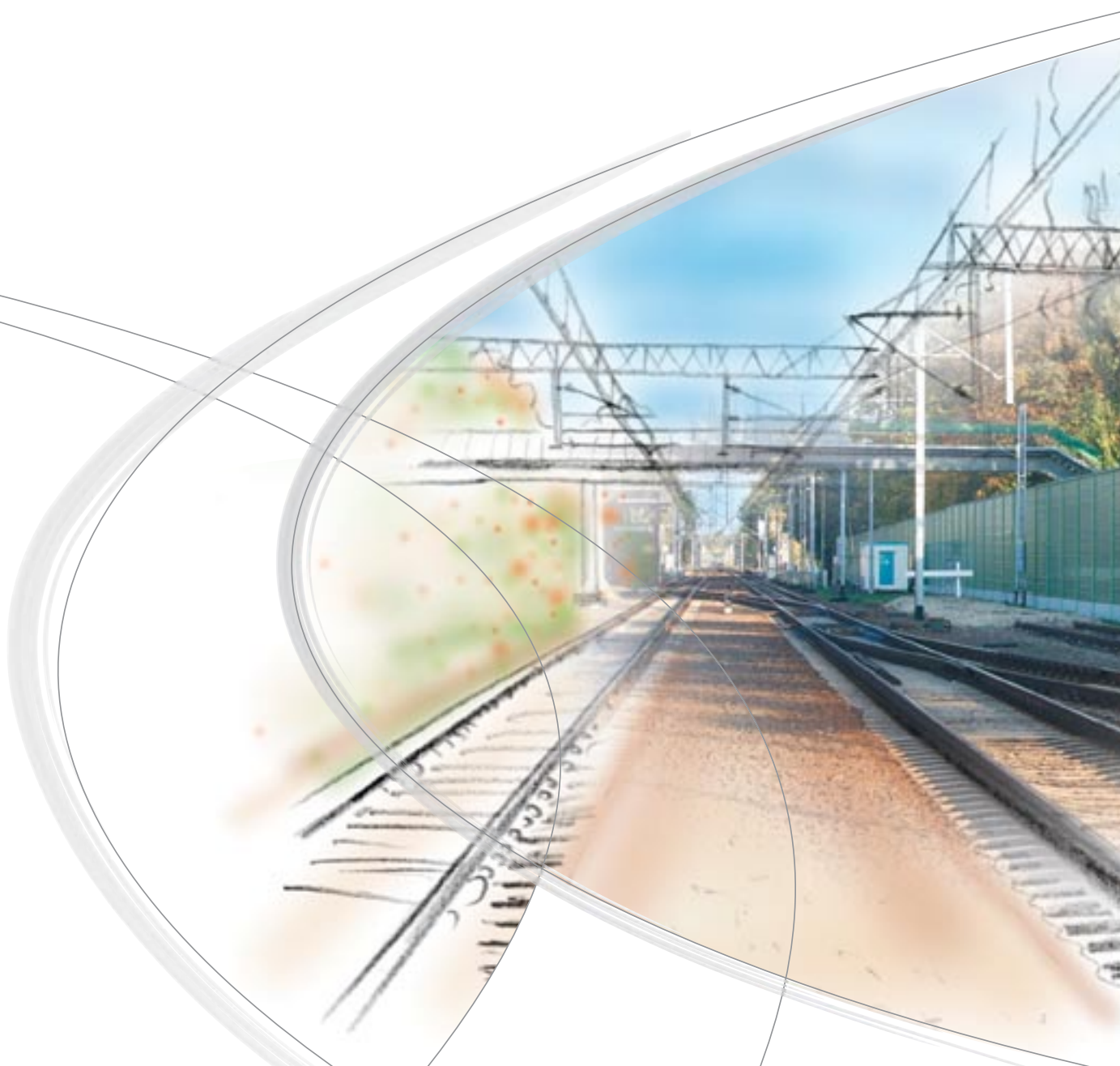




PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.



Raport roczny 2005

Wierzymy w kolej



**Wszystkie drogi
prowadzą do RBF**

www.rbf.net.pl



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.



Spis treści

Wystąpienie Przewodniczącego Rady Nadzorczej	5
Wystąpienie Prezesa Zarządu	6
Rada Nadzorcza	7
Zarząd	8
Strategia rozwoju	9
Drogi kolejowe	15
Inwestycje	23
Sprzedaż tras	27
Automatyka i telekomunikacja kolejowa	35
Energetyka	41
Eksploatacja	47
Kolejowe ratownictwo techniczne	49
Ekonomika i finanse	51
Pracownicy	57
Współpraca międzynarodowa	65
Ochrona środowiska	71
Centrum Kierowania Przewozami	77
Naprawa toru, zgrzewanie szyn oraz naprawa maszyn torowych	81
Straż Ochrony Kolei	85
Diagnostyka i geodezja infrastruktury kolejowej	89
Ważne wydarzenia w Spółce w 2005 roku	93
Dane teleadresowe	101
Struktura organizacyjna PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	103
Mapa linii kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	

Raport Roczny PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

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

I. Bartnik, R. Burak, J. Charmuszko, G. Dołoszycka, K. Falska, M. Jagodzińska, R. Jakubowski, E. Jońska, J. Kiciński, J. Kurowska-Ciechańska, R. Kuszewski, S. Kuźmich, K. Łańcucki, B. Nowakowska, S. Małecki, E. Płotkowska, S. Puchta, T. Solarz, W. Toruń, M. Wręga, I. Zimna

Informacje i konsultacje:

Biura Centrali PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Projekt, opracowanie graficzne i skład:

Dariusz Morka

Redakcja techniczna:

U. Chmielecka, M. Jagodzińska, E. Jońska, K. Łańcucki

Fotografie:

K. Andruszkiewicz, J. Burak, A. Ciechański, M. Jagodzińska, M. Kaczmarczyk, T. Kiryła, D. Morka, M. Rudnicka, S. Żebrowska

Druk:

IWONEX, ul. Terespolska 1, 08-110 Siedlce

**Uprzejmie dziękujemy Firmom zamieszczającym ogłoszenia promocyjne
w Raporcie Rocznym PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. 2005**

Lista Firm reklamujących się na stronach Raportu Rocznego PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.:

Biuro Realizacji Inwestycji KOLTECH INWESTOR Sp. z o.o.,
Bombardier Transportation (ZWUS) Polska Sp. z o.o.,
CTL Logistics S.A.,
Forum Kolejowe Railway Business Forum,
Przedsiębiorstwo Robót Komunikacyjnych Spółka Akcyjna,
Przedsiębiorstwo Transportu Kolejowego i Gospodarki Kamieniem S.A.,
Przedsiębiorstwo Transportu Kolejowego i Gospodarki Kamieniem Sp. z o.o.,
SCHWEERBAU GmbH&Co.KG,
Siemens Transportation System Sp. z o.o.
SKANSKA S.A.,
Trakcja Polska - PKRE S.A.

*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*



Szanowni Państwo!

Przekazujemy do Państwa ręką jubileuszową, piątą edycję „Raportu rocznego PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.”. Stanowi on kompendium wiedzy o polskiej infrastrukturze kolejowej.

Rok 2005 był dla Spółki rokiem trudnym, ale jednocześnie przełomowym. Polski rynek transportu kolejowego, po wielu trudach, problemach i zawirowaniach prawnych, stanął wreszcie u progu 2006 roku przed szansą na wyjście z impasu.

Parlament RP podjął wyzwanie poprawy stanu infrastruktury kolejowej i uchwalił pakiet trzech ustaw regulujących finansowanie jej utrzymania i modernizacji:

- *Ustawę z dnia 16 grudnia 2005 r. o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego,*
- *Ustawę z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym,*
- *Ustawę z dnia 16 grudnia 2005 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym.*

Dzięki tym uregulowaniom możliwe stanie się planowanie remontów i robót inwestycyjnych nawet z kilkuletnim wyprzedzeniem.

W ostatnich latach widać było znaczący wzrost nakładów na inwestycje w infrastrukturę kolejową. Dzięki funduszom pomocowym Unii Europejskiej, środkom budżetowym na ich współfinansowanie i wreszcie środkom własnym oraz kredytem zaciągniętym przez PKP PLK S.A. w roku 2005 wydatkowano prawie miliard złotych na modernizację i utrzymanie sieci kolejowej w Polsce.

W 2006 roku kwota ta powinna być prawie dwa razy większa.

Z całą pewnością nie są to jeszcze środki, które wystarczyłyby na dostosowanie całej polskiej kolei do standardów europejskich, jest to jednak ogromny krok naprzód w dziedzinie rozwoju transportu kolejowego w naszym kraju.

Będąc przewodniczącym Rady Nadzorczej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., widzę w tej spółce ogromny potencjał, który w przyszłości, przy sprzyjającej polityce transportowej Państwa, może przyczynić się do powstania w Polsce szybkiej i nowoczesnej kolei.

Szanowni Państwo!

Liczę, że lektura Raportu Roczno PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. za rok 2005 pozwoli na lepsze zrozumienie obecnego stanu polskiej infrastruktury kolejowej, uwarunkowań w jakich pracujemy, a także naszych wspólnych interesów na rzecz społeczeństwa polskiego oraz perspektyw rozwoju transportu kolejowego.

Serdecznie dziękuję Zarządowi i wszystkim pracownikom PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. za miniony rok służby kolejowej i życzę sukcesów na przyszłość.

Bogusław Kapcia

Przewodniczący Rady Nadzorczej

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.



Już po raz piąty PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. mają przyjemność Państwu przedstawić swój „Raport roczny”. Ma on ustaloną już pozycję wśród swoich Czytelników. Należą do nich nasi Klienci - przewoźnicy kolejowi, a także inni partnerzy, z którymi mamy zaszczyt współpracować. Znajdują się wśród nich parlamentarzyści, przedstawiciele resortów: transportu, rozwoju regionalnego, finansów, skarbu państwa i innych, wielki krąg biznesu związanego

bezpośrednio lub pośrednio z kolejnictwem i infrastrukturą kolejową w szczególności, a także środki masowego przekazu i najszerzej rozumiana opinia publiczna.

„Raport” zawiera dane niezbędne do tego, aby zobrazować możliwie najrzetelniej cały zakres zagadnień, jakimi zajmuje się nasza spółka. Wydawanie „Raportu rocznego” o tak bogatej zawartości stanowi element prowadzonej przez nas od lat polityki otwartości informacyjnej. Stan i perspektywy sieci kolejowej ukazujemy w sposób kompleksowy, traktując to i inne nasze wydawnictwa jako sposób utrzymywania komunikacji ze wszystkimi z Państwa, którzy z różnych powodów interesują się problemami infrastruktury kolejowej w Polsce.

Przypomnę, że Polskie Linie Kolejowe rozpoczęły działalność 1 października 2001 roku w myśl artykułu 15 ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe, wstąpiły w prawa i obowiązki w zakresie zarządzania liniami kolejowymi. Oznacza to, że w imieniu swoich właścicieli, którymi są PKP S.A. i Skarb Państwa, wykonujemy zadania m.in. w zakresie administrowania siecią kolejową, prowadzenia ruchu kolejowego, utrzymania infrastruktury i prowadzenia inwestycji, ochrony osób i mienia na zarządzanym obszarze, ochrony środowiska naturalnego, a także z zakresu obronności kraju i współpracy z zarządami kolei innych krajów.

Wszystkie te działania dotyczą ogromnego majątku stanowiącego istotną część infrastruktury państwa, a także – de facto – własność wszystkich podatników. Stąd poczucie odpowiedzialności nie tylko za bieżące zadania i jakość produktu, ale także za perspektywy rozwoju infrastruktury polskiego kolejnictwa, budowę strategii włączania sieci kolejowej do systemu transportowego zjednoczonej Europy, postęp techniczny i doskonalenie metod zarządzania.

Rok 2005 przyniósł realne podstawy prawne dla polityki transportowej państwa uwzględniającej zasadę zrównoważonego rozwoju wszystkich jego gałęzi. Zasada ta, łącząca z punktu widzenia makroekonomii postulaty efektywności gospodarczej z problematyką ochrony środowiska, bezpieczeństwa w transporcie i kosztów ponoszonych z tego tytułu przez całe społeczeństwa, ma prowadzić do tego, aby poszczególne rodzaje transportu wykorzystywały w optymalny sposób swoje zalety i predyspozycje. Atuty kolejnictwa to przede wszystkim wysoki stopień bezpieczeństwa, możliwość harmonijnego współistnienia z przyrodą i stosunkowo niskie zużycie energii.

Aby jednak gospodarka i społeczeństwo odnosiły korzyści płynące z zalet transportu kolejowego, niezbędny jest spójny system finansowania transportu. Dlatego z dużą nadzieją powitaliśmy przyjęcie przez Sejm w grudniu 2005 roku pakietu ustaw kolejowych. Jest to pierwszy i ważny krok uczyniony w kierunku harmonijnego rozwoju i zdrowej konkurencji na rynku usług transportowych.

Wyrażam uznanie i składam słowa podziękowania wszystkim, którzy w 2005 roku przyczynili się do tego, że nasza praca stała się bardziej efektywna i bezpieczniejsza. W roku 2006 oczekują nas nowe zadania, wśród których jest znaczne zwiększenie inwestycji w modernizację linii kolejowych, w znacznej części finansowanych ze środków Unii Europejskiej. Czynimy wszystko, co możliwe, aby sprostać tym wyzwaniom.

Krzysztof Celiński

Prezes Zarządu

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Rada Nadzorcza

Skład osobowy Rady, pełnione funkcje, zmiany w składzie Rady:

W roku 2005 Rada Nadzorcza rozpoczęła działalność w poniższym składzie:

Andrzej Wach - Przewodniczący Rady Nadzorczej,
Tadeusz Skobel - Członek Rady Nadzorczej,
Jacek Krzyślak - Członek Rady Nadzorczej,
Bogdan Grzegorzewski - Członek Rady Nadzorczej,
Krzysztof Siwek - Członek Rady Nadzorczej,
Ewa Szczepańska - Członek Rady Nadzorczej,
Piotr Gebel - Członek Rady Nadzorczej,
Wiesław Pełka - Członek Rady Nadzorczej,
Stanisław Stolorz - Członek Rady Nadzorczej.

W dniu 1 lutego 2005 roku uchwałą nr 5 Rada Nadzorcza wybrała **Ewę Szczepańską** na Sekretarza Rady Nadzorczej.

W dniu 25 lipca 2005 roku Zwyczajne Walne Zgromadzenie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dokonało zmian w składzie Rady Nadzorczej Spółki. Uchwałą Nr 10 (Repertorium A Nr 10365/2005) odwołano ze składu Rady Nadzorczej: **Andrzeja Wacha** - dotychczasowego Przewodniczącego Rady Nadzorczej, **Tadeusza Skobla** - dotychczasowego Członka Rady Nadzorczej, **Bogdana Grzegorzewskiego** - dotychczasowego Członka Rady Nadzorczej, a w ich miejsce uchwałą nr 11 (Repertorium A Nr 10365/2005) powołano: **Wojciecha Paprockiego** - na Przewodniczącego Rady Nadzorczej, **Annę Żmudę - Bednarczyk** - na Członka Rady Nadzorczej, **Andrzeja Żebrowskiego** - na Członka Rady Nadzorczej.

W dniu 13 grudnia 2005 roku Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. uchwałą nr 37 (Repertorium A Nr 19854/2005) odwołało ze składu Rady Nadzorczej następujące osoby: **Wojciecha Paprockiego** - dotychczasowego Przewodniczącego Rady Nadzorczej, **Ewę Szczepańską** - dotychczasowego Sekretarza Rady Nadzorczej, **Annę Żmudę - Bednarczyk** - dotychczasowego Członka Rady Nadzorczej, **Krzysztofa Siwka** - dotychczasowego Członka Rady Nadzorczej, **Andrzeja Żebrowskiego** - dotychczasowego Członka Rady Nadzorczej i powołało: **Bogusława Kapcię** - na Przewodniczącego Rady Nadzorczej, **Wojciecha Kwiatkowskiego** - na Członka Rady Nadzorczej, **Jerzego Kowalczyka** - na Członka Rady Nadzorczej, **Piotra Podgórskiego** - na Członka Rady Nadzorczej.

Skład Rady Nadzorczej na dzień 31.12.2005 r. był następujący (od lewej):

Piotr Podgórski - Członek Rady Nadzorczej,
Jacek Krzyślak - Członek Rady Nadzorczej,
Stanisław Stolorz - Członek Rady Nadzorczej,
Wojciech Kwiatkowski - Członek Rady Nadzorczej,
Jerzy Kowalczyk - Członek Rady Nadzorczej,
Bogusław Kapcia - Przewodniczący Rady Nadzorczej,
Wiesław Pełka - Członek Rady Nadzorczej,
Piotr Gebel - Członek Rady Nadzorczej.



Zarząd



Krzysztof Celiński
Prezes Zarządu



Zbigniew Szafranski
Wiceprezes Zarządu



Józef Jeżewicz
Członek Zarządu
Dyrektor ds. techniki



Mirosław Pawłowski
Członek Zarządu
Dyrektor ds. finansowych
i ekonomicznych



Zbigniew Zarychta
Członek Zarządu
Dyrektor ds. sprzedaży



Teresa Zwiernik
Członek Zarządu
Dyrektor ds. inwestycji

■ **Strategia rozwoju**



Fundamentem budowy strategii rozwoju infrastruktury kolejowej i wieloletniego programu jej modernizacji są dokumenty rządowe, przepisy prawa krajowego i Unii Europejskiej (UE), a także zasady funkcjonowania PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. jako podmiotu zarządzającego infrastrukturą w Grupie PKP, w kraju oraz w Europie.

Opracowana dla PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. strategia rozwoju wynika z oceny obecnego stanu infrastruktury kolejowej i istniejących uwarunkowań rozwojowych, w tym zawartych w:

- przyjętej przez Radę Ministrów w dniu 22 lutego 2005 r. „Strategii restrukturyzacji i prywatyzacji grupy PKP S.A.”,
- projektach dokumentów rządowych dotyczących Narodowego Planu Rozwoju i „Strategii rozwoju transportu na lata 2007 – 2013”,
- projekcie „Polityki transportowej państwa na lata 2005 – 2025” z 15 marca 2005 r.

Kierunki działań modernizacyjnych wynikają z przyjętej strategii rozwoju infrastruktury transportu i pozostają w zgodności z zaleceniami polityki transportowej UE. Wszystkie projekty dotyczące modernizacji infrastruktury kolejowej realizowane w tych ramach będą spełniać kryterium efektywności, a także będą minimalizować negatywne oddziaływanie na środowisko.

Z punktu widzenia interesu krajowego priorytetowymi przedsięwzięciami są te, które charakteryzują się najwyższą rentownością oraz wspierają rozwój gospodarczy i społeczny.

Najważniejszym celem rozwojowym polskiej infrastruktury jest poprawa jakościowa połączeń między ważnymi krajowymi ośrodkami gospodarczymi i między największymi aglomeracjami, zgodnie z oczekiwaniami przewoźników. Z kolei rola polskiej sieci infrastrukturalnej jako części kolejowej sieci europejskiej wyznacza cel, jakim jest dorównanie standardom Unii Europejskiej oraz podniesienie płynności ruchu i jego bezpieczeństwa.

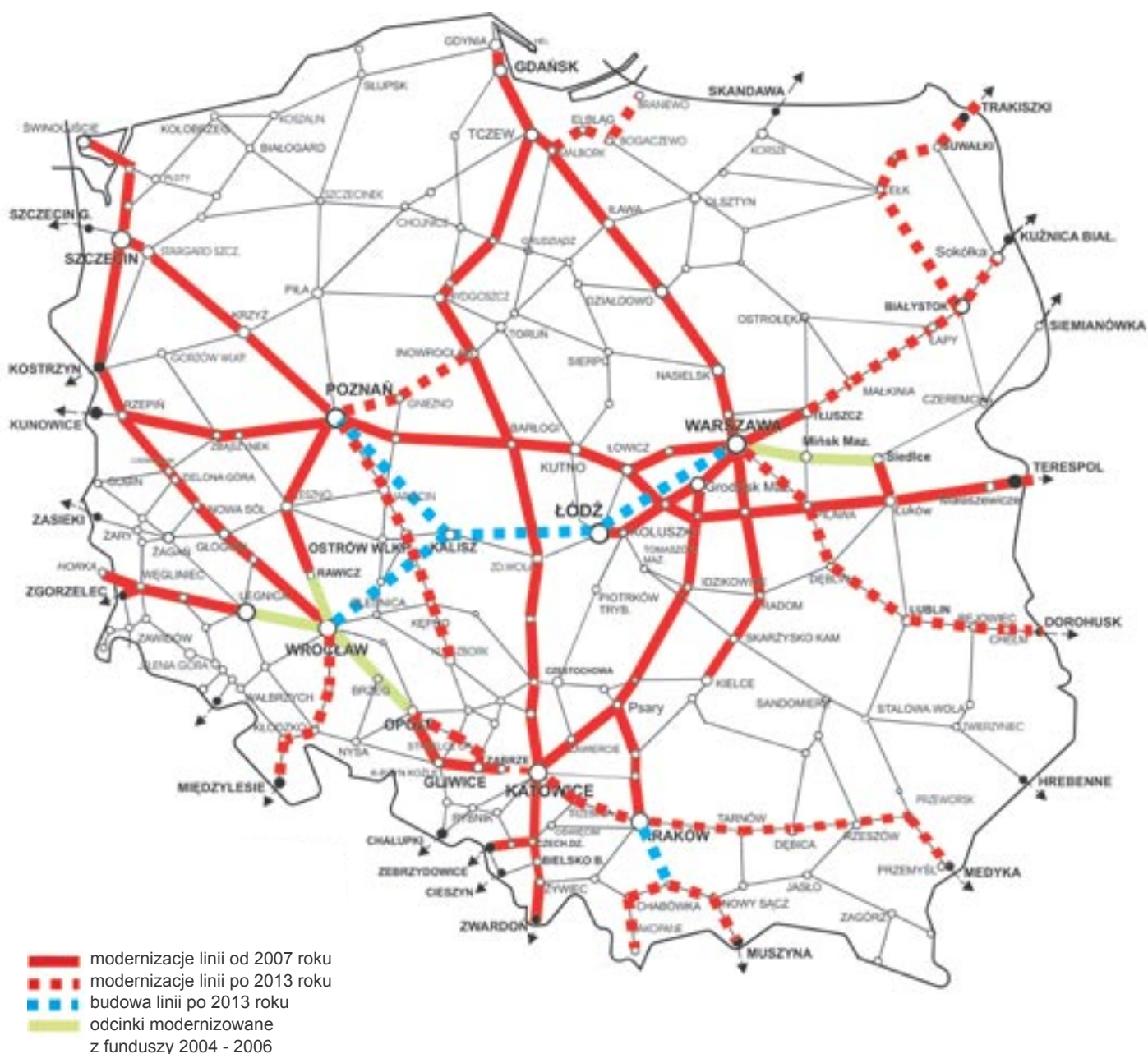
Istotne znaczenie w strategii PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. mają przedsięwzięcia integrujące europejską sieć kolejową; dotyczą one linii położonych na podstawowych ciągach komunikacyjnych. Zamierzeniem strategicznym jest, aby sieć kolejowa w rozszerzonej Europie stanowiła spójny system, zapewniający połączenia kolejowe pomiędzy wszystkimi krajami członkowskimi.


Program modernizacji infrastruktury kolejowej uwzględnia na poziomie międzynarodowym przede wszystkim:

- ustalenia II i III paneuropejskiej konferencji ministrów transportu (Kreta 1994 i Helsinki 1997),
- raport TINA (Transport Infrastructure Need Assessment),
- zobowiązania wynikające z zawartych umów międzynarodowych AGC (umowy o głównych międzynarodowych liniach kolejowych) i AGTC (umowy o ważnych międzynarodowych liniach transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących),
- postanowienia traktatu akcesyjnego,
- dotyczy także linii zaliczonych do sieci TERFN (Trans-European Rail Freight Network).

W 2005 roku PKP PLK S.A. brała aktywny udział w pracach merytorycznych i koordynacyjnych związanych z przygotowaniem materiałów dla potrzeb Narodowego Planu Rozwoju na lata 2007-2013, dotyczących tworzenia programu operacyjnego, który miał objąć kolejowe przedsięwzięcia inwestycyjne. Po opracowaniu diagnozy stanu obecnego na podstawie przyjętej przez Zarząd Spółki w dniu 16 lutego 2005 „Strategii rozwoju PKP PLK S.A. do roku 2013 i dalej” przygotowane zostały propozycje projektów inwestycyjnych, ich cele, kryteria oceny oraz wskaźniki monitorowania ich realizacji. Zapisane zostały również założenia resortu w zakresie reorganizacji oraz prywatyzacji przedsiębiorstw kolejowych.

Prace dotyczyły głównie projektów kolejowych, ale także w powiązaniu z portami i lotniskami (dojazdy kolejowe) transportu intermodalnego oraz komunikacji w aglomeracjach. Ówczesne Ministerstwo Infrastruktury zgłosiło również potrzebę przygotowania i zgłoszenia przez samorządy wojewódzkie projektów dotyczących wykorzystania kolei dla rozwoju transportu aglomeracyjnego – w ramach organizowanego przez Ministerstwo Gospodarki i Pracy programu operacyjnego „Spójność terytorialna i konkurencyjność regionów”. W związku z tym przeprowadzono, z udziałem oddziałów regionalnych, szeroką akcję mającą na celu nawiązanie bezpośrednich kontaktów z władzami miast uznanych za metropolitalne (8 głównych i 8 potencjalnych) w celu zaproponowania i wspólnego przedyskutowania nowych możliwości wykorzystania sieci kolejowej do transportu pasażerskiego na obszarach aglomeracji. Nie jest jeszcze znany końcowy efekt tych prac, ale w opublikowanym we wrześniu 2005 roku projekcie tego pro-





gramu operacyjnego, Ministerstwo Gospodarki i Pracy umieściło informację, że wśród przewidywanych dużych projektów inwestycyjnych znajduje się organizacja kolejowego transportu aglomeracyjnego na terenie metropolii Wrocławia, Katowic, Trójmiasta oraz pomiędzy Bydgoszczą a Toruniem.

Zamieszczona na 11 stronie mapa zawiera plany dotyczące najnowszych priorytetów PKP PLK S.A. w zakresie konstruowania projektów inwestycyjnych na polskiej sieci kolejowej. Plany te zostaną uwzględnione przez Ministerstwo Transportu w przygotowywanych programach operacyjnych związanych z infrastrukturą.

Projekty modernizacyjne rozpoczynane od roku 2007 (na mapie: linie ciągłe) znajdują się w wykazie przedsięwzięć proponowanych przez Zarząd PKP PLK S.A. do realizacji w latach 2007 – 2013. Projekty realizowane po roku 2013 (na mapie: linie przerywane), nazywane projektami rezerwowymi, oznaczają linie i odcinki, dla których projekty będą przygotowywane w okresie 2007-2013, tak, aby prace mogły być wykonane po roku 2013 (prawdopodobnie w latach 2014-18). Zadania te będą również stanowić rezerwę projektów, które będą uruchamiane i realizowane w okresie 2007-2013, jeżeli będą odpowiednio przygotowane, a pojawią się możliwości ich finansowania (środki dodatkowe, trudności w realizacji zadań priorytetowych itp.).

Przedstawiony na mapie plan modernizacji sieci kolejowej jest wyrazem obecnego poglądu Zarządu Spółki na priorytety rozwojowe, lecz w najbliższym czasie będzie on weryfikowany przez MT oraz Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, które kieruje pracami nad wszystkimi istniejącymi obecnie programami operacyjnymi.

Projekty zakwalifikowane do realizacji do roku 2013 mają łączną wartość 8 430 mln euro (z czego 6 740 mln euro z funduszy UE), projekty „rezerwowe” - wartość 9 760 mln euro. Tymczasem resort zakłada przeznaczenie na linie kolejowe kwotę około 6 550 mln euro, co oznacza, że plany te są jedynie obszarem kwalifikowanym, z którego dopiero będą wybierane konkretne projekty do realizacji w miarę pokonywania trudności wdrażania.

Na plany strategiczne dotyczące kierunku rozwoju polskiej sieci kolejowej duży wpływ ma również analiza wydarzeń na europejskim rynku transportowym, szczególnie z perspektywy legislacji unijnej. W roku 2005 PKP PLK S.A. pracowała nad kilkoma szczególnie istotnymi z punktu widzenia przyszłego kształtu kolejowego rynku europejskiego zagadnieniami. Brała udział w pracach Grupy PKP nad trzecim pakietem kolejowym w ramach powołanego przez PKP S.A. zespołu do opracowania stanowiska dotyczącego projektów uregulowań prawnych UE w zakresie transportu kolejowego, w ramach którego przygotowywane są opinie, stanowiska do ww. dokumentów, a także do przedstawianych przez PE i Radę propozycji zmian.

Biuro Strategii i Rozwoju reprezentowało Spółkę w projekcie TREND (Towards New Rail Freight Quality and Concepts in the European Network in Respect to Market Demand). Koordynatorem projektu jest niemiecka firma konsultingowa HaCon, przy udziale innych kolejowych organizacji międzynarodowych i jest on realizowany w ramach 6 programu ramowego UE (program badawczy). Przedmiotem projektu jest analiza pod kątem biznesowym europejskich korytarzy transportowych z naciskiem na kolejowe przewozy towarowe. PKP PLK S.A. uczestniczy w projekcie w charakterze podwykonawcy. Jej rola polega na udziale w pracach konsorcjum, wymianie informacji, opiniowaniu raportów. Przedmiotem zainteresowania strony polskiej jest tak zwany Korytarz D: Holandia – Niemcy – Polska – kraje nadbałtyckie. Na terenie Polski analizie zostały poddane następujące trasy: linia E 20 na odcinku Rzepin – Poznań – Warszawa (II korytarz paneuropejski), dalej linia E 75 (I korytarz paneuropejski) na odcinku Warszawa – Białystok – Trakiszki oraz trasa alternatywna Sokółka – Kuźnica Białostocka, a także linia E 30 na odcinku Zgorzelec – Kraków.



Do chwili obecnej koordynator projektu przekazał do zaopiniowania dwa projekty raportów, z których pierwszy dotyczy analizy rynku, natomiast drugi charakteryzuje parametry eksploatacyjne oraz wydajność wybranych linii. Przedstawione materiały przemawiają na korzyść strony polskiej. Zgodnie z nimi przewóz towarów z wykorzystaniem transportu kolejowego ma rozwijać się dynamicznie na kierunku wschód – zachód.

Rok 2005 był również kolejnym, w którym PKP PLK S.A. reprezentowała Grupę PKP w pracach Infrastrukturalnej grupy roboczej CER (Community of European Railways and Infrastructure Companies). Grupa infrastrukturalna CER jest regularną grupą roboczą zajmującą się głównymi kwestiami polityki Unii Europejskiej wobec rynku kolejowego, szczególnie w zakresie zagadnień infrastrukturalnych. Grupa koordynuje swoje działania z działalnością innych międzynarodowych organizacji kolejowych oraz z projektami unijnymi.

Wyniki prac grupy wchodzą w skład lobbystycznych opinii i stanowisk wypracowywanych przez CER i mających wpływać na kształtowanie się unijnej polityki transportowej.

