotowuje pozostałą część Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia (SIWZ).

kontrakt nr 03 – Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Zważywszy na wagę ochrony środowiska na terenie północno-wschodniej Polski Komisja Europejska w swojej decyzji z dnia 21 grudnia 2007 roku przewi-

działa w drodze wyjątku opracowanie raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, w ramach odrębnego kontraktu, a nie jak w dotychczasowej praktyce w ramach umowy na opracowanie studium wykonalności.

Przewidywana wartość kontraktu – 300 000 €.

**Dokumentacja przedprojektowa dla zadania:
„Studium wykonalności dla budowy kolejowego mostu granicznego przez Nysę Łużycką, między Horką i Węglińcem na 130,470 km prądu rzeki, w km 13,424 linii kolejowej nr 295 Węglińiec - Bielawa Dolna**

Budowa mostu granicznego przez Nysę Łużycką na linii kolejowej nr 295 Węglińiec – Bielawa Dolna jest częścią dużego zadania inwestycyjnego, jakim jest rozbudowa ważnej międzynarodowej trasy towarowej w obrębie III paneuropejskiego korytarza transportowego Berlin – Drezno – Wrocław – Kijów.

Efektom planowanego przedsięwzięcia będzie zgodnie z oczekiwaniami przewoźników, poprawa stanu technicznego kolejowego mostu granicznego oraz warunków i jakości połączenia infrastruktury kolejowej Polski i Niemiec. Podniesie to również standard wymiany towarowej, pomiędzy ważnymi ośrodkami gospodarczymi Polski i Niemiec przez kolejowe przejście graniczne Węglińiec - Horka. Budowa mostu umożliwi rozwój wymiany towarowej, poprawę warunków podróżowania pasażerów w Europie na kierunku wschód – zachód. Przyczyni się także do wzmocnienia spójności gospodarczej i społecznej w regionach przygranicznych.

Ponadto, w wyniku planowanej budowy kolejowego mostu granicznego na Nysie Łużyckiej, zostaną wdrożone i sprawdzone w UE rozwiązania techniczne, które przyczynią się do zwiększenia przepustowości, umożliwią szczegółowe rozplanowanie operacji w czasie, jak również poprawią bezpieczeństwo prowadzenia ruchu kolejowego i zmniejszą jego negatywne oddziaływanie na środowisko.

Znaczące zdarzenia w procesie realizacji projektu w 2007 roku:

- zatwierdzenie OPZ na wykonanie dokumentacji przedprojektowej dla omawianego zadania;
- przekazanie OPZ do Biura Zamówień Publicznych, w celu opracowania SIWZ oraz pozostałych materiałów przetargowych i przeprowadzenia procedury przetargowej dla wyłonienia wykonawcy dokumentacji przedprojektowej.

W 2008 roku planuje się:

- uzgodnienia opracowanego SIWZ przez biura Centrali PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.;
- przygotowywanie materiałów przetargowych;
- ogłoszenie przetargu;

- podpisanie umowy z wykonawcą na wykonanie dokumentacji przedprojektowej.

2006/PL/16/C/PA/001 Modernizacja linii kolejowej C-E 59 Międzyzlesie - Wrocław - Kostrzyn Szczecin – przygotowanie dokumentacji przedprojektowej (Etap I) dla odcinków Wrocław - Szczecin i Międzyzlesie - Wrocław

Głównym celem projektu jest przygotowanie dokumentacji przedprojektowej w zakresie: rzeczowym (określenie stanu infrastruktury i sprecyzowanie zakresu przyszłej modernizacji linii) i finansowym (przygotowanie dokumentów niezbędnych do uzyskania dofinansowania przebudowy linii ze środków UE).

Całkowity koszt projektu	3 923 000 euro
Koszty kwalifikowane projektu	3 923 000 euro
w tym dofinansowanie z FS	3 334 550 euro.

Obowiązujący termin zakończenia prac wg Decyzji KE z 20 grudnia 2006 roku – 31 maja 2010 roku.

Projekt obejmuje następujące opracowania:

- sporządzenie studiów wykonalności modernizacji linii kolejowej C-E 59, pierwszego dla odcinka Międzyzlesie – Wrocław i drugiego dla odcinka Wrocław – Kostrzyn – Szczecin;
- raporty i inne niezbędne dokumenty w celu przeprowadzenia postępowania w sprawie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i konsultacji społecznych, w tym analizę wpływu inwestycji na obszary Natura 2000;
- wnioski o decyzje o uwarunkowaniach środowiskowych;
- opracowanie dokumentacji przetargowej dotyczącej wyboru wykonawców dokumentacji projektowej;
- przygotowanie trzech wniosków o przyznanie pomocy z FS w odniesieniu do dokumentacji projektowej obejmującej: Międzyzlesie – Wrocław, Wrocław – Zielona Góra oraz Zielona Góra – Szczecin

Do końca 2007 roku:

- Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przyjął OPZ dla obu odcinków;
- Biuro Zamówień Publicznych Centrali Spółki opracowało i przekazało SIWZ dla odcinków - do Ministerstwa Infrastruktury, w celu przeprowadzenia kontroli ex-ante;

W 2008 roku planuje się rozpoczęcie procedury przetargowej na studium wykonalności.

ISPA/FS2002/PL/16/P/PA/009 Modernizacja korytarza nr II (E 20 i CE 20) – pozostałe roboty

W ramach projektu są realizowane dwie umowy:

- pomoc techniczna dla przygotowania projektu „Modernizacja kolejowego korytarza Nr II (E 20 i CE 20) – pozostałe roboty” ISPA/FS2002/PL/16/P/PA/009-01;
- Uzyskanie decyzji środowiskowych i lokalizacyjnych ISPA/FS2002/PL/16/P/PA/009-02.

Projekt obejmuje: studium wykonalności dla linii E 20 na odcinku Warszawa - Rzepin, studium wykonalności dla linii CE 20 na odcinku Łowicz - Łuków oraz przygotowanie aplikacji do funduszy UE. Zgodnie z decyzją finansową zostanie podpisana umowa nr 02 przewidująca opracowanie i złożenie wniosków o uzyskanie decyzji środowiskowych oraz decyzji lokalizacyjnych dla projektów inwestycyjnych przygotowanych w ramach tej pomocy technicznej.

Całkowity koszt projektu 3 750 000 euro.
Koszty kwalifikowane projektu 3 750 000 euro
w tym współfinansowanie z UE 2 812 500 euro.
Data wygaśnięcia Decyzji Finansowej – 30 września 2008 roku.

Znaczące zdarzenia w procesie realizacji projektu w 2007 roku:

- czerwiec – podpisanie porozumienia kończącego spór z konsultantem.

Planowane zadania na rok 2008:

- marzec – zakończenie kontraktu nr 1;
- II kwartał – podpisanie umowy nr 2.

DC/PL/AD106-PKK/05 Opracowanie Studium Wykonalności dla zadania „Modernizacja linii kolejowej PL/AD 106, połączenie VI i III korytarza transportowego na odcinku Psary - Kozłów - Kraków”.

Celem projektu jest opracowanie studium wykonalności, pozyskanie wymaganych decyzji administracyjnych oraz przygotowanie wniosku o dofinansowanie inwestycji modernizacja linii kolejowej PL/AD106 na odcinku Psary - Kozłów i Kraków Katowice - Kraków Główny.

Całkowity koszt projektu – 2 760 000 złotych.

Znaczące zdarzenia w procesie realizacji projektu w 2007 roku:

- zakończenie studium wykonalności;
- przygotowanie wniosku o dofinansowanie.

W 2008 roku planuje się pozyskanie decyzji środowiskowych i lokalizacyjnych.

Dokumentacja przedprojektowa dla zadania „Modernizacja linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa - Dorohusk na odcinku Warszawa Wschodnia - Lublin - Dorohusk - granica państwa”

W 2007 roku Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przyjął OPZ, będący podstawą wszczęcia procedury zamówienia publicznego na wykonanie dokumentacji przedprojektowej (studium wykonalności) zadania.

W II kwartale 2008 roku po opracowaniu pozostałych dokumentów przetargowych oraz przeprowadzeniu kontroli w Ministerstwie Infrastruktury planowane jest przeprowadzenie procedury przetargowej na wybór wykonawcy dokumentacji przedprojektowej dla wyżej wymienionego zadania.

Przygotowanie budowy linii dużych prędkości: Etap I: opracowanie Studium Wykonalności budowy linii Wrocław/Poznań - Łódź - Warszawa

Budowa nowej linii kolei dużych prędkości to gigantyczne przedsięwzięcie, na niespotykaną dotąd w Polsce skalę, i to z wielu powodów. Po pierwsze, obecnie nieliczne linie kolejowe dostosowane są do maksymalnej prędkości 160km/h. Od kilku lat PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., jako zarządca infrastruktury państwowej sieci kolejowej w Polsce, prowadzi proces modernizacji linii, korzystając ze współfinansowania tych inwestycji ze środków UE. Pozwoli to w kilku ważnych relacjach na podwyższenie standardów technicznych i osiągnięcie prędkości do 200 km/h (dla nowoczesnych składów pociągów zespolonych z wychylnym pudłem wagonu, ze względu na geometrię torów). Nie będą to jednak linie dużych prędkości, które (według definicji Międzynarodowego Związku Kolei – UIC) dla układów nowobudowanych powinny zapewnić prędkość min. 250 km/h. Po drugie, w Polsce brak jest doświadczeń projektowych, budowlanych i eksploatacyjnych dla tego typu linii, a nawet przepisów i standardów technicznych. To bowiem zupełnie nowa technologia i jakość. Obecnie, w ramach projektu, trwają prace przygotowawcze do uruchomienia procedury przetargowej na opracowanie studium wykonalności dla linii dużych prędkości łączącej Poznań i Wrocław przez Łódź z Warszawą. Linia ta, nazywana już potocznie (od jej kształtu) linią „Y” ma być dostosowana do prędkości rzędu 300 - 350 km/h. To nie tylko wielka, ale także kosztowna inwestycja i dlatego czas przygotowania i budowy nie będzie krótki. Pierwszy odcinek może być oddany do eksploatacji pod koniec drugiej dekady tego wieku. Ważne jednak, że jest to jeden z priorytetów rządu, a prace nad przygotowaniem inwestycji ruszyły. Aktualnie

opracowywana jest strategia rządowa budowy kolei dużych prędkości w Polsce. Również środowisko naukowe zostało włączone w to przedsięwzięcie poprzez powołanie przy naszej Spółce Rady Naukowej Kolei Dużych Prędkości. Trwają prace nad wyodrębnieniem jednostki organizacyjnej Spółki, dedykowanej wyłącznie do budowy linii dużych prędkości.

