



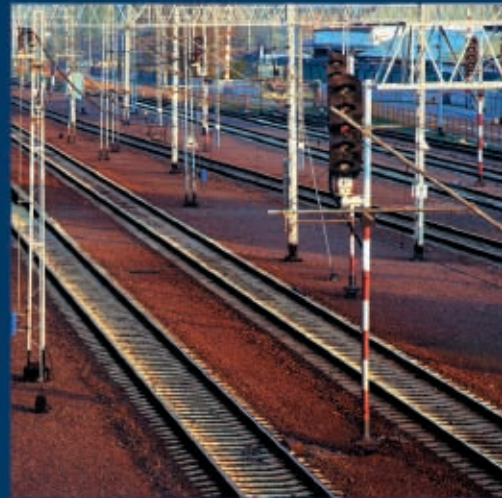
PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.



raport
r o c z n y

Raport roczny 2006

Buduj z najlepszymi



Skanska S.A.
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

www.skanska.pl

SKANSKA

Raport roczny 2006

Raport Roczny PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Opracowano w Biurze Promocji PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

oraz przez zespół redakcyjny w składzie:

I. Bartnik, M. Brzeziński, K. Falska, K. Gawlik-Tarnowska, K. Głowacka, R. Jakubowski, E. Jońska, J. Kiciński, J. Kurowska-Ciechańska, K. Łańcucki, M. Łukasik, A. Moczulska, Z. Paradystal, A. Pawłowski, E. Płotkowska, P. Pszczółkowski, S. Puchta, M. Skarżyńska, D. Szostakiewicz, W. Toruń, A. Waśniowska, W. Wojtkiewicz, J. Zielińska, I. Zimna

Informacje i konsultacje:

Biura Centrali PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Redakcja techniczna:

M. Jagodzińska, K. Łańcucki

Fotografie:

K. Andruszkiewicz, M. Jagodzińska, A. Kazimierski, I. Michalska-Bzdok, S. Puchta, M. Rudnicka

Projekt, opracowanie graficzne i skład:

Dariusz Morka

Druk: Kolejowa Oficyna Wydawnicza Sp. z o. o., ul. Chmielna 73 A, 00-801 Warszawa, kow@kow.win.pl

Uprzejmię dziękujemy Firmom zamieszczającym ogłoszenia promocyjne w Raporcie Rocznym PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. 2006

Lista Firm reklamujących się na stronach Raportu Rocznego

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.:

ARCADIS Profil Sp. z o.o.,
Biuro Projektów Kolejowych i Usług Inwestycyjnych Sp. z o.o.,
Biuro Projektów Komunikacyjnych w Poznaniu Sp. z o.o.,
BRE Bank SA,
KZA Przedsiębiorstwo Automatyki i Telekomunikacji S.A.,
MOVARES POLSKA Sp. z o.o.,
Forum Kolejowe Railway Business Forum,
PKP Energetyka sp. z o.o.,
Przedsiębiorstwo Robót Komunikacyjnych w Krakowie S.A.,
SCHWEERBAU GmbH&Co.KG,
SKANSKA S.A.,
TINES Sp. z o.o.,
Wytwórnia Podkładów Strunobetonowych „STRUNBET” Sp. z o.o.,
VolkerRail Polska Sp. z o.o.

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

Spis treści

| | |
|--|-----|
| Wystąpienie Przewodniczącego Rady Nadzorczej | 4 |
| Wystąpienie Prezesa Zarządu | 5 |
| Skład Rady Nadzorczej | 6 |
| Skład Zarządu | 8 |
| Strategia rozwoju | 11 |
| Inwestycje | 17 |
| Sprzedaż tras | 57 |
| Drogi kolejowe | 65 |
| Automatyka i telekomunikacja kolejowa | 71 |
| Energetyka | 75 |
| Ekonomika i finanse | 79 |
| Zatrudnienie i rozwój kadr | 85 |
| Współpraca międzynarodowa | 91 |
| Ochrona środowiska | 95 |
| Archiwistyka | 97 |
| Centrum Kierowania Przewozami | 99 |
| Maszyny torowe i zgrzewalnie szyn | 103 |
| Diagnostyka infrastruktury kolejowej | 109 |
| Straż Ochrony Kolei | 113 |
| Promocja spółki | 115 |
| Struktura organizacyjna | 120 |
| Dane teleadresowe | 121 |



Szanowni Państwo!

Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe oddaje dziś w Państwa ręce kolejną edycję „Raportu rocznego”. Jest to już szósty rok wydawania tej publikacji i sądzę, że została ona na stałe zaakceptowana przez naszych klientów i środowisko kolejarskie, jako szeroka i jednocześnie wyczerpująca informacja na temat działalności spółki.

Obecna edycja „Raportu” znacząco różni się od wcześniejszych. Jest to spowodowane coraz większą skalą inwestycji współfinansowanych ze środków pomocowych Unii Europejskiej. Najpełniejsze wykorzystanie tych funduszy, sprawne przygotowanie i realizacja modernizacji linii kolejowych – to dziś jedne z najważniejszych działań strategicznych spółki.

Taki układ priorytetów musiał znaleźć odbicie w tym, najważniejszym dla firmy, wydawnictwie. Szósta edycja „Raportu rocznego” jest w większości poświęcona właśnie kwestiom inwestycyjnym. O ilości i wadze tych zagadnień świadczą przede wszystkim fundusze przeznaczone na ich realizację. W 2006 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zrealizowały inwestycje za kwotę 1,329 mld zł. Wymagało to od firmy, jej pracowników i partnerów ogromnego zaangażowania i profesjonalizmu.

Kolejne lata będą stawały przed Polskimi Liniami Kolejowymi nowe wyzwania. Dostosowanie polskiej sieci kolejowej do standardów europejskich, zmniejszenie dystansu technologicznego do przodujących kolei europejskich, wykorzystanie ogromnych środków przyznanych na rozwój transportu kolejowego w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, wdrażanie nowoczesnych technologii – to zadania wymagające od spółki wielkiego nakładu pracy.

Zarządowi spółki i jej wszystkim pracownikom życzę powodzenia w realizacji tych zadań, a klientom PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – coraz większej satysfakcji z korzystania z naszych usług.

Bogusław Kapcia

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



Szanowni Państwo!

Rok 2006 oceniam jako przełomowy dla PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Do takiego stwierdzenia upoważnia mnie kilka okoliczności.

Po pierwsze, był on pierwszym rokiem wdrażania w Polsce nowoczesnej polityki transportowej. Rozwiązania prawne przyjęte przez Sejm RP w grudniu 2005 roku są konsekwentnie rozwijane, a to oznacza, iż powstają warunki do realizowania zasady zrównoważonego rozwoju różnych gałęzi transportu.

Po drugie, rok 2006 był okresem dyskusji nad kształtem rządowego programu operacyjnego „Transport i środowisko” na lata 2007 - 2013. Byliśmy w tej debacie stroną przedstawiającą koncepcje strategii rozwoju sieci kolejowej na okres nowego budżetu Unii Europejskiej i na lata następne. Uwzględnialiśmy w naszych propozycjach potrzeby wynikające z umów międzynarodowych, ale w równym stopniu przedstawialiśmy oczekiwania wszystkich regionów Polski i perspektywy zmian gospodarczych. Kwota 6,2 miliarda euro, jaką będziemy mogli w tym okresie wykorzystać na modernizację linii kolejowych w Polsce, znacznie przewyższa nakłady będące w dyspozycji zarządcy państwowej sieci kolejowej od chwili utworzenia PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., to jest od 2001 roku.

Po trzecie, wzrosła w porównaniu z poprzednimi latami wartość nakładów wykorzystanych na modernizację linii kolejowych. Rozpoczęliśmy kilka ważnych inwestycji, spośród których na czoło wysuwa się I etap modernizacji linii Warszawa – Łódź na odcinku Łódź Widzew – Skierniewice oraz modernizacja Poznańskiego Węzła Kolejowego. Najwyższa w historii była także wartość podpisanych umów z wykonawcami prac budowlanych i projektowych.

Prowadzimy konsekwentną, otwartą politykę informacyjną. Jej odzwierciedleniem jest nie tylko kształt „Raportu rocznego 2006”, pełnego szczegółowych danych z różnych dziedzin naszej działalności, ale także nasz udział w publicznych debatach, otwartość wobec mediów, odważne przedstawianie problemów polskiej sieci kolejowej, szans i zagrożeń.

W tegorocznym „Raporcie rocznym” znacznie rozszerzamy jego część poświęconą inwestycjom. Poczujemy się do obowiązku informowania Państwa – naszych klientów, naszych partnerów – firm z Grupy PKP i spoza niej, opinii publicznej – o sposobie i stopniu wykorzystania środków, zwłaszcza pochodzących z funduszy unijnych i z budżetu państwa, ale także tych pozyskanych z tytułu udostępniania linii kolejowych przewoźnikom. Przedstawiamy zadania już zrealizowane, realizowane obecnie, zaplanowane na lata 2007 - 2013, a także te, które będziemy chcieli wykonać do roku 2020.

Pragnę wyrazić naszą wdzięczność i szacunek wobec Ministerstwa Transportu i innych resortów Rządu RP za konsekwencję w działaniach na rzecz polskiego transportu kolejowego. Podziękowania za współpracę kieruję do wszystkich naszych partnerów krajowych i zagranicznych: firm i organizacji gospodarczych, organów samorządu i administracji państwowej, organizacji pozarządowych. Składam także tą drogą wyrazy uznania dla pracowników PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., których pracy zawdzięczamy wykonanie trudnych zadań pomyślnego dla spółki roku 2006.

Krzysztof Celiński

Prezes Zarządu

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Skład Rady Nadzorczej



Bogusław Kapcia – Przewodniczący Rady Nadzorczej



Jarosław Adwent – Członek Rady Nadzorczej



Piotr Gebel – Członek Rady Nadzorczej



Jacek Krzyślak – Członek Rady Nadzorczej

Wojciech Kwiatkowski – Członek Rady Nadzorczej



Wiesław Pełka – Członek Rady Nadzorczej



Piotr Podgórski – Członek Rady Nadzorczej



Stanisław Stolorz – Członek Rady Nadzorczej



Skład Zarządu



Krzysztof Celiński – Prezes Zarządu



Mirosław Pawłowski – Członek Zarządu



Zbigniew Zarychta – Członek Zarządu



Józef Jeżewicz – Członek Zarządu

Teresa Zwiernik – Członek Zarządu



Agnieszka Safuta-Pawlak – Członek Zarządu



Andrzej Trębicki – Członek Zarządu





Strategia rozwoju

Strategia spółki

W ciągu całego 2006 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. brały czynny udział w pracach Ministerstwa Transportu przy opracowywaniu dokumentów takich jak: „Strategia dla transportu kolejowego do roku 2009”, „Polityka transportowa do 2020 roku”, „Strategia rozwoju transportu na lata 2007 - 2013”, „Masterplan dla sektora kolejowego w Polsce do 2030 roku”. Dla potrzeb ostatniego dokumentu, korzystając z usług konsultanta zewnętrznego (Zespół Doradców Gospodarczych TOR w Warszawie), wykonane zostało opracowanie pt. „Zasadnicze założenia modernizacji i rozwoju sieci kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.”. Po dokonaniu dodatkowych analiz przez Centrum Naukowo-Techniczne w Warszawie materiał ten będzie stanowił wsad do prac studialnych nad „Masterplanem”.