Innymi wydarzeniami dotyczącymi międzynarodowego rynku kolejowego, w których brała udział PKP PLK S.A. były między innymi: rewizja Białej Księgi Komisji Europejskiej „Europejska polityka transportowa do 2010 roku: czas na podjęcie decyzji”; konsultacje publiczne UE w sprawie prac Grupy Wysokiego Szczebla Komisji Europejskiej ds. rozszerzenia sieci Trans-European Network – Transport (TEN-T) na kraje i regiony sąsiadujące. Uczestnictwo PKP PLK S.A. w działalności organizacji międzynarodowych jest wyrazem zaangażowania Spółki w wydarzenia na europejskim rynku transportowym, a w perspektywie uczestnictwem w kształtowaniu strategii rozwoju tego rynku.

Rok 2005 był okresem rozpoczęcia wdrażania w ramach PKP PLK S.A. Zintegrowanego Systemu Zarządzania (ZSZ). System jest rozwiązaniem informatycznym, którego założeniem jest kontrola i usprawnienie przepływu informacji w firmie. Wdrożenie systemu jest procesem długotrwałym; do chwili obecnej zostało opracowane studium wykonalności projektu. W trakcie budowy znajduje się informatyczna sieć transmisji danych. Przy przebudowie sieci Biuro Stra-

tegi i Rozwoju współpracuje z oddziałami regionalnymi (IR) Spółki, głównie z Wydziałem Zastosowań Informatyki w IR Poznań.

W ostatnim czasie ustalono zabezpieczenie informatycznych potrzeb Spółki na bazie usług PKP Informatyka Sp. z o.o.

Zgodnie z wymogami norm ISO 9001 i ISO 14001 PKP PLK S.A. wdraża również Zintegrowany System Zarządzania Jakością i Środowiskiem. Koordynacja projektu wprowadzenia ww. norm ISO w Spółce odbywa się w ramach Biura Strategii i Rozwoju. Wprowadzenie norm ISO jest niezbędne w celu spełnienia wymagań klientów Spółki, wymagań ustawowych dotyczących środowiska oraz innych wymagań odnoszących się do środowiskowych aspektów działalności Spółki, zapobiegania zanieczyszczeniom powstającym podczas oraz będącymi konsekwencją działalności Spółki. Zintegrowany System Zarządzania jakością powinien spowodować obniżenie zawodności pracy poprzez wyeliminowanie błędów informacyjnych, standaryzację dokumentów, a także dokładne przypisanie odpowiedzialności i uprawnień pracowników Spółki. Wdrożone procedury umożliwią szybsze reagowanie na powstające błędy poprzez zwiększenie przejrzystości procesów i zadań realizowanych w poszczególnych komórkach organizacyjnych. Pozwoli również lepiej nadzorować następujące aspekty działalności:

- wymagania stawiane przez strony zewnętrzne (klienci, wymagania prawne);
- realizację i terminowość wykonywanych zadań;
- powstające niezgodności;
- wewnętrzny obieg dokumentów, także ich aktualność;
- urządzenia służące zarówno zapewnieniu bezpieczeństwa, jak również urządzenia kontrolne.

Działania podejmowane przez PKP PLK S.A. w roku 2005 miały na celu dalsze, jak najlepsze, przygotowanie Spółki do działalności na wolnym rynku kolejowym. Od 1 stycznia 2007 roku, zgodnie z Dyrektywą 52/2004/WE zmieniającą Dyrektywę 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei Wspólnoty, zliberalizowana zostanie towarowa sieć kolejowa UE, co oznacza wolny dostęp do towarowej sieci krajowej i międzynarodowej. Sprawą nadrzędną jest jak najszybsze dostosowanie polskiej sieci do standardów europejskich. Projektowane obecnie na szczeblu rządowym systemowe rozwiązania finansowania transportu, w tym instrumenty umożliwiające utrzymanie stanu technicznego infrastruktury kolejowej na stabilnym poziomie oraz jej rozwój, stwarzają nową szansę na poprawę jakości usług kolejowych i podniesienie ich konkurencyjności.

Instrumentem umożliwiającym realizację zadań wynikających z polityki transportowej i pozwalającym na alokację środków budżetowych zgodnie z założeniami tej polityki ma być między innymi Fundusz Kolejowy, do którego będzie wpływało 20% wpływów z opłaty paliwowej. Fundusz Kolejowy ma służyć między innymi: zapewnieniu środków na utrzymanie i remonty powszechnie dostępnej infrastruktury kolejowej oraz finansowaniu i współfinansowaniu inwestycji w infrastrukturę kolejową, w tym inwestycji odtworzeniowych.

W sytuacji, gdy PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – poza pozyskanymi środkami z Europejskiego Banku Inwestycyjnego w łącznej kwocie 380 mln euro – nie mają praktycznie możliwości zaciągania dalszych długoterminowych kredytów na cele inwestycyjne, podstawowym źródłem wymaganego wkładu krajowego dla umożliwienia pełnego wykorzystania planowanych na lata 2007-2013 na rozwój infrastruktury kolejowej środków z UE może być wyłącznie budżet państwa. Tyko odpowiednie środki przeznaczone na rozwój i utrzymanie infrastruktury kolejowej umożliwią PKP PLK S.A. podoleanie zadaniu, jakim jest uczestnictwo polskich kolei w krajowym i europejskim rynku transportowym.

■ Drogi kolejowe



Infrastruktura drogowa

Administrowana przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w 2005 roku infrastruktura drogowa obejmuje: nawierzchnię (tory, rozjazdy), przejazdy kolejowe, obiekty inżynieryjne (mosty, wiadukty, przejścia pod torami, przepusty, tunele liniowe, kładki dla pieszych, ściany oporowe), budynki i budowle. Została ona przedstawiona w tabeli nr 1 w ujęciu ilościowym:

Tabela nr 1

Element infrastruktury	Jedn.	2005	
		Długość linii	Długość torów
Linie eksploatowane (bez torów stacyjnych)	km	19 041,559	27 592,682
w tym:			
linie magistralne	km	4 242,900	8 244,100
linie pierwszorzędne	km	10 151,300	14 565,100
linie drugorzędne	km	3 410,600	3 536,423
linie znaczenia miejscowego	km	1 236,799	1 247,071
Tory stacyjne	km		9 348,400

		Ilość
Rozjazdy w torach czynnych	szt.	44 494
w tym: linie magistralne	szt.	5 837
linie pierwszorzędne	szt.	9 477
linie drugorzędne	szt.	2 166
linie znaczenia miejscowego	szt.	1 136
tory stacyjne	szt.	25 878
Przejazdy kolejowe (na wszystkich liniach)	szt.	16 729
w tym: Kat. A	szt.	3 014
Kat. B	szt.	474
Kat. C	szt.	1 321
Kat. D	szt.	10 532
Kat. E	szt.	532
Kat. F	szt.	856
Eksploatowane obiekty inżynieryjne	szt.	25 686
w tym: mosty i wiadukty	szt.	6 420
przepusty	szt.	17 866
tunele	szt.	24
pozostałe obiekty	szt.	1 376
budynki	szt.	6 963
	m ³	4 103 656
Perony	szt.	5 499
Wiaty	szt.	2 379
Inne budowle	szt.	3 020

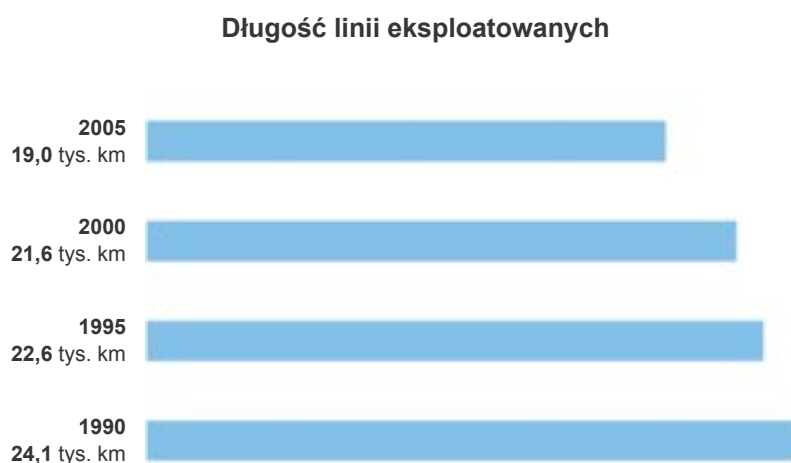
W pozycji „Linie eksploatowane” ujęte zostały wszystkie linie, po których odbywa się ruch pociągów na podstawie „Regulaminu przyznawania i korzystania z tras na udostępnianych liniach kolejowych w ramach rozkładu jazdy 2003/2004” oraz prowadzone są przewozy komercyjne.

Linie kolejowe

Długość eksploatowanych linii kolejowych ulega systematycznemu zmniejszeniu. W okresie ostatnich 15 lat długość eksploatowanych linii kolejowych zmniejszyła się o 5,1 tys. km, to jest o prawie 22%.

Wykres nr 1 przedstawia skalę tego zjawiska w okresach 5-cio letnich.

Wykres nr 1

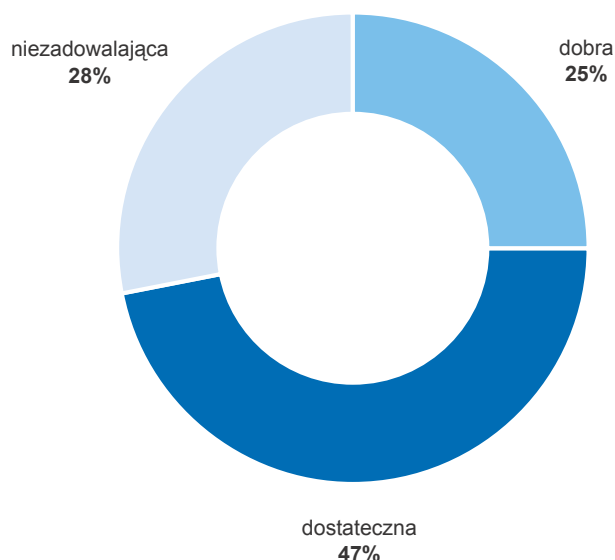


Na podstawie badań diagnostycznych, pomiarów i oględzin dokonana została syntetyczna ocena stanu technicznego nawierzchni torowej linii kolejowych.

Wykres nr 2 przedstawia ocenę stanu technicznego przy zastosowaniu następujących kryteriów:

- **dobra**
nawierzchnia wymagająca tylko zabiegów konserwacyjnych, prędkość maksymalna jest równa prędkości, na którą linia była budowana lub modernizowana, nie są wprowadzone punktowe ograniczenia prędkości,
- **zadowolająca**
nawierzchnia wymagająca zwiększonych nakładów dla utrzymania parametrów eksploatacyjnych, zakresy rzeczowe robót obejmują wymianę pojedynczych elementów nawierzchniowych (podkłady, szyny, części stalowe rozjazdów, podrozjazdnice itp.), dla zachowania bezpieczeństwa kursowania pociągów wprowadzane są niewielkie obniżenia prędkości maksymalnych lub ograniczenia prędkości,
- **niezadowolająca**
nawierzchnia wyeksploatowana, na której dla zachowania bezpieczeństwa kursowania pociągów wprowadzane są znaczne obniżenia prędkości maksymalnych lub ograniczenia prędkości, dla przywrócenia wymaganych parametrów eksploatacyjnych konieczna jest kompleksowa wymiana torów lub rozjazdów.

Ocena stanu technicznego linii kolejowych



Efektorem pogarszającego się stanu technicznego jest ciągłe obniżanie parametrów eksploatacyjnych:

- nacisków osiowych,
- prędkości maksymalnych.

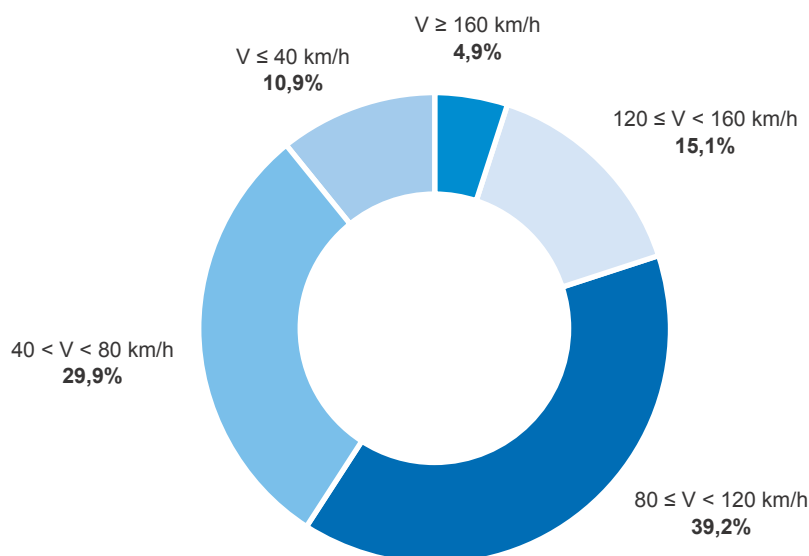
Strukturę rozkładu prędkości jazdy obowiązujących w 2005 roku przedstawia tabela nr 2 i wykres nr 3. Prędkości obowiązujące na poszczególnych liniach pokazane zostały na mapie.

Tabela nr 2

Procentowy udział długości torów w zależności od prędkości maksymalnej

Przedział prędkości	Długość torów (km)	Procentowy udział długości torów
$V \geq 160$ km/h	1 353	4,9%
$120 \leq V < 160$ km/h	4 156	15,1%
$80 \leq V < 120$ km/h	10 813	39,2%
$40 < V < 80$ km/h	8 260	29,9%
$V \leq 40$ km/h	3 011	10,9%
Razem	27 593	100,0%

Procentowy udział długości torów w zależności od prędkości maksymalnej



Elementem decydującym o stanie technicznym nawierzchni kolejowej są podkłady, a szczególnie podkłady z drewna iglastego. Trwałość teoretyczna tych podkładów wynikająca z czasu ich biologicznego zniszczenia wynosi około 18 lat. Na liniach kolejowych będących pod zarządem PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. eksploatowanych jest około 23,5 mln podkładów z drewna iglastego, z tego 14,2 mln już ponad 18 lat. Oznacza to, że prawie 9 tys. km torów należałoby wymienić tylko z tego powodu.

Innym elementem determinującym stan techniczny nawierzchni torowej jest eksploatacja szyn utwardzanych cieplnie o dużej wadliwości.

Nierealizowanie wymian torów i rozjazdów w ilościach wynikających z ich „cyklu życia” powoduje, że powstaje dylemat, które linie powinny być modernizowane w pierwszej kolejności, czy linie o dominującym ruchu pasażerskim, czy linie ważne dla przewozów towarów.

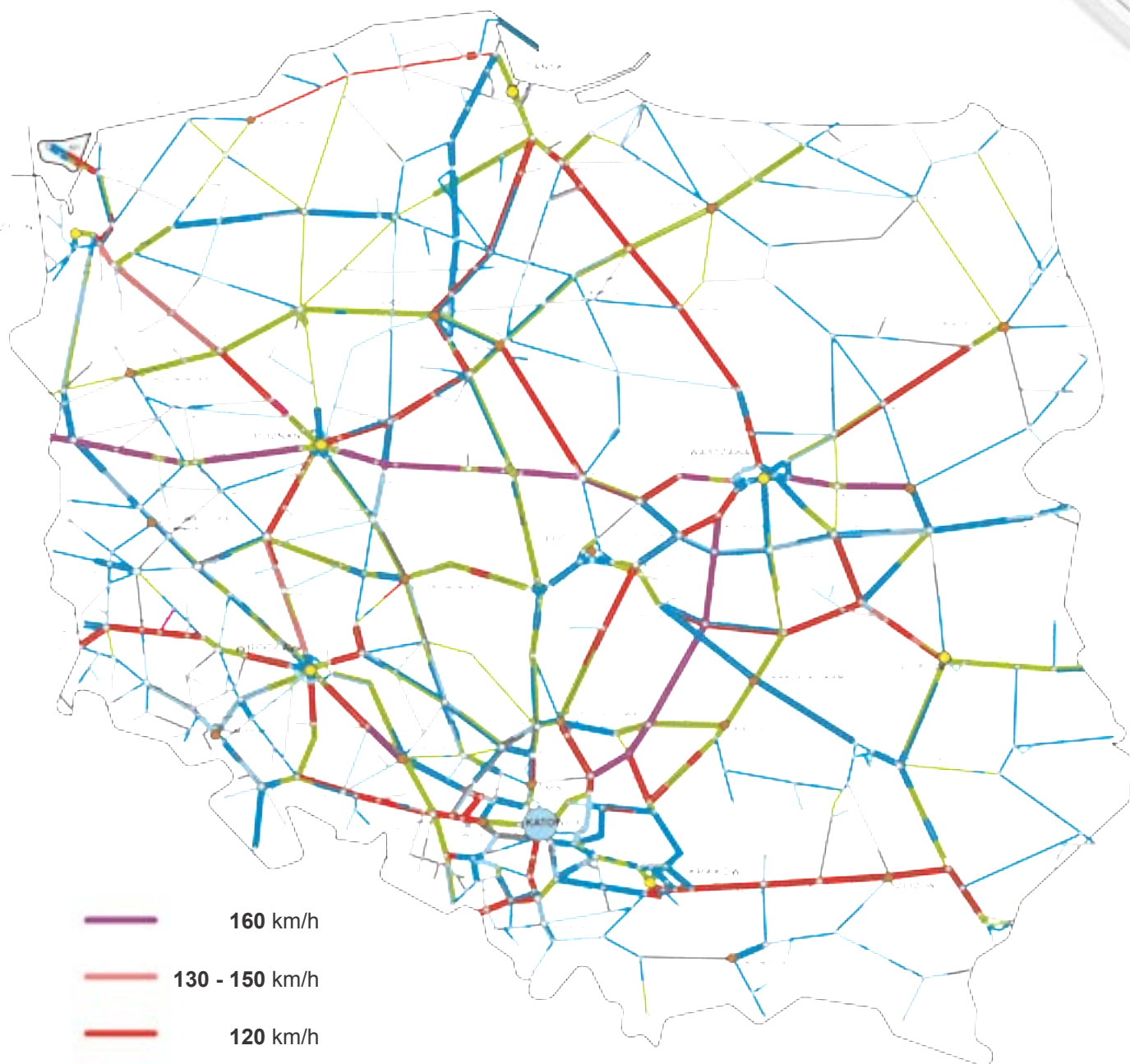
Wynikiem ograniczonych zakresów naprawczych jest niezadowolający stan linii kolejowych dla ruchu towarowego w rejonie Śląska, na stacjach rozrządowych, na łącznicach towarowych w rejonach dużych węzłów kolejowych.

Zwiększenia ilości remontowanych i modernizowanych odcinków linii kolejowych można oczekiwać dzięki stworzeniu Funduszu Kolejowego i współfinansowaniu projektów modernizacyjnych ze środków Unii Europejskiej. Należy jednak stwierdzić, że nadrobienie powstałych zaległości naprawczych wymaga skierowania bardzo wysokich środków finansowych i dużego wysiłku organizacyjnego, umożliwiającego ich efektywne wykorzystanie.

Obiekty inżynierskie

Kolejowe obiekty inżynierskie są jednym z najważniejszych elementów składowych infrastruktury kolejowej. Utrzymanie ich w sprawności technicznej pozwala na zachowanie wymaga-

Prędkości rozkładowe w 2005 r.



Mapa nie uwzględnia ograniczeń prędkości



nych parametrów eksploatacyjnych linii kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Źródłem wiedzy o stanie technicznym kolejowych obiektów inżynierskich są wyniki badań diagnostycznych, realizowanych w oparciu o obowiązujące w Spółce przepisy i instrukcje techniczne.

Sprawność techniczna mostów kolejowych, określana przez takie parametry użytkowe jak: prędkość, dopuszczalny nacisk na oś i 1 metr bieżący, skrajnię budowlaną, tj. wielkości charakteryzujące obiekt pod względem eksploatacyjnym, decyduje często o parametrach użytkowych linii kolejowych, na których są one zlokalizowane.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. utrzymywały według stanu na dzień 31.12.2005 r. ogółem 30 735 obiektów inżynierskich o łącznej długości eksploatacyjnej 811 287,32 m.

Na liniach eksploatowanych utrzymaniem PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. objętych było 25 686 obiekty inżynierskie o łącznej długości eksploatacyjnej równej 723 203,80 m.

Pozostałe 5 049 kolejowych obiektów inżynierskich o łącznej długości eksploatacyjnej 88 083,52 m to obiekty na liniach nieeksploatowanych, zlikwidowanych i poza liniami.

Działania Spółki w zakresie utrzymania i modernizacji kolejowych obiektów inżynierskich koncentrują się na dostosowaniu ich parametrów użytkowych do nowych, wyższych warunków eksploatacyjnych linii kolejowych na modernizowanych ciągach międzynarodowych i odtworzeniu parametrów użytkowych na liniach pozostałych. W szczególności dotyczy to podwyższenia nośności, zwiększenia skrajni budowlanej i podniesienia prędkości maksymalnej.

Za podstawowe przyczyny występującej degradacji stanu technicznego utrzymywanych kolejowych obiektów inżynierskich uznaje się:

- niekorzystną strukturę wiekową utrzymywanych obiektów, zmienianą corocznie w wyniku kończenia realizacji robót inwestycyjnych w ciągu międzynarodowych korytarzy transportowych,
- zmienione warunki eksploatacji w stosunku do tych, na jakie obiekty te były projektowane, szczególnie w zakresie podwyższenia prędkości pociągów (pasażerskich i towarowych),

zwiększenia nacisku na oś i na 1 mb i co za tym idzie zwiększenia oddziaływań dynamicznych na konstrukcje obiektów,

- zniszczenia wywołane przez powódź, nieusunięte do dnia dzisiejszego,
- degradujący wpływ szkód górniczych na obszarach ich występowania.

Dla powstrzymania dalszej degradacji i odbudowy parametrów użytkowych kolejowych obiektów inżynierskich PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. kierunkuje swoje dalsze działania na dążeniu, aby:

- zakres rzeczowy robót utrzymaniowych uwzględniał potrzebę uzyskania wszystkich parametrów technicznych wynikających z obowiązujących warunków technicznych dla kolejowych obiektów inżynierskich, bez ograniczeń;
- w procesie opracowywania założeń dla dokumentacji technicznych napraw i modernizacji kolejowych obiektów inżynierskich uwzględniane były potrzeby prawidłowego projektowania (kształtowania) konstrukcji mostowych, jako czynnej metody ich ochrony przed korozją, spowolnienia degradacji parametrów użytkowych i ograniczenia kosztów utrzymania, w zakresie:
 - nowych materiałów i ich połączeń,
 - schematów statycznych obiektów wpływających na ich trwałość,
 - optymalnego kształtowania przekrojów poprzecznych i ich usztywnień, dla ograniczenia zjawiska korozji,
 - nowych typów konstrukcji mostowych, umożliwiających sprawne i szybkie odprowadzanie wody, łatwe osuszanie konstrukcji, naturalne oczyszczanie konstrukcji, nie wytwarzanie częściowo zamkniętych przestrzeni;
- poszukiwać nowych rozwiązań w zakresie nawierzchni kolejowej na obiektach inżynierskich, pod kątem ich konstrukcji, łatwości montażu, oceny trwałości, kosztów utrzymania, spełnienia wymagań w zakresie ekologii, w tym w szczególności nawierzchnie bezpodsypkowe;
- poszukiwać optymalnych rozwiązań przejść „nasyp - most” („bridge ends”), dla sformułowania zaleceń projektowych i utrzymaniowych.

■ Inwestycje



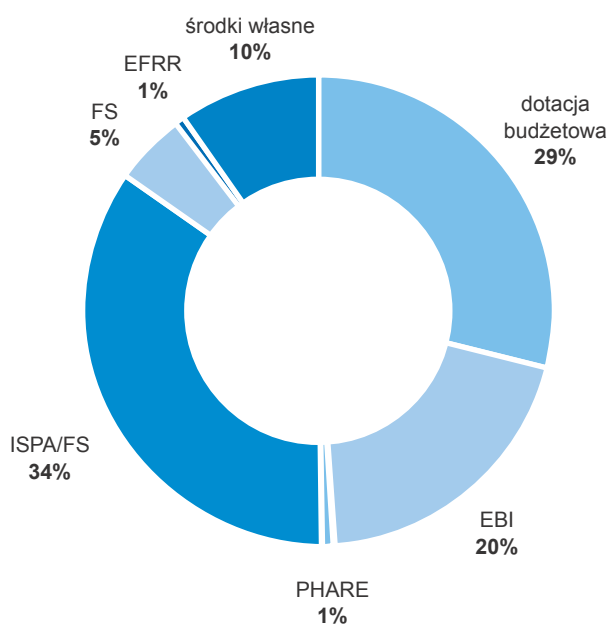
Podstawą działalności inwestycyjnej Spółki był „Plan działalności inwestycyjnej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. do realizacji w 2005 roku”. Łączna wielkość nakładów planowanych na inwestycje w 2005 roku wynosiła 1.121.315.000 zł z tego:

- inwestycje kontynuowane stanowiły - 75,3 % planu,
- inwestycje noworozpoczynane - 8,1 % planu,
- przygotowanie projektów modernizacji linii kolejowych do realizacji w latach przyszłych - 15,4 % planu,
- zakupy środków trwałych nie wymagających montażu - 1,2 % planu.

Plan nakładów inwestycyjnych wg źródeł finansowania na 2005 rok przedstawia wykres nr 1.

Wykres nr 1

Plan nakładów według źródeł finansowania



Priorytetowy element w planie działalności inwestycyjnej stanowiły zadania realizowane przy udziale środków budżetowych, Unii Europejskiej oraz środków kredytowych.

W 2005 roku realizowano prace w ramach następujących projektów inwestycyjnych:

- modernizacja linii kolejowej E 20 na odcinku Mińsk Mazowiecki – Siedlce,
- modernizacja linii kolejowej E 20 na odcinku Siedlce – Terespol Etap I,
- modernizacja linii kolejowej E 20 na odcinku Rzepin – granica państwa,
- modernizacja poznańskiego węzła kolejowego na linii E 20,
- modernizacja linii kolejowej E 30 odcinek Legnica – Węglińiec,
- modernizacja linii kolejowej E 30 odcinek Węglińiec – granica państwa i CE 30 odcinek Węglińiec – Bielawa Dolna – granica państwa,
- odbudowa i modernizacja linii kolejowej E 30, CE 30 na odcinku Legnica -Wrocław – Opole,

- poprawa stanu infrastruktury kolejowej w Polsce (tzw. „wąskie gardła”),
- modernizacja linii kolejowej E 65 na odcinku Grodzisk Mazowiecki – Zawiercie,
- modernizacja nawierzchni na linii kolejowej nr 401 Szczecin Dąbie – Świnoujście, Etap II,
- udrożnienie podstawowych ciągów wywozowych w ruchu towarowym na terenie Śląska oraz z dodatkowo przyznanej dotacji budżetowej zrealizowano zadania:
- modernizacja linii kolejowej nr 131 Chorzów Batory – Tczew na odcinku Złotniki Kujawskie – Nowa Wieś Wielka,
- modernizacja linii kolejowej nr 135 Gliwice Łabędy – Pyskowice,
- modernizacja przejazdów na linii Nr 8 Warszawa – Kraków,
- modernizacja linii kolejowej nr 140 Katowice Ligota – Nędza,
- modernizacja linii kolejowej nr 672 Maciejów Północny – Zabrze Makoszowy.

W celu poprawy stanu infrastruktury kolejowej w skali całej sieci realizowano projekty finansowane głównie ze środków własnych oraz kredytu EBI. Były to projekty o charakterze „odtworzeniowym” oraz mające na celu „likwidację wąskich gardeł eksploatacyjnych”. Przeprowadzone prace przyczyniły się do poprawy ruchu, umożliwiły likwidację ograniczeń prędkości, przywróciły nominalne prędkość i inne parametry techniczne na liniach kolejowych poprzez:

- wymianę szyn obrabianych cieplnie,
- wymianę nawierzchni,
- wymianę rozjazdów,
- modernizację obiektów inżynierskich,
- modernizację podtorza.

W ramach środków własnych realizowano pozostałe zadania w tym głównie:

- punktową modernizację linii,
- modernizację obiektów kubaturowych (wynikającą z nakazów Państwowej Inspekcji Pracy, bezpieczeństwa i higieny pracy, Społecznego Inspektora Pracy),
- zabudowę urządzeń sterowania ruchem kolejowym (srk), samoczynnej sygnalizacji przejazdowej (ssp) i telewizji przemysłowej na posterunkach ruchu,
- zakup maszyn i urządzeń nie wymagających montażu.

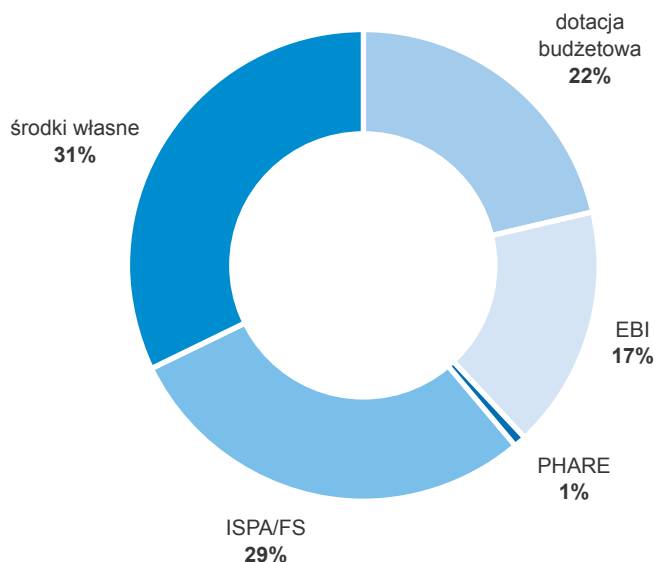
Wykonanie nakładów planu inwestycyjnego 2005 za 12 miesięcy wyniosło 945 533 500 zł, co stanowi 84,3% planu, z czego :

dotacja budżetowa	203 510 700 zł,
EBI	156 910 200 zł,
PHARE	5 699 300 zł,
ISPA/FS	274 120 200 zł,
środki własne	305 293 100 zł.

Procentowe wykonanie w podziale na źródła finansowania przedstawia wykres nr 2.

Wykres nr 2

**Procentowy podział wykonanych nakładów inwestycyjnych
według źródeł finansowania**



W 2005 roku przekazano do eksploatacji 34 zadania o łącznej wartości 888 172 600 zł z czego:

- | | |
|---|-----------------|
| • modernizacja linii | 446 274 000 zł, |
| • likwidacja ograniczeń prędkości | 281 592 200 zł, |
| • obiekty trakcji elektrycznej i sieci trakcyjnej | 78 201 900 zł, |
| • obiekty zabezpieczenia ruchu i telekomunikacji | 39 757 400 zł, |
| • pozostałe zadania | 42 347 100 zł. |

■ Sprzedaż tras



Udostępnianie linii kolejowych

Podstawowym produktem PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. jest rozkład jazdy ułożony na zamówienie klienta (przewoźnika kolejowego), sprzedawany jako trasa pociągu, na podstawie umów o korzystanie z przydzielonych tras pociągów. Przejazdy odbywają się na podstawie:

- rocznego rozkładu jazdy (RRJ) przygotowywanego na podstawie wniosków przewoźników i aktualizowanego w trakcie obowiązywania RRJ w ustalonych terminach,
- indywidualnego rozkładu jazdy (IRJ), uzupełniającego RRJ,
- rozkładu jazdy na przejazdy w ramach operatywnego 6-godzinnego planowania,
- tras katalogowych PKP PLK S.A.