Projekt przygotowania budowy linii „Y” znalazł się na liście indykatywnej Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko z sumą 80 mln euro, a PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. jest beneficjentem tych środków w obecnym okresie programowania (do 2013 roku).

Budowa kolei dużych prędkości pozwoli wprowadzić do polskiego kolejnictwa najnowsze technologie, wyznaczając nowe standardy także dla pozostałej sieci kolejowej i przyczyni się do rozwoju gospodarczego miast i regionów.

2004/PL/16/C/PA/002 Pomoc w zakresie przygotowania i wdrażania projektów kolejowych współfinansowanych z Funduszu Spójności

Projekt ma na celu udzielenie pomocy technicznej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w przygotowaniu, wdrażaniu i realizacji projektów FS. Obecnie projekt obejmuje trzy umowy, w ramach których realizowane są usługi na: wsparcie eksperckie, doradztwo prawne oraz na tłumaczenia.

Całkowity koszt projektu 2 000 000 euro
Koszty kwalifikowane projektu 2 000 000 euro
w tym współfinansowanie z ISPA/FS 1 700 000 euro.

Termin zakończenia wg Decyzji KE z dnia 15 grudnia 2004 roku - 31 grudnia 2009 roku.

Do końca 2007 roku:

- zawarto wszystkie umowy i są one realizowane;
- w grudniu został zakończona umowa na tłumaczenia.

Kwota, jaka pozostała w projekcie po zawarciu wyżej wymienionych umów, wstępnie została zaplanowana na finansowanie m.in. działań informacyjno-promocyjnych, tłumaczenia, usług prawnych, weryfikację założeń techniczno-ekonomicznych.

W 2008 roku podstawowym ryzykiem projektu będzie termin realizacji umowy na wsparcie eksperckie tj. 23 luty 2010 roku, który jest dłuższy niż termin obowiązującej Decyzji Finansowej tj. 31 grudnia 2009 roku. Dlatego też, koniecznym będzie wystąpienie do Komisji Europejskiej o wydłużenie terminu obowiązywania Decyzji Finansowej. Będzie to pierwsza modyfikacja Decyzji Finansowej, która ma na celu zapewnienie kwalifikowalności wydatków poniesionych w ramach realizacji projektu jak i ich maksymalne wykorzystanie.

Wykonanie planu nakładów inwestycyjnych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. za 2007 r.

Wyszczególnienie	Plan nakładów na 2007 rok OGÓŁEM	Wykonanie nakładów za 2007 rok	% wykonania planu (kol.3/2)
1	2	3	4
Ogółem	2 979 432,1	2 446 603,8	82,1%
w tym :			
Dotacja budżetowa	890 971,1	807 143,7	90,6%
ISPA/FS	607 844,9	613 502,6	100,9%
FS	377 989,5	45 813,6	12,1%
PHARE	8 000,0	4 972,1	62,2%
EFRR	533 467,5	454 665,5	85,2%
TEN-T	9 202,1	2 698,4	29,3%
Kredyt EBI	89 501,0	48 707,6	54,4%
Fundusz Kolejowy	211 246,0	179 715,1	85,1%
Środki własne	230 960,0	271 672,8	117,6%
Kredyt inwestycyjny	20 000,0	17 228,6	86,1%
Inne	250,0	483,8	193,5%

Realizacja inwestycji

Informacja ogólna

Podstawą działalności inwestycyjnej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w 2007 r. był plan działalności inwestycyjnej.

Wykaz projektów inwestycyjnych na etapie realizacji robót w 2007 roku:

Do najważniejszych zadań inwestycyjnych realizowanych w 2007 r. należą m.in.:

- modernizacja linii kolejowej E 20 na odcinkach:
 - Rzepin – granica państwa;
 - Poznański Węzeł Kolejowy;
 - Mińsk Mazowiecki – Siedlce;
 - Siedlce – Terespol, Etap I;
- modernizacja linii kolejowej E 30 na odcinkach:
 - Węglińiec – Zgorzelec;
 - Węglińiec – Bielawa Dolna;
 - Węglińiec – Legnica;
 - Opole – Wrocław – Legnica (odbudowa i modernizacja E 30 i CE 30);
- poprawa stanu infrastruktury kolejowej;
- modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, na odcinku Skierniewice – Łódź Widzew;
- modernizacja linii kolejowej Nr 8, Etap I na odcinku Warszawa Zachodnia – Warszawa Okęcie i budowa łącznicy Warszawa Służewiec – Lotnisko Okęcie;
- modernizacja układu torowego i elektryfikacja linii CE-59 na odcinku Międzyzlesie – granica państwa;
- modernizacja nawierzchni linii kolejowej Nr 401 Szczecin Dąbie – Świnoujście;
- modernizacja linii kolejowej Nr 421 Świdwin – Smardzko;
- modernizacja linii kolejowej Nr 364 na odcinku Międzyrzec – Wędrzyn;
- modernizacja linii kolejowej Nr 403 Piła Północ – Ulikowo, odcinek Piła – Prostynia;
- modernizacja linii kolejowej na trasie Warszawa – Modlin;
- modernizacja linii kolejowej Nr 26 Łuków – Radom na odcinku Stawy – Dęblin;
- modernizacja linii kolejowej Nr 71 Rzeszów – Warszawa przez Kolbuszową, Etap II;
- udrożnienie podstawowych ciągów wywozowych w ruchu towarowym na terenie Śląska, Etap III;
- modernizacja linii kolejowej Nr 228 Rumia – Gdynia Port Oksywie.

Realizacja zadań inwestycyjnych:

„Modernizacja linii kolejowej E 20 na odcinku Mińsk Mazowiecki – Siedlce”;

projekt ISPA/FS 2000/PL/16/P/PT/002

Długość linii kolejowej E 20 na odcinku Mińsk Mazowiecki – Siedlce wynosi 52 km. Zadanie rozpoczęto w 2000 roku. Data wygaśnięcia Memorandum Finansowego, według Decyzji Komisji Europejskiej z 6 grudnia 2004 r. – 31 grudnia 2008 r.

W 2007 roku realizowano kontrakt:

ISPA/FS 2000/PL/16/P/PT/002-06 na nadzór inżynierski - umowa została podpisana w dniu 30 sierpnia 2002 r. Umowa realizowana jest przez Konsorcjum ARCADIS Infra / BPK Poznań/ Ardanuy.

„Modernizacja linii kolejowej E 20 na odcinku Siedlce – Terespol, Etap I”;

projekt ISPA/FS 2001/PL/16/P/PT/012

Długość linii kolejowej E 20 na odcinku Siedlce – Terespol wynosi 121 km. Memorandum Finansowe zostało podpisane przez Komisję Europejską dnia 30 września 2002 r. Na wniosek PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., w dniu 21 grudnia 2006 r. Komisja Europejska podjęła Decyzję nr K(2006)7156 o zmianie Memorandum Finansowego uwzględniającą zmianę wysokości kosztów kwalifikowanych oraz wydłużenie okresu realizacji projektu do 2010 r. wraz z okresem gwarancyjnym. Modernizację linii rozpoczęto w 2004 r.

Kontrakty realizowane w 2007 roku:

1. Nr ISPA/FS Nr 2001/PL/16/P/PT/012-03 – na nadzór inżynierski i zarządzanie projektem – umowa została podpisana w dniu 3 sierpnia 2005 r. Realizowana jest przez Konsorcjum SAFEGE Consulting Engineers – SYSTRA.
2. Nr ISPA/FS Nr 2001/PL/16/P/PT/012-04 Lot A Siedlce – Dziewule – Łuków – umowa została podpisana w dniu 28 kwietnia 2006 r. Okres realizacji – 20 miesięcy od daty podpisania umowy, Wykonawca - Konsorcjum „POLKOR E-20 LOT A” w skład którego wchodzi:
 - TCHAS spol.s.r.o. reprezentowane przez TCHAS Sp z o.o., Oddział w Polsce;
 - Przedsiębiorstwo Utrzymania Infrastruktury Kolejowej w Katowicach Sp. z o.o.;
 - PEBEK Sp. z o.o. Radom;
 - Zakłady Usług Energetycznych i Komunikacyjnych Grupa ZUE S.A. w Krakowie.
 Kontrakt zakończono w dniu 28 grudnia 2007 r.
3. Nr ISPA/FS Nr 2001/PL/16/P/PT/012-04 Lot B Łuków – Międzyrzec Podlaski – umowa została podpisana w dniu 31 sierpnia 2007 r. Okres realizacji

- 24 miesiące, Wykonawca - „Konsorcjum Odcinka Łuków - Międzyrzec Podlaski”, w składzie:
 - STRABAG Sp. z o.o.;
 - STRABAG AG;
 - TRAKCE a.s.;
 - SUDOP PRAHA a.s.
- 4. Nr ISPA/FS Nr 2001/PL/16/P/PT/012-04 Lot C Międzyrzec Podlaski – Biała Podlaska – umowa została podpisana w dniu 22 grudnia 2006 r. Okres realizacji – 20 miesięcy, Wykonawca – „Konsorcjum Odcinka Międzyrzec Podlaski – Biała Podlaska”, w składzie:
 - PKP Energetyka Sp. z o.o.;
 - Zakład Napraw Infrastruktury w Warszawie Sp. z o.o.;
 - Zakład Napraw Infrastruktury w Stargardzie Szczecińskim Sp. z o.o.;
 - Zakład Napraw Infrastruktury Radom Sp. z o.o.
- 5. Nr ISPA/FS Nr 2001/PL/16/P/PT/012-04 Lot D-2 Biała Podlaska – Terespol – granica państwa – umowa została podpisana w dniu 22 czerwca 2007 r. Okres realizacji – 24 miesiące, Wykonawca – „Konsorcjum odcinka Biała Podlaska – Terespol – granica państwa”, w składzie:
 - Przedsiębiorstwo Robót Kolejowych i Inżynierskich S.A. we Wrocławiu;
 - Przedsiębiorstwo Robót Komunikacyjnych – 7 S.A. Warszawa;
 - Przedsiębiorstwo Robót Komunikacyjnych S.A. w Krakowie;
 - TORPOL Sp. z o.o. w Poznaniu;
 - Dolnośląskie Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury Komunikacyjnej DOLKOM Sp. z o.o. we Wrocławiu;
 - Pomorskie Przedsiębiorstwo Mechaniczno – Torowe Sp. z o.o. w Gdańsku;
 - Przedsiębiorstwo „AGAT” Sp. z o.o. w Koluszach.