Ponadto w 2006 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. uczestniczyły w pracach Departamentu Planowania Strategicznego i Polityki Transportowej Ministerstwa Transportu nad zawartością dokumentu Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2007 - 2013” w obszarze priorytetu VII – „Transport przyjazny środowisku”. Program, o którym mowa, został przyjęty przez Radę Ministrów 29 listopada 2006 roku. Indykatoryna lista projektów, po wielokrotnych korektach przeprowadzanych zgodnie z zaleceniami i wytycznymi Ministerstwa Transportu oraz szerokich konsultacjach społecznych, Rada Ministrów przyjęła w dniu 27 lutego 2007 roku. Tym samym zostały określone kierunki rozwoju infrastruktury kolejowej i najważniejsze cele inwestycyjne na najbliższe lata.

Mapa 1

MAPA LINII KOLEJOWYCH wg indykatorywnego wykazu dużych projektów Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko



Szczegółową listę projektów przedstawiają poniższe tabele¹:

Tabela 1

**Indykatorywny wykaz indywidualnych projektów dużych²
dla Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko
(wyciąg – projekty kolejowe)**

| Numer projektu w wykazie | Nazwa projektu / zakres inwestycji | Orientacyjny koszt całkowity inwestycji (mln euro) | Przewidywany okres realizacji projektu | Miejsce realizacji |
|--|---|--|--|--|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Oś priorytetowa VII Transport przyjazny środowisku | | | | |
| Projekty podstawowe - duże | | 6 174,50 | | |
| 169 | Modernizacja linii E 65/CE 65 | 1 385,00 | 2008 - 2014 | pomorskie kujawsko-pomorskie warmińsko-mazurskie wielkopolskie mazowieckie łódzkie świętokrzyskie śląskie |
| | 1. odcinek Warszawa - Gdynia, III etap | 797,00 | 2008 - 2013 | |
| | 2. odcinek Katowice - Czechowice Dziedzice - Zebrzydowice | 308,00 | 2013 - 2014 | |
| | 3. odcinek Czechowice Dziedzice - Bielsko Biała - Zwardoń | 280,00 | 2013 - 2014 | |
| 170 | Modernizacja linii E 59 Wrocław - Poznań - Szczecin - Świnoujście, II etap: | 1 504,00 | 2008 - 2014 | wielkopolskie dolnośląskie |
| | 1. odcinek Wrocław - Rawicz | 254,00 | 2008 - 2012 | |
| | 2. odcinek Rawicz - Poznań | 370,00 | 2009 - 2013 | |
| | 3. odcinek Poznań - Krzyż | 350,00 | 2009 - 2013 | |
| | 4. odcinek Krzyż - Szczecin | 530,00 | 2009 - 2014 | |
| 171 | Modernizacja linii E 20/CE 20, w tym: | 666,90 | 2011 - 2014 | mazowieckie wielkopolskie podlaskie |
| | 1. odcinek Warszawa - Poznań - pozostałe roboty | 520,00 | 2011 - 2014 | |
| | 2. odcinek Łowicz - Skierniewice | 140,00 | 2011 - 2014 | |
| | 3. wdrożenie ERTMS na odcinku granica państwa - Rzepin | 6,90 | 2012 - 2013 | |

¹ Źródło – Ministerstwo Rozwoju Regionalnego.

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

| Numer projektu w wykazie | Nazwa projektu / zakres inwestycji | Orientacyjny koszt całkowity inwestycji (mln euro) | Przewidywany okres realizacji projektu | Miejsce realizacji |
|--|--|--|--|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 172 | Modernizacja linii E 30/CE 30 Zgorzelec Bielawa Dolna - Wrocław - Katowice Kraków - Przemyśl - Medyka, II etap | 537,60 | 2009 - 2014 | małopolskie śląskie opolskie dolnośląskie |
| | 1. odcinek Opole - Kędzierzyn Koźle - Gliwice - Zabrze | 408,40 | 2009 - 2012 | |
| | 2. odcinek Bielawa Dolna - Horka: budowa mostu przez Nysę Łużycką oraz elektryfikacja | 37,00 | 2009 - 2010 | |
| | 3. pilotażowe wdrożenie ERTMS w Polsce na odcinku Legnica - Węgliniec - Bielawa Dolna | 40,00 | 2007 - 2010 | |
| | 4. wdrożenie ERTMS na odcinku Legnica - Wrocław - Opole | 52,20 | 2012 - 2014 | |
| 173 | Modernizacja linii CE 59 Wrocław - Zielona Góra - Rzepin - Szczecin, I etap (linia dedykowana dla ruchu towarowego) | 170,00 | 2010 - 2014 | dolnośląskie lubuskie zachodniopomorskie |
| 174 | Modernizacja Linii Warszawa - Łódź, II etap | 260,00 | 2010 - 2014 | mazowieckie łódzkie |
| 175 | Modernizacja połączeń kolejowych Psary - Kozłów - Kraków | 380,00 | 2010 - 2014 | małopolskie świętokrzyskie |
| 176 | Modernizacja linii kolejowej nr 8, w tym: | 730,00 | 2007 - 2014 | mazowieckie świętokrzyskie |
| | 1. budowa łącznicy do lotniska Okęcie | 49,00 | 2007 - 2009 | |
| | 2. odcinek Warszawa Okęcie - Radom - Kielce | 681,00 | 2011 - 2014 | |
| 177 | Dojazdy do lotnisk | 60,00 | 2012 - 2014 | |
| | 1. odcinek Kraków - Mydlniki - Balice | 30,00 | 2012 - 2014 | małopolskie |
| | 2. odcinek Katowice - Pyrzowice | 30,00 | 2012 - 2014 | śląskie |
| 178 | Modernizacja linii E 75 Warszawa - Białystok - granica z Litwą, I etap: Warszawa Rembertów - Zielonka - Tłuszcz | 135,00 | 2009 - 2012 | mazowieckie |
| 179 | Przygotowanie budowy linii dużych prędkości | 80,00 | 2008 - 2012 | mazowieckie łódzkie dolnośląskie wielkopolskie |
| 180 | Pomoc techniczna: przygotowanie projektów kolejowych | 300,00 | 2008 - 2014 | nie dotyczy |
| 185 | Projekt poprawy dostępu kolejowego do Portu Gdańsk (most + dwutorowa linia kolejowa) | 80,00 | 2010 - 2013 | pomorskie |
| Oś priorytetowa VII Transport przyjazny środowisku | | | | |
| Projekty rezerwowe - duże | | 4 045,00 | | |
| 189 | Modernizacja linii E 20/CE 20 odcinek Siedlce - Terespol | 135,00 | 2009 - 2014 | mazowieckie podlaskie |

| Numer projektu w wykazie | Nazwa projektu / zakres inwestycji | Orientacyjny koszt całkowity inwestycji (mln euro) | Przewidywany okres realizacji projektu | Miejsce realizacji |
|--------------------------|--|--|--|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 190 | Modernizacja linii E 30/CE 30 Zgorzelec/Bielawa Dolna - Wrocław - Katowice - Kraków - Przemyśl - Medyka, III etap: | 1 055,00 | 2008 - 2014 | |
| | 1. odcinek Zabrze - Katowice - Kraków | 655,00 | 2009 - 2014 | śląskie małopolskie |
| | 2. odcinek: Rzeszów - granica państwa | 400,00 | 2008 - 2014 | podkarpackie |
| 191 | Modernizacja linii nr 7 Warszawa - Lublin - Dorohusk wraz z remontem linii nr 13 na odcinku Pilawa - Mińsk Maz. | 1 200,00 | 2009 - 2013 | mazowieckie lubelskie |
| 192 | Modernizacja Linii Kolejowej Nr 14 na odcinku Łódź - Zduńska Wola - Kalisz | 280,00 | 2012 - 2014 | mazowieckie łódzkie wielkopolskie |
| 193 | Dostosowanie Centralnej Magistrali Kolejowej do V 250 km/h na odcinku Grodzisk Mazowiecki - Zawiercie | 685,00 | 2009 - 2013 | mazowieckie łódzkie świętokrzyskie śląskie |
| 194 | Modernizacja linii CE 59 Wrocław -- Zielona Góra - Rzepin - Szczecin, I etap (linia dedykowana dla ruchu towarowego) | 530,00 | 2011 - 2014 | dolnośląskie lubuskie zachodniopomorskie |
| 195 | Pomoc techniczna: przygotowanie projektów kolejowych | 100,00 | 2008 - 2014 | |

Tabela 2

Indykatorywny wykaz pozostałych indywidualnych projektów kluczowych dla Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko
(wyciąg – projekty kolejowe)

| Numer projektu w wykazie | Nazwa projektu / zakres inwestycji | Orientacyjny koszt całkowity inwestycji (mln euro) | Przewidywany okres realizacji projektu | Miejsce realizacji |
|--------------------------|--|--|--|--------------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| | Oś priorytetowa VII Transport przyjazny środowisku | | | |
| | Projekty podstawowe - pozostałe | 840,50 | | |
| 74 | Budowa sieci telekomunikacji GSM-R dla ERTMS poziom II, w tym: | 40,50 | 2011 - 2014 | nie dotyczy |
| | 1. Budowa centrali radiowej (MSC) | 12,00 | | |
| | 2. Budowa infrastruktury GSM-R | 28,50 | | |
| 75 | Zakup taboru kolejowego | 800,00 | | |

Zgodnie z założeniami zarządzanego na szczeblu rządowym Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko skoncentrowano się na liniach kolejowych znajdujących się przede wszystkim na sieci TEN-T.

Poprawa, w okresie 2007 - 2013, jakości usług świadczonych na liniach lokalnych jest możliwa przy wykorzystaniu środków Regionalnych Programów Operacyjnych (RPO), zarządzanych przez samorządy poszczególnych województw. W tym celu w roku 2006 PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przedstawiły władzom samorządowym swoje propozycje zarówno w zakresie projektów dotyczących infrastruktury kolejowej, jak i kwestii typów beneficjentów uprawnionych do korzystania ze środków unijnych.

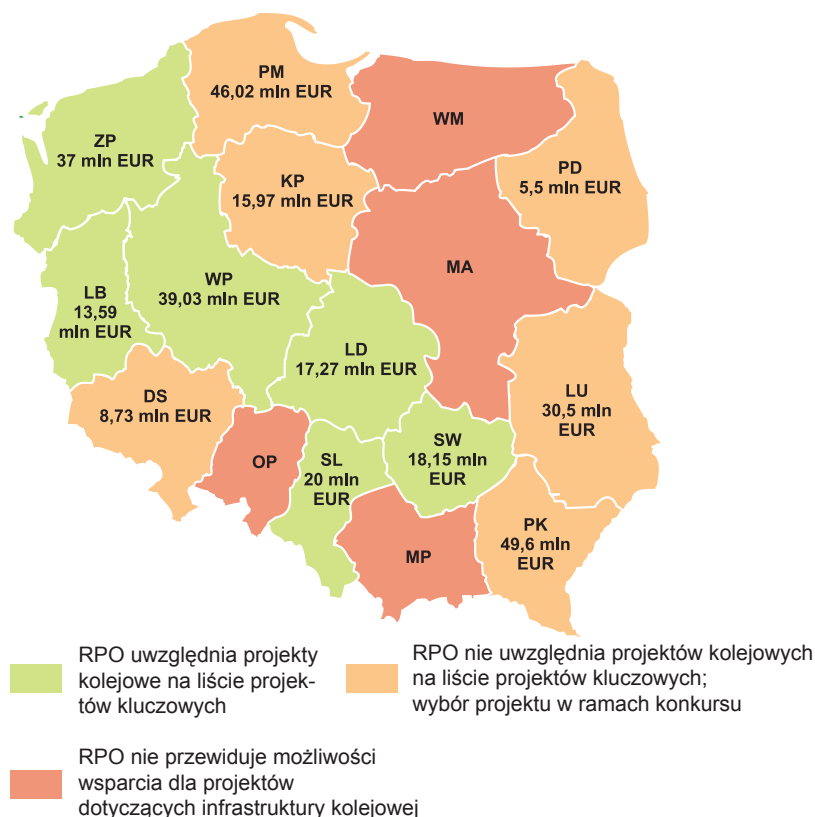
Wysokość środków finansowych przeznaczonych w ramach RPO przez samorządy poszczególnych

województw na projekty kolejowe, w tym kluczowe³, przedstawia poniższa mapa⁴.