Na osobny wniosek przedsiębiorcy opracowywane jest studium rozkładu jazdy.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w 2005 r. obsługiwała 40 przewoźników:

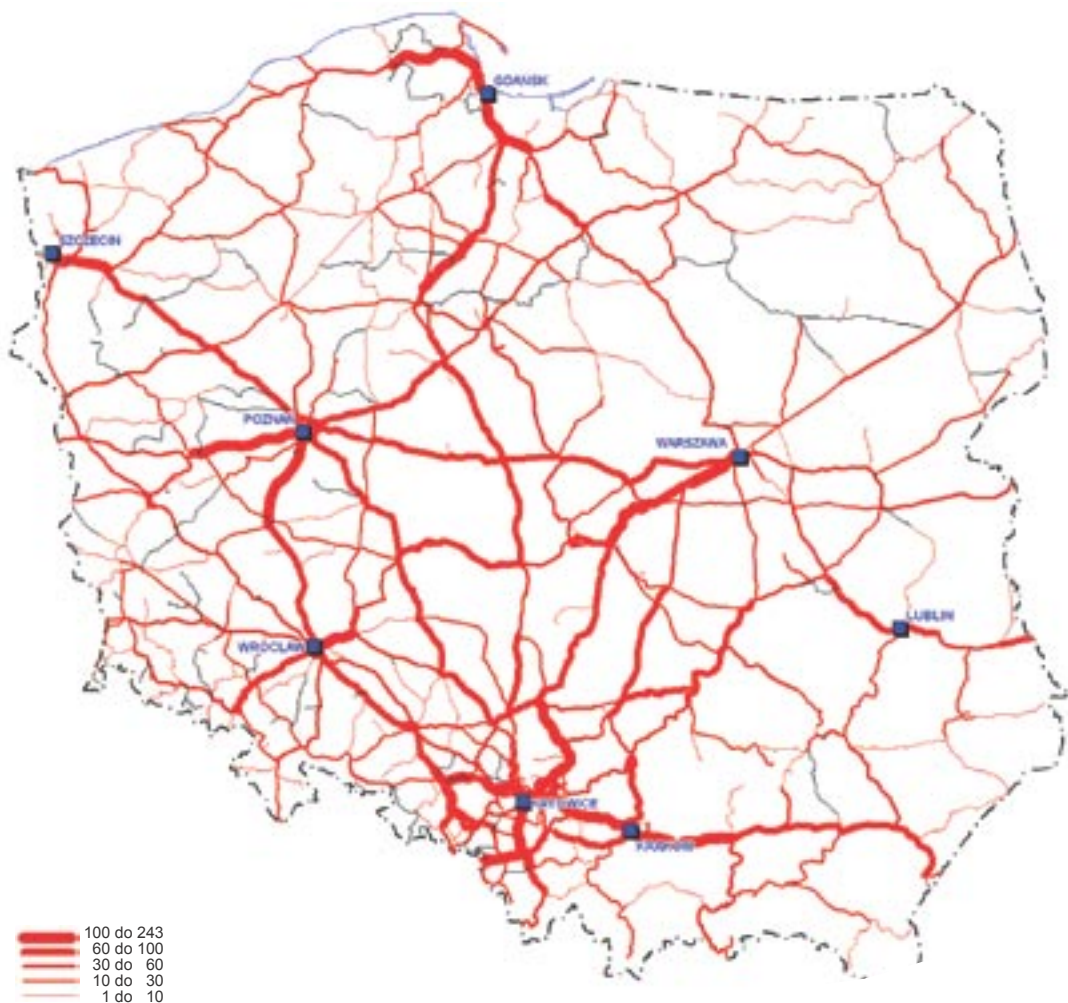
- COALTRAN Sp. z o.o.,
- České Drahy a.s. (przejazdy w ramach tranzytu uprzywilejowanego),
- Connex Česká Železniční s.r.o. (przejazdy w ramach tranzytu uprzywilejowanego),
- CTL Rail Sp. z o.o.,
- CTL Train Spółka z o.o.,
- DEC spółka z o.o.,
- Euronaf Trzebinia Spółka z o.o.,
- „Kolej Bałtycka” Spółka Akcyjna,
- „Koleje Mazowieckie - KM” Sp. z o.o.,
- Kopalnia Piasku „Kuznica Warężyńska” S.A.,
- Kopalnia Piasku „Kotłarnia” S.A.,
- Connex Saaxen d. LausitzBahn GmbH (przejazdy w ramach tranzytu uprzywilejowanego),
- Lotos Kolej Sp. z o.o.,
- Lubelski Węgiel „BOGDANKA” S.A.,
- Nadwiślański Zakład Transportu Kolejowego Spółka z o.o. w Bieruniu,
- ORLEN KolTrans Spółka z o.o.,
- „PCC RAIL Szczakowa” S.A.,
- PKP CARGO S.A.,
- PKP Intercity Spółka z o.o.,
- PKP Przewozy Regionalne Spółka z o.o.,
- PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.,
- POL-MIEDŹ TRANS Sp. z o.o.,
- Polski Koncern Naftowy ORLEN S.A.,
- Pomorskie Przedsiębiorstwo Mechaniczno - Torowe Sp. z o.o.,
- Przedsiębiorstwo Kompleksowej Obsługi Bocznic Kolejowych PETKOL S.A.,
- Przedsiębiorstwo Robót Kolejowych i Inżynieryjnych S.A.,
- Przedsiębiorstwo Robót Komunikacyjnych w Krakowie S.A.,
- Przedsiębiorstwo Transportowo-Spedycyjne „KOLCHEM-ROKITA” Spółka z o.o.,
- Przedsiębiorstwo Transportu Kolejowego „KOLTAR” Spółka z o.o.,
- Przedsiębiorstwo Transportu Kolejowego i Gospodarki Kamieniem S.A. w Rybniku,
- Przedsiębiorstwo Transportu Kolejowego i Gospodarki Kamieniem Sp. z o.o. w Zabrze,
- Przedsiębiorstwo Usług Kolejowych KOLPREM Sp. z o.o.,
- Rail Polska Sp. z o.o.,
- Rail Trans s.r.o. (przejazdy w ramach tranzytu uprzywilejowanego),
- Sped-Kol Blachownia Sp. z o.o.,

- STK Spółka z o.o.,
- Szybka Kolej Miejska Spółka z o.o. w Warszawie,
- Transoda Sp. z o.o.,
- Zakład Inżynierii Kolejowej Leśkiewicz Kosmała Albera Spółka Jawna,
- Zakład Napraw Infrastruktury Radom Spółka z o.o.

Powołana w Biurze Przygotowania i Sprzedaży Produktu komórka One Stop Shop (OSS), udzielała informacji na temat produktów i usług oferowanych przez zarządców infrastruktury dla klientów zainteresowanych międzynarodowym przejazdem pociągu. OSS pośredniczył w uzgadnianiu wszystkich międzynarodowych przejazdów pociągów towarowych, realizowanych w ramach IRJ.

Na mapach zostało przedstawione rozkładowe obciążenie sieci PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przez przewoźników Grupy PKP i spoza Grupy PKP.

Średnia liczba pociągów przewoźników Grupy PKP



Linie kolejowe, po których kursują pociągi przewoźników spoza Grupy PKP



Zasady dostępu do infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Przedsiębiorca uzyskuje od zarządcy uprawnienie dostępu do infrastruktury kolejowej zarządcy, jeżeli:

- posiada licencję (art. 43 Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym zwanej dalej Ustawą),
- posiada świadectwo bezpieczeństwa (art. 19 ust. 2 Ustawy),
- dysponuje odpowiednim taborem (rozporządzenie wg art. 20 Ustawy)
- dysponuje odpowiednim personelem (rozporządzenie wg art. 22 Ustawy),
- jego personel, uczestniczący w procesie przejazdów, posługuje się językiem polskim,
- posiada system utrzymania i obsługi pojazdów kolejowych uczestniczących w procesie przejazdów po liniach kolejowych,

- spełnia warunki korzystania przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej określone w Regulaminie zarządcy infrastruktury, wydanym na podstawie art. 32 Ustawy.

Przydzielanie tras odbywa się na podstawie wniosków. Wniosek musi spełniać następujące wymagania:

- terminy składania wniosków do Rocznej Rozkładu Jazdy – zgodne z podanymi w Regulaminie na podstawie art. 30 ust. 1 Ustawy,
- inne (w tym np. miejsce złożenia, wzór formularza) – zgodne z Regulaminem.

Zarządca planuje trasy w rozkładzie jazdy na podstawie wniosków.

Zarządca powiadamia przedsiębiorcę o przydzielonych mu trasach nie później niż 1 miesiąc przed dniem wejścia w życie rocznego rozkładu jazdy (art. 30 ust. 4 ustawy), dla opracowania indywidualnego rozkładu jazdy i przejazdów w ramach planowania 6-godzinnego – wg Regulaminu.

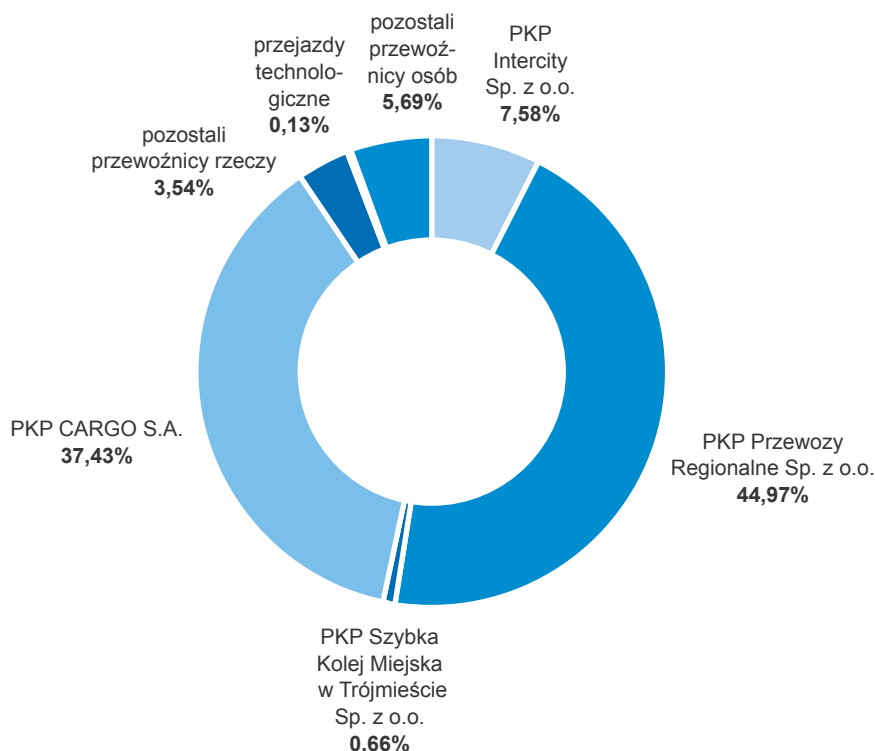
Przedsiębiorca uzyskuje prawo korzystania z przydzielonych tras po zawarciu umowy z zarządcą.

Z chwilą podjęcia przejazdów po torach linii kolejowych uprawniony przedsiębiorca staje się przewoźnikiem kolejowym.

Podstawowym miernikiem w zakresie udostępniania linii kolejowych jest praca eksploatacyjna wyrażona w pociągokilometrach [pockm]. W 2005 roku zrealizowano 222,99 mln pockm. Strukturę pracy eksploatacyjnej wg przewoźników i rodzajów pociągów w 2005 roku przedstawiono na wykresach nr 1 i nr 2.

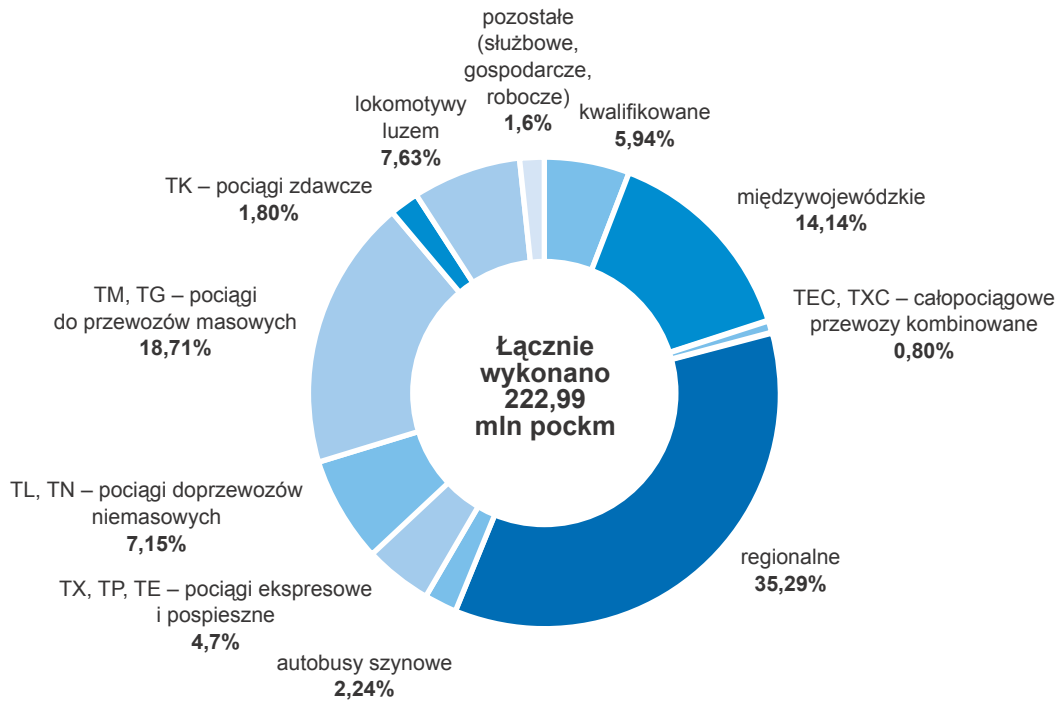
Wykres nr 1

Struktura pracy eksploatacyjnej wg przewoźników w 2005 roku



Wykres nr 2

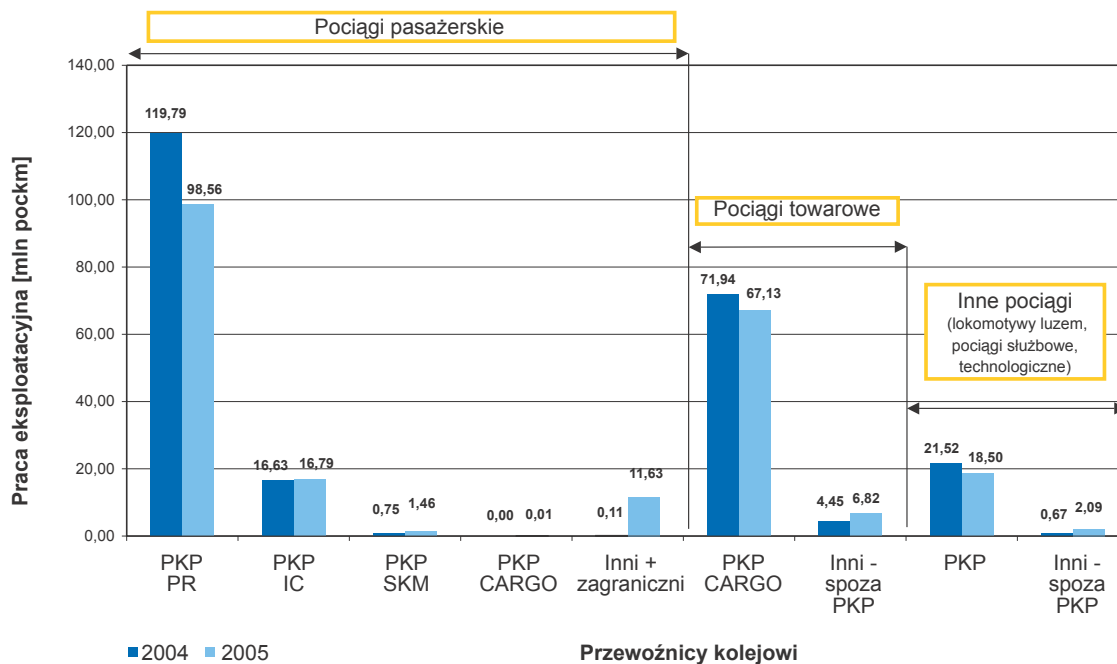
Struktura pracy eksploatacyjnej wg rodzajów pociągów w 2005 roku



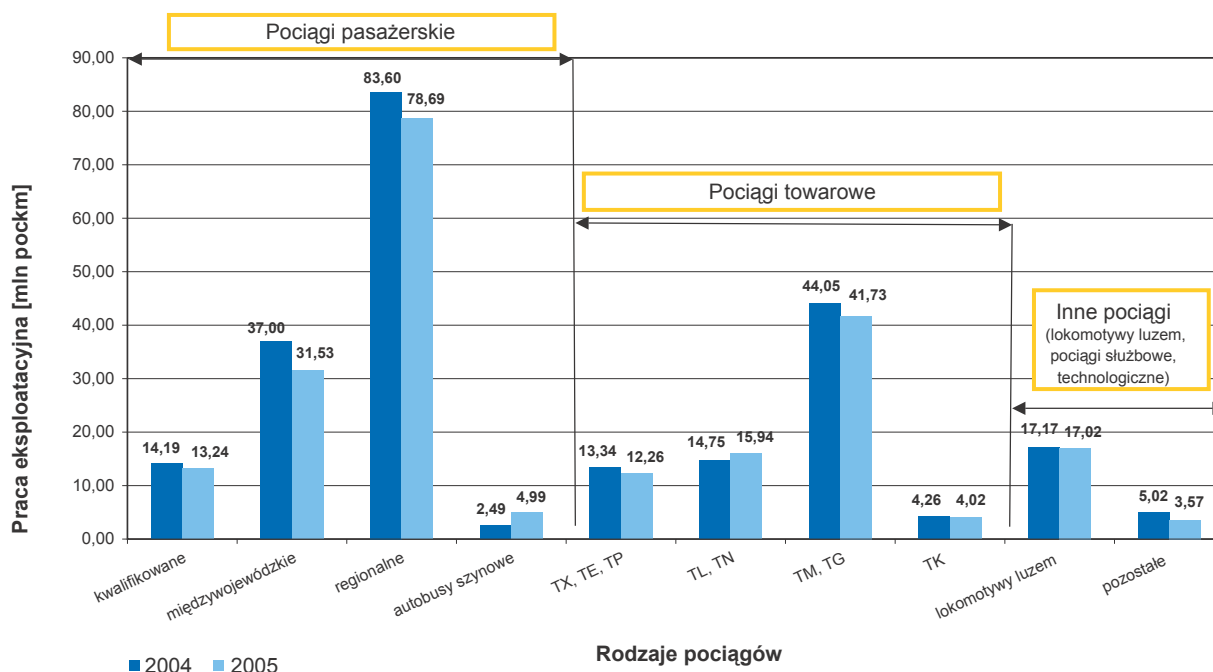
Na wykresach nr 3 i nr 4 przedstawiono wielkości pracy eksploatacyjnej w latach 2004-2005 wg przewoźników i rodzajów pociągów.

Wykres nr 3

Wielkość pracy eksploatacyjnej w latach 2004-2005 wg przewoźników kolejowych



Wielkość pracy eksploatacyjnej w latach 2004-2005 wg rodzajów pociągów



Uwaga: pociągi pasażerskie kwalifikowane wg definicji z Cennika 2005 r.

W 2005 roku nastąpiło:

- zmniejszenie o 5,5 % ogólnej wielkości pracy eksploatacyjnej w stosunku do 2004 roku wynikające ze zmniejszenia pracy eksploatacyjnej we wszystkich rodzajach pociągów oprócz autobusów szynowych i pociągów towarowych TL i TN,
- zwiększenie udziału przewoźników towarowych spoza PKP w pracy wykonywanej przez wszystkich przewoźników towarowych z 5,4 % w 2004 roku do 8,6 % w 2005 roku.

W 2005 roku Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe przygotowała cennik na 2006 rok, obowiązujący w ramach rozkładu jazdy 2005/2006 na podstawie nowych zasad zawartych w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 7 kwietnia 2004 roku w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U. Nr 83 poz. 768). Według nowego cennika o wysokości stawki jednostkowej decydują:

- parametr infrastruktury kolejowej zależny od zarządcy – „techniczna dopuszczalna prędkość dla odcinka linii kolejowej”,
- parametry pociągów zależne od przewoźników kolejowych:
 - „średnia rozkładowa prędkość techniczna pociągu” – dla pociągów pasażerskich kwalifikowanych,
 - „całkowita masa pociągu brutto” – dla pociągów pozostałych rodzajów,
- planowana praca eksploatacyjna,
- planowane koszty:
 - stałe – uzależnienie części stawki od „parametru zarządcy”,
 - zmienne – uzależnienie części stawki od „parametru przewoźnika”,
 - wspólne – jednolite dla wszystkich rodzajów pociągów.

Informacje dotyczące korzystania z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., w tym dotyczące:

- zasad przyznawania dostępu do infrastruktury kolejowej przedsiębiorcom mającym licencje na wykonywanie przewozów kolejowych,
- zakresu świadczonych usług,
- regulaminu przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych,
- cennika stawek jednostkowych za usługi podstawowe w ramach udostępniania infrastruktury kolejowej,
- zasad opracowywania rozkładu jazdy

są dostępne na stronie internetowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. - **www.plk-sa.pl**.

■ Automatyka i telekomunikacja kolejowa



Ogólne informacje statystyczne

W grupie urządzeń sterowania ruchem kolejowym (srk) w przeważającej części funkcjonują nadal systemy przekaźnikowe i mechaniczne. Systemy te można podzielić na trzy zasadnicze grupy funkcjonalne. Są to urządzenia stacyjne, w które wyposażone są stacje i posterunki ruchu, urządzenia liniowe regulujące ruch pociągów na liniach kolejowych oraz urządzenia zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowych.

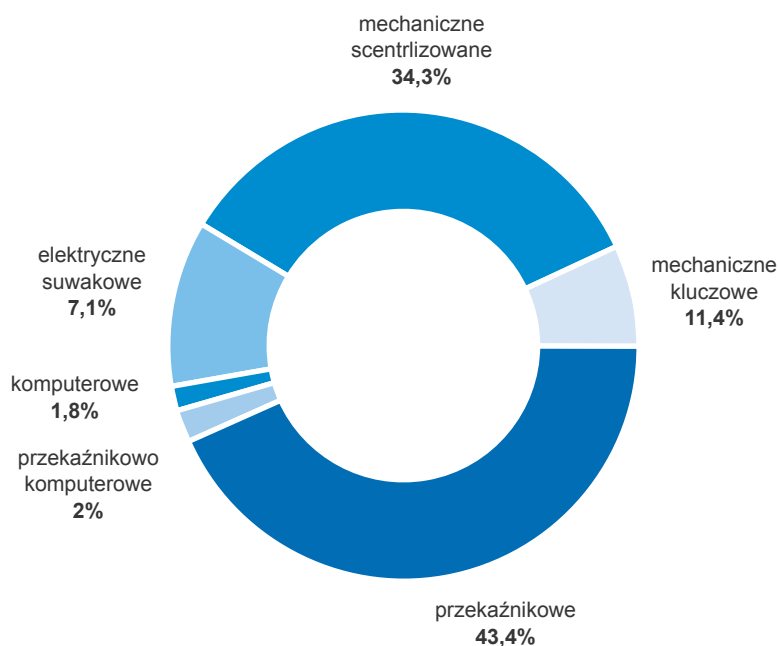
Szybki rozwój technik komputerowych oraz szerokie ich zastosowanie w systemach automatyki i sterowania zaowocowały pojawieniem się w ostatnich latach wielu nowych systemów i urządzeń srk opartych w swojej konstrukcji na zaawansowanej technice mikroprocesorowej. Najnowsza generacja urządzeń srk to systemy komputerowe i przekaźnikowo – komputerowe, które łączą w sobie nowoczesność, niezawodność oraz zapewniają bardzo wysoki poziom bezpieczeństwa ruchu. Komputerowe systemy sterowania ruchem kolejowym zainstalowane są w 39 okręgach nastawczych i sterują 918 zwrotnicami i 997 sygnalizatorami. Urządzenia zdalnego sterowania obejmują 482,1 km linii kolejowych i 35 stacji, na których bezpieczne kursowanie pociągów nadzoruje 10 centrów zdalnego sterowania ruchem.

Technika komputerowa dominuje również w systemach zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowych. Nowa generacja urządzeń przejazdowych jest sterowana mikroprocesorami, wyposażona w układy autodiagnostyki, rejestracji wszystkich zdarzeń eksploatacyjnych oraz pełną kontrolę pracy całego systemu. Skrzyżowania linii kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z drogami publicznymi wyposażone są w 319 kompletów takich nowoczesnych rozwiązań technicznych.

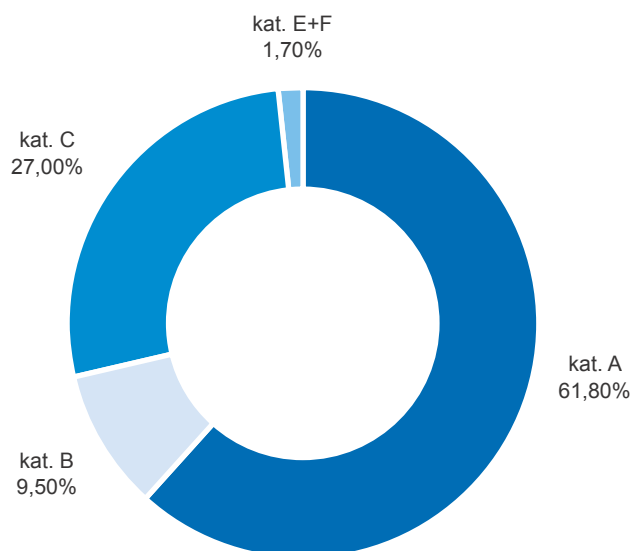
Blokady liniowe zainstalowane na 16 344 km linii kolejowych zapewniają bezpieczeństwo kursowania pociągów pomiędzy poszczególnymi stacjami. Liczba ta obejmuje 13 748 km linii wyposażonych w blokady pól samoczynne i 2 596 km wyposażonych w blokady samoczynne,

Wykres nr 1

Zwrotnice w poszczególnych rodzajach stacyjnych urządzeń sterowania ruchem



**Podział przejazdów kolejowych
wyposażonych w urządzenia zabezpieczenia ruchu
na poszczególne kategorie**



w tym 115 km to blokady komputerowe. Spośród 2 857 odstępów samoczynnych blokad liniowych, 528 odstępów obejmujących 505 km linii kolejowych wyposażonych jest w niezależne systemy diagnostyki zdalnej, kontrolującej i rejestrującej parametry techniczno – eksploatacyjne systemu.

Rozwój i szerokie wprowadzanie do eksploatacji urządzeń detekcji stanów awaryjnych taboru (DSAT) stanowi wydzielony kierunek działań mających na celu zapewnienie wysokiego poziomu bezpieczeństwa ruchu pociągów. Około 150 kompletów takich urządzeń rozmieszczonych jest na głównych ciągach komunikacyjnych w sąsiedztwie dużych węzłów kolejowych. Urządzenia DSAT w sposób zdalny wykrywają i ostrzegają o możliwości wystąpienia stanów awaryjnych taboru kolejowego, mogących stać się przyczyną wypadków kolejowych. Urządzenia te zapewniają również komfort podróży pasażerom, minimalizują degradację stanu technicznego nawierzchni kolejowej oraz są elementem wspomagającym utrzymanie taboru kolejowego.

Modernizacja urządzeń sterowania ruchem kolejowym

W 2005 roku kontynuowano intensywne działania związane z modernizacją linii kolejowych, wchodzących w skład transeuropejskich korytarzy transportowych E 30 i E 65. W wyniku modernizacji korytarza E 30 na odcinku Opole – Wrocław zostały przekazane do eksploatacji:

- urządzenia samoczynnych sygnalizacji przejazdowych typu SPA-4 na 15 przejazdach kolejowych,
- urządzenia typu SPR-2 na 2 przejazdach obsługiwanych,
- urządzenia samoczynnej blokady liniowej typu SHL-12 na szlakach Opole Zach. – Dąbrowa Niemodlińska – Lewin Brzeski – Brzeg, Oława – Św. Katarzyna,
- stacyjne urządzenia komputerowe typu Ebilock 950 na stacji Opole Zach. (23 szt. napędów)

zwrótnicowych typu EEA-5) i na posterunku odgałęźnym Dąbrowa Niemodlińska (4 szt. napędów zwrótnicowych typu EEA-5) sterowanym ze stacji Opole Zach. oraz na stacji Lewin Brzeski (19 szt. napędów zwrótnicowych typu EEA-5).

Modernizacja korytarza E 65 zaowocowała przekazaniem do eksploatacji na odcinku Grodzisk Mazowiecki – Zawiercie stacyjnych urządzeń komputerowych typu Ebilock 950 na posterunku odgałęźnym Knapówka (6 szt. napędów zwrótnicowych typu EEA-5). W wyniku modernizacji linii kolejowej nr 401 Szczecin Dąbie – Świnoujście zostały przekazane do eksploatacji:

- urządzenia samoczynnych sygnalizacji przejazdowych typu SPA-4 na 3 przejazdach kolejowych,
- urządzenia blokady liniowej typu Eap na szlaku Kliniska – Rurka.

W ramach modernizacji urządzeń liniowych na pozostałych liniach kolejowych zainstalowano 16 kompletów urządzeń nowoczesnych samoczynnych sygnalizacji przejazdowych. Zastosowanie systemów telewizji użytkowej pozwoliło na likwidację 3 posterunków stwierdzania końca pociągu oraz obsługi na 31 przejazdach kolejowych kategorii A. Sterowanie ruchem na tych przejazdach prowadzone jest zdalnie z najbliższego obsługiwanego posterunku ruchu. Zainstalowano także systemy telewizji użytkowej dla monitoringu i nadzoru zdalnego na 10 przejazdach kategorii B.

Kierunki rozwoju

W 2005 roku kontynuowano (rozpoczęte w 2003 roku) „Opracowanie wymagań dla interfejsów pomiędzy nastawnicami stacyjnymi a systemami kierowania i sterowania ruchem oraz urządzeniami zabezpieczenia przejazdów drogowych i urządzeniami blokad liniowych”. Staraniem Biura Automatyki i Telekomunikacji PKP PLK S.A. ww. opracowanie powiązane zostało z harmonogramem prac projektu ESIS (European Signalling Interface Standards), którego celem jest opracowanie ujednoczonych powiązań (interfejsów) pomiędzy kluczowymi typami systemów sterowania ruchem pociągów.

Tematy prac rozpoczętych w 2005 r.:

- „Monitorowanie i diagnostyka obwodów świateł eksploatowanych na sieci PKP PLK S.A.”,
- „Opracowanie wymagań dla Specyficznego Modułu Transmisyjnego (STM) do urządzeń SHP i Radiostop”.

W roku 2005 kontynuowaliśmy ścisłą współpracę z czołowymi producentami branży sterowania ruchem kolejowym, tj. Bombardier Transportation (ZWUS), Kombud Radom, KZA Poznań, Frauscher oraz Siemens w zakresie wdrażania do stosowania nowych rozwiązań technicznych. Podjęto szereg intensywnych działań związanych z prowadzeniem prób terenowych i badań eksploatacyjnych oraz opracowywaniem założeń technicznych prototypowych systemów i urządzeń sterowania ruchem kolejowym. Zaowocowało to pojawieniem się na rynku kolejowym nowych systemów srk zbudowanych w oparciu o najnowsze zdobycze techniki i technologii.

W zakresie produktów firmy Bombardier Transportation ZWUS trwały dalsze prace rozwojowe systemu Ebilock, w szczególności jego powiązania z innymi systemami i urządzeniami, tj. blokadami liniowymi, przejazdami kolejowymi oraz zwrótnicami wielonapędowymi.