**„Modernizacja linii kolejowej E 20 na odcinku Rzepin – Granica Państwa”;
projekt ISPA/FS 2000/PL/16/P/PT/003**

Długość linii kolejowej E 20 na odcinku Rzepin – granica państwa wynosi 15 km. Memorandum Finansowe zostało podpisane dnia 8 grudnia 2003 r. i zgodnie z Decyzją Komisji Europejskiej wydatki dotyczące Projektu są kwalifikowane do dnia 31 grudnia 2008 r.

Zasadnicze roboty modernizacyjne na odcinku Rzepin – granica państwa zostały zakończone w czerwcu 2004 r.

Kontrakty realizowane w 2007 roku:

1. ISPA/FS 2000/PL/16/P/PT/003-02 Nadzór nad projektem – Inżynier Jacobs Polska Sp. z o.o.

(w ramach trwającego okresu gwarancyjnego wykonanych robót);

2. ISPA/FS 2000/PL/16/P/PT/003-04 Zaprojektowanie i wybudowanie dwóch przejść dla zwierząt. Umowa została podpisana w dniu 22 listopada 2006 r. (okres realizacji – 10 miesięcy) i zrealizowana przez „Konsorcjum INTERCOR – TORPOL – Mosty Katowice” w składzie:

- Przedsiębiorstwo Usług Technicznych INTERCOR Sp. z o.o.;
- TORPOL Sp. z o.o.;
- Mosty Katowice Sp. z o.o.

W ramach Kontraktu Wykonawca zaprojektował i wybudował dwa wiadukty dla zwierząt nad torami szlaku Rzepin – Kunowice linii kolejowej E 20 w km 466,778 i 470,199. W dniu 31 października 2007 r. odbył się Komisyjny Odbiór Końcowy. Obecnie trwa okres gwarancyjny.

3. ISPA/FS 2000/PL/16/P/PT/003-2A Nadzór nad zaprojektowaniem i wybudowaniem dwóch wiaduktów dla zwierząt. Umowa została podpisana w dniu 22 listopada 2006 r. Okres realizacji – 22 miesiące od daty podpisania umowy, realizowana przez Jacobs Polska Sp. z o.o. Obecnie kontrakt jest w okresie gwarancyjnym.



„Modernizacja Poznańskiego Węzła Kolejowego (linia kolejowa E 20) zlokalizowanego w Polsce”; 2001/PL/16/P/PT/014

Poznański Węzeł Kolejowy jest zlokalizowany w gęsto zabudowanym obszarze miejskim. Krzyżują się w nim dwa ważne ciągi komunikacyjne łączące wschód i zachód oraz północ i południe Europy oraz zbiegają się linie o znaczeniu międzyregionalnym i regionalnym.

Modernizowany odcinek obejmuje 21 km zelektryfikowanej, dwutorowej linii kolejowej przebiegającej przez: Swarzędz, Poznań Antoninek, Poznań Wschód, Poznań Grabary, Poznań Główny, Poznań Górczyn, Poznań Junikowo. Realizację zadania rozpoczęto w 2003 roku. Data wygaśnięcia Memorandum Finansowego – 31 grudnia 2009 r.

Kontrakty realizowane w 2007 roku:

1. ISPA/FS 2001/PL/16/P/PT/014-01 Wykonanie projektu i budowy urządzeń sterowania ruchem kolejowym, okres realizacji do 31.03.2009 r. Umowa realizowana przez Konsorcjum ALCATEL Polska S.A., w składzie:
 - Alcatel – Lucent Polska S.A.;
 - Alcatel – Lucent Deutschland AG;
 - Thales Rail Signalling Solutions Sp. z o.o.
2. ISPA/FS 2001/PL/16/P/PT/014-02 Lot A Wykonanie robót nawierzchniowych i podtorzowych, obiektów inżynierskich i inżynierskich oraz robót towarzyszących. Umowa podpisana w dniu 24 lutego 2006 r. (okres realizacji – 26 miesięcy), realizowana przez Konsorcjum w składzie:
 - Feroco S.A.;
 - TORPOL Sp. z o.o.;
 - Przedsiębiorstwo Robót Kolejowych i Inżynierskich S.A.
3. ISPA/FS 2001/PL/16/P/PT/014-02 Lot B-2 Modernizacja sieci trakcyjnej i systemu zasilania, umowa podpisana w dniu 31 października 2006 r. (okres realizacji – 26 miesięcy). Kontrakt realizowany przez Konsorcjum Trakcja Polska w składzie:
 - Trakcja Polska S.A.;
 - PKP Energetyka Sp.z o.o.
4. ISPA/FS 2001/PL/16/P/PT/014-02 Lot C Budowa skrzyżowania dwupoziomowego w Swarzędzu. Umowa została podpisana w dniu 24 lutego 2006 r. (okres realizacji – 14 miesięcy). Kontrakt realizowany przez Feroco S.A. Kontrakt zakończony. Dwupoziomowe skrzyżowanie oddano do eksploatacji w dniu 21 września 2007 r.
5. ISPA/FS 2001/PL/16/P/PT/014-03 Opracowanie dokumentacji przetargowej i projektowej, umowa realizowana przez Biuro Projektów Komunikacyjnych w Poznaniu Sp. z o.o.



6. ISPA/FS 2001/PL/16/P/PT/014-04 Nadzór nad robotami i pełnienie funkcji Inżyniera, okres realizacji – 34 miesiące. Umowa realizowana przez Konsorcjum w składzie:

- Jacobs Polska Sp. z o.o.;
- Scott Wilson Railways;
- Scott Wilson Ltd. Sp. z o.o.

„Odbudowa i modernizacja linii kolejowej E30 na odcinku Opole – Wrocław – Legnica”; PHARE PL 9908.03

Rozpoczęcie realizacji inwestycji na odcinku Opole – Wrocław – Legnica o długości 159,4 km nastąpiło w roku 2000 i miało na celu likwidację szkód wywołanych przez powódź w lipcu 1997 r. oraz modernizację linii zgodnie ze standardami wynikającymi z międzynarodowych umów AGC i AGTC, umożliwiających jej eksploatację w ruchu pasażerskim z prędkością 160 km/h oraz towarowym z prędkością 120 km/h i naciskiem na oś 221 kN. Głównym celem modernizacji jest zintegrowanie transportu kolejowego z systemem Unii Europejskiej w aspekcie standardów technicznych i kompatybilności sieci polskiej z siecią UE. Modernizacja posiada również aspekt regionalny, gdyż jest bardzo istotna dla rozwoju infrastruktury transportowej oraz rozwoju społecznego i ekonomicznego na obszarach przez które przebiega.

Umowy podpisane w 2006 r. – kontynuacja robót:

1. 07.04.2006 r. – 31.12.2007 r. Modernizacja stacji Środa Śląska nr umowy 68/2006

Wykonawca: Konsorcjum w składzie:

- Przedsiębiorstwo Robót Kolejowych i Inżynierskich S.A. we Wrocławiu;
- TORPOL Sp. z o.o. w Poznaniu;
- Dolnośląskie Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury Komunikacyjnej „DOLKOM” Sp. z o.o. we Wrocławiu;

2. 28.07.2006 r. – 27.09.2007 r. Projekt i budowa podstacji trakcyjnej Łosiów nr umowy IIW2z-029-51/2006. Wykonawca: Konsorcjum w składzie:

- PKP Energetyka Sp. z o.o. w Warszawie;
- Przedsiębiorstwo Produkcyjno – Handlowo – Usługowe „Elester PKP” Sp. z o.o. w Łodzi.

3. 02.08.2006 r. Modernizacja stacji Wrocław Żerniki Nr umowy 2005/PL/1.9950. Wykonawca: Konsorcjum w składzie:

- Przedsiębiorstwo Robót Kolejowych i Inżynierskich S.A. we Wrocławiu;
- Przedsiębiorstwo Robot Komunikacyjnych S.A. w Poznaniu;
- Dolnośląskie Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury Komunikacyjnej „DOLKOM” Sp. z o.o. we Wrocławiu;

- Zakład Napraw Infrastruktury w Warszawie Sp. z o.o.

4. 25.10.2006 r. Projekt, dostawa i zabudowa urządzeń sterowania i kierowania ruchem kolejowym na odcinku Wrocław – Legnica - Nr umowy 2006/PL/E30/22.793. Wykonawca: Bombardier Transportation (ZWUS) Polska Sp. z o.o.

Umowy podpisane w 2007 r.:

1. 21.03.2007 r. Budowa i modernizacja obiektów i urządzeń układu zasilania linii E 30 na odcinku Opole - Wrocław – Legnica - IIW5-029-01/2007 Wykonawca: Konsorcjum w składzie:

- Trakcja Polska - PKRE S.A. w Warszawie;
- „PKP Energetyka” Sp. z o.o. w Warszawie;
- Przedsiębiorstwo Produkcyjno - Handlowo - Usługowe „Elester PKP” Sp. z o.o. w Łodzi.

2. 02.04.2007 r. Modernizacja linii kolejowej E 30 na odcinku Opole – Wrocław – Legnica; Modernizacja stacji Oława - 77/2007

Wykonawca: Konsorcjum w składzie:

- Przedsiębiorstwo Robót Kolejowych i Inżynierskich S.A. we Wrocławiu
- Dolnośląskie Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury Komunikacyjnej „DOLKOM” Sp. z o.o. we Wrocławiu;
- Przedsiębiorstwo Robot Komunikacyjnych S.A. w Krakowie.