Zaangażowanie samorządów w inwestowanie na lokalnych liniach kolejowych nie spełnia oczekiwań użytkowników tego środka transportu. Wydaje się, że przyczyną takiego stanu rzeczy są niewystarczające środki finansowe, jakimi jednostki samorządu terytorialnego dysponują na organizację transportu na swoim terenie. Dotyczy to szczególnie jednostek niezwiązanych obszarowo z systemami aglomeracyjnymi, gdzie nie występuje problem wysokiego zagęszczenia ruchu drogowego, a samorządy dysponują mniejszymi środkami finansowymi. Strategia PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w tej sferze nakierowana była w 2006 roku na współpracę z jednostkami samorządu terytorialnego w celu rewitalizacji infrastruktury kolejowej.

Mapa 2

Wysokość środków finansowych na projekty dotyczące infrastruktury kolejowej, przeznaczonych przez poszczególne województwa z EFRR w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych na lata 2007 - 2013



³ Umieszczenie projektu na liście projektów kluczowych jest deklaracją jego realizacji, pozostałe projekty biorą udział w konkursie, co w przypadku projektów kolejowych w znacznym stopniu zmniejsza prawdopodobieństwo realizacji.

⁴ Stan prawny z 06.02.2007 roku, sytuacja może ulec zmianie w wyniku konsultacji regionów z Ministerstwem Rozwoju Regionalnego oraz Komisją Europejską.



Inwestycje

Wprowadzenie

Rok 2006 był znaczącym, kolejnym w trwającym od blisko piętnastu lat procesie modernizacji polskiej gospodarki i jej dostosowania do warunków współpracy międzynarodowej. W ramach wspierania przemian gospodarczych Unia Europejska stworzyła szereg programów pomocy, w tym kierowanych również do Polski.

Polskie koleje uczestniczą w realizacji tych zadań. Beneficjentem środków UE przeznaczonych na modernizację infrastruktury kolejowej w Polsce (od lipca 2002 roku) są PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Skierowanie bezzwrotnej pomocy finansowej Unii Europejskiej do podsektora kolejowego w ostatnich latach ożywiło inwestycje w infrastrukturę kolejową. Obok własnych środków PKP PLK S.A. i niewystarczających możliwości budżetu państwa, podstawowym źródłem środków na nowe przedsięwzięcia stały się programy pomocowe Unii Europejskiej. Uzupełnieniem tych źródeł są także kredyty międzynarodowych instytucji finansowych, przede wszystkim Europejskiego Banku Inwestycyjnego.

Poszerzenie Unii Europejskiej wiąże się z rozwojem jednolitego europejskiego systemu transportowego. Najważniejsze linie kolejowe, przebiegające przez teren krajów przyjętych w 2004 roku do Unii Europejskiej, zostały włączone w europejską sieć transportową (TEN – Trans-European Network).

Aby zapewnić sprawny i bezpieczny przewóz pasażerów i towarów, linie te muszą spełniać określone wymagania techniczne. Poprawa stanu sieci kolejowej i wprowadzenie europejskich standardów była i pozostaje nadal jednym z ważnych elementów dostosowania infrastruktury naszego kraju do wymogów Unii Europejskiej. Modernizacja linii kolejowych objętych siecią TEN – zgodnie z priorytetami rynkowymi – jest jednym z kluczowych elementów bezpośrednio wpływających na poprawę konkurencyjności kolei w stosunku do innych środków transportu. Przystępując do Unii Europejskiej kraj nasz zobowiązał się do przystosowania do europejskich standardów linii kolejowych przedstawionych w załącznikach do traktatu akcesyjnego.

Konieczność modernizacji głównych linii kolejowych wynika również z podpisanych przez rząd polski umów międzynarodowych. Jest to przede wszystkim Traktat Akcesyjny, a ponadto: Europejska Umowa o Głównych Międzynarodowych Liniach Kolejowych (AGC) i Europejska Umowa o Ważniejszych Międzynarodowych Liniach Transportu Kombinowanego i Obiektach Towarzyszących (AGTC).

Modernizowane i nowo budowane linie kolejowe muszą ponadto spełniać wymagania dyrektyw Rady

UE, z których najważniejsze to dyrektywa 96/48/EC o interoperacyjności europejskiego systemu kolei dużych prędkości i dyrektywa 2001/16/EC o interoperacyjności europejskiego systemu kolei konwencjonalnych wraz ze zmieniającą oba te dokumenty dyrektywą 2004/50/EC. Na podstawie tych dyrektyw opracowywane są techniczne specyfikacje interoperacyjności (TSI – Technical Specifications for Interoperability), określające szczegółowe parametry techniczne różnych podsystemów kolejowych o podstawowym znaczeniu dla sprawnego i bezpiecznego transportu pasażerów i towarów.

Inwestycje w infrastrukturę kolejową w okresie sprzed akcesji (do 2003 roku)

Polskie koleje już od 1993 roku korzystały z pomocy Unii Europejskiej w ramach funduszu Phare. W ramach tego funduszu zrealizowano szereg inwestycji związanych z modernizacją kolejowych przejść granicznych oraz najważniejszych linii kolejowych.

W latach 1994 - 2002 PKP otrzymały prawie 131 mln € z funduszu Phare w pełni je wykorzystując. Z tego funduszu współfinansowane były wybrane zadania inwestycyjne na liniach E 20 i E 30 oraz zakup materiałów nawierzchniowych, konstrukcji wsporczych sieci trakcyjnej, rozjazdów kolejowych i szyn UIC 60. Oprócz zakupów bezpośrednio związanych z inwestycjami, fundusz Phare uczestniczył w finansowaniu zakupu szeregu urządzeń i maszyn do robót torowych, sieciowych i innego sprzętu.

W finansowaniu tych przedsięwzięć uczestniczył budżet państwa, a także Bank Światowy i Europejski Bank Inwestycyjny. Środki z tych źródeł wykorzystywano na inne zadania realizowane w ramach tych projektów.

W latach 2000 - 2004 głównym źródłem finansowania unijnego stał się fundusz ISPA (Instrument for Structural Policies for Pre-Accession czyli Instrument Polityki Strukturalnej w Okresie Przedakcesyjnym). Środki ISPA przeznaczono na modernizację najważniejszych linii kolejowych, zasadniczo leżących w paneuropejskich korytarzach transportowych.

Środki z tego funduszu współfinansują 7 projektów inwestycyjnych, obejmujących modernizację linii kolejowych:

- E 20 – 4 projekty (Mińsk Mazowiecki – Siedlce, Rzepin – granica, węzeł poznański i Siedlce – Terespol, Etap I),
- E 30 – 2 projekty (Legnica – Węglińiec i Węglińiec – Zgorzelec/Bielawa Dolna),
- projekt związany z poprawą infrastruktury kolejowej w wybranych, punktowych lokalizacjach (likwidacja tzw. „wąskich gardeł” eksploatacyjnych).

Ponadto realizowane są 4 projekty tzw. pomocy technicznej, obejmujące przygotowanie dokumentacji (studia wykonalności i wnioski o współfinansowanie unijne oraz dokumentacja techniczna) dla kolejnych zadań modernizacyjnych na liniach:

- E 20 (tzw. pozostałe roboty na odcinku Rzepin – Warszawa) i CE 20 (Łowicz – Łuków),
- E 65 (Warszawa – Gdynia),
- E 30 (Opole – Kraków),
- E 75 (Warszawa – Trakiszki).

Łączna wartość zadań w ramach ISPA wynosi 961,76 mln €, przy czym tzw. koszty kwalifikowane (możliwe od objęcia współfinansowaniem unijnym) to 876,52 mln €.

Projekty rozpoczęte w ramach ISPA, a kontynuowane po 1 maja 2004 roku ze współfinansowaniem z Funduszu Spójności, dla odróżnienia od nowych projektów Funduszu Spójności, są określane projektami ISPA/FS.

Inwestycje w infrastrukturę kolejową w latach 2004 - 2006

Od 1 maja 2004 roku program ISPA został zastąpiony Funduszem Spójności (Cohesion Fund). W ramach tego programu w latach 2004 - 2006 Unia Europejska skierowała na inwestycje kolejowe w Polsce 815,40 mln €. Oprócz 346,62 mln € na kontynuację projektów ISPA, 468,78 mln € skierowano na nowe projekty. Działania z tym związane są ujęte w dokumencie rządowym „Strategia wykorzystania Funduszu Spójności – Transport w latach 2004 - 2006”, będącym częścią Narodowego Planu Rozwoju na lata 2004 - 2006. Polskie Linie Kolejowe uzyskały dofinansowanie z tego funduszu na:

- I etap modernizacji linii E 65 Warszawa – Gdynia (dla której przygotowanie studium wykonalności i częściowo dokumentacji projektowej objęte było programem ISPA)
- I etap modernizacji linii E 59 Wrocław – Poznań, na odcinku z Wrocławia do Rawicza.

Pierwsza faza tych działań, zatwierdzona przez Komisję Europejską, obejmuje przygotowanie dokumentacji projektowej oraz szczegółowych opracowań związanych z ochroną środowiska tak, aby możliwe było wydanie przez właściwe władze decyzji lokalizacyjnych.

Drugim źródłem unijnej pomocy są obecne fundusze strukturalne, a w tym Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego (EFRR/ERDF – European Regional Development Fund). W tym zakresie realizowany jest Sektorowy Program Operacyjny – Transport, z którego dominującym jest wsparcie finansowe na modernizację linii kolejowej Warszawa – Łódź, Etap I (odcinek Skiernewice – Łódź Widzew).

Istotnym źródłem unijnych środków jest fundusz TEN-T (Trans-European Network for Transport). Ponieważ w zadaniach inwestycyjnych pomoc z tego funduszu ograniczona jest jedynie do 10% kosztów, PKP PLK S.A. korzysta z TEN-T tylko przy opracowaniach studialnych, dla których udział środków unijnych może wynosić do 50%.

Dotacja podmiotowa

W budżecie państwa na 2006 rok po raz pierwszy zaplanowano dotację podmiotową dla PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z przeznaczeniem na dofinansowanie kosztów remontu i utrzymania infrastruktury kolejowej w celu zmniejszania kosztów i wysokości opłat za korzystanie z niej. Zaplanowana w budżecie państwa kwota dotacji na 2006 rok to 260 mln zł.

Warunkiem koniecznym do otrzymania środków z dotacji było podpisanie umowy z Ministrem Transportu o dofinansowanie utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej realizowanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w okresie od 9 lutego 2006 roku do 8 lutego 2009 roku.

Wykonanie dotacji w 2006 roku wyniosło 259 987 926,05 zł, czyli 99,99%.

Dotacja podmiotowa na cele remontowo-utrzymawcze zgodnie z przepisami ustawowymi rekompensuje obniżkę stawek do infrastruktury kolejowej.