W trakcie badań eksploatacyjnych znajduje się jednodostępowa blokada liniowa typu SHL-12, która będzie ważnym i niezbędnym elementem wyposażenia technicznego linii sterowanych zdalnie.





Rozpoczęto badania terenowe i próby eksploatacyjne nowego systemu licznika osi SOL-21 oraz czujnika koła typu ELS-95. Konstrukcja nowego czujnika posiada znacznie lepszą odporność na zakłócenia zewnętrzne i pochodzące od prądów trakcyjnych oraz pojazdów szynowych wyposażonych w hamulce elektromagnetyczne.

Próby terenowe i badania eksploatacyjne systemu urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowych typu SPA-5 zakończyły się uzyskaniem bezterminowego świadectwa dopuszczenia do eksploatacji wydanego przez Urząd Transportu Kolejowego. Ten nowoczesny system samoczynnej sygnalizacji przejazdowej będzie również przystosowywany do zabezpieczania przejazdów obsługiwanych kat. A.

Wychodząc naprzeciw problemom eksploatacyjnym, polegającym na braku dostępności części zamiennych do eksploatowanych przekaźników typu JRJ, Biuro Automatyki i Telekomunikacji wdrożyło w tym zakresie szereg działań organizacyjnych i technicznych. W efekcie tych działań opracowany został moduł ERV-3, zastępujący, obecnie stosowane w układach nastawczych zwrotnic stacyjnych systemów przekaźnikowych, przekaźniki JRJ. Nowy moduł zwiększy niezawodność i bezpieczeństwo działania układu kontrolnego zwrotnicy w wyniku zastosowania przekaźników klasy N oraz obniży zużycie energii elektrycznej przez obwód kontrolny o ok. 85%.

W roku 2005 Biuro Automatyki i Telekomunikacji wydało pozytywną ocenę eksploatacyjną, kończącą próby eksploatacyjne realizowane na stacji Jedlnia, systemu odwzorowania monitorowego MOR-1 produkcji firmy KOMBUD. System ten, wykorzystując technikę komputerową, umożliwia zastępowanie wyeksploatowanych i przestarzałych pulpitów kostkowych w przekaźnikowych urządzeniach srk. Planowany jest dalszy rozwój tego systemu. Podjęto także działania związane z opracowaniem systemu zdalnego sterowania MOR-2zs. Jego wdrożenie i badania prowadzone będą w ścisłej współpracy z producentem.

Przeprowadzono i zakończono z wynikiem pozytywnym badania terenowe i próby eksploatacyjne licznika osi ACS 2000 firmy Frauscher oraz układu powiązania tego licznika z półsamoczynną blokadą liniową typu Eap. Próby te potwierdziły pełną przydatność oferowanych przez firmę Frauscher rozwiązań do kontroli niezajętości torów i rozjazdów.

Na potrzeby realizacji projektu „Żywiec II” opracowano założenia dla nowego stanowiska obsługi systemu zdalnego sterowania w Żywcu. W końcowej fazie znajduje się proces przystosowania logiki systemu SIMIS-W do współpracy z tym stanowiskiem obsługi.

Modernizacja i rozwój urządzeń DSAT na sieci PKP powinny zmierzać w kierunku wprowadzenia nowej generacji urządzeń wyposażonych w głowice pomiarowe z detektorami wielopunktowymi oraz układami automatycznej kalibracji. Pozwoli to zwiększyć w przyszłości ich skuteczność, niezawodność oraz zminimalizować ilość zabiegów utrzymaniowych. Kolejnym krokiem w modernizacji urządzeń DSAT, wynikającym z postępu technicznego, powinno być wdrożenie jednolitego systemu sieciowego, zapewniającego automatyczny przekaz informacji z urządzeń zainstalowanych na głównych modernizowanych liniach (w tym również dojazdowych) wchodzących w skład międzynarodowych korytarzy kolejowych objętych umowami o głównych międzynarodowych liniach kolejowych (AGC) i o ważniejszych międzynarodowych liniach tranzytu kombinowanego i obiektach towarzyszących (AGTC).

Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom przewoźników oraz realizując zapisy dyrektyw i decyzji Unii Europejskiej, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., jako zarządca infrastruktury kolejowej, rozpoczynają proces wdrażania europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS) obejmującego zorientowany na komunikację globalny system kolejowej radiokomunikacji ruchomej (GSM-R) i zorientowany na bezpieczeństwo i sterowanie ruchem europejski system sterowania pociągiem (ETCS) uzupełnione o telematyczne aplikacje dla przewozów towarowych (TAF).

Zgodnie z polityką Unii Europejskiej w zakresie transportu kolejowego zmierzamy do utworzenia jednego europejskiego systemu kolejowego, w którym właściciele interoperacyjnej infrastruktury kolejowej będą udostępniać drogę kolejową konkurującym ze sobą przewoźnikom, organizującym przewozy osób i towarów przy wykorzystaniu taboru interoperacyjnego. Interoperacyjność przyczynia się do integracji państw Unii Europejskiej i ustanowienia obszaru bez granic wewnętrznych; kojarzona jest z wolnością, swobodą podróżowania, niezakłóconym przepływem towarów, wolną konkurencją, a w wymiarze praktycznym oznacza brak konieczności postojów pociągów na granicach w celu wymiany lokomotyw, maszynistów i druzyn pociągowych. System ETCS realizuje interoperacyjność w oparciu o automatyzację nadzoru jazdy pociągów, ograniczenie do minimum komunikacji głosowej maszynistów z centrum sterowania, przekazywanie informacji, komunikatów i alarmów w uniwersalnej formie. Jego wdrożenie przyniesie szereg istotnych korzyści, takich jak ułatwienie ruchu transgranicznego, umożliwienie ruchu pociągów z dużymi prędkościami, zwiększenie przepustowości linii czy podniesienie bezpieczeństwa ruchu pociągów. W kontekście planów budowy linii szybkich kolei należy podkreślić, że wdrożenie systemu ETCS jest niezbędnym warunkiem przekroczenia istniejącej obecnie bariery prędkości dla bezpiecznego ruchu pociągów.

Bierzemy również udział we wdrażaniu Europejskiego programu zaawansowanych ujednoczonych usług transportu kolejowego (ARTUS). Jest to zintegrowany projekt, który realizuje konsorcjum europejskich zarządców infrastruktury, w tym PKP PLK S.A., przewoźników oraz europejskie uczelnie techniczne. Celem projektu jest praktyczna weryfikacja standardu śledzenia ładunków towarowych dla potrzeb transportu kolejowego. Projekt zakłada wykonanie licznych prac teoretycznych, analitycznych, a także przeprowadzenia wielu testów. PKP PLK S.A. włączy się do programu ARTUS-a jako tzw. partner wspierający. Pierwszych efektów spodziewamy się uzyskać bez nakładów finansowych ze strony „peelki”, oferując jedynie pracę naszych ekspertów.

Energetyka



Ogólne dane statystyczne

W skład urządzeń elektroenergetycznych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wchodzi urządzenia przedstawione w tabeli nr 1.

Tabela nr 1

Wyszczególnienie	Jednostka miary	Ilość
Urządzenia sieci trakcyjnej		
Długość linii kolejowych zelektryfikowanych	km	11 770
Długość sieci trakcyjnej	tkm	25 236
Odłączniki sieci trakcyjnej	szt.	20 408
- w tym sterowane	szt.	13 336
Urządzenia stałoprądowe 3 kV (dzierżawione przez "PKP Energetyka" spółka z o.o.)		
- podstacje trakcyjne	szt.	452
- kabiny sekcyjne	szt.	363
- moc zainstalowana	MW	2 845
Urządzenia elektrycznego ogrzewania rozjazdów		
- pojedyncze rozjazdy przeliczeniowe łącznie z zamknięciami nastawczymi	szt.	27 942
- stacje i posterunki odgałęźne wyposażone w urządzenia elektrycznego ogrzewania rozjazdów	szt.	823
- moc zainstalowana	MW	112
Urządzenia oświetlenia drogi kolejowej oraz instalacje elektryczne w obiektach infrastruktury		
- punkty oświetlenia zewnętrznego	szt.	190 652
- punkty w oświetleniu wewnętrznym	szt.	214 378
- moc zainstalowana w oświetleniu zewnętrznym	MW	45
Linie rozdzielcze SN		
- linie potrzeb nietrakcyjnych	km	42

Sieć trakcyjna

W roku 1936 roku oddano w Polsce do eksploatacji pierwszy zelektryfikowany odcinek linii kolejowej Otwock – Warszawa – Pruszków. Zastosowany wówczas system zasilania 3 kV prądu stałego po 70 latach eksploatacji doskonale spełnia zadania związane z zapewnieniem ekologicznego i szybkiego transportu. Obecnie, gdy spowolnione zostało tempo elektryfika-

cji linii kolejowych, nastął dogodny moment do dostosowania urządzeń sieci trakcyjnej do nowych zadań. Na pierwszy plan wysuwa się potrzeba integracji technicznej z kolejami europejskimi poprzez poprawę parametrów współpracy odbieraka prądu z siecią jezdnią. Na niektórych liniach konieczne staje się dostosowanie urządzeń sieci trakcyjnej do prędkości jazdy pociągów w zakresie 160 ± 250 km/h, co wiązać się będzie ze wzrostem obciążenia prądowego sieci jezdnej.

Mając to na względzie od kilku lat prowadzi się badania zaprojektowanej do prędkości jazdy pociągów 200/250 km/h i wybudowanej na Centralnej Magistrali Kolejowej sieci typu 2C120-2C-3. W roku 2005 ponownie przeprowadzono badania tej sieci w stacji Psary. Wynik badań potwierdza przydatność tej sieci do jazdy na wprost z prędkością 200 km/h oraz 100 km/h na kierunkach zwrotnych.

Ponadto, przy współdziałaniu Akademii Górniczo-Hutniczej w Krakowie, TELE-FONIKI Kable S.A., Centrum Naukowo-Technicznego Kolejnictwa, zaprojektowano, wybudowano i poddano próbnej eksploatacji następujące typy sieci trakcyjnej: YC150C-2CS150 i YC120C-2CS150. Odcinek doświadczalny o długości 6 km zlokalizowany został na linii E 20. Cechą charakterystyczną nowych sieci jest zastosowanie przewodów jezdnych o przekroju 150 mm^2 wykonanych ze stopu miedzi z domieszką srebra. W jednym z tych rozwiązań zastosowano również linę nośną o przekroju 150 mm^2 . Zastosowanie miedzi srebrowej znacznie podniosło obciążalność prądową sieci jezdnej oraz wytrzymałość mechaniczną. Również podniosło to odporność przewodów jezdnych na ścieranie przez nakładki pantografów, nie powodując przy tym przyspieszonego zużycia się nakładek. Parametry wybudowanej sieci trakcyjnej są porównywalne z parametrami sieci dla dużych prędkości eksploatowanych w innych krajach. W roku bieżącym prowadzone będą badania eksploatacyjne pod kątem możliwości zastosowania tej sieci dla prędkości jazdy powyżej 160 km/h.

W istniejących sieciach trakcyjnych zainstalowano osprzęt sieciowy stosowany przez zarządy kolei w innych krajach do budowy sieci trakcyjnych, dostosowany do prędkości jazdy pociągów $V \geq 160$ km/h. Przeprowadzana jest próbna eksploatacja osprzętu chorwackiej firmy DALEKOVOD oraz niemieckiej firmy RIBE. Na torze nr 2 szlaku Wrocław Popowice – Wrocław Osobowice linii 271 wykonano doświadczalny odcinek sieci trakcyjnej o długości 1394 m z zastosowaniem osprzętu sieciowego firmy DALEKOVOD, zaś na torze nr 1 tego samego szlaku zamontowano osprzęt firmy RIBE.

Osprzęt firmy DALEKOVOD



Osprzęt firmy RIBE



W 2005 roku zlecono do wykonania „Wytyczne projektowania oraz warunki odbioru sieci trakcyjnej z uwzględnieniem nowych standardów i wymogów dla linii interoperacyjnych”. Ostateczna wersja tego opracowania powstanie w 2006 roku i przeznaczona będzie do stosowania przy projektowaniu, budowie i odbiorach nowej lub zmodernizowanej sieci trakcyjnej o napięciu znamionowym 3 kV prądu stałego i związanej z nią ochrony przeciwporażeniowej, ochrony środowiska i ochrony od prądów błądzących.

W ramach napraw planowych urządzeń sieci trakcyjnej przeprowadzono następujące roboty:

- wymiana drutu jezdnego na 529 km linii kolejowych,
- wymiana lin nośnych na 334 km linii kolejowych,
- wymiana osprzętu sieciowego na 600 km linii kolejowych,
- wymiana izolatorów trakcyjnych na 1 343 km linii kolejowych,
- regeneracja głowic fundamentowych i konserwacja konstrukcji wsporczych na 482 km linii kolejowych.

W ramach pilotażu uruchomiono w jednym z zakładów linii kolejowych program do paszportyzacji urządzeń sieci trakcyjnej „PuZEK”. Zawiera on szereg narzędzi, które wcześniej rozproszone były w różnych programach komputerowych i systemach, w tym:

- paszporty urządzeń,
- metryki,
- dokumentacja rysunkowa,
- rejestr awarii, napraw, zabiegów utrzymaniowych, pomiarów,
- raportowanie,
- analizy,
- rozliczanie.

Urządzenia stałoprądowe 3 kV

W 2004 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przyjęła na swój stan majątkowy urządzenia stałoprądowe 3 kV. W ramach „Umowy dzierżawy elektroenergetycznych urządzeń przetwórczych i rozdzielczych” zostały one przekazane do eksploatacji i utrzymania do „PKP Energetyka” Spółka z o.o.

Urządzenia oświetlenia zewnętrznego.

Oświetlenie zewnętrzne terenów PKP Polskie Linie Kolejowe S.A realizowane jest przez ponad 190 tys. szt. opraw oświetleniowych. W przeważającej mierze (64%) są to oprawy ze źródłami rtęciowymi starego typu.

Na wykresie nr 1 przedstawiono różne rodzaje zastosowanych opraw.

Wykres nr 1

Oprawy oświetleniowe w PKP PLK S.A.

(stan na 31.12.2005 r.)



Nowy typ opraw - to oprawy z lampami sodowymi wysokoprężnymi.

Oprawy do wymiany - to oprawy z lampami rtęciowymi oraz starego typu - sodowe,

Pozostałe oprawy - to grupa opraw ze źródłami światła typu: świetlówki, metalohalogenkowe, halogenowe.

W 2005 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. prowadziły działania polegające na wymianie wyeksploatowanych najstarszych opraw oświetleniowych, przeważnie z lampami rtęciowymi na nowoczesne oprawy ze źródłami sodowymi wysokoprężnymi. Wymieniono 8 545 szt. opraw oświetleniowych.

W efekcie nastąpi:

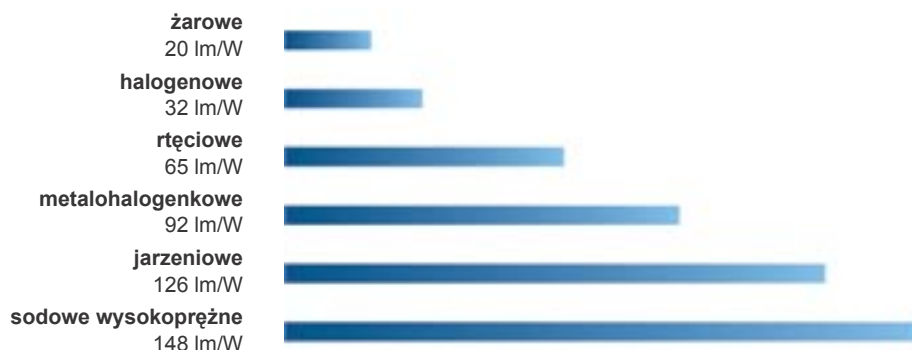
- redukcja mocy zainstalowanej o około 1,5 MW,
- zmniejszenie zużycia energii elektrycznej o około 6.000 kWh i związana z tym redukcja emisji CO₂ do atmosfery,
- obniżenie kosztów energii elektrycznej o około 2,5 mln zł w skali roku.

Nowoczesne systemy oświetleniowe zapewniają nie tylko obniżenie kosztów eksploatacyjnych (przeciętnie zmniejszenie zużycia energii elektrycznej o około 150 W na jedną oprawę), ale także pozwalają uzyskać wymierne efekty ekologiczne, jak i poprawę estetyki terenów kolejowych.

Zastosowane nowoczesne oprawy oświetleniowe charakteryzują się wysokimi parametrami technicznymi. Przewiduje się, że żywotność tych opraw wyniesie około 30 lat. Zastosowane źródła światła, tj. lampy sodowe wysokoprężne, posiadają najwyższy dostępny na rynku wskaźnik skuteczności świetlnej. Bezawaryjny czas pracy tych lamp obliczany jest na 16 tys. godzin świecenia (około 4 lat). Dotychczas użytkowane lampy rtęciowe mają ponad dwukrotnie mniejszą skuteczność świetlną, a ich czas pracy wynosi około 2,5 roku.

Poniżej na wykresie przedstawiono skuteczność świetlną różnych źródeł światła stosowanych w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Skuteczność świetlna źródeł światła stosowanych w PKP PLK S.A.



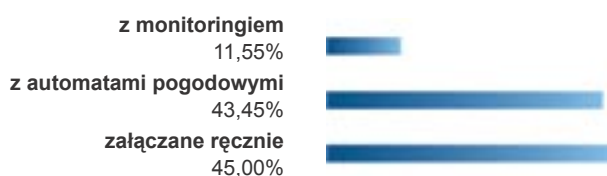
W najbliższej przyszłości planuje się kontynuowanie podjętych działań modernizacji starych energochłonnych urządzeń oświetleniowych. Oprócz wymiany opraw oświetleniowych planowa jest także wymiana niektórych konstrukcji wsporczych, jak również wprowadzenie zmian w układach sterowania oświetleniem, a także zainstalowanie układów pomiarowych odbiorów w obszarze modernizowanym.

Urządzenia elektrycznego ogrzewania rozjazdów

Jednym z ważnych elementów zapewniającym bezpieczeństwo ruchu kolejowego jest poprawna praca rozjazdów. W okresie zimowym pojawiają się problemy w działaniu tych urządzeń związane z opadami śniegu. W celu usprawnienia pracy rozjazdów w Polsce powszechnie stosuje się urządzenia elektrycznego ogrzewania rozjazdów.

Urządzenia elektrycznego ogrzewania rozjazdów w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. są zamontowane na 823 posterunkach ruchu, co w przeliczeniu na pojedyncze rozjazdy stanowi 27 942 tzw. rozjazdów przeliczeniowych. W celu zmniejszenia kosztów energii elektrycznej, stosuje się automaty pogodowe, umożliwiające precyzyjną regulację progów nastawczych w zależności od lokalnych warunków atmosferycznych. Automatycznym sterowaniem objętych jest ok. 55% urządzeń elektrycznego ogrzewania rozjazdów.

Rodzaje stosowanych systemów sterowania urządzeniami elektrycznego ogrzewania rozjazdów w zależności od mocy zainstalowanej



W celu ujednoczenia stosowanych rozwiązań w zakresie urządzeń elektrycznego ogrzewania rozjazdów na modernizowanych liniach kolejowych w 2005 roku zostały zakończone prace związane z opracowaniem „Wytucznych projektowania urządzeń elektrycznego ogrzewania rozjazdów”. Pozwoli to również na ujednoczenie prowadzenia prac przy utrzymaniu tych urządzeń.

■ Eksploatacja



W 2005 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. kontynuowały opracowywanie instrukcji służbowych dostosowanych do dyrektyw Unii Europejskiej. Na 23 instrukcje wymagające zatwierdzenia przez prezesa Urzędu Transportu Kolejowego (UTK) uzyskaliśmy 20 decyzji zatwierdzających. Pozostałe 3 instrukcje zostaną przedłożone do akceptacji w 2006 r. Uzyskaliśmy także decyzję prezesa UTK dotyczącą przedłużenia ważności świadectwa bezpieczeństwa dla PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. jako zarządcy infrastruktury.

W 2005 roku po sieci kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przeprowadzono 29 816 pociągów pasażerskich kwalifikowanych. Regularność kursowania w tej grupie pociągów wyniosła 92,3% i była niższa o 2,0 % w porównaniu do 2004 roku.

Pozostałych pociągów pasażerskich przeprowadzono 1 195 316. Punktualność wyniosła 93,5% i była niższa w porównaniu do 2004 o 3,1%.

Istotnym elementem wpływającym na punktualność pociągów pasażerskich były wydarzenia niezależne od zarządcy i przewoźnika, tj.:

- strajki,
- fałszywe alarmy bombowe,
- wypadki z udziałem ludzi,
- zjawiska atmosferyczne - obfite opady śniegu, niskie i wysokie temperatury, wyładowania atmosferyczne,
- kradzież sieci trakcyjnej,
- dewastacja urządzeń sterowania ruchem kolejowym.

Bardzo ważną sprawą monitorowaną przez służby eksploatacji jest zagadnienie bezpieczeństwa ruchu kolejowego na liniach zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Sposób postępowania przy wypadkach oraz statystyka wypadkowa są aktualnie dostosowywane do nowych uregulowań prawnych. Główne zmiany w zakresie statystyki odnoszą się do wprowadzenia nowych pojęć i definicji odpowiadających treści stosownych rozporządzeń i Dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady Europejskiej z dnia 29 kwietnia 2004 r. Dotyczą odmiennej kategoryzacji i klasyfikacji wypadków. Wprowadzony został nowy podział na katastrofy i wypadki, a wprowadzone zostaną jeszcze incydenty. W odniesieniu do postępowania przy wypadkach w życie wdrażane są postanowienia rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 28 czerwca 2005 roku w sprawie katastrof i wypadków.

Istotną dziedziną działalności Spółki, będącą w gestii eksploatacji kolei, jest ochrona przed skutkami zimy. Ze względu na znaczenie gospodarcze i społeczne linie kolejowe podzielone zostały na trzy grupy kolejności zimowego utrzymania (m.in. odśnieżania):

- 1) 13,3 tys. km torów szlakowych,
- 2) 3,9 tys. km
- 3) 10,6 tys. km do dalszej kolejności.

Odśnieżanie linii kolejowych prowadzone było przy użyciu specjalistycznego sprzętu odśnieżnego w tym:

- 22 szt. zespołów odśnieżnych, tzw. kombajnów zbierających śnieg bezpośrednio na wagony,
- 98 szt. pługów lemieszowych,
- 51 szt. odśnieżarek torowych frezowych i szczotkowych.

Prawie 1700 km linii kolejowych, w miejscach narażonych na zawianie śniegiem, osłoniętych zostało zasłonami przeciwsnieżnymi. Roboty związane z zimowym utrzymaniem infrastruktury kolejowej realizowane były przez ok. 18,2 tys. osób, w tym 13,2 tys. pracowników Spółki.

Firmy zewnętrzne oraz pracownicy wynajęci wspierają PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w obliczu nasilania się niekorzystnych warunków atmosferycznych.

Kolejowe ratownictwo techniczne



Kolejowe ratownictwo techniczne w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. tworzy profesjonalna kadra techniczna wyposażona w specjalistyczny sprzęt (żurawie kolejowe, pojazdy szynowo-drogowe, ciężkie pojazdy gaśnicowe oraz urządzenia do wkolejania wszystkich typów pojazdów kolejowych).

Zespoły kolejowego ratownictwa technicznego, poza działalnością podstawową, mogą świadczyć usługi w zakresie:

- wkolejania wszystkich typów pojazdów szynowych (kolejowych, tramwajowych, przemysłowych),
- przemieszczeń poprzecznych pojazdów szynowych,
- operacji obracania przewróconych pojazdów i wstawiania na tor,
- odciągania i holowania pojazdów szynowych,
- prac przy nasuwaniu przęseł mostowych,
- przeciągania kabli energetycznych, telefonicznych itp. pod ciągami komunikacyjnymi kolejowymi i innymi (usługi te wykonywane są sprzętem niemieckiej firmy Hegenscheidt – MFD GmbH przy użyciu specjalistycznych pojazdów szynowo-drogowych UNISTAR, UNIMOG i UNIMAN),
- wynajmu żurawi kolejowych (wraz z obsługą) EDK 750, EDK 1000, EDK 2000 do wszelkich prac na terenach kolejowych, w tym na bocznicach i torach zakładowych.

W 2005 r. wykonano:

- 135 usług dla jednostek z Grupy PKP za kwotę **710.663,24** zł,
 - 81 usług dla jednostek spoza Grupy PKP za kwotę **341.994,89** zł,
- ogółem przychody z usług - **1.052.658,13** zł.

Mając na względzie unowocześnienie środków technicznych oraz obniżenie kosztów zespołów ratowniczych, Biuro Ratownictwa Technicznego prowadzi działania zmierzające do lepszego wykorzystania sprzętu do prac okołotorowych, np. usuwania usterek w torze, wycinki drzew i krzewów zagrażających bezpieczeństwu ruchu kolejowego, odśnieżania torów.

W 2005 roku zakupiono i skierowano do eksploatacji 2 ratownicze pojazdy szynowo-drogowe typu Uniman z kompletnym zestawem urządzeń do wkolejania, wyposażone dodatkowo w obcinarkę do gałęzi, głowicę do wycinania trawy i chrustu, głowicę mielącą do traw i chrustu, odśnieżarkę frezową. Oferta prac z użyciem tych pojazdów została zaprezentowana podczas pokazów na targach TRAKO w październiku 2005 roku.

28 i 29 września 2005 roku zespoły ratownictwa technicznego PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. brały udział w transgranicznych ćwiczeniach specjalistycznych grup ratowniczych z Polski i Niemiec Zielona Góra-Czerwieńsk prezentując wysoki poziom przygotowania i operatywności.

■ **Ekonomika i finanse**



Sytuację ekonomiczno-finansową oceniono na podstawie sprawozdawczości finansowej wg stanu na dzień 31.12.2005 roku.

Sytuacja majątkowa

Wartość księgową netto majątku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. na koniec 2005 roku wyniosła 13 477,42 mln zł, z czego 88% stanowiły aktywa trwałe, natomiast 12% - aktywa obrotowe.

W stosunku do poprzedniego roku obrotowego majątek zmniejszył się o 792,48 mln zł, tj. o 5,55%. Przyczyną tych zmian była zasadniczo korekta wyceny przedmiotu umowy oddania do odpłatnego korzystania linii kolejowych oraz innych nieruchomości niezbędnych do zarządzania liniami kolejowymi zawartej w dniu 27 września 2001 roku pomiędzy PKP S.A. a PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (umowa nr D50-KN-1/01).

Podstawową pozycję aktywów trwałych i jednocześnie najwyższą w ogólnej wartości aktywów, podobnie jak w 2004 roku, zajmowały rzeczowe aktywa trwałe, w tym środki trwałe (77% sumy aktywów). W strukturze środków trwałych dominowały budynki, lokale i obiekty inżynierii lądowej i wodnej (80%) oraz grunty, w tym prawo wieczystego użytkowania (18%). Środki trwałe w budowie stanowiły 9% aktywów trwałych.

W aktywach obrotowych najwyższą pozycję wykazywały nadal należności krótkoterminowe (84%), głównie z tytułu dostaw i usług (46%), przy czym ok. 96% tych należności pochodziło od jednostek Grupy PKP.

Spółka kontynuowała działania mające na celu dostosowanie posiadanego majątku do wielkości zapotrzebowania oczekiwanego przez przewoźników.

W wyniku prowadzonych postępowań likwidacyjnych do chwili obecnej uzyskano:

- decyzje o likwidacji 2499,7 km linii/ odcinków linii kolejowych,
- zgodę zarządu kolei na nieodpłatne przekazanie jednostkom samorządu terytorialnego 397,8 km linii/odcinków linii kolejowych.

Do końca 2005 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wystąpiła do PKP S.A. o wyłączenie z przedmiotu umowy oddania 1489,170 linii/odcinków linii kolejowych.

Po przeprowadzeniu szeregu wnikliwych analiz dotyczących optymalizacji wielkości majątku, tj. gwarantującej jej najwyższą efektywność i rentowność, ustalono docelowo wielkość sieci, którą PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. powinna zarządzać, na poziomie około 17 tys. km linii kolejowych. Uwzględniono w tym wszystkie linie znaczenia państwowego wg rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 7 grudnia 2004 roku. Na liniach tych prowadzone są działania zmierzające do redukcji kosztów polegające przede wszystkim na:

- likwidacji zbędnych posterunków ruchu,
- likwidacji posterunków dróżników przejazdowych i zabudowę samoczynnej sygnalizacji przejazdowej
- zastąpienie pracy ludzkiej nowoczesnymi urządzeniami w wyniku modernizacji linii kolejowych.

Z tych też względów w roku 2005 aportem objęto środki trwałe grup GUS 1 i 2 wchodzące w skład 453 linii kolejowych o łącznej długości 16 568,170 km.

Sytuacja kapitałowa

W 2005 roku zaszły pozytywne zmiany w pasywach bilansu. Nastąpił wzrost udziału kapitału własnego w źródłach finansowania majątku. Zasadniczą przyczyną wzrostu była emisja nowych serii akcji. Wg stanu na dzień 31.12.2005 roku wskaźnik ogólnego zadłużenia wyniósł ok. 66% , co daje poprawę w porównaniu do 2004 roku o 39 punktów procentowych.

Podwyższenie kapitału zakładowego do wysokości 1 162,57 mln zł, tj. o kwotę 281,35 mln zł nastąpiło w dniu 27 czerwca 2005 roku (wpis do Krajowego Rejestru Sądowego) poprzez emisję 281 349 akcji imiennych serii H, obejmowanych przez Skarb Państwa w zamian za wydatki z budżetu państwa przeznaczone na finansowanie w 2004 roku linii kolejowych o znaczeniu państwowym. Wg stanu na dzień 31.12.2005 roku Skarb Państwa był akcjonariuszem 74,36% wyemitowanych akcji, zaś PKP S.A – 25,64%.

W dniu 23.12.2005 roku Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie Spółki PKP Polskie Linie Kolejowe podjęło uchwałę nr 39/2005 o podwyższeniu kapitału zakładowego do kwoty 6 225,26 mln zł, tj. o 5 062,69 mln zł w drodze emisji 5 062 689 akcji imiennych serii I, obejmowanych przez PKP S.A. w zamian za wkład niepieniężny w postaci aportu środków trwałych grup GUS 1 i 2 wchodzących w skład 453 linii kolejowych. Rejestracji podwyższenia kapitału zakładowego dokonano 25 stycznia 2006 roku.

Uwzględniając powyższe, od początku swojej działalności Spółka wyemitowała w dziewięciu seriach 6 225 263 akcje o wartości nominalnej 1 000,00 zł każda. Z chwilą podpisania umowy pomiędzy Skarbem Państwa reprezentowanym przez Ministra Finansów a PKP S.A. o przeniesienie na rzecz Skarbu Państwa 170 000 akcji serii I (zgodnie z aneksem nr 2 do umowy przewłaszczenia akcji na zabezpieczenie zawarte w dniu 23 sierpnia 2005 roku) Skarb Państwa będzie akcjonariuszem 20,9% akcji, zaś PKP S.A. - 79,1% akcji.

W strukturze kapitału obcego dominującą pozycję nadal zajmowały zobowiązania długoterminowe (66% kapitału obcego), których 91,4% dotyczyło zobowiązań wynikających z zawartej w dniu 27 września 2001 roku umowy oddania do odpłatnego korzystania linii kolejowych oraz innych nieruchomości niezbędnych do zarządzania liniami kolejowymi.