„Modernizacja linii kolejowej E 30 na odcinku Węglińiec – Legnica”; 2001/PL/16/P/PT/013

Modernizacja linii kolejowej E 30 na odcinku Węglińiec – Legnica o długości 71 km rozpoczęta została w roku 2000. Do końca 2002 r. ze środków budżetowych zmodernizowano tor nr 2 na szlakach Miłkowice - Chojnów i Tomaszów Bolesławiecki – Bolesławiec, a do końca 2006 r. zrealizowano:

1. Kontrakt Nr 2001/PL/16/P/PT/013/-04 Modernizacja linii kolejowej na odcinku Okmiany – Bolesławiec - zakończony 31 grudnia 2006 r.
2. Kontrakt Nr 2001/PL/16/P/PT/013/-06 Modernizacja linii kolejowej na odcinku Zebrzydowa – Węglińiec - zakończony 19 grudnia 2006 r.

W ramach projektu w 2007 roku realizowano następujące kontrakty:

1. Kontrakt Nr 2001/PL/16/P/PT/013/-02 Modernizacja linii kolejowej na odcinku Legnica – Miłkowice - zakończony 3 stycznia 2006 r. Trwa okres gwarancyjny do 3 stycznia 2009 r. Kontrakt zrealizowany przez Konsorcjum, w składzie:
 - Przedsiębiorstwo Robót Kolejowych i Inżynierskich S.A. we Wrocławiu;
 - Przedsiębiorstwo Robót Komunikacyjnych S.A. w Poznaniu;
 - Przedsiębiorstwo Robót Komunikacyjnych S.A. w Krakowie.
2. Kontrakt Nr 2001/PL/16/P/PT/013/-03 Modernizacja linii kolejowej na odcinku Miłkowice – Okmiany

- zakończony 31 maja 2007 r. Trwa okres gwarancyjny do 30 marca 2008 r. Kontrakt zrealizowany przez Konsorcjum, w składzie:

- Przedsiębiorstwo Robót Komunikacyjnych - 7 Warszawa;
 - Przedsiębiorstwo Robót Komunikacyjnych S.A. w Poznaniu;
 - Trakcja Polska – PKRE S.A.;
 - Torpol Sp. z o. o. w Poznaniu.
3. Kontrakt Nr 2001/PL/16/P/PT/013/-05 Modernizacja linii kolejowej na odcinku Bolesławiec – Zebrzydowa. Kontrakt zakończony 15 grudnia 2007 r. Obecnie trwają prace odbiorowe i przygotowawcze są Świadectwa Przejęcia Robót. Kontrakt zrealizowany przez Konsorcjum w składzie:
 - Trakcja Polska – PKRE S.A.;
 - Przedsiębiorstwo Robót Komunikacyjnych S.A. w Poznaniu;
 - Przedsiębiorstwo Robót Komunikacyjnych w Krakowie;
 - Przedsiębiorstwo Robót Kolejowych i Inżynierskich S.A. we Wrocławiu.
 4. Kontrakt Nr 2001/PL/16/P/PT/013/-01 Projekt i budowa urządzeń sterowania ruchem kolejowym i łączności - zakończony 31 grudnia 2007 r. Trwają prace odbiorowe i przygotowawcze są Świadectwa Przejęcia Robót. Kontrakt zrealizowany przez firmę Skanska S.A.
 5. Kontrakt Nr 2001/PL/16/P/PT/013/-07 Pełnienie nadzoru nad realizacją robót – kontrakt zawarty w dniu 23 września 2003 r. Nadzór w okresie realizacji zakończony 21 września 2006 r. Obecnie trwa okres gwarancyjny. Kontrakt realizowany przez Konsorcjum Scetauroute S.A.-Halcrow.
 6. Kontrakt Nr 2001/PL/16/P/PT/013/-08 Kontynuacja nadzoru w ramach nowej umowy do 31 grudnia 2009 r. Nadzór nad projektem sprawuje Konsorcjum Scetauroute S.A.-Egis-Halcrow.
 7. W ramach projektu przewiduje się zawarcie kontraktu i rozpoczęcie prac modernizacyjnych mostu na rzece Bóbr w Bolesławcu oraz na robót wynikających z decyzji środowiskowej.

„Modernizacja linii kolejowej E 30 na odcinkach Węglińiec – Zgorzelec i Węglińiec - Bielawa Dolna w Polsce”; 2002/PL/16/P/PT/016

Modernizacja linii kolejowej E 30 na odcinku Węglińiec – Zgorzelec i Węglińiec – Bielawa Dolna o długości 39 km rozpoczęta została w 2004 roku.

Na odcinku Węglińiec – Zgorzelec, nie zelektryfikowanym o długości 26,5 km, prowadzony jest ruch pasażersko-towarowy, a przejście graniczne Zgorzelec/Goerlitz obsługuje jedynie ruch pasażerski. Prędkość rozkładowa wynosi 120 km/h (po



uzyskaniu decyzji o dopuszczeniu do użytkowania 160 km/h), dopuszczalny nacisk na oś 221 kN, nawierzchnia typu UIC 60.

Odcinek Węglińiec - Bielawa Dolna o długości 12,5 km jest linią pierwszorzędną, zelektryfikowaną, dwutorową do posterunku odgałęźnego Bielawa Dolna. Od Bielawy Dolnej w kierunku granicy polsko-niemieckiej jest linią jednotorową, nie zelektryfikowaną (podobnie jest po stronie niemieckiej). Obecnie na omawianym odcinku kursują wyłącznie międzynarodowe pociągi towarowe, prowadzone za pomocą trakcji spalinowej. Prędkość rozkładowa wynosi 80km/h (po uzyskaniu decyzji o dopuszczeniu do użytkowania 120 km/h), dopuszczalny nacisk na oś 221 kN, nawierzchnia typu UIC 60.

W ramach projektu w 2007 roku realizowano następujące kontrakty:

1. Kontrakt Nr 2002/PL/16/P/PT/016-01 Modernizacja linii kolejowej na odcinku Węglińiec – Pieńsk, zakończony dnia 31 sierpnia 2007 r., aktualnie w okresie gwarancyjnym. Kontrakt realizowany przez Konsorcjum w składzie:
 - Przedsiębiorstwo Robót Komunikacyjnych S.A. w Poznaniu;
 - Przedsiębiorstwo Robót Komunikacyjnych S.A. w Krakowie;
 - Przedsiębiorstwo Robót Kolejowych i Inżynierskich we Wrocławiu;
 - Torpol Sp. z o.o. w Poznaniu.
2. Kontrakt Nr 2002/PL/16/P/PT/016-02 Modernizacja linii kolejowej na odcinku Pieńsk – Zgorzelec, zakończony dnia 30 grudnia 2006 r., aktualnie w okresie gwarancyjnym.
3. Kontrakt Nr 2002/PL/16/P/PT/016-03 Projekt i budowa urządzeń sterowania ruchem kolejowym i łączności realizowany przez firmę SKANSKA S.A.
4. Kontrakt 2002/PL/16/P/PT/016-04 Modernizacja linii kolejowej na odcinku Węglińiec – Bielawa Dolna, zakończony dnia 20 czerwca 2007 r., aktualnie w okresie gwarancyjnym. Kontrakt realizowany przez Konsorcjum w składzie:
 - Przedsiębiorstwo Robót Komunikacyjnych S.A. w Poznaniu;
 - Przedsiębiorstwo Robót Komunikacyjnych S.A. w Krakowie;
 - Przedsiębiorstwo Robót Kolejowych i Inżynierskich we Wrocławiu;
 - Torpol Sp. z o.o. w Poznaniu;
 - Trakcja Polska – PKRE.
5. Kontrakt 2002/PL/16/P/PT/016-05 na nadzór nad robotami na odcinku Węglińiec – Zgorzelec oraz Węglińiec – Bielawa Dolna, zakończony dnia 14 sierpnia 2007 r. Kontrakt realizowany przez Konsorcjum w składzie:

- Jacobs GIBB Ltd;
- ELEKOL Wrocław.

6. Umowa na zakończenie i przekazanie nadzoru na projekcie ISPA 2002/PL/16/P/PT/016 do kontraktu 2002/PL/16/P/PT/016-05 na nadzór nad robotami na odcinku Węglińiec – Zgorzelec oraz Węglińiec – Bielawa Dolna – realizacja do końca grudnia 2007 r. Wykonawca – Konsorcjum w składzie:

- Jacobs GIBB Ltd;
- ELEKOL Wrocław.

1. Umowa na wykonanie Programu funkcjonalno-użytkowego wraz z rozbiem ceny ofertowej dla kontraktu projektuj i buduj na wykonanie zadania inwestycyjnego „Wypełnienie wymogów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia Modernizacja linii kolejowej E 30 na odcinku Węglińiec – Zgorzelec i Węglińiec – Bielawa Dolna”, realizowana przez Przedsiębiorstwo Robót Inwestycyjnych PRILEX Sp. z o. o.

**„Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź
Etap I: odcinek Skierniewice – Łódź Widzew”;
SPOT/1.1/82/04**

Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź ma na celu zapewnienie szybkiego i bezpiecznego połączenia stolicy Polski z aglomeracją łódzką, gdzie zamieszkuje ponad 3,7 mln ludzi. Ww. połączenie obejmuje linię kolejową nr 1 od stacji Warszawa Zachodnia do stacji Koluszki oraz linię nr 17 od stacji Łódź Fabryczna do stacji Koluszki, łącznie 129 km linii. Umowa dofinansowania Nr 77/06 została podpisana w dniu 30 sierpnia 2006 r.

Etap I modernizacji na odcinku Skierniewice – Łódź Widzew został zakwalifikowany do Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004 – 2006 współfinansowanego ze środków strukturalnych Unii Europejskiej (projekt finansowany jest w 75% ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego oraz w 25% ze środków Budżetu Państwa).

W ramach projektu realizowane są cztery kontrakty:

1. Nadzór i zarządzanie w ramach projektu nr SPOT/1.1/82/04 pn „Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź. Etap I: odcinek Skierniewice – Łódź Widzew”. Kontrakt podpisano w dniu 17 lipca 2006 r. z Konsorcjum Arcadis Profil / Koltech Inwestor;
2. Zaprojektowanie i wykonanie przebudowy odcinka Skierniewice – Koluszki. Kontrakt podpisano w dniu 19 kwietnia 2006 r. z Konsorcjum Trakcja Polska S.A.;
3. Zaprojektowanie i wykonanie przebudowy odcinka Koluszki – Łódź Widzew. Kontrakt podpisano w dniu 8 sierpnia 2006 r. z Konsorcjum PKP Energetyka Sp. z o.o.;

4. Zaprojektowanie i wykonanie instalacji urządzeń sterowania ruchem kolejowym w Lokalnym Centrum Sterowania w Koluszkach. Umowę podpisano z nowym Wykonawcą – firmą Bombardier Transportation w dniu 22 czerwca 2007 r.