Fundusz Kolejowy

16 grudnia 2005 roku Sejm RP uchwalił ustawę o Funduszu Kolejowym. Głównym celem ustawy jest zapewnienie środków finansowych na inwestycje i utrzymanie infrastruktury kolejowej. Fundusz Kolejowy działa jako wyodrębniony rachunek bankowy prowadzony przez Bank Gospodarstwa Krajowego. Głównym źródłem zasilania Funduszu są wpływy w wysokości 20% z opłaty paliwowej pobieranej od wprowadzanych na rynek krajowy paliw silnikowych. Ustawa przewiduje, że podstawowe zadania, na które wydatkowane są te środki określa program rzeczowo-finansowy wykorzystania środków Funduszu Kolejowego przyjmowany w drodze uchwały przez Radę Ministrów. W 2006 roku program taki został przyjęty uchwałą Rady Ministrów Nr 120 z dnia 12 lipca 2006 roku i zawierał:

- wykaz zadań w zakresie remontów i utrzymania infrastruktury kolejowej,
- wykaz zobowiązań powstałych w wyniku braku pełnego pokrycia przez budżet państwa utraconych w latach 2002 - 2003 przez przewoźników kolejowych przychodów z tytułu stosowania obowiązujących ulg ustawowych.

W programie tym zaplanowano dla PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. trzy zadania inwestycyjne na łączną kwotę 9 861 300,00 zł oraz 41 zadań o charakterze utrzymaniowo-remontowym na łączną kwotę 71 947 150,00 zł. Wykonanie Funduszu Kolejowego w 2006 roku wyniosło 73 141 183,76 zł czyli 89,4% (w tym zadania inwestycyjne: 8 276 858,86 zł, a zadania utrzymaniowo-remontowe: 64 864 324,90 zł).

Niższe niż 100% wykonanie spowodowane zostało poprzez fakt, że wartość zadań w wykazie stanowiącym załącznik do uchwały Nr 120 Rady Ministrów ustalona została szacunkowo, w oparciu o uśrednione koszty 2005 roku. W związku ze zmianami wartości zadań, wynikającymi z uzyskanych po przeprowadzeniu przetargów kosztów wykonania robót oraz aktualnych cen materiałów, sporządzona została przez PKP PLK S.A. korekta aktualizująca wartość robót finansowanych z Funduszu Kolejowego. Zmiana ta wynikała z faktu, że umowa o finansowanie ze środków Funduszu Kolejowego utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej oraz inwestycji realizowanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w latach 2006 - 2008 podpisana została 27 lipca 2006 roku i wówczas Oddziały Regionalne mogły zakończyć procedury przetargowe na wykonawstwo robót. Przetargi na dostawę materiałów przeprowadzone zostały w drugim półroczu. Przykładowo koszt zaoferowanych szyn był o 20% wyższy od szacowanych. Niestety Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów nie

wyraził zgody na dokonanie nowelizacji Uchwały Nr 120 z dnia 12 lipca 2006 roku.

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

Kredyty

1. Kredyt inwestycyjny na współfinansowanie i prefinansowanie projektów finansowanych przez fundusze unijne w wysokości 300 mln €.

W 2006 roku pociągnięto 2 transze tego kredytu w łącznej wysokości 50 mln €. Łączne zadłużenie z tego tytułu na koniec 2006 roku wynosi 100 mln €. Ponadto Skarb Państwa udzielił gwarancji na drugą część tego kredytu w wysokości 100 mln €.

2. Kredyt inwestycyjny na zakup pojazdów w wysokości do 20 mln zł.

W wyniku przeprowadzonego postępowania przetargowego wyłoniono kredytodawcę – BRE Bank S.A., który udzieli spółce kredytu na zakup samochodów dostawczych. Okres kredytowania wyniesie 5 lat. Kredyt zostanie zrealizowany po zakończeniu aktualnie trwającej procedury zamówienia publicznego wyłaniającej dostawcę pojazdów.



Ogólny stan realizacji kolejowych projektów unijnych

Globalnie, w odniesieniu do wszystkich projektów:

- podpisano Memoranda Finansowe (FM) / Decyzje Finansowe (DF) dla 25 projektów kolejowych (w tym 10 dla projektów inwestycyjnych, związanych z modernizacją wybranych odcinków linii kolejowych oraz 15 dla projektów tzw. pomocy technicznej, obejmujących prace studialne, dokumentację techniczną dla przygotowania projektów modernizacji kolejowych korytarzy transportowych);
- całkowite koszty kwalifikowane wynoszą 1 720,20 mln €, a maksymalna łączna kwota dofinansowania wynosi 1 334,42 mln €;
- zawarto 70 kontraktów, z ogólnej ilości 107 planowanych według FM/DF, o wartości 945,81 mln €;
- osiągnięto wskaźnik wydatkowania, liczony udziałem całkowitej kwoty wydatkowanych środków w całkowitych kosztach kwalifikowanych, w wysokości 27,28%.

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

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

Postęp wdrażania tych projektów według stanu na dzień 31 grudnia 2006 roku przedstawia się następująco:

- podpisano 62 kontrakty, z ogólnej ilości 91 planowanych (wg FM/DF) o wartości 715,98 mln €;
- osiągnięto wskaźnik wydatkowania, liczony udziałem całkowitej kwoty wydatkowanych środków w całkowitych kosztach kwalifikowanych, w wysokości 27,79%.

Projekty EFRR realizowane są na podstawie podpisanych Decyzji Finansowych. Podpisano Decyzje dla 4 projektów (w tym: 2 projekty inwestycyjne i 2 projekty tzw. pomocy technicznej), których koszty kwalifikowane ogółem wynoszą 265,70 mln €, w tym łączna kwota dofinansowania 197,69 mln €.

Postęp wdrażania projektów EFRR wg stanu na dzień 31 grudnia 2006 roku przedstawia się następująco:

- podpisano 7 kontraktów, z ogólnej ilości 10 planowanych (wg DF), o wartości 226,06 mln €;
- osiągnięto wskaźnik wydatkowania, liczony udziałem całkowitej kwoty wydatkowanych środków w całkowitych kosztach kwalifikowanych, w wysokości 26,41%.

Projekty TEN-T realizowane są na podstawie podpisanych Decyzji Finansowych. Do końca 2006 roku podpisano:

- Decyzje Finansowe dla 4 projektów (tzw. pomocy technicznej), których koszty kwalifikowane ogółem wynoszą 20,88 mln €, w tym łączna kwota dofinansowania – 10,44 mln €;
- 2 kontrakty, na ogólną ilość 6 planowanych (wg DF), o wartości 3,77 mln €.

Informacje szczegółowe o projektach

PROJEKTY ISPA/FS

2000/PL/16/P/PT/002

Modernizacja linii kolejowej E 20 odcinek Mińsk Mazowiecki – Siedlce

| | |
|-------------------------------|---------------|
| Całkowity koszt projektu | 132 465 914 € |
| Koszty kwalifikowane projektu | 124 595 625 € |
| w tym: grant ISPA/FS | 93 446 719 € |

Termin zakończenia wg decyzji Komisji Europejskiej (KE) z 6 grudnia 2004 roku – 31 grudnia 2008 roku.

Projekt obejmuje modernizację linii kolejowej E 20 na odcinku Mińsk Mazowiecki – Siedlce o długości 52 km, a w tym:

- modernizację stacji Mrozy, modernizację torów, sieci trakcyjnej z robotami towarzyszącymi oraz zmianę na przystanek stacji Mienia na odcinku Mińsk Mazowiecki – Mrozy;
- modernizację torów, sieci trakcyjnej z robotami towarzyszącymi oraz zmianę na przystanek stacji Kotuń na odcinku Mrozy – Siedlce;
- sygnalizację wraz ze zdalnym sterowaniem, w tym zabudowę samoczynnej sygnalizacji (ssp) na przejazdach kolejowych, zasilanie elektroenergetyczne, podstacje trakcyjne wraz ze zdalnym sterowaniem oraz prace dodatkowe związane z budową przejścia pod torami dla pasażerów na stacji Mińsk Mazowiecki i urządzeń dla ochrony małych zwierząt.

Uroczyste przekazanie zmodernizowanego odcinka linii kolejowej E 20 Mińsk Mazowiecki – Siedlce, w części objętej pierwotną wersją FM, odbyło się 15 grudnia 2004 roku.

W wyniku rozstrzygniętych przetargów na podstawowy zakres prac objęty FM oraz rozliczenia dwóch zakończonych w 2003 roku kontraktów powstały oszczędności w kosztach projektu, które (zgodnie z decyzją KE) zostały przeznaczone na rozszerzenie zakresu rzeczowego 3 pozostałych kontraktów oraz na wprowadzenie dodatkowych 4 kontraktów.

Po zmianach, aprobowanych decyzją KE, projekt obejmuje 10 kontraktów.

Do końca 2006 roku:

- zakończono 8 kontraktów;
- w realizacji pozostawał kontrakt na nadzór inżynierski;
- postęp rzeczowy projektu wyniósł 99,31%,

- stopień wykonania finansowego (wartość wypłaconych środków/całkowity koszt kwalifikowany) wyniósł 98,73%;
- zrealizowano płatności ze środków ISPA/FS do wysokości 80% udziału grantu w projekcie. Do realizacji pozostaje umowa na wykonanie prac dotyczących urządzeń ochraniających małe zwierzęta.

2000/PL/16/P/PT/003

Modernizacja linii kolejowej E 20 odcinek Rzepin – granica państwa

| | |
|-------------------------------|--------------|
| Całkowity koszt projektu | 24 195 902 € |
| Koszty kwalifikowane projektu | 23 033 384 € |
| w tym: grant ISPA/FS | 17 275 038 € |

Termin zakończenia prac zgodnie z Memorandum Finansowym – 31 grudnia 2007 roku. Oczekiwana (na podstawie przygotowywanego wniosku PKP PLK S.A. do KE) data zakończenia – 31 grudnia 2008 roku.

Projekt obejmuje wykonanie robót torowych, trakcyjnych, elektroenergetycznych oraz sterowania ruchem kolejowym, a także likwidację stacji Kunowice ze zmianą na posterunek odgałęźny i przystanek osobowy oraz budowę przystanku osobowego Słubice. Zostaną również wybudowane dwie kładki dla zwierząt nad torami.

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

Po zmianach, aprobowanych przez KE, projekt obejmuje 4 kontrakty.

Do końca 2006 roku:

- zakończono (w 2004 roku) dwa kontrakty na podstawowy, memorandumowy zakres projektu;
- w realizacji pozostawały umowy na zaprojektowanie i wybudowanie dwóch przejść dla zwierząt oraz nadzór nad zaprojektowaniem i wybudowaniem dwóch wiaduktów dla zwierząt nad torami linii kolejowej E 20, odcinek Rzepin – granica państwa, które pozostają do kontynuacji w roku 2007,
- postęp rzeczowy projektu wyniósł 82,44%;
- stopień wykonania finansowego (wartość wypłaconych środków/całkowity koszt kwalifikowany) wynosi 82,09%;
- zrealizowano płatności ze środków ISPA/FS do wysokości 79,75% udziału grantu w projekcie.

2001/PL/16/P/PT/012**Modernizacja linii kolejowej E 20
odcinek Siedlce – Terespol (Etap I)**

| | |
|-------------------------------|---------------|
| Całkowity koszt projektu | 217 141 000 € |
| Koszty kwalifikowane projektu | 211 221 000 € |
| w tym: grant ISPA/FS | 158 415 750 € |

Data wygaśnięcia Memorandum Finansowego to 31 grudnia 2010 roku.

Projekt obejmuje przede wszystkim roboty torowe na szlakach (102,5 km odcinka dwutorowej linii kolejowej) łącznie z modernizacją obiektów inżynierskich, modernizację sieci trakcyjnej, przebudowę przejazdów drogowych, budowę napowietrznej linii zasilającej 15 kV dla celów nietrakcyjnych oraz roboty przygotowawcze do etapu II. Etap I projektu obejmuje 7 kontraktów.