Wyniki ekonomiczno-finansowe działalności Spółki

Na wyniki ekonomiczno-finansowe Spółki w głównej mierze mają wpływ czynniki makroekonomiczne, takie jak polityka transportowa państwa, w tym:

- plany strategiczne dotyczące rozwoju transportu kolejowego,
- zakres wsparcia finansowego,
- uregulowania dotyczące zasad obowiązujących przy ustalaniu opłat za udostępnianie linii kolejowych przewoźnikom kolejowym,

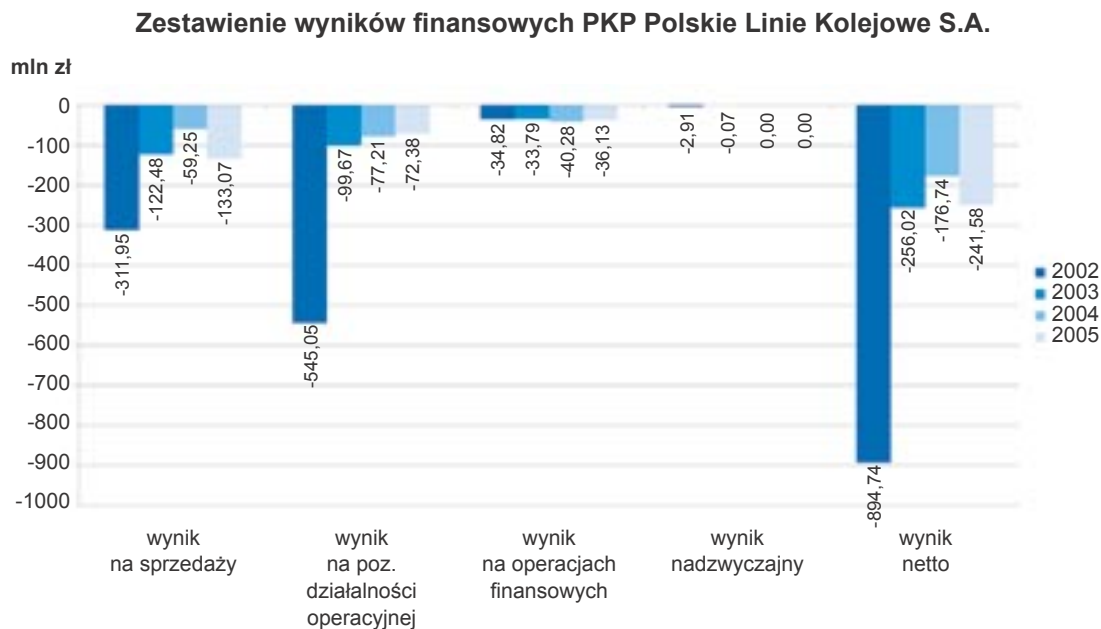
sytuacja gospodarcza kraju, czy też sytuacja ekonomiczno-finansowa spółek Grupy PKP, w obszarze, w którym zasadniczo funkcjonuje PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Pomimo wielu barier, na które napotyka Spółka, wyniki ekonomiczno-finansowe w porównaniu do założeń planu ulegają systematycznej poprawie.

W roku 2005 Spółka poniosła stratę finansową netto w wysokości 241,58 mln zł, tj. o 64,83 mln zł większą niż w 2004 roku (wzrost o 36,7%). Niemniej uzyskany wynik finansowy był lepszy od przewidywanego w biznes planie o 7,42 mln zł, tj. o 3,0%.

Wyniki finansowe na przestrzeni lat 2002-2005 obrazuje wykres nr 1:

Wykres nr 1

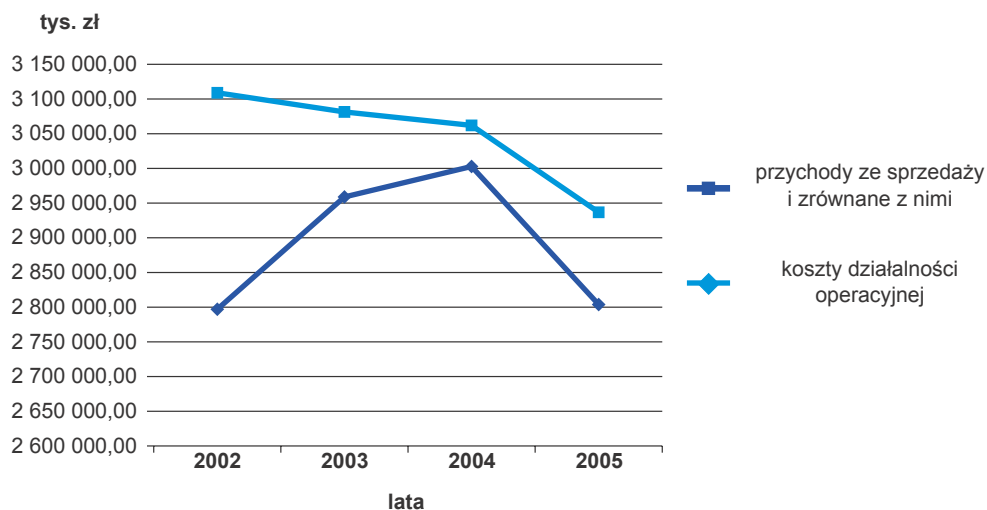


Spółka uzyskała w 2005 roku przychody z działalności gospodarczej w kwocie 2 909,16 mln zł, tj. w wysokości 100% planu. Około 86% przychodów stanowiły przychody z tytułu udostępniania linii kolejowych, przy czym 91% tych przychodów pochodziło od spółek Grupy PKP (w tym od PKP CARGO S.A. ok. 56%, od PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. – ok. 28%). Zgodnie z planem na 2005 rok przychody pokryły koszty w 92%.

Na przestrzeni lat 2002-2005 obserwuje się tendencję spadkową kosztów działalności operacyjnej.

Wykres nr 2

Dynamika przychodów i kosztów PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w latach 2002-2005



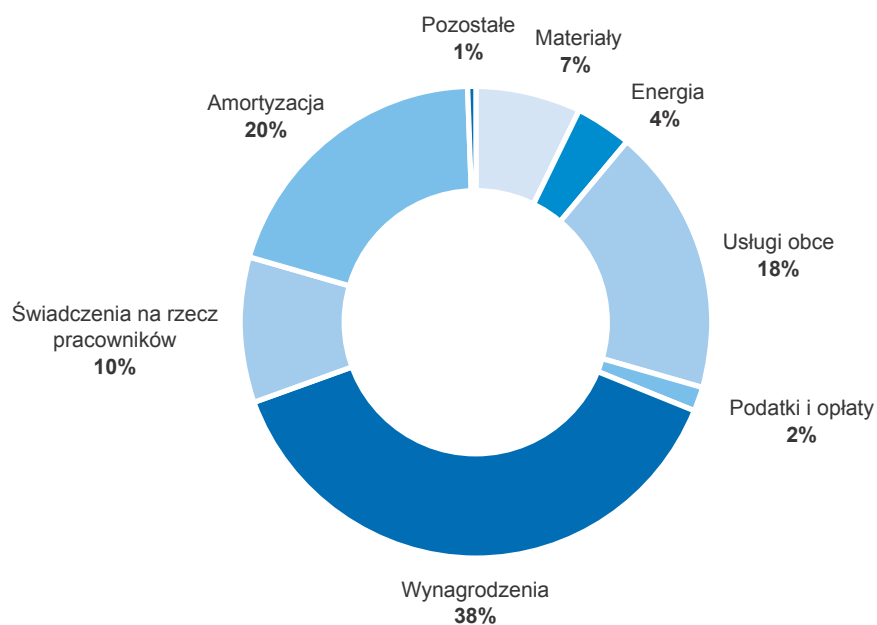


Struktura kosztów uległa niewielkim wahaniom (zasadniczo nastąpiło zwiększenie udziału wynagrodzeń o 2%, przy jednoczesnym zmniejszeniu usług obcych o 1,9%), nadal jednak dominowały wynagrodzenia, amortyzacja oraz usługi obce.

Strukturę kosztów w układzie rodzajowym przedstawia wykres nr 3:

Wykres nr 3

**Koszty w układzie rodzajowym
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w 2005 r.**



Spółka, podobnie jak w latach poprzednich, miała trudności w uzyskiwaniu zwrotu poniesionych nakładów gospodarczych. Występowały trudności w inkasowaniu kwot należnych za świadczone usługi (zasadniczo w związku ze złą sytuacją finansową głównego kontrahenta – PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. i zawartą z nim umową dotyczącą okresu spłaty zadłużenia wobec PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.). Cykl należności ogółem wydłużył się z 99 dni w roku 2004 do 133 dni w roku 2005. Cykl należności z tytułu dostaw i usług pozostał na tym samym poziomie co w roku 2004 wynosząc 87 dni. Niemniej cykl był krótszy od planowanego o 74 dni.

Wobec zahamowania napływu pieniądza od dłużników Spółka nie była w stanie regulować terminowo wszystkich swoich bieżących zobowiązań. Zobowiązania ogółem regulowane były średnio co 184 dni, tj. o 15 dni wolniej niż w 2004 roku, zaś z tytułu dostaw i usług co 50 dni, tj. wolniej o 7 dni w porównaniu do 2004 roku.

Pomimo że w roku 2005 wskaźniki rentowności sprzedaży i obrotu wykazywały pogorszenie w stosunku do roku 2004, to jednak uzyskano poziom lepszy niż planowano na dany rok obrotowy.

Po raz pierwszy od powstania Spółki zachowana została równowaga pomiędzy kapitałem własnym a obcym. Wskaźnik ogólnego zadłużenia mieścił się w granicy uznawanej za optymalną tj. pomiędzy 57% a 67%.

W wieloletnich projekcjach finansowych przewiduje się dalsze intensyfikowanie działań mających na celu poprawę wyników ekonomiczno-finansowych. Pozytywne rezultaty działalności gospodarczej możliwe będą dzięki rozstrzygnięciom natury finansowej i majątkowej w obszarze działań i funkcjonowania Spółki.

■ Pracownicy



Zatrudnienie

Na koniec 2005 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zatrudniała 43 588 pracowników. W ciągu 2005 roku zmniejszyła zatrudnienie o 1 267 pracowników, a od momentu powstania o 5 748 pracowników. Jest to efekt prowadzonej restrukturyzacji zatrudnienia od momentu rozpoczęcia działalności Spółki, tj. od 1 października 2001 roku.

Podstawową przyczyną zmniejszenia zatrudnienia był spadek pracy przewozowej oraz ograniczone możliwości finansowe w utrzymaniu wszystkich linii kolejowych (w tym zamkniętych i nieeksploatowanych). Zmniejszenie zatrudnienia odbywało się przede wszystkim poprzez odejścia pracowników na emeryturę.

Elementem zmniejszenia zatrudnienia były również dodatkowe jednorazowe odprawy pieniężne, zachęcające do rozwiązania umowy o pracę za porozumieniem stron. Z tej możliwości skorzystało w 2005 roku 442 pracowników, tj. około 1/3 ogółu odejść.

Zmniejszenie zatrudnienia w poszczególnych latach przedstawia wykres nr 1.

Wykres nr 1

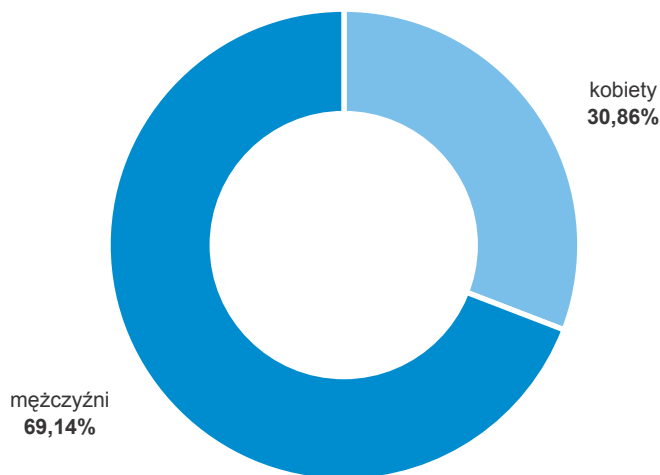
Średnioroczne ubytki w zatrudnieniu w latach 2001 - 2005



Faktyczne zmniejszenie zatrudnienia było o wiele większe, bowiem w wyniku porozumień zawartych w ramach Grupy PKP Spółka przejęła łącznie około 400 pracowników z Centrali PKP S.A. (zespół: wdrożeniowy, likwidacyjny i bezpieczeństwa ruchu) oraz z byłego Zakładu Robot Inżynierskich Sp. z o.o.

Udział kobiet w strukturze zatrudnienia na koniec 2005 roku wynosił prawie 31% ogółu zatrudnionych, co jest m.in. wynikiem specyfiki działalności Spółki. Ponad 60% załogi pracuje w równoważnym czasie pracy, w tym przy pracach diagnostycznych i konserwacji urządzeń zatrudnieni są głównie mężczyźni.

Struktura zatrudnienia wg płci



W działalności podstawowej obejmującej utrzymanie i diagnostykę linii kolejowych (łącznie z budowlami inżynierskimi i podtorzem) wraz ze znajdującymi się tam urządzeniami energetyki, sterowania ruchem kolejowym i łączności technologicznej oraz zespołu inżynierii ruchu obejmującego zatrudnionych na stanowiskach dyżurnego ruchu, dróżnika przejazdowego, nastawniczego i zwrotniczego zatrudnionych było 75,4% ogółu załogi. Na stanowiskach nierobotniczych obejmujących kierownictwo, nadzór i obsługę administracyjno – techniczną zatrudnionych było 14,4% ogółu pracowników. Na stanowiskach związanych z działalnością Straży Ochrony Kolei, obsługą pociągów ratunkowych, obsługą gospodarczo – zaopatrzeniową zatrudnionych było 12,2% ogółu pracowników.

W 2005 roku nastąpiła poprawa struktury zatrudnienia pod względem poziomu wykształcenia. Wzrósł udział pracowników z wyższym wykształceniem. Stanowili oni 8,2% ogółu zatrudnionych, z wykształceniem średnim 51,8% ogółu zatrudnionych, a z pozostałym wykształceniem 40,0% ogółu zatrudnionych.

Dynamikę zmian w wykształceniu w 2005 roku obrazuje wykres nr 3.

Dynamika zmiany wykształcenia w %

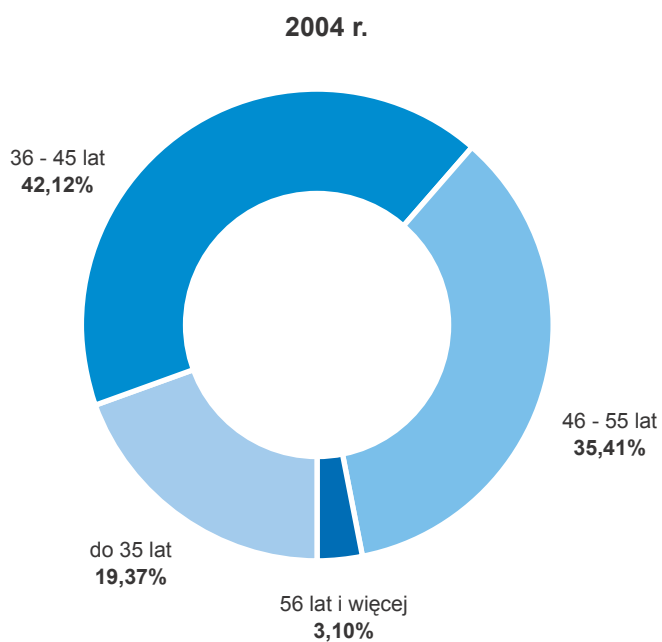


Kadra w spółce ulega procesowi starzenia się, który przy ograniczonych możliwościach naboru do pracy młodych kadr oraz braku szkół o profilu kolejowym będzie powodował lukę pokoleniową, szczególnie w zespołach działalności podstawowej. Podejmowane są działania mające na celu ograniczenie tego zjawiska.

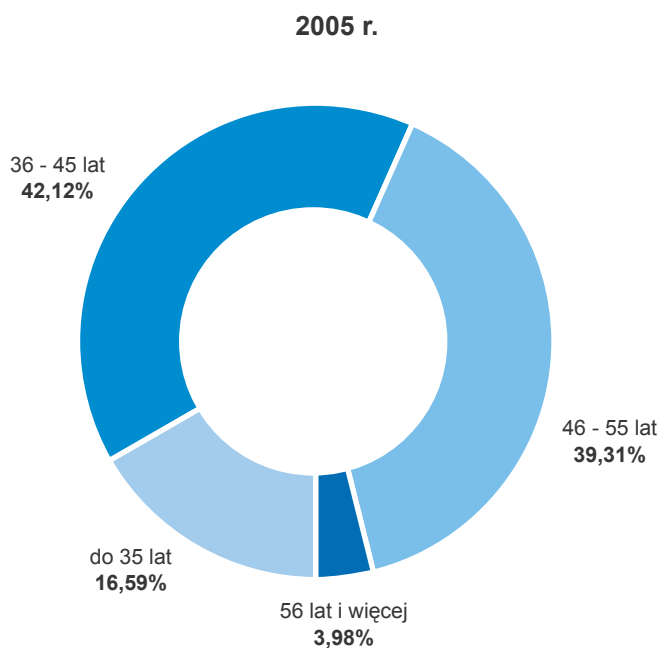
Zjawisko starzenia się załogi przedstawiają wykresy nr 4 i nr 5.

Wykres nr 4

Struktura zatrudnienia wg wieku stan na 31 grudnia



Wykres nr 5



Do pozytywnych zjawisk należy zaliczyć spadek pracy w godzinach nadliczbowych, pomimo zmniejszenia zatrudnienia. W 2004 roku wypracowano 965 489 godzin nadliczbowych, a w 2005 roku 870 815 godzin nadliczbowych. Jest to spadek o 9,81%. Do spadku pracy w godzinach nadliczbowych przyczyniła się poprawa organizacji pracy, lepsze zarządzanie zasobami ludzkimi i efektywniejsze wykorzystanie czasu pracy.

W zakresie zatrudnienia rok 2005 wniósł szereg pozytywnych zmian dla PKP PLK S.A. Zatrudnienie zostało bardziej dostosowane do potrzeb Spółki, wzrosła wydajność pracy, wzrósł udział i liczba pracowników z wyższym wykształceniem, nastąpiła dalsza poprawa w strukturze zatrudnienia oraz ograniczono pracę w godzinach nadliczbowych.

Rozwój kadr

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podjęły wyzwanie stworzenia profesjonalnych kadr i przeobrażenia się w organizację uczącą się, w której główną wartością jest wiedza.

Dążąc do przekształcenia naszej Spółki w organizację uczącą się, podjęto szereg działań porządkujących prawo wewnętrzne i zewnętrzne w tym zakresie oraz budujących podstawy systemu zarządzania wiedzą. W dalszej kolejności będą sukcesywnie wdrażane pozostałe elementy procesu rozwoju kadr.

Najważniejsze działania w zakresie rozwoju kadr w PKP PLK S.A. w 2005 roku:

- **Porządkowanie prawa - wdrożenie Instrukcji o przygotowaniu zawodowym pracowników spółki (Ia-5)**

W 2005 roku została wdrożona nowa Instrukcja o przygotowaniu zawodowym pracowników PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., regulująca zasady realizacji procesu przygotowania zawodowego, szkolenia i doskonalenia wszystkich pracowników Spółki.

Zgodnie z instrukcją w 2005 roku rozpoczął się proces certyfikacji trenerów wewnętrznych, którego celem jest zapewnienie wysokiego poziomu szkoleń zawodowych prowadzonych w Spółce.

- **Projekt Kompetencyjnego opisu stanowisk pracy (KOS)**

Kolejnym działaniem realizowanym w 2005 roku w obszarze rozwoju kadr było wdrażanie Kompetencyjnego opisu stanowisk pracy. Jest to największy projekt tego typu w Polsce. Wszystkie stanowiska w Spółce zostały opisane poprzez kluczowe zadania wykonywane na danym stanowisku oraz kluczowe kompetencje niezbędne do efektywnej realizacji tych za-



dań. Kompetencje są rozumiane jako wiedza, umiejętności oraz postawy. Jego wdrożenie stanowi podstawę realizacji projektów w zakresie rozwoju kadr takich jak:

- badanie profili pracowników,
- wprowadzenie ocen pracowniczych,
- budowanie ścieżek karier i następstw.

Forum kompetencji

W dniach 12 – 13 grudnia 2005 roku w hotelu „Warszawianka” w Jachrance odbyło się spotkanie pod nazwą „Forum kompetencji PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.”, którego uczestnikami byli członkowie Zespołów Wdrożeniowych, biorący udział we wdrażaniu projektu - opisywanie stanowisk pracy w poszczególnych jednostkach organizacyjnych.

• Centralne cykle szkoleniowe

Rok 2005 był kolejnym rokiem realizacji pięciu centralnych cykli szkoleniowych. Ideą uruchomienia centralnych cykli szkoleniowych jest zapewnienie profesjonalnych kadr, szkolenych wg specjalnie opracowanych i dedykowanych naszej Spółce programów.

Były to:

- Akademia Menedżera – cykl dedykowany naczelnym kadrom zarządzającym

Odbyły się dwie sesje szkoleniowe w ramach cyklu Akademia Menedżera: jedna, finansowana centralnie ze środków własnych pn. „Zarządzanie zmianą” oraz kolejna pn. „Platforma decyzyjna”, która odbyła się już w ramach realizacji projektu szkoleniowego współfinansowanego ze środków Europejskiego Funduszu Społecznego.

- **Cykl szkoleń dedykowany kierownikom komórek personalnych** - celem jest rozwój kompetencji z obszaru HR.

- **Cykl szkoleń dla szkoleniowców** (osób zajmujących się organizacją szkoleń w spółce) - celem tego cyklu jest rozwój kompetencji związanych z prowadzeniem rozwoju kadr i przygotowanie profesjonalnych menedżerów szkoleń.

- **Akademia Trenera** - jest cyklem szkoleń skierowanym do instruktorów i innych pracowników zajmujących się prowadzeniem szkoleń i pouczeń w PKP PLK S.A. Celem jest rozwój kompetencji trenerskich.

- **Cykl szkoleń dla pracowników zajmujących się procesem inwestycyjnym** - cykl pozwala na dostarczenie kompleksowej wiedzy oraz rozwój umiejętności z zakresu przygotowania, realizacji i rozliczenia procesu inwestycyjnego. W 2005 roku po raz pierwszy koszty znacznej części tych szkoleń (ponad 70 %) zostały uznane za koszty operacyjne Spółki i zostały refinansowane z dotacji celowej budżetu państwa.

• Projekty szkoleniowe współfinansowane z Europejskiego Funduszu Społecznego (EFS)

Jest to jeden z największych w Polsce (pod względem wartości i liczby uczestników) projekt zamknięty – dedykowany jednej firmie, który otrzymał dofinansowanie na szkolenia ze środków Unii Europejskiej w ramach konkursu otwartego organizowanego przez Polską Agencję Rozwoju Przedsiębiorczości. Projekt jest skierowany do kadry kierowniczej (1184 osoby). Kwota dofinansowana to 4 645 321,16 zł. Projekt został uruchomiony 16 listopada 2005 roku. Jego realizacja zaplanowana jest na dwa lata. W projekcie zastosowano nową metodę realizacji szkoleń tzw. blended learning, tj. łączącą szkolenia tradycyjne ze szkoleniami elektronicznymi (e-learningiem).

• Szkolenia w ramach projektów twinningowych

W 2005 roku były realizowane dwa projekty twinningowe pn. „Wzmocnienie zdolności struktur zarządzających ERDF i FS w sektorze transportu” oraz „Przygotowanie do Funduszu Spójności”.

Syntetyczne wyniki w zakresie działalności związanej z rozwojem kadr w 2005 roku

Działalność związana z rozwojem kadr obejmowała w 2005 roku następujące obszary:

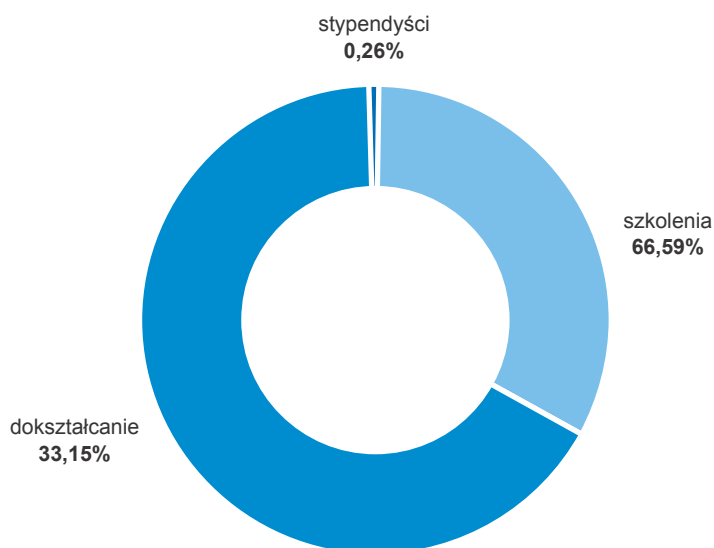
- szkolenie i doskonalenie, w tym pouczenia okresowe i doraźne,
- dokształcanie.

W 2005 roku rozwojem kadr objęto ogółem 94 151 uczestników. Łączna liczba osobodni szkolenia - 120 250. Wydatkowane na ten cel środki stanowią około 0,22% wszystkich kosztów operacyjnych PKP PLK S.A. Wartość wszystkich zrealizowanych działań w zakresie rozwoju kadr w 2005 roku jest jednak znacznie wyższa. Wynika to z faktu pozyskania przez Spółkę różnych dodatkowych (poza środkami własnymi) źródeł finansowania (szkolenia współfinansowane z EFS, finansowane przez Związek Pracodawców Kolejowych, z budżetu projektowego ISO, z budżetu państwa, w ramach projektów twinningowych).

W 2005 roku dokształcało się 2 203 pracowników. Największą popularnością na studiach wyższych cieszyły się takie kierunki jak: transport, administracja, zarządzanie i budownictwo. Natomiast na studiach podyplomowych: integracja z UE, zarządzanie, marketing i logistyka.

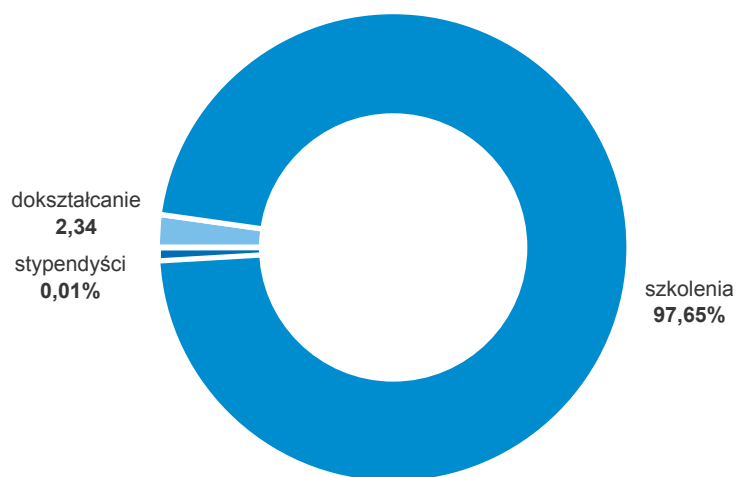
Wykres nr 6

Udział kosztów poniesionych na poszczególne formy rozwoju pracowników szkolonych w 2005 roku



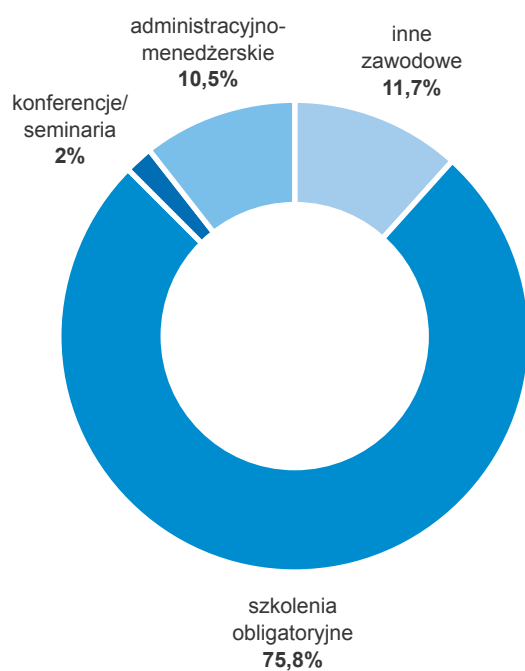
Wykres nr 7

Udział poszczególnych form rozwoju pracowników szkolonych



Wykres nr 8

Podział rodzajowy (tematyczny) szkoleń (wg osobodni)



Współpraca międzynarodowa



Współpraca międzynarodowa

Konieczność uzyskania odpowiednich warunków dla działalności Spółki na międzynarodowym rynku przewozów kolejowych, przy wykorzystaniu geograficznego położenia Polski, stawia współpracę międzynarodową na miejscu priorytetowych zadań PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Współpraca ta jest ukierunkowana na dwie sfery działalności: aktywne uczestnictwo w pracach różnych organizacji międzynarodowych, operujących w sferze transportu kolejowego i rozwój dwustronnych relacji z zarządcami infrastruktury kolejowej w innych krajach, głównie z sąsiadami Polski.

Wejście Polski do Unii Europejskiej stworzyło nowe warunki działania również dla transportu kolejowego. Transport kolejowy w Unii Europejskiej znajduje się w ważnej fazie przełomu. Europa jest na drodze stworzenia wydajnego, przekraczającego granice systemu kolejowego. Takie tematy, jak liberalizacja i harmonizacja lub interoperacyjność, już dziś wpływają na rozwój przewozów i stosowaną technikę kolejową.

W 2005 roku nastąpił dalszy rozwój współpracy międzynarodowej PKP PLK S.A.; tak w układzie wielostronnym z organizacjami międzynarodowymi, jak i z zarządcami infrastruktury kolejowej w relacjach dwustronnych.

Współpraca z organizacjami międzynarodowymi

W 2005 roku przedstawiciele PKP PLK S.A. uczestniczyli aktywnie w konsultacjach publicznych Komisji Europejskiej, dotyczących m.in. pakietów kolejowych, eurowiniet i raportu grupy wysokiego szczebla ds. rozszerzenia najważniejszych transeuropejskich osi transportowych

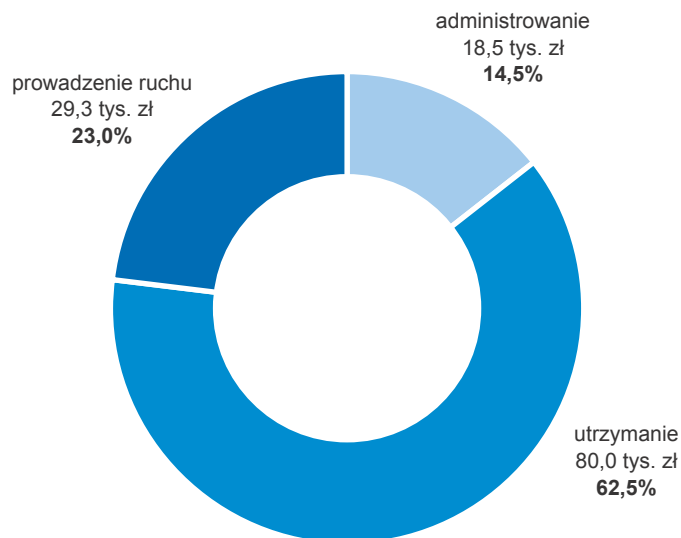


do sąsiadujących krajów – Wider Europe oraz średniookresowej rewizji Białej Księgi UE – „Europejska polityka transportowa do 2010 roku”.