Podstawowe wskaźniki projektu:

- dostosowanie linii do prowadzenia pociągów pasażerskich z prędkością 140km/h /160km/h;
- długość zmodernizowanej linii kolejowej: 62,8km;
- liczba wybudowanych nowych tuneli dla pieszych: 2 szt.;
- liczba zmodernizowanych istniejących obiektów mostowych: 4 szt.;
- liczba zmodernizowanych istniejących wiaduktów: 6 szt.;
- liczba zmodernizowanych przejazdów kolejowych: 37 szt.;
- długość wybudowanych obiektów infrastruktury ochrony środowiska: 9,4 km.;
- minimalny czas przejazdu pociągu kwalifikowanego: 32 min.

Pierwsze prace modernizacyjne rozpoczęły się w dniu 11 lipca 2006 r. na szlaku Rogów – Koluszki. W roku 2006 zmodernizowano około 19,1 km linii dwutorowej natomiast w roku 2007 zmodernizowano około 43,7 km linii dwutorowej. Sukcesywnie odwoływane są ograniczenia prędkości na modernizowanym odcinku linii kolejowej. Po zrealizowaniu I Etapu modernizacji linii, minimalny czas przejazdu pociągu kwalifikowanego (bez zatrzymania na stacjach pośrednich) na odcinku Skierniewice – Łódź Widzew wyniesie 32 minuty (przed rozpoczęciem modernizacji czas przejazdu z zatrzymaniem na 1 stacji to 69 minut).

Po zrealizowaniu pełnej modernizacji linii, minimalny czas przejazdu pociągu kwalifikowanego (bez zatrzymania na stacjach pośrednich) na odcinku Warszawa – Łódź wyniesie 65 minut. Czas przejazdu z zatrzymaniem na 5 stacjach przed rozpoczęciem modernizacji wynosił 128 minut.

„Modernizacja linii kolejowej Nr 8, Etap I: odcinek Warszawa Zachodnia – Warszawa Okęcie i budowa łącznicy Warszawa Służewiec – Lotnisko Okęcie”; SPOT/1.1.1/160/05

W związku z decyzją o budowie szybkiego i bezpiecznego połączenia kolejowego pomiędzy lotniskiem a centrum Warszawy zostało zawarte „Porozumienie w sprawie realizacji infrastruktury około lotniskowej w związku z budową Terminala 2 w Porcie Lotniczym Warszawa Okęcie im. Fryderyka Chopina” przez Ministra Infrastruktury i Prezydenta Miasta Stołecznego Warszawa umożliwiające budowę nowej linii kolejowej pomiędzy przystankiem Warszawa

Służewiec i terminalem lotniczym oraz modernizację linii Nr 8 na odcinku Warszawa Zachodnia – Warszawa Okęcie.

Projekt podzielony został na dwa zadania inwestycyjne:

Zadanie 1 (Faza 2) – projekt nr SPOT/1.1.1/160/05 obejmujący modernizację odcinka Warszawa Zachodnia - Warszawa Okęcie z jednoczesnym uwzględnieniem przebudowy niektórych elementów infrastruktury kolejowej na stacji Warszawa Wschodnia. Inwestycja współfinansowana jest ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego. Roboty budowlane prowadzone są od lipca 2007 r. Planowane zakończenie - maj 2008 r.

Projekt obejmuje przebudowę układu torowego do warunków geometrycznych umożliwiających jazdę pociągów pasażerskich z prędkością 80 – 100 km/h. Zakres rzeczowy realizowanych robót obejmuje:

- dobudowę 2 nowych torów;
- roboty około torowe i odwodnieniowe;
- przebudowę podtorza wraz ze wzmocnieniem jego nośności;
- budowę nawierzchni z szyn UIC 60 z przymocowaniem sprężystym do podkładów strunobetonowych;
- modernizację urządzeń elektroenergetycznych i trakcyjnych;
- przebudowę urządzeń sterowania ruchem kolejowym i łączności;
- modernizację obiektów inżynierskich;
- przebudowę peronów;
- budowę 2 nowych przystanków.



W dniu 29 czerwca 2007 r. podpisano umowę pomiędzy PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. a „Konsorcjum – Trakcja Polska” na wykonanie robót współfinansowanych przez Unię Europejską ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach projektu SPOT/1.1.1/160/05 Faza 2: roboty na odcinku Warszawa Zachodnia – Warszawa Okęcie. Termin zakończenia kontraktu na roboty – 30 maja 2008 r. W dniu 13 lipca 2007 r. podpisano umowę nr SPOT/1.1.1/160/05-02 pomiędzy PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. a konsorcjum firm Societe Anonyme Francaise d'Etudes et de Gestion SAFAGE/SYSTRA na nadzór i zarządzanie robotami w ramach ww. projektu. Inżynier Projektu rozpoczął działalność 14 lipca 2007 r. i będzie ją pełnił do końca realizacji projektu tj. do końca czerwca 2008 r. (+1 rok okresu gwarancyjnego – od 1 lipca 2008 r. do 31 lipca 2009 r.).

Zadanie 2 (Faza 3) – projekt przygotowany do realizacji w ramach POIiŚ 2007 – 2013, obejmujący budowę łącznicy kolejowej od linii Nr 8 do stacji budowanej w Porcie Lotniczym im. Fryderyka Chopina w Warszawie. Planowane rozpoczęcie robót - II połowa 2008 r.

W ramach odrębnego projektu SPOT/1.1.1/161/05 realizowane są prace projektowe (Faza1).

W 2007 r. były przeprowadzone prace projektowe, których finalizacja przewidziana jest na początek 2008 r. W drugiej połowie 2008 r. zostaną rozpoczęte roboty.

Zakres zadania 2 obejmuje wyposażenie techniczne podziemnej stacji kolejowej na Lotnisku Okęcie wraz z małą architekturą oraz połączenie jej nową linią kolejową z linią Nr 8 i układem Warszawskiego Węzła Kolejowego. Włączenie projektowanego połączenia kolejowego do układu torowego linii Nr 8 nastąpi w km 10,800 i jest to km 0,000 nowej łącznicy. Łącznica składać się będzie z dwóch torów 1MPL i 2MPL o całkowitej długości 1,990 km ułożonych w tunelu i na pochylni zjazdowej. Na całej nowej trasie została zaprojektowana nawierzchnia kolejowa typu 60E1 z elastycznym mocowaniem bezpodkładowym.

„Poprawa stanu infrastruktury kolejowej w Polsce”, ISPA/FS 2001/PL/16/P/PT/015

Celem projektu jest przywrócenie sprawności technicznej zużytych i wyeksploatowanych elementów infrastruktury na wybranych liniach kolejowych. Oznacza to realizację robót w standardach technicznych i jakościowych wynikających z kategorii poszczególnych linii kolejowych i obowiązujących na nich prędkości rozkładowych. Wszystkie linie, na których znajdują się lokalizacje zakwalifikowane do projektu znajdują się w sieci TINA, część z nich ob-

jęta jest umowami AGC, AGTC lub stanowi polską część paneuropejskich korytarzy transportowych. Projekt obejmuje roboty budowlane na następujących liniach kolejowych:

- Nr 1 Warszawa Centralna – Katowice;
- Nr 3 Warszawa Zachodnia – Kunowice (E 20);
- Nr 8 Warszawa Zachodnia – Kraków Główny Osobowy;
- Nr 91 Kraków Główny Osobowy – Medyka (E 30);
- Nr 131 Chorzów Batory – Tczew (C-E 65);
- Nr 139 Katowice – Zawardń (E 65);
- Nr 271 Wrocław Główny – Poznań (E 59);
- Nr 273 Wrocław Główny – Szczecin (C-E 59);
- Nr 353 Poznań Wschód – Skandawa.

Do końca 2006 r. zrealizowano:

Kontrakt nr 2 - Zaprojektowanie i wykonanie robót budowlanych polegających na zabudowie urządzeń samoczynnej sygnalizacji przejazdowej na 16 przejazdach kolejowych - linie kolejowe Nr: 8, 91, 131, 139, 273, 353.

W ramach projektu w 2007 roku realizowano następujące kontrakty:

1. Kontrakt nr 1 - Projekt wstępny na przygotowanie dokumentacji przetargowej i technicznej dla wszystkich kontraktów. Kontrakt podpisany 04 czerwca 2004 r. z JacobsGIBB (Polska) Sp. z o.o. Umowa zrealizowana i rozliczona w zakresie opracowania dokumentacji. Do grudnia 2008 r. sprawowany jest nadzór autorski;
2. Kontrakt nr 2A – Zaprojektowanie i wykonanie robót budowlanych polegających na zabudowie urządzeń samoczynnej sygnalizacji przejazdowej na przejeździe kolejowym w km 102.110 linii kolejowej Nr 139. Kontrakt podpisany 21 czerwca 2006 r. z Bombardier Transportation (ZWUS) Polska Spółka z o.o. - zakończony.
3. Kontrakt nr 3 - Zaprojektowanie i wykonanie robót związanych z przebudową obiektów inżynierskich na linii kolejowej Nr 91 oraz zabezpieczeniem osuwisk na linii Nr 8 i 91. Kontrakt podpisany 17 sierpnia 2005 r. z Przedsiębiorstwem Robót Komunikacyjnych w Krakowie S.A. Kontrakt w trakcie realizacji.
4. Kontrakt nr 4 - Zaprojektowanie i wykonanie robót związanych z przebudową obiektów inżynierskich na liniach kolejowych Nr 1 i 131 oraz zabezpieczeniem osuwisk na liniach Nr 131 i 139. Kontrakt podpisany 17 sierpnia 2005 r. z SKANSKA S.A. Termin zakończenia 30 kwietnia 2008 r.
5. Kontrakt nr 5 - Zaprojektowanie i wykonanie robót związanych ze wzmocnieniem dwóch przęseł estakady we Wrocławiu w km 0,612 linii Nr 271/273 szlak Wrocław Główny – Wrocław Grabiszyn. Kon-