Do końca 2006 roku:

- podpisano 5 kontraktów;
- w realizacji pozostawały umowy na projektowanie i wykonanie robót modernizacyjnych na odcinku Siedlce – Łuków (Lot A), projektowanie i wykonanie robót modernizacyjnych na odcinku Międzyrzec Podlaski – Biała Podlaska (Lot C), nadzór inżynierski, pomoc techniczną dla etapu II, które pozostają do kontynuacji w roku 2007;
- postęp rzeczowy projektu wyniósł 5,03%;
- stopień wykonania finansowego (wartość wypłaconych środków / całkowity koszt kwalifikowany) wynosi 9,25%.

Do realizacji pozostaje:

- podpisanie w czerwcu 2007 roku 2 kontraktów na roboty objęte Lot-ami B i D na projektowanie i wykonanie robót modernizacyjnych;
- zakończenie kontraktu na roboty objęte Lot-em A;
- zakończenie kontraktu na pomoc techniczną dla etapu II.

Dla oceny postępu wdrażania projektu jako istotne pozostają następujące informacje:

- niespełnione warunki szczególne w zakresie ochrony środowiska związane z projektem i zawarte w art. 8 FM – blokują dostęp do środków finansowych z drugiej części zaliczki oraz płatności pośrednich; uzyskano decyzje wojewodów o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia na terenie województwa lubelskiego i województwa mazowieckiego; uzyskane dokumenty przekazano w lutym 2007 roku do SUZ jako spełniające warunki środowiskowe zawarte w art. 8 FM;
- kontrakt na pomoc techniczną dla etapu II – pomimo przedłużenia terminu realizacji, nie został

zakończony w 2006 roku; PKP PLK S.A. po raz kolejny wyraziła zgodę na przedłużenie terminu realizacji umowy do 31 stycznia 2007 roku; w przypadku nie dotrzymania przez Konsultanta terminu, PKP PLK S.A. naliczy kary umowne zgodnie z umową;

- poważne opóźnienia w procedurze przetargowej dla Lot-ów B i D oraz znaczący wzrost cen surowców i usług – skutkują koniecznością częściowego finansowania projektu ze środków własnych (ostatni z planowanych do podpisania kontraktów na roboty); po podpisaniu dwóch kontraktów na roboty (Lot-y A i C) niedobór środków finansowych w projekcie szacowany jest na około 9,5 mln €.

2001/PL/16/P/PT/013**Modernizacja linii kolejowej E 30
odcinek Węgliniec – Legnica**

| | |
|-------------------------------|---------------|
| Całkowity koszt projektu | 194 804 259 € |
| Koszty kwalifikowane projektu | 158 163 930 € |
| w tym: grant ISPA/FS | 118 622 948 € |

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

W ramach tego zadania na odcinku Węgliniec – Legnica liczącym 71 km wykonywane są roboty torowe, trakcyjne i elektroenergetyczne oraz modernizacja stacji. Na całym odcinku zabudowane zostaną nowoczesne urządzenia sterowania ruchem i łączności.

Zakres rzeczowy projektu jest podzielony na 7 kontraktów.

Do końca 2006 roku:

- podpisano wszystkie kontrakty;
- odnotowano duży postęp rzeczowy w realizacji kontraktów na roboty oraz bardzo duże zaawansowanie wykonania kontraktu na nadzór inżynierski;
- 3 stycznia 2006 roku zakończono kontrakt dotyczący modernizacji odcinka Legnica – Miłkowice, we wrześniu 2006 roku zakończyła się faza realizacji kontraktu na nadzór inżynierski, podpisano (na okres do podpisania kontraktu na kontynuację nadzoru) kontrakt ze środków własnych, zakończono zasadnicze prace dotyczące modernizacji odcinków Okmiany – Bolesławiec i Zebrzydowa – Węgliniec;
- postęp rzeczowy projektu wyniósł 76,82%;
- stopień wykonania finansowego (wartość wypłaconych środków/całkowity koszt kwalifikowany) wynosi 72,53%.

Dla oceny postępu wdrażania projektu jako istotne pozostają następujące informacje:

- 10 sierpnia 2006 roku Minister Środowiska wydał postanowienie uzgadniające realizację przedsięwzięcia i określił warunki jego realizacji, a także środki kompensacji przyrodniczej; 22 sierpnia 2006 roku wydał sprostowanie do ww. postanowienia;
- 11 października 2006 roku Wojewoda Dolnośląski wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach; jednocześnie decyzją tą została uchylona decyzja Wojewody Dolnośląskiego z 16 lutego 2006 roku, określająca warunki korzystania ze środowiska – minimalizacja negatywnego oddziaływania na obszar Natura 2000.

Do realizacji w 2007 roku pozostaje:

- zakończenie robót w ramach kontraktów na modernizację odcinków Miłkowice – Okmiany i Bolesławiec – Zebrzydowa oraz na budowę urządzeń sterowania ruchem i łączności,
- podpisanie kontraktu na kontynuację nadzoru i zarządzanie projektem (podpisano 26 stycznia 2007 roku),
- podpisanie kontraktów na opracowanie materiałów przetargowych dla wyłonienia wykonawcy mostu w km 37,221 na rzece Bóbr w Bolesławcu oraz modernizację linii kolejowej E 30 na odcinku Węgliniec – Legnica – most w km 37,221 linii 282, a także aneksu do kontraktu na budowę urządzeń sterowania ruchem i łączności.

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

| | |
|-------------------------------|---------------|
| Całkowity koszt projektu | 105 104 340 € |
| Koszty kwalifikowane projektu | 102 926 740 € |
| w tym: grant ISPA/FS | 77 195 055 € |

Data wygaśnięcia Memorandum Finansowego zgodnie z decyzją KE z 8 lipca 2005 roku – 31 grudnia 2009 roku.

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

W pierwotnej wersji FM przewidziano realizację 4 kontraktów: 2 na usługi oraz 2 na roboty, w tym 1 podzielony na Lot-y A, B i C.

Po zmianach zakres rzeczowy projektu jest reali-

zowany w ramach 6 kontraktów.

Do końca 2006 roku:

- podpisano wszystkie kontrakty, w tym na:
 - Lot A – roboty nawierzchniowe i podtorzowe, obiekty inżynierskie i inżynierskie oraz roboty towarzyszące;
 - Lot C – budowa skrzyżowania dwupoziomego w Swarzędzu;
 - wykonanie zakresu wydzielonego z kontraktu 02 Lot-u B, tj. robót elektroenergetycznych i sieciowych na szlaku Poznań Antoninek – Poznań Wschód (umowę tę, jako siódmą w ramach projektu, podpisano celem umożliwienia rozpoczęcia prac w ramach wcześniej podpisanych kontraktów);
 - Lot B – system zasilania i sieć trakcyjna (z uwagi na wartość kontraktu, przekraczającą kwotę dostępną w decyzji KE, kontrakt jest współfinansowany kredytem EBI);
- od 1 czerwca 2006 roku rozpoczęto roboty budowlane;
- odnotowano postęp rzeczowy w realizacji projektu w wysokości 9,56%;
- stopień wykonania finansowego (wartość wypłaconych środków/całkowity koszt kwalifikowany) wyniósł 26,63%.

W roku 2007 zakończony będzie kontrakt na realizację robót w ramach Lot-u C.

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

| | |
|-------------------------------|---------------|
| Całkowity koszt projektu | 175 920 000 € |
| Koszty kwalifikowane projektu | 151 500 000 € |
| w tym: grant ISPA/FS | 113 625 000 € |

Data wygaśnięcia Memorandum Finansowego zgodnie z decyzją KE z 15 grudnia 2006 roku – 31 grudnia 2009 roku.

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

Zakres rzeczowy projektu jest podzielony na:

- 13 przetargów, w tym:
 - 5 przetargów typu „projekt i budowa”,
 - 6 przetargów na roboty (przedmiarowe)
 - 2 przetargi na usługi (w tym 1 - na opracowanie dokumentacji przetargowej i 1 - na nadzór

inżynierski).

Do końca 2006 roku:

- podpisano 12 kontraktów, w tym:
 - kontrakt 06 – przebudowa obiektów inżynierskich – linia nr 3, 273 i 353 oraz wymiana podtorza wraz z wymianą nawierzchni torowej – linia nr 273 – projekt nr 4;
 - kontrakt 02A – projektowanie i zabudowa 1 ssp na przejeździe kolejowym – projekt nr 5;
 - kontrakt 12 (typu przedmiarowego) – wymiana rozjazdów, nawierzchni torowej i szyn wraz z robotami towarzyszącymi oraz przebudowa sieci trakcyjnej – linia nr 353 – projekt nr 4;
 - kontrakt 10 – wymiana rozjazdów i nawierzchni torowej wraz z robotami towarzyszącymi – linia nr 3, Lot A oraz wymiana nawierzchni torowej wraz z robotami towarzyszącymi – linia nr 273, Lot B – projekt nr 4;
- zakończono realizację kontraktów 02 i 02A, a tym samym projektu nr 5;

- odnotowano duży postęp rzeczowy w realizacji projektu wynoszący 20,05%;
- stopień wykonania finansowego (wartość wypłaconych środków/całkowity koszt kwalifikowany) wynosi 25,96%.

W roku 2007 przewiduje się:

- podpisanie 4 kontraktów nr 08 (Lot A i Lot B), nr 09 i nr 13, kończąc proces kontraktowania projektu,
- zakończenie realizacji kontraktów nr 03, 04, 05, 06, 07 oraz 10 – Lot A.

Istotnym jest, iż po otwarciu ofert w ramach przetargów nr 08, 09 i 13 stwierdzono przekroczenie wartości złożonych ofert o 24 628 710,87 € powyżej kosztów kwalifikowanych projektu dopuszczonych Decyzją KE.



2002/PL/16/P/PT/016**Modernizacja linii kolejowej E 30
odcinek Węgliniec – Zgorzelec i Węgliniec
– Bielawa Dolna**

| | |
|-------------------------------|--------------|
| Całkowity koszt projektu | 87 478 371 € |
| Koszty kwalifikowane projektu | 80 430 233 € |
| w tym: grant ISPA/FS | 60 322 675 € |

Data wygaśnięcia Memorandum Finansowego zgodnie z decyzją KE z 15 grudnia 2006 roku – 31 grudnia 2008 roku.

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

W ramach projektu realizowanych jest 5 kontraktów:

- 1 na usługi,
 - 3 na roboty,
 - 1 typu „projektuj i buduj” (urządzenia sterowania ruchem i łączności).
- Do końca 2006 roku:
- podpisano wszystkie kontrakty;
 - odnotowano duży postęp rzeczowy w realizacji kontraktów na roboty wynoszący 67,81%;
 - stopień wykonania finansowego (wartość wypłaconych środków/całkowity koszt kwalifikowany) wyniósł 65,13%;
 - w ciągu trwającej 9 miesięcy procedury udało się uzyskać decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dla projektu – odblokowało to możliwość uzyskiwania pozwoleń na budowę, jak również ustaliło katalog niezbędnych działań mitygujących i kompensacyjnych dla projektu;
 - przekazano do KE zestaw dokumentów potwierdzających spełnienie warunku środowiskowego, a dodatkową dokumentację, której zażądała KE, przekazano do Instytucji Zarządzającej (IZ); jak dotychczas, brak decyzji KE w tej kluczowej dla dalszego wdrażania projektu sprawie (niespełnienie warunku środowiskowego) powoduje wstrzymanie finansowania projektu przez KE.