W marcu Komisja Europejska podpisała ze środowiskiem kolejowym (CER, UIC, EIM, UNIFE) Memorandum of Understanding, które określa podstawowe reguły dla ustanowienia unijnej strategii wdrażania europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS). Wyznaczono korytarze transportowe, dla których w pierwszej kolejności mają być opracowane analizy dotyczące poprawy konkurencyjności usług kolejowych, ze szczególnym uwzględnieniem roli ERTMS. PKP PLK S.A. jest liderem grupy opracowującej analizę korytarza F.

W połowie roku przedstawiciel PKP PLK S.A. uczestniczył w konferencji zorganizowanej w Budapeszcie przez CER, EIM i MÁV dla przedstawicieli wysokiego szczebla zarządców infrastruktury z krajów środkowej i wschodniej Europy nt. europejskiej strategii rozwoju infrastruktury kolejowej. Podczas posiedzenia wyrażono uznanie PKP PLK S.A. za zaprezentowany model prowadzenia szczegółowych analiz kosztów zarządzania w naszej Spółce. Jednocześnie podkreślano znaczenie tych analiz dla zweryfikowania i wdrożenia zmian obowiązujących systemów finansowania utrzymania infrastruktury.

Wykres nr 1



We wrześniu 2005 roku odbyło się w Brukseli spotkanie wysokiego szczebla szefów spółek Grupy PKP z komisarzem UE Danutą Hübner, na którym omówiono m.in. sprawy polityki transportowej UE, funduszy unijnych, potrzeb inwestycyjnych kolei.

Inicjatywa „Szerokiej Europy” – powiązanie Unii Europejskiej z sąsiadami – przedstawia wyraźnie potrzebę powiązania transeuropejskich sieci kolejowych z sieciami kolei pozaunijnych poprzez opracowanie konkretnych projektów infrastrukturalnych. Polska promowała linię Warszawa – Dorohusk, będąca częścią niedoszłego korytarza transportowego Morze Bałtyckie – Morze Czarne lub tzw. Korytarza OSŻD Nr 7. Idea ta, po zgłoszeniu przez Ukrainę linii Kijów – Warszawa i wstępnej akceptacji na grupie wysokiego szczebla EU, w pierwszym raporcie nie znalazła potwierdzenia i podlega dalszej dyskusji.



Kontynuowano aktywne uczestnictwo w pracach międzynarodowych organizacji kolejowych, m.in. w UIC (w Komitecie Sterującym i Forum Infrastruktury) i w CER.

Prace nad planem dla Europejskiej Infrastruktury Kolejowej (ERIM), który ma przedstawić wspólne stanowisko środowiska kolejowego w zakresie obecnego stanu i dalszego rozwoju europejskiej infrastruktury kolejowej postępowały zgodnie z harmonogramem. Projekt ERIM podkreśla potrzebę bardziej efektywnego wykorzystania istniejącej już infrastruktury kolejowej i stawia problem niedostatecznego finansowania kolei europejskich w porównaniu do transportu drogowego. Projekt skierowany jest do Komisji Europejskiej i innych instytucji europejskich w celu przekonania ich do długookresowego planowania i przeznaczenia odpowiednio dużych środków na infrastrukturę kolejową. W ramach tego projektu ekspert PKP PLK S.A. koordynował prace grupy „Wschód” (Polska, Czechy, Litwa, Łotwa i Estonia), dotyczące szczegółowej analizy ekonomicznej wyznaczonych ciągów przewozowych. Przy tej okazji PKP PLK S.A. dwukrotnie organizowały w Warszawie warsztaty regionalne i miały na celu zebranie danych infrastrukturalnych i ekonomicznych od poszczególnych kolei w grupie „Wschód”.

Po przystąpieniu Polski do Unii Europejskiej kolejowe przejścia graniczne położone na północnej (z Rosją) i wschodniej granicy (z Białorusią i Ukrainą) znalazły się na zewnętrznej granicy Unii Europejskiej. Wywołało to konieczność zmiany stosowanych procedur na przejściach granicznych przy prowadzeniu ruchu kolejowego. W roku 2005 zespół ekspertów PKP PLK S.A. zrealizował projekt UIC Schengenrail pt. „Analiza pracy przejść granicznych Braniewo – Mamonowo i Dorohusk – Jagodini w świetle Układu z Schengen”. Przy realizacji projektu współpracowano z niektórymi spółkami Grupy PKP oraz ze Strażą Graniczną i Służbą Celną RP oraz z kolejami Ukrainy i Federacji Rosyjskiej. W trakcie pracy nad tym projektem analizowano stronę formalno-prawną istniejącą na badanych przejściach granicznych w sytuacji, gdy jedna strona jest już członkiem Unii Europejskiej, a drugą są kraje niebędące jej członkami, stosujące inne prawo przewozowe, w których obowiązują inne przepisy i procedury w prowadzeniu kontroli granicznej, a także występują dodatkowe trudności wynikające z innej sze-

rokości torów i innych kolejowych przepisów technicznych. Prace zakończono w grudniu, a raport końcowy prezentuje szeroką charakterystykę pracy poszczególnych przejść granicznych, informuje, jaką pracę wykonują koleje i organy kontrolne przy obsłudze procesu przewozowego i na jakich jeszcze etapach procesu przewozowego w strefie granicznej można przeprowadzić usprawnienia i przyspieszyć ten proces.

Od 2004 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. są członkiem organizacji RailNetEurope, skupiającej zarządców infrastruktury kolejowej i działającej w celu wdrożenia ułatwień w organizacji międzynarodowego ruchu kolejowego. Organizacja ta ma wyznaczać zdolności transportowe dla wszystkich rodzajów ruchu kolejowego w oparciu o procedury budowy tras kolejowych (Forum Train Europe), zgodnie z obowiązującymi przepisami i prawem Unii Europejskiej oraz każdego z państw członkowskich.

Obecnie rozpoczęto prace nad ustaleniem korytarzy dla ruchu towarowego, wytyczając ich trasy i nominując zarządców tych korytarzy.

W ramach współpracy z RNE uczestniczono w walnych zgromadzeniach oraz grupach roboczych, np. w „One Stop Shop” i opracowujących rozkłady jazdy.

W ramach współpracy międzynarodowej monitoruje się działalność organizacji i agencji międzynarodowych szczebla rządowego, takich m.in. jak: **ERA** (Europejska Agencja Kolejowa - European Railway Agency), **OTIF** (Międzyrządowa Organizacja Międzynarodowych Przewozów Kolejami - Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail), **AEIF** (Europejskie Stowarzyszenie na rzecz Interoperatywności Kolei - European Association for Railway Interoperability), **EKG ONZ** (Europejska Komisja Gospodarcza ONZ), **EKMT** (Europejska Konferencja Ministrów Transportu), **OSŽD** (Organizacja Współpracy Kolei - Organizacja Sotrudnicztwa Żelaznych Drog), **TER** (Trans European Railway - projekt EKG ONZ), wspomagając delegacje ministerstwa poprzez udział ekspertów PKP PLK S.A. w pracach grup roboczych albo w przygotowaniu ekspertyz. Pomimo wysokich kryteriów naboru ekspertów, wprowadzono przedstawicieli Spółki do dwóch grup roboczych ERA – ds. ERTMS i bezpieczeństwa.

Z upoważnienia Ministerstwa Infrastruktury, przedstawiciele Spółki uczestniczyli w pracach I Komisji OSŽD ds. polityki transportowej i strategii rozwoju. Praca ta zaowocowała pełnym wykonaniem zadań nałożonych na stronę polską, to jest sporządzeniem tak zwanych paszportów korytarzy OSŽD.

W październiku 2005 roku odbyły się w Warszawie dwa spotkania zorganizowane przez UNECE-TER (Europejską Komisję Ekonomiczną Narodów Zjednoczonych dla Transeuropejskich Linii Kolejowych): X sesja grupy roboczej ds. rozwoju infrastruktury i działalności technicznej (WP1) oraz konferencja nt. upraszczania procedur przekraczania granic w międzynarodowych przewozach kolejowych. W obu sesjach aktywnie uczestniczyli eksperci PKP PLK S.A. Sprawy transportu kolejowego były również omawiane na spotkaniach ekspertów w ramach Grupy Wyszehradzkiej. Głównymi tematami na tych spotkaniach były sprawy implementacji poszczególnych regulacji prawnych z II i III Pakietu kolejowego oraz inwestycje na liniach korytarza VI (Gdynia – Warszawa – Katowice – Ostrava/Žilina – Břeclav).

W 2005 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. kontynuowały koordynację działalności całej Grupy PKP w relacjach z organizacjami zrzeszającymi kolejarzy aktywnie zajmujących się sportem –USIC, kulturą i działalnością intelektualną – FISAIC oraz turystyką – FIATC.

Współpraca dwustronna

Kontynuowano współpracę z sąsiednimi zarządami kolejowymi, szczególnie z DB Netz AG, ČD/SŽDC, MAV Infrastruktura, RŽD i BC.

W sprawach dotyczących modernizacji mostów granicznych na zachodniej granicy Polski rozmowy prowadzone były na szczeblu ministerialnym z udziałem ekspertów PKP PLK S.A. i dotyczyły dwóch podstawowych przejść granicznych Frankfurt/O-Rzepin i Horka – Węgliniec. Przygotowano w tym zakresie stosowne Memorandum of Understanding o budowie nowych mostów granicznych na tych przejściach.

Eksperti uczestniczyli także w przygotowywaniu porozumień rządowych regulujących sprawy kolejowej komunikacji przez granicę państwa. Biorąc pod uwagę kierunki nowelizacji umów rządowych oraz rozporządzenie ministra w sprawie udostępniania tras na polskiej sieci kolejowej, w 2005 roku rozpoczęto rozmowy na szczeblu zarządców infrastruktury w sprawie nowych uregulowań kolejowych porozumień granicznych w zakresie działalności Spółki.

Rozpoczęto też uzgadnianie z CD/SŽDC dwustronnej umowy zarządców infrastruktury. Harmonogram prac przewiduje zakończenie projektu umowy w połowie 2006 roku.

Z innymi kolejami sąsiedzkimi prowadzono też wspólne prace w sprawach dotyczących miejscowych porozumień granicznych, bezpieczeństwa prowadzenia pociągów w rejonie przygranicznym, koordynacji prac modernizacyjnych linii kolejowych, poprawy punktualności kursowania pociągów na przejściach granicznych oraz w sprawach bieżącej eksploatacji. Szczególnie intensywnie rozwija się współpraca techniczna z MAV Infrastruktura. Podczas dorocznego spotkania na szczeblu zarządów dokonano wysokiej oceny efektów tej współpracy i ustalono plan działań na 2006 rok.

Prowadzi się też prace nad aktualizacją porozumienia z zarządcą infrastruktury kolei hiszpańskich (ADIF), ukierunkowując współpracę na zagadnienia dużej szybkości, projektów z zakresu partnerstwa publiczno-prywatnego i nowoczesnych technik w sprawach szkolenia pracowników.

W 2005 roku przeprowadzono dla kolei rosyjskich RŽD prezentację na temat zagadnień związanych z kształtowaniem się polskich stawek dostępu do infrastruktury kolejowej i dla kolei białoruskich spotkanie informacyjne o modernizacji korytarza: Berlin - Warszawa – Mińsk – Moskwa.

Rozszerzono też działania promocyjne Spółki na arenie międzynarodowej poprzez czynny udział w międzynarodowych konferencjach, seminariach, sympozjach i wystawach kolejowych, na których zostały wygłoszone referaty z dziedziny informacji naukowo-technicznej, promocji transportu kolejowego oraz przedstawione prezentacje dotyczące działalności Spółki.

Były to między innymi:

konferencja „TransRussia 2005” w Moskwie, konferencja „Asia Pacifik Rail 2005” w Szanghaju, konferencja Austriackiego Związku Inżynierów i Architektów w Wiedniu, konferencja Rail in Central & Eastern Europe w Pradze, konferencja „Transport 2005” w Ostrawie, seminarium Europejskiego Związku Stowarzyszeń Inżynierów Kolejowych (UEEIV) i LG w Wilnie, warsztaty Niemieckiego Towarzystwa Naukowego Transportowców w Berlinie, V Światowy Kongres „Eurailspeed 2005” Mediolan, prezentacja Spółki w Niemiecko-Polskim Stowarzyszeniu Gospodarczym w Kolonii, targi „Transport Logistic” Monachium, targi „TRAKO 2005” w Gdańsku.

■ Ochrona środowiska



Rok 2005 był bardzo pracowity dla pracowników zajmujących się ochroną środowiska w procesie inwestycyjnym. Obfitował w wiele problemów, które należało rozwiązać systemowo. Najważniejsze wśród nich to: konsultacje społeczne na terenach zamkniętych, analizy oddziaływania inwestycji kolejowych na obszary chronione „Natura 2000”, dostosowanie się do wymogów znowelizowanego prawa ochrony środowiska.

Konsultacje społeczne

Zgodnie z ustawą z dnia 27 kwietnia 2001 roku Prawo ochrony środowiska, dla przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (a do takich zalicza się modernizację linii kolejowych), udział społeczeństwa jest obligatoryjnym elementem postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko (OOŚ) i rozpoczyna się w momencie wszczęcia przez organ właściwy do wydania decyzji postępowania w sprawie OOŚ.

Do momentu wejścia w życie nowelizacji ww. ustawy, tj. 28 lipca 2005 roku, nie było obowiązku przeprowadzania konsultacji społecznych, jeżeli planowane przedsięwzięcie było realizowane na „terenach zamkniętych”. Chcąc jednak spełnić wymogi środowiskowe Komisji Europejskiej oraz mając na celu realizację oczekiwań społecznych, Biuro Funduszy i Ochrony Środowiska PKP PLK S.A. przy pomocy pozarządowych organizacji ekologicznych przeprowadziło konsultacje społeczne dla modernizowanych linii kolejowych:

- E 59 na odcinku Wrocław-Poznań (debaty publiczne w Kościanie, Bojanowie, Żmigrodzie, Mosinie oraz dodatkowe spotkania w Obornikach Śląskich i Żmigrodzie);
- E 65 na odcinku Warszawa Wschodnia-Gdynia (debaty publiczne w Iławie, Malborku, Gdańsku, Działdowie, Legionowie, Nowym Dworze Mazowieckim oraz dodatkowe spotkania w Mławie, Działdowie i Nowym Dworze Mazowieckim);
- Warszawa-Łódź (kontynuacja konsultacji rozpoczętych w 2004 roku - debata publiczna w Skierniewicach).

Dzięki prowadzonym na wstępnym etapie inwestycji konsultacjom możliwe jest przeprowadzenie inwestycji przy pełnym poparciu zarówno pasażerów, jak też samorządów i mieszkańców. Prowadzone uzgodnienia umożliwiły zaprezentowanie celu i zakresu inwestycji, korzyści z modernizacji, skutków dla środowiska naturalnego. Chcąc dotrzeć do najszerszej społeczności, zamieszczono informacje o prowadzonych konsultacjach na stronie internetowej www.plk-sa.pl, utworzono forum internetowe, rozwieszono plakaty oraz rozdano ulotki, powiadomiono władze lokalne, organizacje pozarządowe oraz prasę. Wszelkie uwagi i wnioski można było zgłaszać wypowiadając się na jednym ze spotkań, składając w trakcie spotkania uwagi pisemne, a także wysyłając wniosek pocztą, faksem lub drogą elektroniczną. Wszystkie uwagi były protokołowane i rejestrowane.

Konsultacje społeczne zostały przeprowadzone przez współpracujące z PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. pozarządowe organizacje ekologiczne: Stowarzyszenie Sympatyków Komunikacji Szynowej, Centrum Zrównoważonego Transportu – jednostka stowarzyszenia Zielone Mazowsze.

Obszary Natura 2000

Natura 2000 to spójna europejska sieć ekologiczna, której celem jest zachowanie ważnych dla Wspólnoty Europejskiej siedlisk przyrodniczych oraz gatunków roślin i zwierząt. Na sieć Na-

tura 2000 składają się dwa typy obszarów: specjalne obszary ochrony siedlisk i obszary specjalnej ochrony ptaków. Sieć Natura 2000 w Polsce nadal znajduje się w fazie tworzenia i nie jest znany jej ostateczny kształt - opracowano kilka list, w tym oficjalną rządową i propozycje instytucji i organizacji ekologicznych.

Ustawa o ochronie przyrody z 2004 roku po raz pierwszy nałożyła na inwestorów obowiązek określenia oddziaływania inwestycji na obszary Natura 2000, dlatego też PKP PLK S.A. zleciły opracowanie analiz oddziaływania modernizowanych linii kolejowych, tj. E 20 na odcinku Siedlce - Terespol, E 30 na odcinkach: Legnica - Węgliniec, Węgliniec - Bielawa Dolna i Węgliniec - Zgorzelec, E 59 na odcinku Wrocław - Poznań, E 65 na odcinku Warszawa - Gdynia i linii Warszawa - Łódź. W raportach ocenie poddano oddziaływanie na wszystkie obszary Natura 2000, czyli formalnie ustanowione lub przesłane Komisji Europejskiej, a także na wszystkie dotychczas proponowane. Podejście to oparto na założeniu, że w sytuacji niepewności co do ostatecznego kształtu sieci Natura 2000 i możliwości jej modyfikacji ocenę oddziaływania inwestycji należy prowadzić w taki sposób, aby zminimalizować ewentualny negatywny jej wpływ na wszystkie obszary Natura 2000, co pozwoli w przyszłości uniknąć kłopotów związanych z wstrzymaniem inwestycji. W raportach uwzględniono także oddziaływanie przedsięwzięcia na funkcjonowanie sieci jako całości, w tym na korytarze ekologiczne łączące obszary.

Oprócz raportów oddziaływania modernizowanych linii w zakresie Natury 2000 zlecono specjalnie na potrzeby PKP PLK S.A. opracowanie map prezentujących rozmieszczenie obszarów chronionych w Polsce, w tym wszystkich obszarów Natura 2000 na tle sieci kolejowej. Wykonane mapy (w skali 1:500 000 dla całej Polski oraz w skali 1:250 000 dla poszczególnych województw) okazały się nieocenionym narzędziem dla pracowników ochrony środowiska w codziennej pracy i pozwoliły m.in. zidentyfikować potencjalne obszary kolizji linii kolejowych z obszarami Natura 2000.



Zmiany w Prawie ochrony środowiska

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. posiada teren wewnętrzny, czyli grunty wraz z zapleczem technicznym i infrastrukturą kolejową, po którym odbywa się ruch pociągów. W odróżnieniu od

pasa drogowego linia kolejowa nie posiada charakteru publicznego - przebywanie osób postronnych jest ograniczone lub wręcz zakazane ze względu na ich bezpieczeństwo. Ta szczególna specyfika kolei oraz jej znaczenie obronne zostały usankcjonowane nadaniem - w oparciu o ustawę z dnia 17 maja 1989 roku Prawo geodezyjne i kartograficzne - odrębnego statusu „terenów zamkniętych nie objętych klauzulą tajności”.

W związku z brakiem obowiązku przeprowadzania postępowania z udziałem społeczeństwa, w tym konsultacji społecznych, w przypadku przedsięwzięć realizowanych na „terenach zamkniętych” nie objętych klauzulą tajności (Ustawa Prawo ochrony środowiska), a z drugiej strony wymogiem Komisji Europejskiej przeprowadzenia konsultacji społecznych dla projektów modernizowanych z funduszy unijnych, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wyraziły potrzebę pilnych zmian w polskim prawie. Utrata charakteru zamkniętych terenów kolejowych oznaczałaby konieczność przekazania administracji państwowej dokumentacji geodezyjnej i kartograficznej, a tym samym źle wpłynęłoby na bieżące utrzymanie linii i proces przygotowania dokumentacji inwestycyjnej. Ponadto obszary kolejowe bez statusu terenu zamkniętego stałyby się terenem ogólnodostępnym, co doprowadzić by mogło do zmniejszenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego. W związku z tym PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. jednoznacznie opowiedziały się za utrzymaniem statusu terenów zamkniętych dla zarządzanych linii kolejowych i zgłosiły propozycję zmiany zapisów art. 37 ustawy Prawo ochrony środowiska z 2001 roku. Zgłoszona przez Biuro Funduszy i Ochrony Środowiska poprawka, polegająca na dopuszczeniu konsultacji społecznych „na terenach zamkniętych linii kolejowych nie objętych klauzulą tajności”, została pozytywnie zaopiniowana i ostatecznie weszła w życie 28 lipca 2005 roku. Aktualnie, w świetle znowelizowanego Prawa ochrony środowiska konsultacje społeczne dla modernizowanych linii kolejowych są obowiązkowe i przeprowadzane przez wojewodę, co pozwoli spełnić wymogi środowiskowe Komisji Europejskiej i korzystać z funduszy UE.

Ochrona powietrza

PKP PLK S.A. mimo niewielkich środków sukcesywnie minimalizuje negatywny wpływ na powietrze wymieniając stare systemy grzewcze na bardziej efektywne: ogrzewanie olejowe, gazowe i elektryczne, a nawet geotermalne (w ośrodku wypoczynkowym Spyrkówka w Zakopanem). Ponadto wyremontowano i wymieniono stare piece c.o., zlikwidowano część kotłowni podłączając budynki do miejskich sieci ciepłych. W sumie w 2005 roku wymieniono i zmodernizowano ponad 50 różnego rodzaju kotłowni. Ponadto celem ograniczania strat ciepła budynki są ocieplane, a stolarka okienna wymieniana. Sukcesywnie zastępowany jest także park maszynowy na zużywający mniej paliwa i posiadający katalizatory.

Ochrona gruntów i wód

W 2005 roku wykonano również szereg prac zmierzających do ochrony gruntów i wód podziemnych, m.in. na terenie stacji rozrządowej Wrocław Brochów oczyszczono grunt (ok. 10 t) w miejscu, gdzie znajdują się hamulce torowe, w celu uniemożliwienia przedostawania się zanieczyszczeń do wód.

Dla zabezpieczenia przed dostawaniem się ropopochodnych do środowiska zakupiono i zainstalowano dwa łapacze olejów firmy ABANAKI, usuwające na bieżąco gromadzone w komo-

rach odstożników olej hydrauliczny, który następnie jest przekazywany specjalistycznej firmie do odzysku.

Kontynuowano również rekultywację środowiska gruntowo-wodnego zanieczyszczonego olejem napędowym w Miałach (woj. wielkopolskie). Zakres prac obejmował: czerpanie wolnego produktu naftowego zalegającego na wodach gruntowych, biowentylację gruntu (napowietrzanie fizyczne i chemiczne), aplikację pożywek wspomagających bioremediację i monitoring. W wyniku prowadzonych prac na przeważającym obszarze osiągnięto lub zbliżono się do obowiązujących norm środowiska.



Promocja kolei - środka transportu zrównoważonego

Zgodnie z trendami charakterystycznymi dla państw Europy Zachodniej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podjęły się promocji tzw. turystyki kolejowej rozumianej jako zwiedzanie zabytkowych obiektów i muzeów kolejowych. Tak rozumiana turystyka kolejowa jest w Polsce zjawiskiem stosunkowo nowym, które nie wpisało się jeszcze w katalog produktów turystycznych. Co ważne ta forma turystyki jest zgodna z ideą rozwoju zrównoważonego i przyjazna środowisku naturalnemu, dlatego też przedstawiciel Biura Funduszy i Ochrony Środowiska wziął udział w na konferencji „Stan i perspektywy rozwoju oraz innowacje w rozwoju turystyki na obszarach wiejskich” w Janowie Podlaskim, na której wygłosił referat i przedstawił prezentację multimedialną pt. „Wykorzystanie turystyczne obiektów kolejowych jako element aktywizacji obszarów wiejskich w Polsce”. Referat został opublikowany w monografii „Uwarunkowania rozwoju turystyki związanej z obszarami wiejskimi” (PWSZ, Biała Podlaska 2005) w rozdziale zatytułowanym „Innowacje w rozwoju turystyki wiejskiej”.

Uczestnikom konferencji przedstawiono coraz popularniejszy i niezwykle interesujący sposób zagospodarowania nieczynnych linii kolejowych poprzez przekształcenie ich w tzw. koleje drezynowe wykorzystujące lekkie pojazdy szynowe o napędzie ręcznym. Obecnie funkcjonują w Polsce cztery koleje drezynowe (bazy w Kolbudach, w Bieżyniu, w Grodzisku Wlkp. i w Jugowicach), które korzystają z infrastruktury PKP PLK S.A (użytkowanie linii wymaga podpisania porozumienia z właściwym terenowo zakładem linii kolejowych). Główną atrakcją, oprócz przejazdu, są tzw. zawody drezynowe. Podkreślono, że kolej drezynowa ogranicza degrada-

cję linii kolejowych i pozwala zachować infrastrukturę kolejową w celu jej ewentualnego ponownego użytkowania, natomiast lansowane ścieżki rowerowe na rozebranych liniach kolejowych powodują ich nieodwracalne zniszczenie i nie pozwalają zachować dziedzictwa kultury technicznej.



Omówiono także nie należące już do PKP PLK S.A., ale cieszące się dużą popularnością, koleje wąskotorowe, z których większość specjalizuje się w ruchu weekendowym i uruchamianiu pociągów na zamówienie, proponując najczęściej przejazd pociągiem wraz z ogniskiem i/lub zwiedzanie obiektów na trasie, jak np. typowo muzealna Sochaczewska Kolej Wąskotorowa, Rogowska Kolej Wąskotorowa, Starachowicka, Świętokrzyska (dawniej Jędrzejowska), Ełcka, Piaseczyńska (dawniej Grójecka), Nałęczowska i Średzka oraz dawne kolejki leśne: Bieszczadzka, Białowieska, Wigierska, które proponują także ognisko i poznanie walorów Parku Krajobrazowego Puszczy Knyszyńskiej (Czarna Białostocka) lub Białowieskiego Parku Narodowego (Hajnówka).

Zwrócono również uwagę na obiekty muzealne: należące do PKP Cargo S.A. skanseny (w Chabówce, Wolsztynie i Kościerzynie), placówki prywatne wykorzystujące obiekty dawnych parowozowni (Parowozownia Skierniewice, Parowozownia Dzierżoniów, Skansen w Pyskowicach, Muzeum Przemysłu i Kolejnictwa na Śląsku w Jaworzynie Śląskiej).

Centrum Kierowania Przewozami



Nadzorowanie, kierowanie i śledzenie przemieszczania się pociągów zgodnie z rozkładem jazdy, zapobieganie zjawiskom, które mogą wpływać niekorzystnie na ten proces, eliminowanie przyczyn opóźnień - to podstawowy zakres działalności Centrum Kierowania Przewozami.

Wykonywanie zadań realizowane jest na ponad 50 stanowiskach dyspozytorskich rozmieszczonych w 8 ekspozyturach kierowania ruchem, obejmujących zasięgiem działania całą sieć PKP PLK S.A.

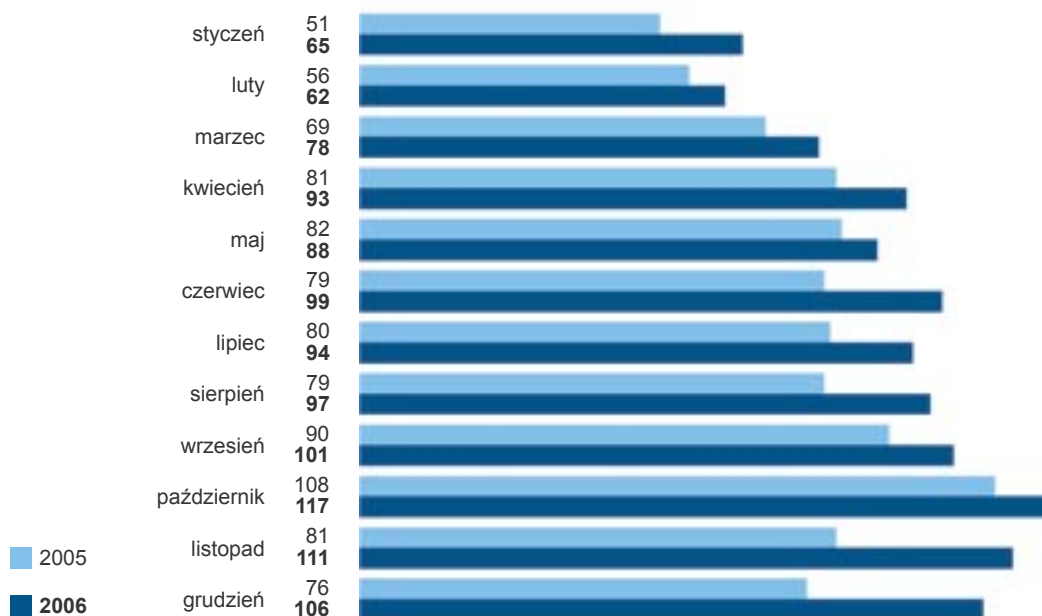
Zgodnie z obecnymi trendami w transporcie kolejowym, Centrum Kierowania Przewozami w ramach wykorzystania wolnej przepustowości linii kolejowych dostosowuje swoją działalność do oczekiwań klientów poprzez:

- konstruowanie indywidualnego rozkładu jazdy (IRJ) na każde zamówienie przewoźnika - to oferta zarezerwowania przepustowości dla przewoźników, którzy nie zgłosili zamówienia do rocznego rozkładu jazdy (RRJ); potrzeba wykonania takich przejazdów może wynikać z braku kontraktów przewoźnika z klientami w okresie opracowywania RRJ, wystąpienia dodatkowych potrzeb przewozowych lub zmiany kontraktu, np. w zakresie relacji lub terminu przewozu;
- przydzielanie tras zamieszczonych w katalogu tras PKP PLK S.A. - wolna, nie wykorzystana przepustowość to „strata” dla zarządcy infrastruktury, dlatego opracowano stosowne warunki zachęcające przewoźników do jej wykorzystywania w postaci „Katalogu tras”;
- przydzielanie niewykorzystanych tras wolnych w ramach sześciogodzinnego planowania dyspozytorskiego - zarządca infrastruktury umożliwia przewoźnikowi odwołanie kursowania pociągu w danym dniu, w trasie zamówionej w RRJ lub w IRJ; odzyskana w ten sposób zdolność przepustowa oferowana jest innym przewoźnikom.

Docelową ofertą w zakresie przydzielania tras pociągów, poza Rocznym Rozkładem Jazdy, jest całodobowe funkcjonowanie stanowisk dyspozytorskich ds. konstrukcji rozkładów z możliwością uruchamiania przejazdu z terminem realizacji „dzisiaj na dzisiaj”.

Zaangażowanie dyspozytorów w realizację potrzeb przewoźników oraz elastyczność oferty przedstawia poniższy wykres.