- trakt podpisany 17.08.2004 r. z PORR TECHNO-BAU UND UNWELT AG. - zakończony.
6. Kontrakt nr 6 - Zaprojektowanie i wykonanie przebudowy obiektów inżynierskich na linii kolejowej Nr 3, 273 i 353 oraz wymiany podtorza wraz z wymianą nawierzchni torowej na linii Nr 273. Kontrakt podpisany 20.03.2006 r. z KONSORCJUM Zakład Napraw Infrastruktury Stargard - Zakład Napraw Infrastruktury Warszawa. Przewidywane zakończenie 30 czerwca 2008 r.
7. Kontrakt nr 7 - Wymiana nawierzchni torowej wraz z robotami towarzyszącymi na linii kolejowej Nr 8 oraz wymiana rozjazdów na linii Nr 91. Kontrakt podpisany 24 lutego 2006 r. z SCHWEERBAU GmbH & Co.KG - zakończony.
8. Kontrakt nr 8 Lot A - Wymiana rozjazdów wraz z robotami towarzyszącymi na liniach kolejowych Nr 1, 131 i 139 oraz wymiana szyn OC wraz z robotami towarzyszącymi na linii Nr 131. Kontrakt podpisany 22.06.2007 r. z Konsorcjum TORPOL - PUIK. Termin zakończenia 31 marca 2008 r.
9. Kontrakt nr 8 Lot B - Wymiana nawierzchni wraz z robotami towarzyszącymi oraz przebudowa sieci trakcyjnej na linii kolejowej Nr 139. Kontrakt podpisany 22 czerwca 2007 r. z Konsorcjum Schweerbau - VolkerRail Polska - PNUIK Kraków - Zakład Robót Komunikacyjnych (ZRK) DOM w Poznaniu. Termin zakończenia 16 stycznia 2009 r.
10. Kontrakt nr 9 - Wymiana nawierzchni torowej wraz z robotami towarzyszącymi na linii kolejowej Nr 271 i 273. Kontrakt podpisany 28 maja 2007 r. z Konsorcjum Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury w Warszawie i ZRK DOM w Poznaniu. Termin zakończenia 11 kwietnia 2009 r.
11. Kontrakt nr 10 Lot A - Wymiana rozjazdów i nawierzchni na linii kolejowej Nr 3. Kontrakt podpisany 31 października 2006 r. z Konsorcjum Firm „Zakłady Napraw Infrastruktury” z siedzibą w Stargardzie Szczecińskim - zakończony.
12. Kontrakt nr 10 Lot B - Wymiana nawierzchni torowej wraz z robotami towarzyszącymi na linii kolejowej Nr 273. Kontrakt podpisany 31 października 2006 r. z Konsorcjum Firm KONSORCJUM 10B z siedzibą w Poznaniu. Termin zakończenia 20 maja 2008 r.
13. Kontrakt nr 11 Nadzór inżynierski nad wszystkimi kontraktami na roboty budowlane. Kontrakt podpisany 04 czerwca 2004 r. z Mott MacDonald Limited. W trakcie realizacji.
14. Kontrakt nr 12 - Wymiana rozjazdów, nawierzchni torowej i szyn OC wraz z robotami towarzyszącymi oraz przebudowa sieci trakcyjnej na linii kolejowej Nr 353. Kontrakt podpisany 26 czerwca 2006 r.

z Konsorcjum TORPOL - Przedsiębiorstwo Robót Komunikacyjnych (ZRK) Poznań - ZRK DOM Poznań - PKP Energetyka - zakończony.

15. Kontrakt nr 13. - Wymiana nawierzchni torowej wraz z robotami towarzyszącymi na linii kolejowej Nr 3. Kontrakt podpisany 23 marca 2007 r. z Konsorcjum Firm Torowych TORPOL Sp. z o.o. Termin zakończenia 26 listopada 2008 r.

W roku 2007 zrealizowano:

- wymianę 129,719 km nawierzchni kolejowej (Kontrakty nr 7, 8 Lot B, 10 Lot A, 10 Lot B, 12, 13);
- wymianę 24 sztuk rozjazdów (Kontrakty nr 8 Lot A, 10 Lot A, 12);
- wymianę 13,733 km szyn OC (Kontrakt nr 8 Lot A);
- wzmocnienie 5,280 km podtorza (Kontrakty nr 3, 4, 6);
- naprawę 18 sztuk obiektów inżynierskich (Kontrakty nr 3, 4, 5, 6).

„Modernizacja układu torowego i elektryfikacja linii C-E 59 na odcinku Międzyzlesie - granica państwa”

Linia Nr 276 Wrocław Główny – Międzyzlesie - granica Państwa zgodnie z „Europejską umową o ważniejszych międzynarodowych liniach transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących” (AGTC), określona symbolem C-59/2, od Wrocławia przez Międzyzlesie – Lichkov do Ceskiej Trebowej spełnia ważne znaczenie dla międzynarodowych przewozów kolejowych szczególnie kombinowanych. Stanowi połączenie między głównymi europejskimi liniami kolejowymi: E/CE 59 Malmö – Świnoujście – Wrocław – Chałupki i E/CE 30 Drezno – Wrocław – Katowice – Kraków – Lwów – Kijów, a główną europejską linią kolejową E/CE 40 Le Havre – Paryż – Frankfurt/M - Praga – Ceska Trebova – Koszyce – Lwów.

Stacja Międzyzlesie jest stacją manewrową, na której kończą i rozpoczynają bieg pociągi pasażerskie i towarowe w krajowym ruchu kolejowym, natomiast w przewozach międzynarodowych pełni funkcję granicznej stacji zdawczo - odbiorczej dla kolejowego ruchu międzynarodowych pociągów pasażerskich i towarowych pomiędzy PKP a Kolejami Czeskimi. Przyległe do stacji odcinki linii kolejowej Międzyzlesie - Kłodzko oraz szlak do stacji Lichkov są jednotorowe. Cała linia, łącznie ze stacją Międzyzlesie jest zelektryfikowana, z wyjątkiem szlaku granicznego do stacji Lichkov.

Zadanie inwestycyjne obejmuje modernizację i elektryfikację linii na odcinku od km 128,1 (stacja Międzyzlesie) do km 136,1 (granica Państwa) wraz z likwidacją osuwiska na szlaku Domaszków - Międzyzlesie. Umowa została zawarta w dniu 31 maja 2007 r. pomiędzy PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. a Konsor-

cjum Firm: Skanska S.A. Warszawa i Skanska DS. a.s. Republika Czeska.

Elektryfikacja linii od Międzylesia do granicy państwa, a dalej po stronie czeskiej do Letohradu pozwoli na podjęcie starań przez oba państwa o powrót przewozów tranzytowych na tą linię.

Efektom końcowym modernizacji linii kolejowej Nr 276 będzie dostosowanie linii do standardów technicznych zgodnych z AGTC oraz dostosowanie do wytycznych dyrektyw Unii Europejskiej dotyczącej interoperacyjności linii.

Ponadto nastąpi:

- podniesienie stopnia bezpieczeństwa i likwidacja ograniczeń prędkości jazdy pociągów;
- zmniejszenie kosztów utrzymania infrastruktury;
- poprawa oferty przewozowej dla przewozów pasażerskich i towarowych;
- odzyskanie konkurencyjności z tranzytem masowym ze Skandynawii od portów do krajów Unii Europejskiej.

Zadanie zostanie zrealizowane do końca 2008 roku.

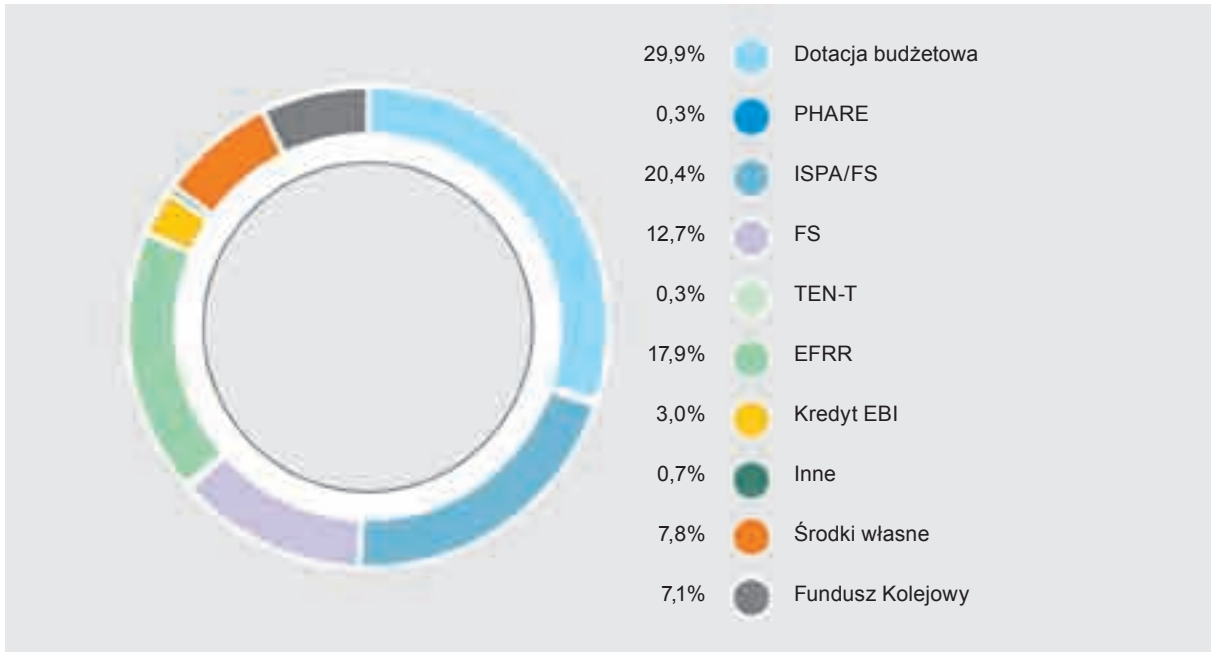
Efekty uzyskane z modernizacji linii kolejowych:

1. likwidacja ograniczeń prędkości;
2. poprawa obsługi ruchu pasażerskiego i towarowego poprzez skrócenie czasu podróży i zwiększenie przepustowości torów;
3. zmniejszenie ryzyka wypadków na przejazdach/przejeźdźcach kolejowych dzięki zastosowaniu no-