Planowane najważniejsze zadania na rok 2007:

- zakończenie wszystkich kontraktów na roboty;
- PKP PLK S.A. oczekuje dalszych działań orga-

nów państwa na rzecz wznowienia finansowania projektu, (przyczyną, dla której KE nie potwierdza spełnienia warunku środowiskowego może być brak wskazania obszarów Natura 2000 występujących na terenie objętym projektem, jak również niezachowanie zasady sekwencyjności; Ministerstwo Środowiska planowało wskazanie tych obszarów w styczniu i w marcu 2007 roku);

- modyfikacja decyzji KE z 15 grudnia 2006 roku dotycząca uporządkowania zakresów robót, których terminową realizację uniemożliwiły decyzje administracyjne zbyt późno wydane przez Ministerstwo Środowiska i władze samorządowe; nieprzewidywane utrudnienia wynikające z trudnych warunków geologicznych (osuwiska, które ujawniły się już po przygotowaniu drugiego wniosku o modyfikację FM) będą mogły być wzięte pod uwagę.

2001/PL/16/P/PA/005**Pomoc techniczna dla przygotowania projektu
modernizacji linii kolejowej E 65
odcinek Warszawa – Działdowo – Gdynia
w Polsce**

| | |
|-------------------------------|--------------|
| Całkowity koszt projektu | 14 900 000 € |
| Koszty kwalifikowane projektu | 14 900 000 € |
| w tym: grant ISPA/FS | 11 175 000 € |

Data wygaśnięcia Memorandum Finansowego zgodnie z decyzją KE z 18 sierpnia 2006 roku – 31 grudnia 2007 roku.

W pierwotnej wersji FM przewidziano realizację 2 kontraktów usługowych, obejmujących opracowanie:

- studium wykonalności dla odcinka Warszawa – Działdowo – Gdynia oraz przygotowanie aplikacji do funduszy UE dla odcinka Warszawa – Działdowo – Gdynia;
- dokumentacji technicznej i przetargowej dla odcinka Warszawa – Działdowo.

Do końca 2006 roku:

- podpisano wszystkie kontrakty, w tym jeden dodatkowy (w ramach wykorzystania oszczędności w kosztach projektu powstałych po podpisaniu kontraktów ujętych w pierwotnej wersji FM) na wykonanie analizy skrajni kinematycznej taboru w aspekcie przyjętych parametrów eksploatacyjnych modernizacji linii kolejowej E 65 na odcinku Warszawa – Gdynia;
- postęp rzeczowy projektu wyniósł 36,47%;
- stopień wykonania finansowego (wartość wypłaconych środków/całkowity koszt kwalifikowany) wynosi 36,47%.

Dla oceny postępu wdrażania projektu jako istotne pozostają następujące informacje:

- opóźnienia w realizacji kontraktu na wykonanie dokumentacji – w związku z przekroczeniem o 87 dni terminu przekazania Koncepcji Programowo - Przestrzennej nałożono na wykonawcę karę umowną;
- wobec dalszych opóźnień w realizacji kontraktu na wykonanie dokumentacji, wynikających przede wszystkim z czynników zewnętrznych niemożliwych do określenia w chwili podpisania umowy, powodujących konieczność wykonania dodatkowych prac przez wykonawcę, PKP PLK S.A. przychyliła się do wniosku wykonawcy dotyczącego wydłużenia okresu realizacji umowy z 14 do 20 miesięcy; 9 stycznia 2007 roku podpisano aneks nr 3, uwzględniający przesunięcie daty zakończenia realizacji kontraktu;
- po podpisaniu wszystkich kontraktów w ramach projektu ujętych w decyzji KE z 18 sierpnia 2006 roku powstała oszczędność w stosunku do szacowanych kosztów projektu w kwocie 28 185,60 €.

Planowane zadania na rok 2007:

- zakończenie 9 lipca realizacji kontraktu na wykonanie dokumentacji wg podpisanego aneksu nr 3,
- zakończenie 2 kwietnia realizacji kontraktu dotyczącego analizy skrajni kinematycznej.

2002/PL/16/P/PA/008

Pomoc techniczna dla przygotowania projektu modernizacji linii kolejowej E 75 odcinek Warszawa – Białystok – Sokółka – Suwałki – Trakiszki (Rail Baltica)

| | |
|-------------------------------|-------------|
| Całkowity koszt projektu | 2 400 000 € |
| Koszty kwalifikowane projektu | 2 400 000 € |
| w tym: grant ISPA/FS | 1 920 000 € |

Data wygaśnięcia Memorandum Finansowego – 31 grudnia 2007 roku. Oczekiwana data zakończenia – 31 grudnia 2009 roku.

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

Projekt obejmuje:

- przygotowanie studium wykonalności wraz z analizą wpływu na środowisko modernizacji linii E 75 na odcinku Białystok – Sokółka (41 km);
- weryfikację istniejącego studium wykonalności

modernizacji połączenia kolejowego Warszawa – Białystok (172 km) wraz ze szczegółową analizą zakresu robót i obmiarami;

- przygotowanie aplikacji do funduszu UE (fundusze spójności lub strukturalne) dotyczącej linii Warszawa – Białystok – Sokółka dla faz robót wynikających ze studium;
- przygotowanie dokumentacji przetargowej do umów typu „projekt i budowa”.

W 2006 roku:

- 21 lipca podpisano kontrakt;
- 4 grudnia złożono wniosek o modyfikację FM, w związku z oszczędnością w kosztach projektu w wysokości 1 444 640,00 €; wnioskowane zmiany dotyczą:
 - opracowania studium wykonalności dla alternatywnego przebiegu linii E 75 na odcinku Białystok – Suwałki – Trakiszki w dwóch wariantach, tj. przez Sokółkę – Augustów oraz przez Ełk,
 - opracowania raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko dla alternatywnego przebiegu linii kolejowej E 75,
 - zmiany harmonogramu realizacji projektu i przesunięcia daty końcowej na 31 grudnia 2009 roku.

Wnioskowane zmiany są powodowane tym, iż dotychczasowy przebieg linii E 75 na odcinku z Białegostoku do Suwałk, tj. przez Sokółkę i Augustów nie jest korzystny zważywszy na konieczność ochrony wyjątkowo atrakcyjnych terenów pojezierza augustowskiego zgłoszonych przez polski rząd do europejskiej sieci ekologicznej Natura 2000 np. Puszcza Knyszyńska, Dolina Biebrzy oraz Puszcza Augustowska, gdzie występują liczne obszary „ptasie” i „siedliskowe”. W wielu miejscach linia brzegowa jezior dochodzi prawie do samej linii kolejowej po obu jej stronach, co sprawi olbrzymie problemy techniczne podczas modernizacji linii, znacznie zwiększy koszt całego przedsięwzięcia oraz wywoła potencjalne masowe protesty ekologów. Korzystniejszym rozwiązaniem byłoby poprowadzenie linii E 75 na odcinku Białystok – Suwałki dłuższą o 34 km trasą przez Ełk, o co wnioskuje PKP PLK S.A. w złożonym wniosku.

Planowane zadania na rok 2007:

- zakończenie realizacji kontraktu obejmującego pierwotny zakres prac w projekcie wynikający z FM;
- podpisanie, w czwartym kwartale, dwóch kontraktów wynikających z wniosku.



2002/PL/16/P/PA/009**Pomoc techniczna dla przygotowania projektu „Modernizacja kolejowego korytarza Nr II (E 20 i CE 20) – pozostałe roboty”**

| | |
|-------------------------------|-------------|
| Całkowity koszt projektu | 3 750 000 € |
| Koszty kwalifikowane projektu | 3 750 000 € |
| w tym: grant ISPA/FS | 2 812 500 € |

Data wygaśnięcia Memorandum Finansowego – 30 września 2008 roku.

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

Znaczące zdarzenia w procesie realizacji projektu w 2006 roku:

- podpisanie 11 grudnia przez KE decyzji, uwzględniającej wnioskowane zmiany w opisie przedsięwzięcia i przedłużającej termin ważności FM do 30 września 2008 roku;
- poważne problemy w zmobilizowaniu Konsultanta realizującego umowę na wykonanie prac objętych pierwotną wersją FM.

Planowane zadania na rok 2007:

- zdyscyplinowanie Konsultanta do pracy celem pozyskania dokumentów/raportów, do których opracowania zobowiązał się zgodnie z umową;
- ogłoszenie w kwietniu przetargu i podpisanie (w maju) umowy na wykonanie prac wynikających z nowej decyzji KE.

2002/PL/16/P/PA/012**Pomoc techniczna dla przygotowania projektu „Modernizacja linii kolejowej E 30/CE 30 odcinek Opole – Katowice – Kraków”**

| | |
|-------------------------------|-------------|
| Całkowity koszt projektu | 3 600 000 € |
| Koszty kwalifikowane projektu | 3 600 000 € |
| w tym: grant ISPA/FS | 2 700 000 € |

Obowiązujący termin zakończenia wg decyzji KE z 12 grudnia 2006 roku – 31 grudnia 2007 roku.

Projekt obejmuje 1 kontrakt na opracowanie:

- studium wykonalności,
- raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko,

- wniosku o dofinansowanie z funduszy Unii Europejskiej,
- dokumentacji przetargowej dla umów typu „projekt i budowa”.

Znaczące zdarzenia w procesie realizacji projektu w 2006 roku:

- podpisanie 4 kwietnia umowy z wykonawcą,
- złożenie 6 grudnia przez wykonawcę raportu z etapu I; PKP PLK S.A. analizuje trzy opcje modernizacyjne do wyboru najkorzystniejszej,
- zatwierdzenie przez KE wniosku o modyfikację FM w zakresie przedłużenia okresu realizacji przedsięwzięcia do 31 grudnia 2007 roku oraz zmniejszenia kosztów projektu do 3 600 000 € (zwrot do KE 25 000 €).

Podstawowe zadanie na rok 2007 to zakończenie 31 lipca 2007 roku realizacji kontraktu.

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

| | |
|-------------------------------|-------------|
| Całkowity koszt projektu | 2 000 000 € |
| Koszty kwalifikowane projektu | 2 000 000 € |
| w tym: grant FS | 1 700 000 € |

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

Projekt ma na celu udzielenie pomocy technicznej PKP PLK S.A. w przygotowaniu i wdrażaniu projektów FS, w tym m.in. przygotowanie i weryfikację aplikacji o finansowanie projektów w ramach FS, wykonanie analiz wpływu na środowisko, wsparcie techniczne i prawne w procesie przygotowania i realizacji umów. Projekt obejmuje 3 kontrakty, w ramach których realizowane są usługi na wsparcie eksperckie, usługi prawne oraz na tłumaczenia.

Do końca 2006 roku:

- podpisanie kontraktu nr 2004/PL/16/C/PA/002-03 o tłumaczenia z firmą „100 Agencja Tłumaczeń” na kwotę 24 860 € – 26 lipca 2006 roku;
- osiągnięcie postępu rzeczowego w wysokości 9,28%;
- stopień wykonania finansowego (wartość wypłaconych środków/całkowity koszt kwalifikowany) wyniósł 9,28%.

Z uwagi na przedłużenie prac nad opracowaniem i uzgodnieniem Specyfikacji Istotnych Warunków

Zamówienia, jak również w związku z późniejszymi działaniami protestacyjno-odwoławczymi i koniecznością powtórzenia oceny złożonych ofert odnotowano opóźnienie w podpisaniu kontraktu na wsparcie eksperckie.

2004/PL/16/C/PT/005

Modernizacja linii kolejowej E 59 odcinek Wrocław – Poznań (Etap I)

| | |
|-------------------------------|--------------|
| Całkowity koszt projektu | 30 000 000 € |
| Koszty kwalifikowane projektu | 30 000 000 € |
| w tym: grant FS | 25 500 000 € |

Termin zakończenia wg decyzji KE z 27 grudnia 2004 roku – 31 grudnia 2008 roku.