Średniodobowa ilość tras według IRJ w Centrum Kierowania Przewozami





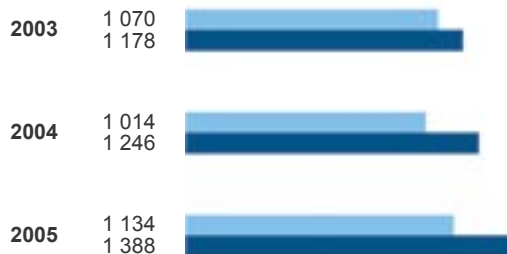
Koordinowanie robót i zamknięć torowych to kolejne istotne zadanie, które spoczywa na Centrum Kierowania Przewozami. Dysponując bieżącą wiedzą o możliwościach eksploatacji linii kolejowych i zagrożeniach w prowadzeniu ruchu, pracownicy ds. koordynacji robót i zamknięć torowych koordynują czas i lokalizacje robót torowych i udzielają zezwoleń na te prace. Działania te uzgadniane są z przewoźnikami w taki sposób, by organizacja napraw bieżących i prac modernizacyjnych powodowała jak najmniejsze utrudnienia w ruchu pociągów. Uzupełniając ofertę skierowaną do przewoźników, Centrum Kierowania Przewozami oferuje pełen zakres usług związanych z przewozem przesyłek nadzwyczajnych (ładunki i tabor z przekroczoną skrajnią lub przekroczonym dopuszczalnym naciskiem). Ustalanie warunków przewozu dotyczy ruchu krajowego i międzynarodowego i realizowane jest na podstawie udzielanych zezwoleń.

Przewozy przesyłek nadzwyczajnych w latach 2003 - 2005 (komunikacja krajowa)



- ilość zarządzonych przewozów przesyłek nadzwyczajnych (ilość adresów cztery)
- ilość wszystkich spraw związanych z przewozem przesyłek nadzwyczajnych (adresy cztery, uzgodnienia przewozu, wydane zezwolenia, zapytania ofertowe, inne)

**Przewozy przesyłek nadzwyczajnych
w latach 2003 - 2005**
(komunikacja międzynarodowa)



■ Ilość wydanych zezwoleń na przewóz przesyłek nadzwyczajnych w kom. międzynarodowej

■ Ilość wszystkich spraw związanych z przewozem przesyłek nadzwyczajnych w kom. międzynarodowej (zezwolenia, oferty, parametry I.R.J., inne)

Dzięki nowym rozwiązaniom organizacyjnym ilość przesyłek nadzwyczajnych przewożonych przez operatorów systematycznie się zwiększa.

Dyspozytorzy mają dostęp do rzetelnych i aktualnych informacji o biegu pociągów na obszarze kraju. Są w stanie przeprowadzić natychmiastową analizę sytuacji i podjąć optymalną decyzję regulującą ruch. Narzędziem, które w skuteczny sposób optymalizuje pracę dyspozytorską jest istniejący od 2001 roku system ewidencji pracy eksploatacyjnej (SEPE). Trwające prace nad udoskonalaniem SEPE i coraz większa liczba użytkowników sprawiają, iż jest to system dostępniejszy i ułatwiający pracę (np. wspomaganie procesu rozliczeń z przewoźnikami czy nadzór eksploatacyjny).



Stanowisko dyspozytora liniowego (E 20; odc. Barłogi – Kutno – Warszawa - Siemianówka), na którym informacja przekazywana do serwera SEPE odbywa się za pomocą sygnałów z interfejsów lokalnych centrów sterowania (LCS) w Błoniu i Mińsku Mazowieckim oraz telefonicznego uzyskiwania informacji od dyżurnych ruchu.

Wysoki poziom realizowanych zadań przez Centrum Kierowania Przewozami jest zgodny z obecnymi kierunkami działań na rynku usług transportu kolejowego i w znaczący sposób przyczynia się do spełnienia oczekiwań klientów-operatorów, a tym samym podwyższa konkurencyjność tego segmentu usług transportowych.

**Naprawa toru, zgrzewanie szyn
oraz naprawa maszyn torowych**





Zakład Maszyn Torowych w Krakowie współpracuje z firmami z Austrii, Szwajcarii i Niemiec w zakresie wykonywania robót torowych, napraw i montażu maszyn i urządzeń. Dysponuje wysoko wykwalifikowaną kadrą mogącą sprostać bardzo wysokim wymaganiom klientów. Posiada jedyny w Polsce i Europie Środkowo-Wschodniej zestaw wysoko wydajnych maszyn do robót torowych i podtorzowych oraz specjalistyczne zgrzewalnice szyn. Zakład jest w stanie podjąć się każdego zadania związanego z nawierzchnią torową, podtorzem jak i naprawami i budową maszyn i urządzeń do robót torowych.

Idąc naprzeciw wymaganiom i oczekiwaniom klienta oraz potrzebom naszego rynku Zarząd PKP PLK S.A. Uchwałą Nr 181 z dn. 04.VIII.2004 roku zdecydował o wprowadzeniu w Zakładzie Maszyn Torowych systemu zarządzania jakością zgodnie z ISO 9001:2000.

Wykonane prace w ramach zadań inwestycyjnych w roku 2005 z wykorzystaniem Zakładu Maszyn Torowych:

- linia nr 091 - wymiana podtorza maszyną AHM 800R (na terenie Oddziału Regionalnego w Krakowie, szlak Hurko – Medyka),
- linia nr 401 - wymiana nawierzchni i podtorza za pomocą P-93 i AHM 800R (na terenie Oddziału Regionalnego w Szczecinie, szlak Reclaw – Wysoka Kamieńska),
- linia 008 - wymiana nawierzchni pociągiem P-93 (na terenie Oddziału Regionalnego w Lublinie, szlak Jedlnia – Pionki),
- linia 291 - oczyszczanie podsypki tłucznia oczyszczarką OT800 (na terenie Oddziału Regionalnego we Wrocławiu, szlak Wałbrzych Fabryczny – Wałbrzych Miasto),
- linia 131 - wymiana nawierzchni pociągiem P-93 (na terenie Oddziału Regionalnego w Gdańsku, szlak Żłotniki Kujawskie – Nowa Wieś Wielka),
- linia 282 - wybieranie tłucznia oczyszczarką RM80 (na terenie Oddziału Regionalnego we Wrocławiu, szlak Zebrzydowa - Węgliniec),
- pociąg automatycznej wymiany nawierzchni P-95 pracował na terenie Niemiec na odcinkach: Vorhalle – Hagę, Mayen Ost – Keisersesch, Rheda – Wiedenbrück – Gütersloh Hbf, Eschhofen – Frankfurt, Osterwald – Voldagsen, Dernau – Kreuzberg, Heilbronn – Weinsberg,
- dynamiczny stabilizator toru DGS 62N pracował na terenie Czech w następujących lokalizacjach: Praha Hostivař – Praha Uhřetěves, Mohelnice – Moravice, Kraškov – Hoštejn, Usti nad Labem, Řetenice – Ůpořiny, Dolni Beřkovic.



Tabela nr 1

Praca maszyn wysoko wydajnych

Typ maszyny	Wykonanie za 2005 r. (mb*)
Pociąg do naprawy podtorza AHM-800 R	8 661
Uniwersalna podbijarka UNIMAT nr 943	59 780
Uniwersalna podbijarka UNIMAT nr 947	19 190
Podbijarka torowa CSM	311 400
Zgarniarka tłucznia ZTU-300	487 710
Oczyszczarka tłucznia RM-80	46 488
Oczyszczarka tłucznia OT-800/04	24 102
Oczyszczarka tłucznia OT-800/03	16 059
Pociąg do zautomatyz. wymiany nawierzchni P-93	72 221
P-95 (pracujący na terenie Niemiec)	106 409
Razem	1 152 020

Typ maszyny	Wykonanie za 2005 r. (j.r.*)
Uniwersalna podbijarka UNIMAT nr 943	632
Uniwersalna podbijarka UNIMAT nr 947	641
Razem	1 273

*mb - metr bieżący


*j.r. - jednostki rozjazdowe

Praca warsztatów

W 2005 roku Zakład Maszyn Torowych w Krakowie dokonał zgodnie z umową nr 9000/01/04 montażu kolejnych 3 szt. MFS-100 P dla firmy „Plasser Polska” (w sumie zmontowano dotychczas 9 szt. wagonów MFS-100P).

Tabela nr 2

Praca zgrzewalni

Zgrzewalnie	Wykonanie za 2005 r. (mb)	
Skarżysko Kamienna	360 965	
Kędziejn Koźle	296 799	
Bydgoszcz	115 509	
Razem	773 273	

Praca sekcji

Zestawienie wybranych robót wykonywanych przez sekcje utrzymania obiektów inżynierskich i linii kolejowych przy Zakładzie Maszyn Torowych w Krakowie.

Tabela nr 3

Zestawienie ilościowe zasadniczych robót wykonywanych przez Sekcje w 2005 r.

L.p.	Rodzaj robót	Jedn.	Łącznie sekcje 2005 r.
1	montaż i demontaż rozjazdów	kpl.	4,33
2	demontaż i montaż konstrukcji odciążającej	kpl.	3,00
3	zabezpieczenia przeciwwykolejnicowe montaż i demontaż	m	1 890,60
4	wymiana pojedynczych szyn	m	562,00
5	zabezpieczenia antykorozyjne konstrukcji stalowych z czyszczeniem	m ²	10 012,60
6	wymiana mostownic	mb	785,36
7	oczyszczanie przepustów i rowów	mb	1 900,26
8	konserwacja łożysk	szt.	501,00
9	podbijanie podrozjazdnic i podkładów	szt.	1 390,00
10	wymiana pojedynczych podkładów	szt.	1 826,00
11	wymiana pojedynczych podrozjazdnic	szt.	1 632,50

■ Straż Ochrony Kolei



Nad bezpieczeństwem osób i mienia pieczę sprawuje Straż Ochrony Kolei (SOK). Jest to jedyna specjalistyczna formacja kolejowa powołana na mocy ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.

Komenda Główna Straży Ochrony Kolei (KG SOK) jest jednostką organizacyjną PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Komendzie Głównej podporządkowanych jest 8 komend regionalnych działających w granicach terytorialnych Oddziałów Regionalnych PKP PLK S.A. Komendom regionalnym podlegają rejon Straży Ochrony Kolei, których jest obecnie 30. W skład rejonów wchodzi posterunki SOK. Komendzie Głównej podlega również Ośrodek Szkolenia Zawodowego SOK Hodowli i Tresury Psów Służbowych w Zbąszyniu.

Straż Ochrony Kolei funkcjonuje dziś na zasadach określonych w ustawie z 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym.

Do zakresu działania Straży Ochrony Kolei należy:

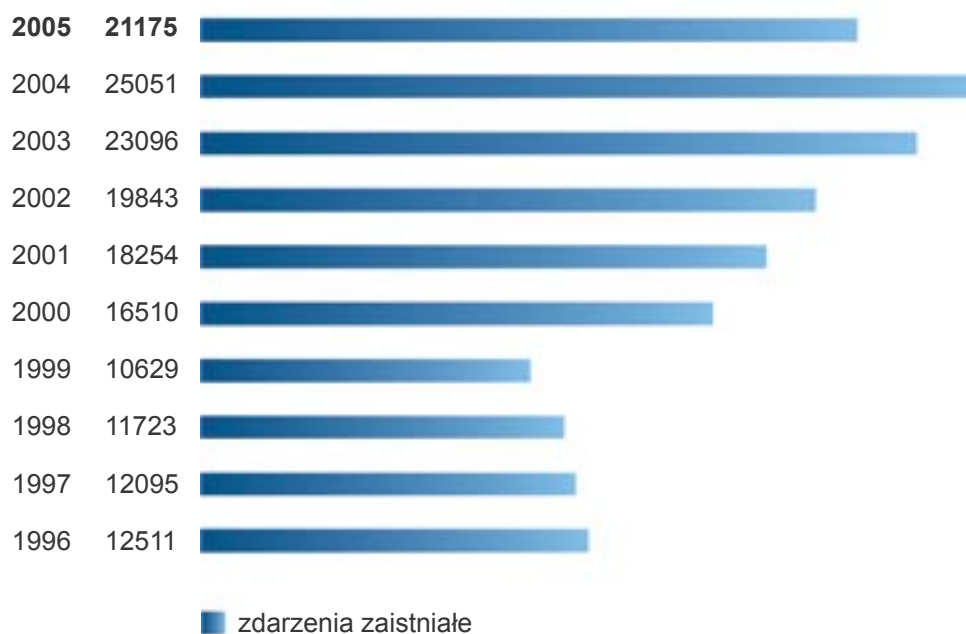
- ochrona obszaru kolejowego przed dostępem osób nieuprawnionych i nieupoważnionych,
- kontrola wstępu na obszar kolejowy, do budynków, budowli i urządzeń kolejowych,
- prowadzenie działalności profilaktycznej związanej z ochroną życia i zdrowia ludzi oraz ochroną mienia na obszarze kolejowym, w pociągach i innych kolejowych pojazdach szynowych,
- gromadzenie i analiza danych o zjawiskach zagrożenia osób i mienia w celu przeciwdziałania tym zjawiskom,
- opracowywanie systemów ochrony życia i zdrowia ludzi oraz ochrony mienia na obszarze kolejowym, w pociągach i innych kolejowych pojazdach szynowych i przedstawianie wniosków zarządowi kolei oraz przewoźnikom,
- wykonywanie zadań poza obszarem kolejowym w przypadkach określonych w przepisach szczególnych,
- szkolenie zawodowe funkcjonariuszy Straży Ochrony Kolei.

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

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

Rok 2005, to rok kiedy odnotowaliśmy spadek przestępczości oraz wzrost wykrywalności przestępstw i wykroczeń.

Wykres nr 1



W 2005 roku liczba zdarzeń (przestępstw i wykroczeń) na obszarach kolejowych, których sprawców zatrzymali funkcjonariusze SOK, wyniosła: 4859, tj. o 278 zdarzeń więcej niż w roku ubiegłym.

W 2005 roku odnotowano spadek ilości zdarzeń o 3876 (średnio o 10,7 dziennie) oraz wzrost przypadków wykrytych o 278; wzrosła liczba zatrzymanych przez SOK sprawców popełniających przestępstw.

Wykres nr 2



Zdarzenia związane z ingerencją w urządzenia infrastruktury kolejowej stanowią 29,8% wszystkich rejestrowanych przez SOK.

Ustawowo Straż Ochrony Kolei zobowiązana jest do współpracy z:

- Policją,
- Strażą Graniczną,
- Żandarmerią Wojskową,
- Organami kontroli skarbowej,
- Inspekcją Transportu Drogowego.

W ramach współpracy Straży Ochrony Kolei z innymi służbami na przestrzeni 2005 roku na terenie kolejowym służbę pełniło:

- 51 152 funkcjonariuszy Policji,
- 7 406 funkcjonariuszy Żandarmerii Wojskowej,
- 14 340 funkcjonariuszy Straży Granicznej,
- 4 606 funkcjonariuszy straży miejskich.

W ramach działań prowadzonych w okresie 2005 roku:

- 66 494 osoby ukarano mandatami karnymi na kwotę 3 738 180 zł,
- 7349 osób przekazano innym służbom współpracującym z SOK,
- 154 900 osób pouczone,
- 96 411 osób wylegitymowano,
- sporządzono 785 wniosków o ukaranie do sądów,
- skierowano 646 pism interwencyjnych do zakładów pracy, szkół i rodziców.

Komenda Główna Straży Ochrony Kolei w Warszawie w oparciu o własną bazę hotelowo-żywnościową organizuje następujące kursy oraz szkolenia:

- kursy kwalifikacyjne dla kandydatów na funkcjonariuszy Straży Ochrony Kolei - jednomiesięczne,
- szkolenia podstawowe z zakresu bhp dla osób poruszających się po terenie kolejowym, uprawniające do otrzymania karty wstępu na obszar kolejowy - jednodniowe,
- tresurę psów służbowych patrolowo-obronnych, tropiących - dwumiesięczne,
- kursy doskonalące z zakresu samoobrony i technik interwencyjnych - jedno lub dwutygodniowe,
- inne kursy i szkolenia specjalistyczne wg zapotrzebowania klienta.

Kursy i szkolenia prowadzone są przy wykorzystaniu najnowszych metod nauczania dla dorosłych, z uwzględnieniem techniki warsztatów i ćwiczeń. Uczestnicy otrzymują komplet materiałów pomocniczych oraz obowiązujących przepisów.

Zapewniamy profesjonalną, doświadczoną i wysoko wykwalifikowaną kadrę dydaktyczną.

■ Diagnostyka i geodezja infrastruktury kolejowej



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

- pomiarów diagnostycznych nawierzchni kolejowej (geometria torów) i obiektów inżynierskich (skrajnia budowli),
- badań defektoskopowych nawierzchni kolejowej (szukanie i ujawnianie wad i uszkodzeń powierzchniowych i wewnętrznych nawierzchni kolejowej - szyny i elementy rozjazdów, złącza szynowe),
- spawalnictwa kolejowego – nadzoru, kontroli i oceny wykonywanych złączy szynowych,
- odbioru elementów nawierzchni kolejowej (kontrola techniczna i laboratoryjna jakości szyn, podkładów kolejowych, rozjazdów i innych elementów nawierzchni kolejowej przeznaczonych do zabudowy w infrastrukturę kolejową).

Pomiary diagnostyczne nawierzchni kolejowej i obiektów inżynierskich.

Centrum Diagnostyki i Geodezji samodzielnie wykonuje pomiary geometrii torów przy wykorzystaniu drezyny pomiarowej EM-120.



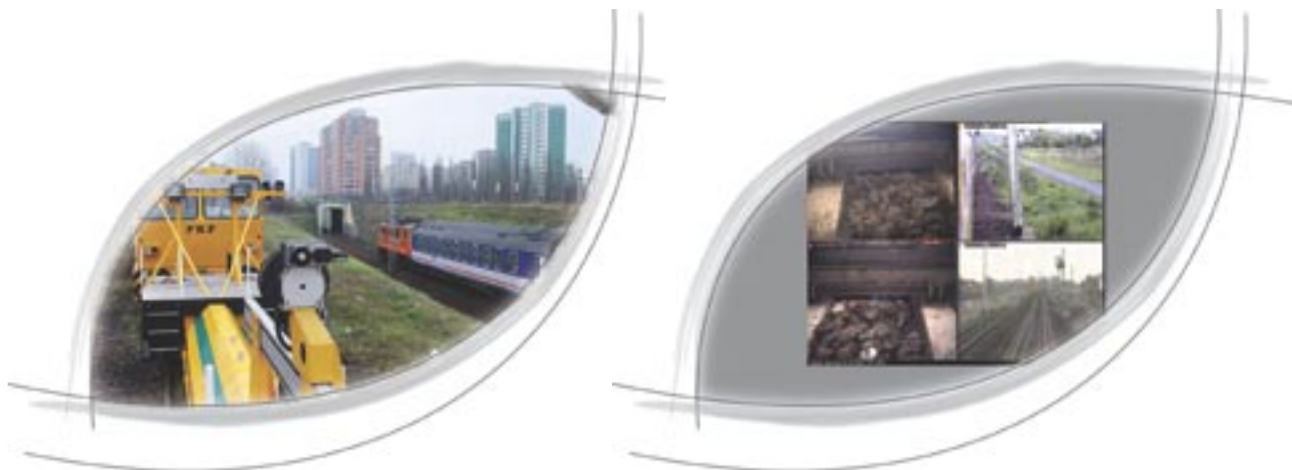
W 2005 roku drezyna przejechała ponad 40 tys. km dokonując pomiaru 38 150 km toru na sieci kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz dodatkowo 120 km na sieci innych zarządców infrastruktury (SKM Gdynia, WKD Warszawa) i 90 km poza granicami Polski na torach Federacji Rosyjskiej.

W trakcie jazdy pomiarowej rejestrowane są parametry:

- prostoliniowości osi toru,
- regularności krzywizn na łukach i krzywych przejściowych,
- rozstawu szyn (prześwitu toru),
- pochylenia podłużnego (profilu) i poprzecznego toru (przechyłki),
- różnicy poziomów toków szynowych na zadanej długości toru (wichrowatość toru).

Opracowania wyników pomiaru i analizy stanu geometrii torów dokonuje zespół pracowników Centrum.

Na wyposażeniu Centrum znajduje się prototypowy pojazd UPS80 do pomiaru skrajni budowli kolejowych na podstawie wykonywanych w czasie jazdy lub z zatrzymania cyfrowych zdjęć fotogrametrycznych.



Pojazd ten w 2005 roku przechodził próby i testy badawcze oraz procesy odbioru technicznego. Obecnie trwa procedura dopuszczenia go do eksploatacji na liniach kolejowych. W połowie roku 2006 UPS 80 podejmie czynną służbę na rzecz diagnostyki kolejowej.

Badania defektoskopowe nawierzchni kolejowej

Defektoskopia kolejowa polega na:

- poszukiwaniu przy pomocy fal ultradźwiękowych w elementach nawierzchni kolejowej (szynach, elementach rozjazdów i złączach szynowych)
 - nieciągłości i niejednorodności materiału tworzącego te elementy (wady materiałowe),
 - pęknięć, ubytków i innych uszkodzeń elementów,
- pomiarze ich wielkości,
- określaniu stopnia zagrożenia z ich strony dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Badania defektoskopowe prowadzone są za pomocą specjalnego wagonu oraz ręcznych wózków szynowych z aparatami defektoskopowymi.

Poniższe zestawienia obrazują łączne wykonanie bieżących zadań defektoskopowych na przestrzeni 12 miesięcy 2005 roku realizowanych w ramach działalności Centrum Diagnostyki i Geodezji dla potrzeb PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i dla firm zewnętrznych.

Wykres nr 1

Badania defektoskopowe nawierzchni kolejowej wykonane w 2005 r.

Prace	Jednostka miary	Wykonanie dla Spółki	Roboty komercyjne
Badania defektoskopowe ciągłe szyn:	km toru	53 550	
ręczne aparatem defektoskopowym	km toru	39 550	520
wagonem defektoskopowym	km toru	14 000	
Badania defektoskopowe specjalistyczne:	sztuki	3 104	
spoin i zgrzein	sztuki	987	913
profilu poprzecznego szyn	sztuki	251	
profilu podłużnego szyn	sztuki	142	
napoin szyn	sztuki	23	
elementów rozjazdów	sztuki	1 296	
profilu rozjazdów	sztuki	106	
laboratoryjne i komisyjne	sztuki	299	

Spawalnictwo kolejowe – nadzór, kontrola i ocena wykonywanych złączy szynowych

Ze względu na wielką odpowiedzialność złączy szynowych za bezpieczeństwo transportu i komfort podróżowania, ich stan i warunki wykonania podlegają szczególnej kontroli i nadzorowi specjalnego zespołu inspektorów nadzoru spawalniczego. Połowa spośród nich posiada tytuł europejskiego inżyniera spawalnictwa (EWE). Inspektorów wspomagają zespoły badań ręcznych defektoskopowych spoin oraz Laboratorium Badań Materiałów Nawierzchniowych pracujące w strukturze Centrum.

Odbiory elementów nawierzchni kolejowej

Pracownicy Centrum nadzorują procesy produkcyjne w hutach, zgrzewalniach i innych wytwórniach elementów infrastruktury uczestnicząc w kontrolach i odbiorach etapowych i dokonując odbiorów końcowych szyn, rozjazdów, podkładów i innych elementów infrastruktury.



Laboratorium Badań Materiałów Nawierzchniowych Centrum Diagnostyki i Geodezji dokonuje badań próbnych i testowych materiałów nawierzchniowych (szyn i elementów rozjazdów) i złączy szynowych w ramach dopuszczenia do eksploatacji oraz na potrzeby wydawanych opinii i ekspertyz. Bada i testuje próbki szyn, spoin, termitowych mieszanek spawalniczych i innych elementów i materiałów ubiegających się o dopuszczenie do eksploatacji na liniach kolejowych.

Opis sieci linii kolejowej

Wydział Opisu Sieci i Analiz Diagnostycznych i Ekonomicznych zbiera, gromadzi i przetwarza informacje o stanie infrastruktury kolejowej. Z zebranych danych tworzy bazę danych technicznych i użytkowych oraz opracowuje raporty o stanie infrastruktury. Pracownicy tego wydziału zapoczątkowują budowę w przyszłości modułu GISRAIL (systemu informacji geoprzestrzennej o infrastrukturze kolejowej) we wdrażanym zintegrowanym systemie zarządzania PKP PLK S.A.

■ Ważne wydarzenia w Spółce w 2005 roku



Kampania społeczna „Bezpieczny przejazd zależy także od Ciebie”

W dniu 1 lipca 2005 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. rozpoczęły kampanię społeczną „Bezpieczny przejazd zależy także od Ciebie”, mającą na celu zwrócenie uwagi kierowców na konieczność zachowania szczególnej ostrożności podczas przekraczania przejazdów kolejowych. Wg statystyk ponad 97% wypadków na skrzyżowaniach dróg z koleją powodują nieostrożni kierowcy. Akcja została zaplanowana na okres wzmożonego ruchu wakacyjnego (lipiec – sierpień), kiedy ma miejsce największa liczba wypadków.

Partnerami naszej kampanii zostali:

- Fundacja Krzysztofa Hołowczyca „Kierowca Bezpieczny”,
- Policja,
- telewizja Polsat,
- Program 1 Polskiego Radia,
- tygodnik „Motor”.

Współpracę z nami w tej ważnej sprawie podjęły także: Radio „Bis”, Radio „Wawa”, Radio „Merkury” oraz wiele innych stacji telewizyjnych, rozgłośni radiowych, dzienników i czasopism.

W ramach kampanii przygotowano:

- 260 billboardów i tablic reklamowych, które zostały umieszczone przed wybranymi przejazdami oraz przy wylotowych ulicach wielkich miast (Warszawa, Kraków, Gdańsk, Katowice, Szczecin, Poznań, Lublin, Wrocław),
- 60 000 ulotek, a także upominki reklamowe (kubki, koszulki, lizaki i breloki),
- 3-minutowy film promocyjny,
- 30-sekundowe spoty (telewizyjny i radiowy),
- billboard kampanijny, który umieszczono na budynku siedziby Spółki.

Pierwsza edycja kampanii spotkała się z szerokim oddźwiękiem w mediach i środowiskach opiniotwórczych. Uzyskała również znaczące efekty w zakresie zmniejszenia ilości wypadków na przejazdach (spadek o około 30% w stosunku do roku 2004 w okresie wakacji) i liczby ofiar tych zdarzeń. Akcję będziemy kontynuować również w 2006 roku.



160 - lecie kolei (maj – październik)

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. włączyły się również w obchody 160 - lecia kolei na ziemiach polskich. Obchody rozpoczęły się otwarciem wystawy „Urok wiedenki” w warszawskim Mu-

zeum Techniki. Z tej okazji wygłoszono również cykl prelekcji: „Wokulski wyrusza do Wiednia, czyli o tym, jak i jakie pociągi jeździły po torach wiedeński”, „Od Warszawy do hanowerki, czyli słów kilka o parowozach wiedeński” oraz „Co nam zostało z tamtych lat, czyli zabytki przy torze”.

14 czerwca 2005 roku Prezes Zarządu PKP S.A., przedstawiciele spółek Grupy PKP, miłośnicy kolei oraz uczniowie dawnego Technikum Kolejowego złożyli kwiaty i zapalili znicze na grobie Stanisława Wysockiego – projektanta i budowniczego drogi żelaznej warszawsko-wiedeńskiej na Starych Powązkach w Warszawie. Z okazji jubileuszu w warszawskim Muzeum Kolejnictwa została również przygotowana wystawa „Kolej: wczoraj – dziś – jutro”. Obchody zakończył przejazd pociągu retro z Warszawy Zachodniej do Skierniewic, gdzie na terenie starej parowozowni odbył się rodzinny festyn.

6. Międzynarodowe Targi Kolejowe TRAKO 2005

Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe wzięła udział w 6. Międzynarodowych Targach Kolejowych TRAKO 2005, które odbyły się w dniach 12 – 14 października. Swoją ofertę zaprezentowała na wspólnym stoisku Grupy PKP.

Stoisko zostało podzielone na cztery sektory:

- sektor PKP S.A.,
- infrastrukturę (PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Dolnośląskie Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury Komunikacyjnej DOLKOM Sp. z o.o. we Wrocławiu, Telekomunikacja Sp. z o.o., PKP Energetyka Sp. z o.o., PKP Informatyka Sp. z o.o.),
- przewozy pasażerskie (PKP Intercity Sp. z o.o., PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o., PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o., PKP Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o.),
- przewozy towarowe (PKP CARGO S.A., PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa Sp. z o.o.).

Nasza spółka, oprócz stoiska, na którym przygotowane były foldery i upominki reklamowe, przygotowała także pokaz działania sprzętu do robót okołotorowych (samochód dwutrakcyjny UNIMAN) i sprzętu hydraulicznego do wkolejania wagonów (samochód dwutrakcyjny UNIMOG).

Targom towarzyszyła konferencja „Kolej polska na liberalizowanym rynku Unii Europejskiej” oraz wiele innych atrakcji, m.in. konkurs rysunkowy „Pociąg marzeń”, wystawa „Świat Małej Kolei”.



V Światowy Kongres poświęcony kolejom dużych prędkości – Eurailspeed 2005 połączony z wystawą

W dniach 7-9 listopada w Centrum Kongresowym „Fierra Milano” w Mediolanie odbył się V Światowy Kongres poświęcony kolejom dużych prędkości – Eurailspeed 2005 połączony z wystawą. Organizatorami tej imprezy były UIC (International Union of Railways) oraz koleje włoskie Ferrovie dello Stato przy ścisłej współpracy z CER (Community of European Railway and Infrastructure Companies), EIM (European Rail Infrastructure Managers), UNIFE (Union of European Railway Industries) i HSGTA (High Speed Ground Transportation Association). Eurailspeed 2005 stanowił forum wymiany doświadczeń w zakresie strategii, rozwoju transportu kolejowego dużych prędkości, na którym omawiane były zagadnienia dotyczące najnowszych technologii, systemów eksploatacji, nowatorskich produktów, jakości usług, współpracy między różnymi gałęziami transportu, źródeł finansowania infrastruktury i ochrony środowiska.

Na wystawie swoje osiągnięcia w dziedzinie rozwoju kolei dużych prędkości zaprezentowało 75 firm z całego świata.

Podczas kongresu referat na temat „Polskie Linie Kolejowe – modernizacja istniejących międzynarodowych korytarzy transportowych i budowa linii dużych prędkości” przedstawił Wiceprezes Zbigniew Szafranski. Spółka zaprezentowała swoją ofertę również na stoisku reklamowym.

Obecność PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w Centrum Kongresowym w Mediolanie wzbudziła duże zainteresowanie. Delegaci i zwiedzający wystawę pytali o plany rozwoju linii dużych prędkości w Polsce. Popularnością cieszyły się filmy promujące działalność spółki oraz przygotowane materiały reklamowe.



Gala „Człowiek roku – przyjaciel kolei”

W celu propagowania transportu kolejowego w Polsce PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz Forum Kolejowe Railway Business Forum zorganizowały konkurs „Człowiek roku – przyjaciel

kolei”. Kapituła złożona z przedstawicieli organizatorów oraz osób związanych z nauką, PR i koleją przyznała nagrody w czterech kategoriach:

- „Polityk Roku”,
- „Menadżer Roku”,
- „Naukowiec roku”,
- „Dziennikarz Roku”.

Nagroda ta po raz pierwszy została wręczona 14 listopada podczas uroczystej gali w Teatrze Narodowym w Warszawie. Uhonorowaliśmy w ten sposób osoby, które aktywnie działają na rzecz rozwoju kolei w Polsce.

Politykiem roku został **Bogusław Kowalski** – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu. Nagrodę otrzymał za zaangażowanie w utworzenie samorządowej spółki Koleje Mazowieckie.

Menadżerem roku została **Halina Sekita** – Prezes Zarządu Koleje Mazowieckie – KM Sp. z o.o., która wyróżniła się w zarządzaniu spółką PKP Warszawska Kolej Dojazdowa.

Nagrodę w kategorii naukowiec roku otrzymał prof. dr hab. **Henryk Bałuch** za całokształt osiągnięć w dziedzinie transportu kolejowego.