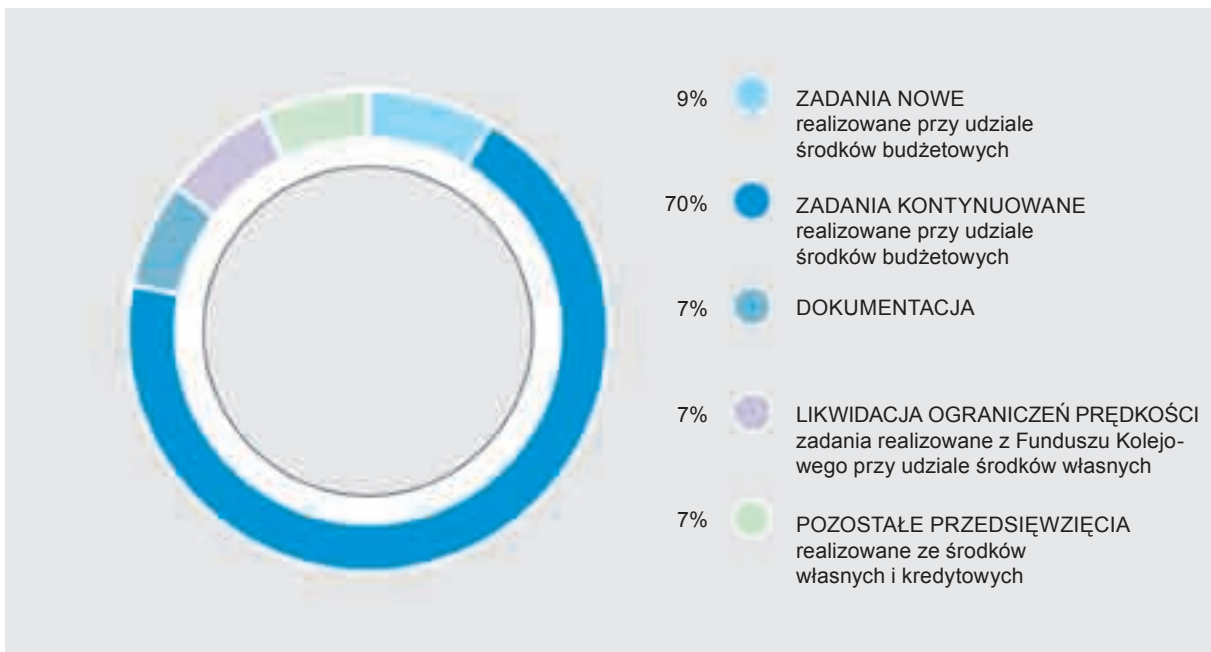
woczesnych rozwiązań technicznych, m.in. budowa urządzeń sterowania ruchem kolejowym, które pozwalają na zdalne sterowanie z poziomu Lokalnych Centrów Sterowania, a także zmniejszenie liczby przejazdów/przejeźdźców w poziomie szyn poprzez budowę wiaduktów i skrzyżowań dwupoziomowych;

4. dostosowanie elementów istniejącej infrastruktury kolejowej do obowiązujących norm i przepisów Unii Europejskiej;
5. dostosowanie obiektów kolejowych dla osób niepełnosprawnych dzięki budowie wind, pochylni;
6. ograniczenie hałasu i drgań poprzez zastosowanie szlifowanych szyn bezstykowych, mat antydrgańowych, budowę ekranów akustycznych;
7. zmniejszenie emisji zanieczyszczeń do powietrza poprzez elektryfikację wybranych odcinków linii kolejowych;
8. zmniejszenie ryzyka zanieczyszczenia wód i gruntów dzięki zastosowaniu systemu drenażu, rowów odprowadzających i osadników;
9. zachowanie integralności siedlisk zwierzęcych poprzez przystosowanie mostów i przepustów do pełnienia funkcji przejść dla zwierząt oraz instalację systemu urządzeń odstrasżających (UOZ-1) dla zachowania korytarzy migracyjnych, modernizację korytek krakowskich, meandryzację rzek.

Struktura planu nakładów 2007 r. wg źródeł finansowania



Struktura planu nakładów 2007 r.



Modernizacja Centralnej Magistrali Kolejowej (CMK)

Od lipca 2007 r. sprawami modernizacji CMK zajmuje się wydzielony zespół projektowy. Zadaniem tego zespołu jest modernizacja południowej

części linii E 65, będącej elementem VI korytarza paneuropejskiego.

Modernizacja linii kolejowej E 65 na odcinku Grodzisk Mazowiecki-Katowice-Zebrzydowice/Zwardoń-granica państwa



Prowadzone projekty dotyczące CMK

I. CCI2006/PL/16/C/PA/002 – Pomoc techniczna dla przygotowania projektu "Modernizacja linii kolejowej E 65 na odcinku Grodzisk Mazowiecki-Kraków/Katowice – Zwardoń/Zebrzydowice-granica państwa"

Całkowity koszt projektu: 20 249 000 euro.

Koszty kwalifikowane projektu: 20 179 000 euro,
w tym grant FS: 17 152 150 euro.

Przewidywany termin zakończenia projektu – 31 lipca 2011 rok.

Projekt obejmuje:

- studium wykonalności modernizacji linii E 65 – Południe, odcinek Grodzisk Mazowiecki – Kraków/Katowice – Zwardoń/Zebrzydowice – granica państwa;
- raporty i inne niezbędne dokumenty w celu przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i konsultacji społecznych, w tym analizę wpływu inwestycji na obszary Natura 2000;
- dokumentację przedprojektową geodezyjną i koncepcyjno-przestrzenną;
- decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach, zgody na realizację przedsięwzięcia;
- decyzje o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej;
- projekty wstępne, aneksy branżowe, programy funkcjonalno-użytkowe, etapowanie realizacji przedsięwzięcia, harmonogramy rzeczowo-finansowe;
- dokumenty przetargowe dla wyboru projektantów dokumentacji projektowej i wykonawstwa robót;
- wnioski do Komisji Europejskiej o dofinansowanie z funduszy Unii Europejskiej kolejnych etapów dokumentacji projektowej i robót.

Projekt obejmuje 4 zadania:

1. modernizacja linii E 65 na odcinku Grodzisk Mazowiecki – Zawiercie (CMK)
2. modernizacja /przebudowa odcinka Góra Włodowska/ Zawiercie – Katowice
3. odgałęzienie CMK-i do Krakowa: Włoszczowa/ Psary/Góra Włodowska – Kraków
4. modernizacja/przebudowa odcinka linii E 65/C-E65 Katowice – Zwardoń – granica państwa i Katowice – Zebrzydowice – granica państwa

Każde zadanie rozpatrywane będzie w 4 opcjach w tym 3 opcje modernizacyjne i opcja referencyjna:

- opcja 1.
V=200/220 km/h, DC 3000V – modernizacja linii
- opcja 2.
V= 250 km/h , AC 2x25 kV, 50 Hz –
przebudowa/budowa linii
- opcja 3.
V= 300/350 km/h, AC 2 x 25 kV, 50 Hz –
przebudowa/budowa linii.



II. Modernizacja linii kolejowej E 65 nr 4 Grodzisk Mazowiecki- Zawiercie (CMK) Etap I

Linia CMK ze względu na swoją geometrię spełnia kryteria dla linii dużych prędkości. Wymusiło to konieczność dostosowania całej infrastruktury do prędkości V=200/250 km/h i wymogów umów AGC/AGTC oraz dyrektyw Unii Europejskiej dotyczących interoperacyjności. Przy realizacji takiego założenia modernizacyjnego muszą być zastosowane najnowsze rozwiązania techniczne w zakresie nawierzchni, sieci trakcyjnej, urządzeń srk i innych urządzeń infrastruktury kolejowej. Przyjęcie takiej zasady wymusza również badania nowych rozwiązań w celu sprawdzenia ich w warunkach polskich. Ze względu na złożoność modernizacji linii oraz stały postęp techniczny, modernizację podzielono na dwa etapy realizacji.

Etap I przewidziany w latach 1995 – 2010 obejmuje:

- rehabilitację całej linii do prędkości V=160 km/h z dostosowaniem modernizowanej infrastruktury do wdrożenia prędkości V=200/250 km/h;
- kompleksową modernizację linii na pilotażowym odcinku – posterunek odgałęźny Knapówka - Psary – Góra Włodowska, na którym w pierwszej kolejności planuje się wprowadzenie prędkości V= 200/250 km/h.

W ramach tego etapu do 2006 roku zmodernizowano stację Psary, posterunek odgałęźny Knapówka, stację Góra Włodowska i stację Korytów.

Stanowią one bazę do stworzenia priorytetowego odcinka linii dla wdrożenia prędkości $V=200/250/300$ km/h łącznie z całą niezbędną infrastrukturą. W ramach modernizacji przebudowany został układ torowy z zastosowaniem prototypowych rozjazdów najnowszej generacji z ruchomym dziobem krzyżownicy i wielonapędowym systemem sterowania dla prędkości $V=200/250$ km/h krajowych i zagranicznych producentów. Na odcinku linii Knapówka – Zawiercie zmodernizowano sieć trakcyjną do prędkości docelowej.

Etap II – przewidziany w latach 2011-2015 będzie obejmował kompleksową modernizację linii z założeniem wprowadzenia na całej długości linii prędkości $V=300/350$ km/h ze środków UE.

Zrealizowany zakres rzeczowy modernizacji infrastruktury kolejowej na linii 4 CMK w 2007 r.

1. Podbicie i regulacja toru w planie i profilu ze stabilizacją dynamiczną po robotach tor nr 1 i 2 na szlaku Knapówka – Psary i w stacji Psary - 25.78 km.
2. Modernizacja 7 obiektów inżynierskich w torze nr 1 i 2 odcinek. Psary – Góra Włodowska.
3. Budowa bimodalnej sieci trakcyjnej dla $V=200/250$ km/h przy zasilaniu 3 kV prądem stałym i dla $V=300/350$ przy zasilaniu 2x25 kV prądem zmiennym w torze nr 1 i 2 na odcinku Góra Włodowska – Zawiercie km 207,200 – 222,400 – 30.4 tkm.
4. Montaż układów urządzeń ochrony przepięciowej w urządzeniach samoczynnej blokady liniowej na odcinku Grodzisk Mazowiecki – Knapówka w torze nr 1 i 2 – na długości – 22,0 km.
5. Wymiana nawierzchni torowej na szlaku Psary – Góra Włodowska km 170,850 - 178,500 - 7,65 km .
6. Wymiana kabla teletechnicznego współpracującego z samoczynną blokadą liniową na odcinku Korytów – Góra Włodowska - na 30 odstępach .
7. Modernizacja 90 układów napędowych na posterunkach ruchu Biała Rawska, Szeligi, Strzałki, Opoczno Płd, Olszarnowice, Idzikowice, Włoszczowa Płn.
8. Modernizacja 12 urządzeń kontroli niezajętości torów na odcinku Knapówka - Psary – zabudowa liczników osi na 10 odstępach.