Projekt obejmuje przygotowanie dokumentacji projektowej i przetargowej dla odcinka Wrocław – Poznań. Odcinek podzielono na trzy Lot-y, dla których przewidziano 3 kontrakty:

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

Znaczące zdarzenia w procesie realizacji projektu w 2006 roku:

- podpisanie 22 września umowy z wykonawcą Lot-u A,
- unieważnienie (20 lipca) postępowania odnośnie Lot-u B i C (ponowne ogłoszenie przetargów planowane jest na marzec 2007 roku);
- postęp rzeczowy projektu wyniósł 3,95%;
- stopień wykonania finansowego (wartość wypłaconych środków/całkowity koszt kwalifikowany) wynosi 3,95%.

Pozostałe istotne informacje:

- 24 listopada 2006 roku PKP PLK S.A. otrzymała oryginał notyfikacji KE wraz z uwierzytelnionym odpisem sprostowania do decyzji K(2004)5755 dotyczącej przyznania pomocy w ramach Funduszu

Spójności dla projektu „Modernizacja linii kolejowej E 59, odcinek Wrocław – Rawicz (Etap I)” uwzględniającej m.in. zmianę nazwy projektu oraz terminu jego realizacji. Obowiązująca nazwa projektu brzmi: „Modernizacja linii kolejowej E 59, odcinek Wrocław – Poznań (Etap I)”. Zgodnie z powyższym sprostowaniem prace powinny zostać zakończone do 31 grudnia 2007 roku;

- z uwagi na konieczność powtórzenia procedury przetargowej dla Lot-u B i C przesunięto termin zakończenia prac na tych odcinkach; zakończenie realizacji kontraktu dla Lot-u B planowane jest na kwiecień 2009 roku, a dla Lot-u C – na październik 2008 roku, co wykracza poza okres wskazany w decyzji KE. W związku z tym niezbędne jest przygotowanie wniosku o modyfikację decyzji KE uwzględniającego wydłużenie okresu realizacji projektu.

2004/PL/16/C/PT/006

Modernizacja linii kolejowej E 65 odcinek Warszawa – Gdynia (Etap I)

| | |
|-------------------------------|--------------|
| Całkowity koszt projektu | 42 403 200 € |
| Koszty kwalifikowane projektu | 42 403 200 € |
| w tym: grant FS | 36 042 720 € |

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

Projekt obejmuje (w ramach oddzielnych zadań):

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

Znaczące zdarzenia w procesie realizacji projektu w 2006 roku to podpisanie 3 umów:

- 28 lutego na przygotowanie dokumentacji technicznej i przetargowej dla obszaru Lokalnego Centrum Sterowania (LCS) Tczew;

- 24 sierpnia na przygotowanie dokumentacji technicznej i przetargowej dla obszaru LCS Działdowo;
- 24 sierpnia na przygotowanie dokumentacji technicznej i przetargowej dla obszaru LCS Gdańsk, LCS Gdynia.

Postęp rzeczowy projektu wyniósł 3,55%, a stopień wykonania finansowego (wartość wypłaconych środków/całkowity koszt kwalifikowany) – 3,55%.

Na obecnym etapie problemem są przedłużające się procesy zamówień publicznych wynikające z postępowań odwoławczych.

2005/PL/16/C/PT/001

Modernizacja linii kolejowej E 65 odcinek Warszawa – Gdynia (Etap II)

| | |
|-------------------------------|------------------|
| Całkowity koszt projektu | 480 325 000,00 € |
| Koszty kwalifikowane projektu | 475 522 000,00 € |
| w tym: grant FS | 399 438 480,00 € |

Termin zakończenia wg decyzji KE z 16 grudnia 2005 roku – 31 grudnia 2010 roku.

Projekt obejmuje prace budowlane (bez ERTMS/ETCS/GSM-R, systemu zasilania, kabla rezerwowego SDH oraz urządzeń detekcji stanów awaryjnych taboru) w obszarach LCS Nasielsk, Działdowo i Tczew oraz pierwszy etap modernizacji stacji Gdynia Główna Osobowa.

Projekt obejmuje 9 kontraktów:

- 1 na nadzór całości robót budowlanych,
- 6 kontraktów na roboty,
- 2 kontrakty na usługi (wsparcie zarządzania projektem i działania informacyjno-promujące).

Znaczące zdarzenia w procesie realizacji projektu w 2006 roku:

- ogłoszenie 28 marca przetargu na modernizację stacji Gdynia Główna Osobowa, Etap I;
- złożenie wniosków o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na przebudowie i rozbudowie (modernizacji) linii kolejowej E 65 dla poszczególnych województw, celem wypełnienia warunków szczególnych oraz spełnienia wymagań wynikających z ustawy Prawo ochrony środowiska, a także możliwości przedstawienia dokumentacji potwierdzającej wypełnienie warunków szczególnych. Wnioski złożono w następujących terminach:
- dla województwa mazowieckiego – 5 kwietnia 2006 roku,
- dla województwa warmińsko-mazurskiego – 11 kwietnia 2006 roku,

- dla województwa pomorskiego – 11 kwietnia 2006 roku.

Pozostałe istotne informacje:

- na obecnym etapie problemem są przedłużające się procesy zamówień publicznych wynikające z postępowań odwoławczych; PKP PLK S.A. finalizuje prace przed ogłoszeniem przetargu na wybór Inżyniera, w którym przewidziany będzie podział czynności za względu na lokalizację pomiędzy czterech wykonawców: LCS Gdynia, LCS Tczew, LCS Działdowo, LCS Nasielsk; z powodu unieważnienia przetargu na wybór Inżyniera, nie było możliwe do tej pory zakończenie prac nad Opiszem Przedmiotu Zamówienia (OPZ) do przetargu na wybór Kierownika Projektu,
- PKP PLK S.A. opracuje raport z wdrożenia rekomendacji zawartych w raporcie oddziaływania na środowisko oraz w aneksie do raportu oddziaływania na środowisko modernizacji linii kolejowej E 65 Warszawa – Gdynia w odniesieniu do jej wpływu na obszary Natura 2000.

PROJEKTY, KTÓRE OTRZYMAŁY DOFINANSOWANIE W 2006 ROKU

2006/PL/16/C/PA/001

Modernizacja linii kolejowej C-E 59 Międzylesie – Kostrzyn – Szczecin – przygotowanie dokumentacji przedprojektowej (Etap I)

| | |
|-------------------------------|-------------|
| Całkowity koszt projektu | 3 923 000 € |
| Koszty kwalifikowane projektu | 3 923 000 € |
| w tym: grant FS | 3 334 550 € |

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

Projekt obejmuje następujące opracowania:

- dwa studia wykonalności modernizacji linii kolejowej C-E 59, tj. oddzielnie dla odcinka Międzylesie – Wrocław i oddzielnie dla odcinka Wrocław – Kostrzyn – Szczecin;
- raporty i inne niezbędne dokumenty w celu przeprowadzenia postępowania w sprawie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i konsultacji społecznych, w tym analizę wpływu inwestycji na obszary Natura 2000;
- wnioski o decyzje o uwarunkowaniach środowiskowych;
- opracowanie materiałów dotyczących wyboru wykonawców dokumentacji przetargowej;

- przygotowanie 3 wniosków o przyznanie pomocy z Funduszu Spójności w odniesieniu do dokumentacji projektowej obejmującej: Międzyzlesie – Wrocław, Wrocław – Zielona Góra oraz Zielona Góra – Szczecin.

2006/PL/16/C/PA/002

Pomoc techniczna dla przygotowania modernizacji linii kolejowej E 65 Grodzisk Mazowiecki – Katowice – Zebrzydowice / Zwardoń – granica państwa (Etap I)

| | |
|-------------------------------|-------------|
| Całkowity koszt projektu | 3 249 000 € |
| Koszty kwalifikowane projektu | 3 249 000 € |
| w tym: grant FS | 2 762 000 € |

Obowiązujący termin zakończenia wg decyzji KE z 22 grudnia 2006 roku – 31 lipca 2009 roku.

Projekt obejmuje opracowanie:

- studium wykonalności modernizacji linii kolejowej na odcinkach Grodzisk Mazowiecki – Zawiercie
- Katowice, Katowice – Most Wisła/Czechowice Dziedzice – Zebrzydowice – granica państwa oraz Most Wisła – Bielsko Biała – Zwardoń – granica państwa;
- raporty i inne niezbędne dokumenty w celu przeprowadzenia postępowania w sprawie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i konsultacji społecznych, w tym analizę wpływu inwestycji na obszary Natura 2000;
- wnioski o decyzje o uwarunkowaniach środowiskowych;
- materiały przetargowe dla wyboru projektantów dokumentacji przetargowej;
- wnioski o dofinansowanie z funduszy Unii Europejskiej kolejnych etapów projektów.



PROJEKTY SPO-T

SPOT/1.1.1/82/04
Modernizacja linii kolejowej Warszawa
– Łódź (Etap I)
odcinek Skierniewice – Łódź Widzew

| | |
|-------------------------------|---------------------|
| Całkowity koszt projektu | 1 115 502 120,00 zł |
| Koszty kwalifikowane projektu | 905 151 233,60 zł |
| w tym: grant | 678 863 425,20 zł |

Obowiązujący termin zakończenia prac wg umowy o dofinansowanie z dnia 30 sierpnia 2006 roku – 30 czerwca 2008 roku.

Projekt obejmuje następujące zadania:

- nadzór i zarządzanie w ramach projektu;
- zaprojektowanie i wykonanie przebudowy odcinka Skierniewice – Kolaszki;
- zaprojektowanie i wykonanie przebudowy odcinka Kolaszki – Łódź Widzew;
- zaprojektowanie i wykonanie instalacji sterowania ruchem kolejowym (srk) – LCS Kolaszki;
- opracowanie dokumentacji przedprojektowej dla bezkolizyjnego skrzyżowania w km 97.346 linii kolejowej nr 1.

Znaczące zdarzenia w procesie realizacji projektu w 2006 roku:

- podpisanie 5 umów:
 - 19 kwietnia – na wykonanie modernizacji odcinka Skierniewice – Kolaszki;
 - 8 sierpnia – na wykonanie modernizacji odcinka Kolaszki – Łódź Widzew i przystąpienie do jej realizacji;
 - 26 czerwca – na zaprojektowanie i wykonanie instalacji srk – LCS Kolaszki;
 - 17 lipca – na nadzór w ramach projektu;
 - 10 lipca – na opracowanie dokumentacji przedprojektowej dla bezkolizyjnego skrzyżowania w km 97.346 linii kolejowej nr 1;
- wykonanie znacznego zakresu robót pierwotnie przewidzianego do wykonania w roku 2007, co pozwoliło na pełną realizację planu finansowego przewidzianego na 2006 rok (roboty torowe, odwodnieniowe, roboty drogowe na przejazdach, roboty w zakresie urządzeń automatyki kolejowej, elektroenergetyka, sieć trakcyjna, roboty budowlane w zakresie obiektów inżynierskich, peronów i kubatury, wykonanie projektów i dokumentacji powykonawczej);
- osiągnięcie postępu rzeczowego projektu na poziomie 20,00%;
- osiągnięcie stopnia wykonania finansowego (war-

tość wypłaconych środków/całkowity koszt kwalifikowany) w wysokości 30,45%.

SPOT/1.1.1/160/05
Modernizacja linii kolejowej nr 8 (Etap I)
odcinek Warszawa Zachodnia – Warszawa
Okęcie i budowa łącznicy Warszawa Służewiec – Lotnisko Okęcie Faza 2: roboty budowlane na odcinku Warszawa Zachodnia – Warszawa Okęcie

| | |
|-------------------------------|-------------------|
| Całkowity koszt projektu | 138 162 000,00 zł |
| Koszty kwalifikowane projektu | 138 162 000,00 zł |
| w tym: grant EFRR | 97 321 312,80 zł |
| współfinansowanie | 40 840 687,20 zł |

Obowiązujący termin zakończenia prac wg umowy o dofinansowanie z 17 stycznia 2007 roku – 30 czerwca 2007 roku.