Dziennikarzem roku został **Maciej Kuźmich**, który nagrodę otrzymał za rzetelność i pogłębioną analizę problematyki kolejowej na łamach „Gazety Wyborczej”.

Wśród gości zaproszonych na uroczystość wręczenia nagród znaleźli się przedstawiciele środowisk opiniotwórczych, między innymi przedstawiciele rządu, parlamentu, samorządów lokalnych, firm związanych z koleją, spółek Grupy PKP, środowiska nauki oraz mediów.

Gałę prowadzili Katarzyna Dowbor i Zygmunt Chajzer, a swoimi występami uświetnili ją: Katarzyna Skrzynecka, Zbigniew Wodecki i Jacek Wójcicki.



Święto Kolejarza

24 listopada 2005 roku w Teatrze Muzycznym Roma odbyła się uroczystość z okazji Święta Kolejarza, która po raz pierwszy skupiła spółki infrastrukturalne Grupy PKP.

Wśród organizatorów, poza PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., znalazły się:

- PKP Energetyka Sp. z o.o.,
- Telekomunikacja Kolejowa Sp. z o.o.,

- PKP Informatyka Sp. z o.o.,
 - Zakład Napraw Infrastruktury w Warszawie Sp. z o.o.,
 - Zakład Napraw Infrastruktury Radom Sp. z o.o.,
 - Zakład Robót Komunikacyjnych – DOM w Poznaniu Sp. z o.o.
 - oraz Przedsiębiorstwo Napraw i Utrzymania Infrastruktury Kolejowe w Krakowie Sp. z o.o.
- Uroczystość swoją obecnością uświetnili m.in. Podsekretarz Stanu w ówczesnym **Ministerstwie Transportu i Budownictwa – Mirosław Chaberek**, przedstawiciele Sejmowej Komisji Infrastruktury, parlamentu, spółek Grupy PKP, firm działających na rynku transportowym i goście szczególnie – odznaczani kolejarze. Dekoracji odznakami honorowymi „Zasłużony dla transportu” i „Zasłużony dla kolejnictwa” dokonali **Mirosław Chaberek, Andrzej Wach – Prezes Zarządu PKP S.A.** oraz prezesi spółek infrastrukturalnych Grupy PKP.
- Uroczystość zakończył występ Hanny Śleszyńskiej.





CERTYFIKAT

Innowacyjności 2005

**PKP
POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.**

**Laureat rankingu
500 Najbardziej Innowacyjnych Firm**

Firma wzięła udział w programie badawczym nad innowacyjnością polskiej gospodarki, prowadzonym przez Polską Akademię Nauk i znalazła się w gronie przedsiębiorstw najbardziej zorientowanych na rozwój.

Warszawa, 13 grudnia 2005


Sławomir Lachowski
Prezes Zarządu

 BRE BANK SA


Leszek Jasiński
Dyrektor




Jarosław Sroka
Redaktor Naczelny



Warszawa, dnia 01 marca 2005 r.



**PREZES
URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO**

DECYZJA NR TSK 3/ ZI /2005

Na podstawie art. 13 ust. 5 oraz art. 19 ust. 1 pkt 3, ust. 2 pkt 4, ust. 3 pkt 2 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 86., poz. 789 z późn. zm.) i w związku z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 z późn. zm.) oraz w związku z decyzją Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 16 lutego 2005 r. Nr TSK/1/2005 w sprawie zatwierdzenia na okres 1 roku i 6 miesięcy dla spółek Grupy PKP przepisów wewnętrznych wyszczególnionych w załączniku nr 1 do niniejszej decyzji

przedłużam

ważność wydanego na wniosek PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., 03 -734 Warszawa, ul. Targowa 74, w dniu 10 lutego 2004 r. Świadczenia Bezpieczeństwa Nr 003/ZI/04 dla zarządcy infrastruktury do dnia 31 sierpnia 2006 r.

Zmiana zapisów w dokumentach określonych w załączniku zwłaszcza naruszających bezpieczeństwo ruchu kolejowego, wymaga podjęcia nowej decyzji w tym zakresie.

Uzasadnienie

Zatwierdzenie przepisów wewnętrznych wymienionych w załączniku do decyzji Prezesa UTK z dnia 16 lutego 2005 r. Nr TSK/1/2005 w aktualnym stanie, pozwala na prowadzenie ruchu kolejowego po infrastrukturze kolejowej będącej pod nadzorem Grupy PKP na dotychczasowych zasadach. **W tym czasie –określonym w sentencji decyzji – przepisy te muszą zostać dostosowane do obowiązujących wymagań polskich i europejskich oraz uzyskać, po ich dostosowaniu, zatwierdzenie Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.**

Po upływie tego terminu wydanie świadectwa bezpieczeństwa możliwe będzie wyłącznie po spełnieniu wymagań zawartych w art. 19 ust. 1 pkt 3, ust. 2 pkt 4, ust. 3 pkt 2 w odniesieniu do art. 13 ust. 5 ustawy z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 86, poz. 789 z późn. zm.).

Stronie niezadowolonej z niniejszej decyzji przysługuje prawo zwrócenia się do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy, na podstawie art. 127 § 3 Kodeksu postępowania administracyjnego.

Otrzymują:
1. Wnioskodawca
2. UTK a/a




mgr inż. Janusz Dybich

Dane teleadresowe (stan na 31.03.2006 r.)

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
03-734 Warszawa, ul. Targowa 74
www.plk-sa.pl

Komórka organizacyjna	Telefon	Fax	e-mail
Prezes Zarządu	(+48 22) 47-320-00	(+48 22) 47-339-43	k.celiński@pkp.com.pl
Wiceprezes Zarządu	(+48 22) 47-330-08	(+48 22) 47-328-38	z.szafranski@pkp.com.pl
Członek Zarządu			
Dyrektor ds. techniki	(+48 22) 47-320-02	(+48 22) 47-333-34	j.jezewicz@pkp.com.pl
Członek Zarządu			
Dyrektor ds. finansowych i ekonomicznych	(+48 22) 47-320-04	(+48 22) 47-339-43	m.pawlowski@pkp.com.pl
Członek Zarządu			
Dyrektor ds. sprzedaży	(+48 22) 47-320-01	(+48 22) 47-328-38	z.zarychta@pkp.com.pl
Członek Zarządu			
Dyrektor ds. inwestycji	(+48 22) 47-320-03	(+48 22) 47-333-34	t.zwiernik@pkp.com.pl
Biuro Organizacji i Promocji	(+48 22) 47-323-38	(+48 22) 47-323-34	alicja.galazka@pkp.com.pl
Biuro Spraw Pracowniczych	(+48 22) 47-320-20	(+48 22) 47-322-12	b.mikolajczyk@pkp.com.pl
Biuro Ekonomiczne	(+48 22) 47-334-20	(+48 22) 47-320-89	a.chodkiewicz@pkp.com.pl
Biuro Rachunkowości i Finansów	(+48 22) 47-320-90	(+48 22) 47-328-09	e_rybak@pkp.com.pl
Biuro Przygotowania Inwestycji	(+48 22) 47-324-91	(+48 22) 47-326-96	t.wozniak@pkp.com.pl
Biuro Realizacji Inwestycji	(+48 22) 47-320-80	(+48 22) 47-326-96	g.adamska@pkp.com.pl
Biuro Finansowania Infrastruktury	(+48 22) 47-329-03	(+48 22) 47-320-59	u.durakiewicz@pkp.com.pl
Biuro Eksploatacji	(+48 22) 47-320-10	(+48 22) 47-324-76	iirwar@pkp.com.pl
Biuro Dróg Kolejowych	(+48 22) 47-320-40	(+48 22) 47-334-96	b.filipowicz@pkp.com.pl
Biuro Automatyki i Telekomunikacji	(+48 22) 47-320-50	(+48 22) 47-333-69	k.frak@pkp.com.pl
Biuro Energetyki	(+48 22) 47-320-70	(+48 22) 47-330-50	plk.energetyka@pkp.com.pl
Biuro Logistyki	(+48 22) 47-333-26	(+48 22) 47-323-99	b.pekala@pkp.com.pl
Biuro Przygotowania i Sprzedaży Produktu	(+48 22) 47-320-30	(+48 22) 47-328-04	ius@pkp.com.pl
Biuro Strategii	(+48 22) 47-334-63	(+48 22) 47-330-55	isr-sek@pkp.com.pl
Biuro Współpracy Międzynarodowej	(+48 22) 47-327-80	(+48 22) 47-327-34	iwm@pkp.com.pl
Biuro Kontroli Wewnętrznej	(+48 81) 47-254-33	(+48 81) 47-258-47	ikk@pkp.com.pl
Zespół Radców Prawnych	(+48 22) 47-333-77	(+48 22) 47-335-88	e.zalech@pkp.com.pl
Biuro Ochrony Informacji Niejawnych	(+48 22) 47-324-00	(+48 22) 47-322-90	g.kuta@pkp.com.pl
Biuro Funduszy i Ochrony Środowiska	(+48 22) 47-335-53	(+48 22) 47-327-44	u.michajlow@pkp.com.pl
Biuro Planowania Kryzysowego	(+48 22) 47-333-90	(+48 22) 47-333-94	j.groszkowska@pkp.com.pl
Biuro Ratownictwa Technicznego i Ochrony Przeciwpożarowej	(+48 22) 47-338-21	(+48 22) 47-323-18	k.burcon@pkp.com.pl
Główny Inspektorat Bezpieczeństwa i Higieny Pracy	(+48 22) 47-333-23	(+48 22) 47-330-40	ibh.centrala@pkp.com.pl
Zespół Auditorów Wewnętrznych	(+48 81) 47-233-58	(+48 81) 47-211-88	iaw@pkp.com.pl
Główny Inspektorat Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego	(+48 22) 47-325-56	(+48 22) 47-324-76	z.zawadzki@pkp.com.pl
Zespół Rzecznika Prasowego	(+48 22) 47-330-02	(+48 22) 47-322-00	m.kaczmarczyk@pkp.com.pl
Asystent Zarządu	(+48 22) 47-323-39	(+48 22) 47-339-43	m.dziurla@pkp.com.pl
Archiwum Zakładowe	(+48 22) 47-334-67	(+48 22) 47-334-68	m.brzezinski@pkp.com.pl

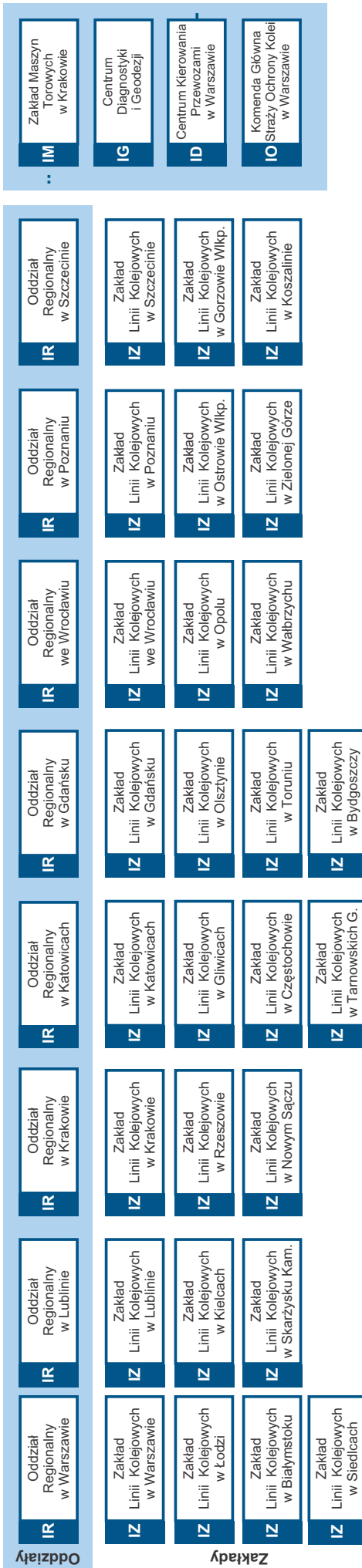
Oddział Regionalny w Warszawie	(+48 22) 47-321-50	(+48 22) 47-321-54	irwarszawa@plk-sa.pl
Zakład Linii Kolejowych w Warszawie	(+48 22) 47-333-00	(+48 22) 47-335-11	j.telecki@pkp.com.pl
Zakład Linii Kolejowych w Siedlcach	(+48 25) 64-473-51	(+48 25) 64-333-29	zlk.siedlce@wp.pl
Zakład Linii Kolejowych w Białymstoku	(+48 85) 65-180-42	(+48 85) 65-115-42	biuro@iz.bialystok.pl
Zakład Linii Kolejowych w Łodzi	(+48 42) 20-553-40	(+48 42) 20-552-07	h.ulanska@pkp.com.pl
Oddział Regionalnych w Lublinie	(+48 81) 47-233-00	(+48 81) 47-236-07	h.staniewski@pkp.com.pl
Zakład Linii Kolejowych w Lublinie	(+48 81) 47-233-40	(+48 81) 47-234-90	iz.lublin@pkp.com.pl
Zakład Linii Kolejowych w Kielcach	(+48 41) 36-601-71	(+48 41) 36-695-68	izkielce@itech.pl
Zakład Linii Kolejowych w Skarżysku- Kamiennej	(+48 41) 25-173-80	(+48 41) 25-174-92	iz.sko@pkp.com.pl
Oddział Regionalny w Krakowie	(+48 12) 39-333-00	(+48 12) 39-315-40	ir.krakow@pkp.com.pl
Zakład Linii Kolejowych w Krakowie	(+48 12) 39-358-04	(+48 12) 39-358-09	izkrakow@pkp.com.pl
Zakład Linii Kolejowych w Rzeszowie	(+48 17) 71-123-55	(+48 17) 71-122-92	iz_rzeszow@pkp.com.pl
Zakład Linii Kolejowych w Nowym Sączu	(+48 18) 44-206-03	(+48 18) 44-206-03	iz.nsacz@pkp.krakow.pl
Oddział Regionalny w Katowicach	(+48 32) 25-763-00	(+48 32) 25-763-05	oitek.katowice@pkp.com.pl
Zakład Linii Kolejowych w Katowicach	(+48 32) 25-755-40	(+48 32) 25-764-06	izkatowice@so.pkpik.pl
Zakład Linii Kolejowych w Gliwicach	(+48 32) 60-143-40	(+48 32) 60-145-43	izzlkgliwice@pkp.com.pl
Zakład Linii Kolejowych w Częstochowie	(+48 34) 36-013-40	(+48 34) 36-011-54	izos.czestochowa@pkp.com.pl
Zakład Linii Kolejowych w Tarnowskich Górach	(+48 32) 60-153-40	(+48 32) 60-154-24	sekretariat.zlktg@pkp.com.pl
Oddział Regionalny w Gdańsku	(+48 58) 72-133-00	(+48 58) 72-159-00	kowal@pkp.com.pl
Zakład Linii Kolejowych w Gdańsku	(+48 58) 72-113-00	(+48 58) 72-111-20	iz.gdansk@pkp.com.pl
Zakład Linii Kolejowych w Olsztynie	(+48 89) 67-753-40	(+48 89) 67-755-57	zlk.olsztyn@pkp.com.pl
Zakład Linii Kolejowych w Toruniu	(+48 56) 62-133-40	(+48 56) 62-130-40	iziu.torun@firma.pl
Zakład Linii Kolejowych w Bydgoszczy	(+48 52) 51-833-40	(+48 52) 51-835-62	izbydgoszcz@plk-sa.pl
Oddział Regionalny we Wrocławiu	(+48 71) 71-733-08	(+48 71) 71-759-95	ir.wroclaw@pkp.wroc.pl
Zakład Linii Kolejowych we Wrocławiu	(+48 71) 71-743-00	(+48 71) 71-743-10	izwroc@pkp.com.pl
Zakład Linii Kolejowych w Opolu	(+48 77) 45-213-40	(+48 77) 44-185-41	izoz.opole@pkp.com.pl
Zakład Linii Kolejowych w Wałbrzychu	(+48 74) 84-743-40	(+48 74) 84-743-53	zlk.walbrzych@neostrada.pl
Oddział Regionalny w Poznaniu	(+48 61) 63-323-00	(+48 61) 63-323-70	ir.poznan@pkp.com.pl
Zakład Linii Kolejowych w Poznaniu	(+48 61) 63-313-00	(+48 61) 63-317-96	izpoznan@plk-sa.pl
Zakład Linii Kolejowych w Ostrowie Wlkp.	(+48 62) 73-633-40	(+48 62) 73-632-67	izpr.ostrow@pkp.com.pl
Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze	(+48 68) 32-893-00	(+48 68) 32-895-27	iz.zielonagora@pkp.com.pl
Oddział Regionalny w Szczecinie	(+48 91) 47-133-00	(+48 91) 47-118-00	ir.szczecin@pkp.com.pl
Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie	(+48 91) 47-155-50	(+48 91) 47-154-09	j.wojtkun@pkp.com.pl
Zakład Linii Kolejowych w Koszalinie	(+48 94) 34-003-82	(+48 94) 34-003-14	izkoszalin@interia.pl
Zakład Linii Kolejowych w Gorzowie Wlkp.	(+48 95) 72-183-12	(+48 95) 72-182-60	pkp.izgorzow@wp.pl
Zakład Maszyn Torowych w Krakowie	(+48 12) 39-341-96	(+48 12) 39-343-56	im.sekretariat@pkp.com.pl
Centrum Kierowania Przewozami	(+48 22) 47-335-52	(+48 22) 47-323-59	e.gugalka@pkp.com.pl
Komenda Główna Straży Ochrony Kolei	(+48 22) 47-339-00	(+48 22) 47-336-37	sok.komenda@kgsok.pkp.com.pl
Centrum Diagnostyki i Geodezji	(+48 22) 47-433-13	(+48 22) 47-433-14	cendiag@pkp.com.pl

Schemat organizacyjny PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

ZARZĄD SPÓŁKI

CENTRALA SPÓŁKI

JEDNOSTKI ORGANIZACYJNE PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.





CONNECTING EUROPE



- Przewozy kolejowe
- Spedycja
- Przewozy samochodowe
- Przeładunki
- Wynajem wagonów
- Obsługa bocznic
- Infrastruktura kolejowa
- Agencje celne




CTL Logistics

CTL Logistics S.A.
Aleja Armii Ludowej 26
PL-00-609 Warszawa
e-mail: info@ctl.pl

Infolinia:
+48 22 549 33 05
www.ctl.pl

„Dbamy o środowisko naturalne na każdym realizowanym kontrakcie.

Na odcinku linii E-20 zastosowaliśmy unikalne urządzenia odstrasżające, zapewniające bezpieczeństwo dzikich zwierząt żyjących w pobliżu torów kolejowych.”



Stanisław Rodzoś, Menedżer Projektu
„Modernizacja linii kolejowej E-20
Mińsk Mazowiecki - Siedlce”

„Linie kolejowe stwarzają ogromne zagrożenie dla dzikich zwierząt” – mówi Stanisław Rodzoś, Menedżer Projektów. – „Aby umożliwić bezpieczne poruszanie się zwierząt po ich naturalnym terytorium, na odcinku linii Mińsk Mazowiecki - Siedlce, graniczącym z rezerwatem przyrody „Stawy Roszkowskie”, zainstalowaliśmy prototypowe urządzenia odstrasżające. Jest to rozwiązanie całkowicie nowatorskie i unikalne w skali światowej. Urządzenia te wykorzystują naturalne dźwięki istniejące w przyrodzie, które dla zwierząt oznaczają najwyższe niebezpieczeństwo. Sygnały takie emitowane są bezpośrednio przed przejazdem pociągów. Zwierzęta odbierają je jako ostrzeżenie i oddalają się od niebezpiecznego odcinka torów. Takie rozwiązanie nie ogranicza zwierząt w przemieszczaniu się, a jego koszt jest nieporównywalnie niższy niż w przypadku budowy przejść nadziemnych lub podziemnych.”

Skanska S.A.
ul. Gen. J. Zajączka 9
01-518 Warszawa
tel. (22) 561 30 00
fax (22) 561 30 01
e-mail: info@skanska.pl
www.skanska.pl

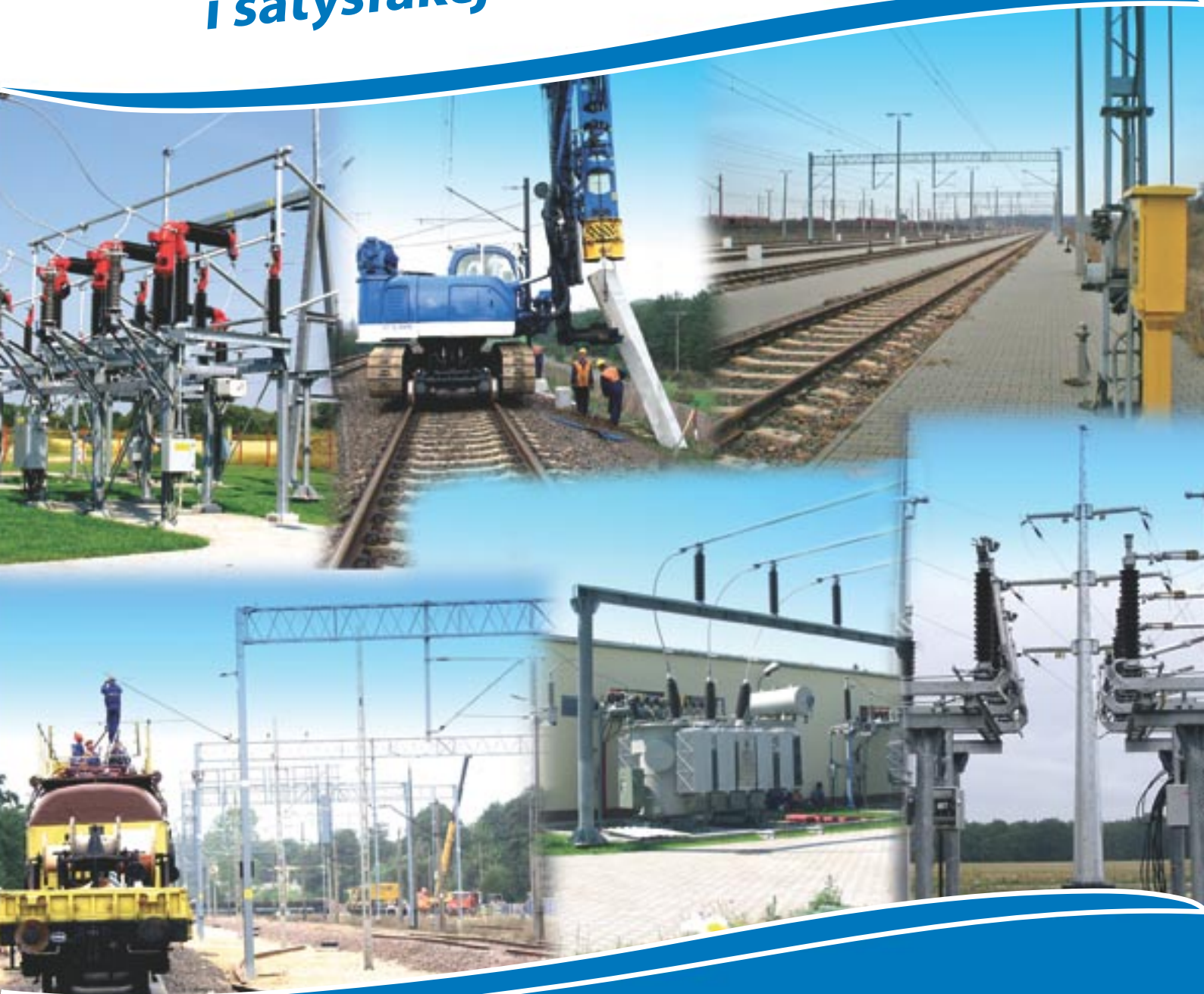
Oddział Budownictwa
Kolejowego w Kielcach
Al. Solidarności 34
25-323 Kielce
tel. (41) 33 26 579
fax (41) 33 26 599
e-mail: koleje.kielce@skanska.pl

SKANSKA

TRAKCJA POLSKA - PKRE

SPÓŁKA AKCYJNA

**Nasz cel to nowoczesne
przedsiębiorstwo - lider rynku
i satysfakcja naszych klientów!**



Zarząd:

Al. Jana Pawła II Nr 11
00-828 Warszawa
tel./fax (22) 628-62-63; 628-68-15,
nr kolejowy: 474-12-85
sekretariat@pkre.pl

Dział Marketingu i Umów:

Al. Jana Pawła II
00-828 Warszawa
tel: (22) 628-62-61, 652-93-58,
nr kolejowy: 474-17-83
marketing@pkre.pl

7 za jednym zamachem

- 1 Maszyna do frezowania szyn SF 03
- 2 Maszyna do strugania szyn SBM 250
- 3 Maszyny do podbijania 09-32 / 08-475 4S
- 4 Maszyny do podbijania 09-3X dynamic
- 5 Maszyna do ulepszania torowiska SVV 100
- 6 Maszyna do szlifowania szyn RG 48
- 7 Maszyna do oczyszczania podłoża RM 900



1



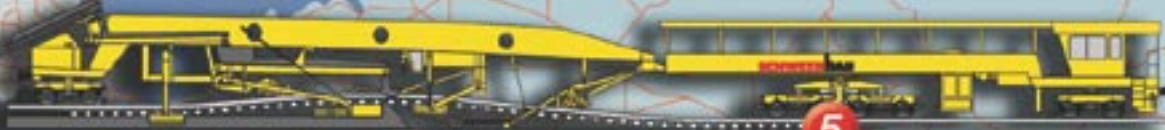
2



3



4



5



6



7

Utrzymywanie nawierzchni i toru
Oczyszczanie podłoża
Ulepszanie torowisk
Wymiana torowisk
Wymiana zwrotnic
Obróbka szyn
Budowa infrastruktury linii kolejowych

SCHWEERbau

GmbH & Co. KG • Gleisbau • Schienenbearbeitung • Tiefbau
Tel. +49 (0) 5721 - 7804 - 0 • Fax: +49 (0) 5721 - 7804 - 50
e-mail: schweerbau@schweerbau.pl • www.schweerbau.pl

Level 1 or Level 2 – Trainguard offers proven ETCS solutions

A19100-V100-F646-X-7600



Siemens' experience in train control and the industry's best migration strategies guarantee the rapid and easy reequipping of lines and vehicles for ETCS. Our acknowledged competence in project execution ensures consistent implementation even within existing infrastructures. Siemens, as the market leader in railway signalling, guarantees a perfect migration of train control systems to Trainguard 100 for ETCS Level 1 and Trainguard 200 for ETCS Level 2.

The Trainguard® automatic train control system optimises rail traffic with higher speeds and shorter headways, increases line capacity and ensures high-quality rail services.

The ETCS solution for successful railway operation: Trainguard from Siemens.

www.siemens.com/trainguard



Interoperability demonstrated in:



SIEMENS

efficient rail solutions



PRZEDSIĘBIORSTWO TRANSPORTU KOLEJOWEGO i GOSPODARKI KAMIENIEM S.A.

ul. Kłokocińska 51
PL 44-251 Rybnik
tel. +48 (0)32 739 4901
www.ptkigk.com
e-mail:
ptkigk@ptkigk.com

– naturalna
kolej
rzeczy

PIERWSZY PRYWATNY
PRZEWOŹNIK KOLEJOWY W POLSCE

THE FIRST POLISH PRIVATE RAILWAY COMPANY

Przedsiębiorstwo Robót Komunikacyjnych w Krakowie Spółka Akcyjna

NAJWAŻNIEJSZE ZREALIZOWANE KONTRAKTY:

- ◆ Linie kolejowe nowowybudowane
 - Sohag - Hammady - Faw (Egipt);
 - Dar es Salaam - Makambako (Tanzania);
 - Linia Hutniczo-Siarkowa (Klimontów-Wolbrom);
 - Centralna Magistrała Kolejowa (Zawiercie-Radzice);
- ◆ Linia kolejowa E-20
 - Stacje: Kramsk, Kłodawa, Rzepin, Drzewce;
- ◆ Linia kolejowa E-30
 - szlak Oława - Lipki;
 - stacja Opole Zachodnie;
 - szlak Opole Zach.-Dąbrowa Niemodlińska;
- ◆ Linia kolejowa E-65
 - stacja Psary;
- ◆ Stacje Rorządowe
 - Jaworzno - Szczakowa; Tarnowskie - Góry
 - Stacja Postojowa Kraków - Zachód;
 - Dąbrowa Górnicza - Towarowa;
- ◆ Kolejowe Przejścia Graniczne
 - Przemysł Główny (Ukraina);
 - Zwardoń - Skalište (Słowacja);
 - Łupków - Medzilaborce (Słowacja);
- ◆ Kolej linowo-terenowe
 - Kryńca - Góra Parkowa;
 - Zakopane - Gubałówka;
 - Międzybrodzie Żywieckie - Góra Żar;

PRK
KRAKÓW

W REALIZACJI:

- ◆ Linia kolejowa E-30
 - stacje: Zgorzelec, Węgliniec;
 - szlaki: Węgliniec-Bielawa Dln, Pieńsk-Zgorzelec
Malczyce - Szczedrzykowice



Zespół ekspertów:
z długoletnim doświadczeniem zawodowym posiadający uprawnienia budowlane i projektowe, pracujący dla firm polskich i zagranicznych, **może zapewnić: konsultacje, opinie, ekspertyzy oraz fachową pomoc w przygotowaniu i przeprowadzeniu remontu, modernizacji i inwestycji.**

A team of specialists:
with an extensive professional experience, building and designing certificates, working for Polish and foreign companies **can provide the following: consultations, opinions, expertise and professional assistance in preparation and execution of overhauls, modernisation and investments.**

Biuro Realizacji Inwestycji KOLTECH INWESTOR Sp. z o.o.
03-734 Warszawa, ul. Targowa 74
tel./fax: (48-22) 619-65-36, tel./fax kolejowy: (955) 336-53
www.koltech.pl, e-mail: koltech@koltech.pl

PRZEDSIĘBIORSTWO TRANSPORTU KOLEJOWEGO I GOSPODARKI KAMIENIEM Spółka z o.o. w Zabrze



www.ptkigk.pl

POTENCJAŁ:

100 lokomotyw elektrycznych i spalinowych
2 000 własnych wagonów dopuszczonych do ruchu międzynarodowego
36 mln ton ładunków masowych rocznie

ŚWIADCZONE USŁUGI:

przewozy kolejowe ładunków
kompleksowa obsługa bocznic kolejowych
remonty taboru kolejowego
prace torowe i ziemne



Na właściwym torze

***Bombardier Transportation (ZWUS) Polska Sp. z o.o.
ul. Modelarska 12
40-142 Katowice***

***Bombardier Transportation (Rail Engineering) Polska Sp. z o.o.
ul. Ogrodowa 58
00-876 Warszawa***

BOMBARDIER



- podkłady strunobetonowe
- podkłady wzdłużne tramwajowe
- płyty przejazdowe
- koryta odwodnieniowe

- podkłady strunobetonowe
- podrozdnice
- maszty wirowe
- bliźniacze podkłady „ZSX“®

najwyższa jakość

doświadczenie

innowacyjność

bezpieczeństwo



Z a o p a t r u j e m y K l i e n t ó w z c a ł e j E u r o p y

STRUNBET Sp. z o.o.

33-121 Bogumiłowice 299
tel: 014 675 23 00, fax: 014 675 23 40
info@strunbet.pl
www.strunbet.pl

LEONHARD MOLL

Betonwerke GmbH & Co KG, München - Hannover - Laußig
Lindwurmstrasse 129, 80337 Munich, Germany
Phone: +49 (0) 89 7411 4850, Fax +49 (0) 89 7411 4870
www.moll-betonwerke.de