Wartość wykonanych robót wynosi 76 511,8 tys. zł.

Modernizacja E 65

Obecnie linia E 65 to linia magistralna, dwutorowa i zelektryfikowana, przystosowana do maksymalnej prędkości pociągów pasażerskich 120 km/h, a towarowych 70 km/h. Dopuszczalne obciążenie na oś wynosi od 196 do 202 kN.

Podstawowe cele modernizacji linii E 65 to :

- przystosowanie do wymogów umów AGC, AGTC, TEN, TINA;
- skrócenie czasu przejazdu;
- podniesienie standardu podróży;
- poprawa bezpieczeństwa w obrębie skrzyżowań dróg z koleją;
- wprowadzenie europejskiego systemu ERTMS,
- ograniczenie negatywnego wpływu linii na środowisko.

Modernizacja prowadzona jest w ramach czterech decyzji finansowych:

1. Pomoc techniczna dla przygotowania projektu modernizacji linii kolejowej E 65 odcinek Warszawa – Działdowo - Gdynia w Polsce - projekt ISPA/FS 2001/PL/16/P/PA/005

Całkowity koszt projektu	14 900 000 euro
Koszty kwalifikowane projektu	14 900 000 euro
W tym: grant ISPA/FS	11 175 000 euro

W ramach projektu zawarto 3 umowy

- ISPA/FS 2001/PL/16/P/PA/005-01 Dokumentacja projektowa i przetargowa dla LCS Nasielsk i LCS Ciechanów (wykonawca Kolprojekt) – w trakcie realizacji. Planowane zakończenie 2008 r.
- ISPA/FS 2001/PL/16/P/PA/005-02 studium wykonalności dla całej linii i opracowanie wniosków o dofinansowanie do UE. (wykonawca Parsons & Brickerhoff Ltd.) - zakończona
- ISPA/FS 2001/PL/16/P/PA/005-03 Analiza skrajni kinematycznej i oddziaływań aerodynamicznych taboru z wychylnym nadwoziem dla całej linii. (wykonawca Centrum Naukowo Techniczne Kolejnictwa) – zakończona w 2007 r.

Data wygaśnięcia memorandum finansowego zgodnie z Decyzją KE z 18 sierpnia 2006 roku – 31 grudnia 2007 r.

Postęp rzeczowy projektu wyniósł 92%
Stopień wykonania finansowego wyniósł 92%

2. Modernizacja linii kolejowej E 65, odcinek Warszawa – Gdynia, Etap I - projekt FS 2004/PL/16/C/PT/006

Całkowity koszt projektu	42 403 200 euro
Koszty kwalifikowane projektu	42 403 200 euro
W tym: grant ISPA/FS	36 042 720 euro

Zakres prac:

- opracowanie i złożenie wniosków o wydanie decyzji lokalizacyjnych oraz decyzji o środowi-

skowych uwarunkowaniach zgody dla całej linii – zakończony

- Wykonanie dokumentacji projektowej i przetargowej dla odcinków:
 - LCS Działdowo, LCS Tczew, LCS Gdańsk i LCS Gdynia – w trakcie realizacji
 - LCS Iława, LCS Malbork – planowane podpisanie umowy w styczniu 2008 r
- Wykup gruntów niezbędnych w drugim etapie modernizacji linii.

Termin zakończenia wg Decyzji KE z 27 grudnia 2004 roku – 31 grudnia 2009 r.

Na obecnym etapie problemem są: przedłużające się procedury przetargowe wynikające z postępowań odwoławczych, opóźnienia biur projektowych w przekazywaniu dokumentacji oraz liczne błędy w przekazywanych projektach.

Postęp rzeczowy projektu wyniósł 24,6%

Stopień wykonania finansowego wyniósł 16,2%

3. Modernizacja linii kolejowej E 65, odcinek Warszawa-Gdynia, Etap II - projekt FS 2005/PL/16/C/PT/001

Całkowity koszt projektu 480 325 000 euro

Koszty kwalifikowane projektu 475 522 200 euro

W tym: grant ISPA/FS 399 438 480 euro

Zakres prac:

- modernizacja 151 km linii kolejowej na terenie LCS Nasielsk, LCS Działdowo i LCS Tczew, a także Etap I modernizacji stacji Gdynia Główna;
- wykup gruntów niezbędnych w trzecim etapie modernizacji linii.

Termin zakończenia wg Decyzji KE z 16 grudnia 2005 roku – 31 grudnia 2010 r

Znaczące wydarzenia w procesie realizacji projektu w 2007 r:

- 12 czerwca 2007 roku podpisano umowę FS 2005/PL/16/C/PT/001-01 na modernizację stacji Gdynia Główna osobowa, etap I;
- 29 czerwca 2007 roku podpisano umowę FS 2005/PL/16/C/PT/001-08 na modernizację linii kolejowej nr 9 na odcinku Warszawa Wschodnia (km 4,254) – Legionowo (km 23,600) oraz stacji Nasielsk (km 58,400 – 61,100);
- 13 listopada 2007 roku podpisano umowę FS 2005/PL/16/C/PT/001-02 na nadzór nad modernizacją stacji Gdynia Główna Osobowa, Etap I;
- 30 listopada 2007 roku podpisano umowę FS 2005/PL/16/C/PT/001-10 na nadzór nad modernizacją linii kolejowej na odcinku Warszawa Wschodnia – Nasielsk od km 4,254 do km 70,750 obszar LCS Nasielsk;
- 30 listopada 2007 roku podpisano umowę FS 2005/PL/16/C/PT/001-06 na zarządzanie projektem pt. „Modernizacja linii kolejowej E 65, odcinek Warszawa-Gdynia Etap II”;



- 31 października 2007 roku ogłoszono przetarg na modernizację stacji: Legionowo, Nowy Dwór Mazowiecki, Modlin w ramach LCS Nasielsk. Na obecnym etapie problemem są przedłużające się procedury przetargowe wynikające m. in. z postępowań odwoławczych.

Postęp rzeczowy projektu wyniósł 4%

Stopień wykonania finansowego wyniósł 4%

4. Modernizacja linii kolejowej E 65 odcinek Warszawa-Gdynia, Etap III - w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ)

Przewidywany koszt projektu – 1 578 970 000 euro

W tym:

POIiŚ	35%
budżet	65%

Planowany okres realizacji: 2008 r – 2013 r.

Zakres prac:

- modernizacja 200 km linii kolejowej na terenie LCS Ciechanów, LCS Ława, LCS Malbork, LCS Gdańsk i LCS Gdynia, a także etap II modernizacji stacji Gdynia Główna;
- budowa układu zasilania trakcyjnego dla całej linii;
- instalacja urządzeń ERTMS, ETCS i GSM-R na terenie całej linii;
- montaż urządzeń Synchronicznej Hierarchii Systemów Cyfrowych (SDH);
- wbudowanie urządzeń lokalnych centrów sterowania.



07



Tradycje geodezji kolejowej sięgają czasów budowy pierwszych linii, począwszy od roku 1840, kiedy rozpoczęto budowę Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej. Obecnie w Polsce modernizuje się setki kilometrów linii kolejowych. Każda inwestycja wymaga wsparcia geodezyjnego, nie tylko podczas przygotowania projektu, ale także w czasie jego realizacji i eksploatacji. Z tego powodu niezbędne okazało się utworzenie komórki organizacyjnej, Biura Geodezji Kolejowej, działającego na szczeblu centralnym. Biuro powstało 1 października 2007 r. Jego nadrzędnym celem jest wskazanie dokumentów, jakie należy zgromadzić na każdym z etapów przeprowadzanych prac, określenie zadania do wykonania oraz sposobu weryfikacji zgromadzonej dokumentacji i jej dalszego wykorzystania. Ponadto, rolą Biura jest nadzorowanie nad wykonaniem dokumentacji zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa oraz zamówieniem.

Powołanie komórki pozwoli na wykorzystanie w pracach modernizacyjnych nowoczesnych technologii geodezyjnych i geoinformacyjnych, które dotychczas nie były na kolei stosowane. Rozpoczęto tworzenie baz danych. Testowane jest oprogramowanie ułatwiające wykonanie wielowarstwowych cyfrowych map kolejowych. Programy te posłużą również analizowaniu i weryfikacji produktów geodezyjnych nadsyłanych przez wykonawców robót moder-

nizacyjnych. W 2007 r. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podpisały dwa kontrakty na wykonanie map do celów projektowych. Przygotowywane są następane zlecenia na opracowanie dokumentacji geodezyjnej.

W związku ze zmianami do ustawy o transporcie kolejowym dotyczącymi zasad wydawania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowych, wdrożona została zasada uzgadniania podziałów geodezyjnych gruntów, w których skład wchodzi linia kolejowa. Opracowano zasady tworzenia dokumentacji w Spółce, niezbędnej dla uzyskania takiej decyzji. Biuro wykonuje też czynności związane z regulacją stanów prawnych nieruchomości linii. Dotyczą one wykonywania i uzgadniania podziałów geodezyjnych, rozgraniczeń nieruchomości, scalania i wymiany gruntów oraz ich wykupu.

W realizowanych obecnie kontraktach wykonywane są zadania geodezyjne polegające m. in. na zakładaniu osnowy GPS, czyli szeregu punktów wzdłuż torów kolejowych posiadających precyzyjnie wyznaczone współrzędne geograficzne. Ponadto, zlecane jest wykonanie zdjęć lotniczych, dzięki którym powstają ortofotomapy w skali 1:500. Mapy te stanowią graficzne tło do obrazowania np. oddziaływania linii kolejowej na środowisko. Ortofotomapa pozwala na wykonywanie trójwymiarowych modeli terenu będących podstawą do projektowania przestrzennego .