Projekt obejmuje następujące zadania:

- modyfikację studium wykonalności;
- wykup gruntów;
- roboty budowlane na odcinku Warszawa Zachodnia – Warszawa Okęcie;
- nadzór nad robotami;
- promocję.

Znaczące zdarzenia w procesie realizacji projektu w 2006 roku:

- zawarcie umowy wstępnej ze spadkobiercami rodziny Branickich na wykup gruntów,
- ogłoszenie 24 października przetargu na wykonawstwo robót; termin zakończenia robót – czerwiec 2008 roku.

SPOT/1.1.1/161/05
Modernizacja linii kolejowej nr 8 (Etap I)
odcinek Warszawa Zachodnia – Warszawa
Okęcie i budowa łącznicy Warszawa Służewiec – Lotnisko Okęcie Faza 1: przygotowanie dokumentacji projektowej

| | |
|-------------------------------|---------------|
| Całkowity koszt projektu | 11 870 600 zł |
| Koszty kwalifikowane projektu | 9 730 000 zł |
| w tym: grant EFRR | 7 297 500 zł |
| współfinansowanie | 2 432 500 zł |

Obowiązujący termin zakończenia prac wg umowy o dofinansowanie z 17 stycznia 2007 roku – 30 czerwca 2007 roku.

Projekt obejmuje następujące zadania dotyczące

przygotowania:

- dokumentacji projektowej, budowlanej i wykonawczej;
- wniosków o wydanie decyzji administracyjnych (pozwolenie na budowę itd.);
- dokumentacji przetargowej na wybór wykonawców robót.

Znaczące zdarzenia w procesie realizacji projektu w 2006 roku to podpisanie 23 listopada 2005 roku umowy na realizację projektu oraz dwóch aneksów (17 sierpnia i 14 grudnia 2006 roku) zmieniających końcowy termin realizacji.

SPOT/1.1.1/162/05

Modernizacja linii kolejowej nr 8 (Etap II) odcinek Warszawa Okęcie – Radom – Kielce Faza 1: przygotowanie dokumentacji

| | |
|-------------------------------|--------------|
| Całkowity koszt projektu | 2 196 000 zł |
| Koszty kwalifikowane projektu | 1 800 000 zł |
| w tym: grant EFRR | 1 350 000 zł |
| współfinansowanie | 450 000 zł |

Obowiązujący termin zakończenia prac wg umowy o dofinansowanie z 17 stycznia 2007 roku – 31 lipca 2007 roku.

Projekt obejmuje:

- weryfikację i rozszerzenie istniejącego studium wykonalności modernizacji linii kolejowej nr 8 na odcinku Warszawa – Radom – Kielce;
- opracowanie studium wykonalności dla wybranej opcji, w tym podział linii na odcinki realizacyjne; przeprowadzenie postępowania i opracowanie raportu w sprawie oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko; przygotowanie dokumentacji niezbędnej do pozyskania decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych oraz decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego; opracowanie części technicznej dokumentów przetargowych na wybór wykonawcy dokumentacji projektowej dla pierwszego odcinka;
- przygotowanie wniosków standardowych (i załączników) o dofinansowanie z EFRR dla wybranych odcinków linii;
- opracowanie wniosków (i załączników) o potwierdzenie wysokości współfinansowania z EFRR wraz z tłumaczeniem na język angielski;
- opracowanie części technicznej dokumentów przetargowych niezbędnych dla dokonania wyboru wykonawcy dokumentacji projektowej.

Do końca 2006 roku znaczącymi zdarzeniami w procesie realizacji było:

- podpisanie 23 listopada 2005 roku umowy na realizację projektu;
- podpisanie 24 października 2006 roku aneksu do umowy z wykonawcą zmieniającego końcowy termin realizacji (zakres rzeczowy projektu pozostał niezmienny).

PROJEKTY TEN-T

2004-PL-92601-S

Modernizacja linii kolejowej E 30 (III korytarz) odcinek Kraków – Medyka – granica państwa

Linia kolejowa Kraków – Medyka/granica państwa leży w ciągu linii kolejowej E 30/C-E 30, należącej do III Paneuropejskiego Korytarza Transportowego łączącego m.in. Drezno (Niemcy), Wrocław, Katowice, Kraków z Lwowem (Ukraina), który jako ostatni poddany zostanie modernizacji. Długość modernizowanego odcinka Kraków – Tarnów – Rzeszów – Medyka – granica państwa wynosi około 160 km.

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

| | |
|-------------------------------|-------------|
| Całkowity koszt projektu | 2 900 000 € |
| Koszty kwalifikowane projektu | 2 900 000 € |
| w tym: grant TEN-T 50% | 1 450 000 € |

13 stycznia 2006 roku podpisano umowę. Zakres umowy obejmuje opracowanie:

- studium wykonalności dla odcinka E 30/C-E 30 Kraków – Tarnów – Medyka/granica państwa;
- projektu wstępnego wraz z przygotowaniem raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko;
- wniosków o dofinansowanie robót z funduszy Unii Europejskiej;
- materiałów przetargowych.

Dokumentacja uzyskana w ramach tej umowy umożliwi złożenie do KE wniosku o dofinansowanie robót, absorpcję środków Unii Europejskiej oraz rozpoczęcie prac modernizacyjnych od Krakowa w kierunku wschodnim na odcinkach:

- Kraków Podłęże – Tarnów,
- Tarnów – Rzeszów,
- Rzeszów – Medyka/granica państwa.

Termin rozpoczęcia modernizacji po 2013 roku. W ramach projektu przewidziana jest również umowa na wykonanie ortofotomapy wraz z kompleksowym opracowaniem numerycznej mapy zasadniczej sytuacyjno-wysokościowej (zgodnie z wnioskiem o modyfikację decyzji do UE).

2004-PL-92602-S**Studium dotyczące opracowania projektu Modernizacja linii kolejowej E 59 odcinek Poznań – Szczecin – Świnoujście**

Linia kolejowa E 59 Poznań – Szczecin – Świnoujście stanowi fragment międzynarodowego kolejowego ciągu transportowego Malmö – Ystad – Świnoujście – Szczecin – Poznań – Wrocław – Chałupki – Wiedeń/Budapeszt z odgałęzieniem do Pragi jako najkrótsze i najdogodniejsze połączenie Skandynawii z Europą Środkowo-Wschodnią i Bałkanami. Ciąg ten został objęty umową europejską AGC.

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

| | |
|-------------------------------|-------------|
| Całkowity koszt projektu | 3 600 000 € |
| Koszty kwalifikowane projektu | 3 600 000 € |
| w tym: grant TEN-T 50% | 1 800 000 € |

28 lutego 2006 roku podpisano umowę. Termin zakończenia – 28 grudnia 2006 roku, przedłużony aneksem do 15 kwietnia 2007 roku.

Dokumentacja uzyskana w ramach tej umowy umożliwi złożenie do KE wniosków o dofinansowanie robót, absorpcję środków Unii Europejskiej oraz rozpoczęcie prac modernizacyjnych od Poznania do Świnoujścia.

W ramach projektu przewidziana jest również umowa na wykonanie ortofotomapy wraz z kompleksowym opracowaniem numerycznej mapy zasadniczej sytuacyjno-wysokościowej (zgodnie z wnioskiem o modyfikację decyzji do UE).

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

Modernizacja linii C-E 65 (Gdynia) – Tczew – Pszczyna, w zasadniczej części jako linii nr 131 Chorzów Batory – Tczew, stanowi część planu modernizacji sieci transeuropejskich korytarzy transportowych TEN na terenie Polski i ma za zadanie usprawnienie połączenia krajów skandynawskich z krajami Europy Południowej oraz pozostałymi korytarzami transportowymi, zwłaszcza z korytarzem II i III.

| | |
|-------------------------------|-------------|
| Całkowity koszt projektu | 4 580 000 € |
| Koszty kwalifikowane projektu | 4 580 000 € |
| w tym: grant TEN-T 50% | 2 290 000 € |

Celem umowy jest pozyskanie przez PKP PLK S.A. dokumentacji przedprojektowej, której posiadanie warunkuje przygotowanie kolejnych etapów modernizacji linii C-E 65, tj. opracowania dokumentacji projektowej oraz w dalszej kolejności wykonanie robót budowlanych.

Objęcie przetargu planowane jest w marcu 2007 roku.

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

Celem projektu jest przygotowanie modernizacji i rozbudowy Warszawskiego Węzła Kolejowego (WWK) tak, by spełnić wymogi dyrektywy 2001/16 o interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych i dyrektywy 2004/50/EC zmieniającej dyrektywę 2001/16 oraz umowy AGTC zgodnie z następującymi dokumentami: „Partnerstwo dla człowieka”, „Narodowy plan dla człowieka”, „Plan rozwoju infrastruktury transportowej w Polsce do 2015” oraz „Narodowa strategia rozwoju”.

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

- II-go paneuropejskiego korytarza transportowego (Berlin – Kunowice – Poznań – Warszawa – Terepol – Brześć – Mińsk – Moskwa);

- VI-tego paneuropejskiego korytarza transportowego (Gdynia – Gdańsk – Warszawa – Katowice – Ostrawa – Wiedeń);
- I-go paneuropejskiego korytarza transportowego (Warszawa – Białystok – Suwałki – Szestokai – Kowno – Ryga – Tallin).

Modernizację korytarza VI i korytarza I należą do grupy 30 projektów priorytetowych TEN-T ujętych w decyzji Komisji Europejskiej z 21 kwietnia 2004 roku w sprawie wytycznych Wspólnoty dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci kolejowej.

Przedmiotem studium jest pozyskanie funduszy UE na modernizację i rozbudowę WWK zlokalizowanego na terenie województwa mazowieckiego i obejmującego układy torowe na terenie miasta stołecznego Warszawy wraz z odcinkami linii wychodzącymi z Warszawy ograniczonymi następującymi stacjami:

- Grodzisk Mazowiecki na linii nr 1 Warszawa – Katowice;
 - Mińsk Mazowiecki na linii nr 2 Warszawa – Terespol;
 - Sochaczew na linii nr 3 Warszawa – Kunowice;
 - Tłuszcz na linii nr 6 Warszawa – Białystok;
 - Pilawa na linii nr 7 Warszawa – Dorohusk;
- Czachówek Południowy na linii nr 8 Warszawa – Kraków;
 - Nasielsk na linii nr 9 Warszawa – Gdańsk.

| | |
|-------------------------------|-------------|
| Całkowity koszt projektu | 9 800 000 € |
| Koszty kwalifikowane projektu | 9 800 000 € |
| w tym: grant TEN-T 50% | 4 900 000 € |

Ogłoszenie przetargu planowane jest na początek 2008 roku.

Ponadto, w latach 2004 – 2006, PKP PLK S.A. uczestniczyła (wraz z Ministerstwem Transportu i Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad) w realizacji międzyrządowej (podpisanej pomiędzy rządem Polski i Hiszpanii) umowy twinningowej Wzmocnienie zdolności struktur zarządzających EFRR i Funduszem Spójności w sektorze transportu, finansowanej z funduszu Phare nr PL03/IB/OT/04. W ramach tej umowy, w trybie seminariów, warsztatów i konferencji, eksperci hiszpańscy – na bazie własnych doświadczeń – zapoznawali ze sposobami sprawnego wykorzystania funduszy UE oraz z trudnościami i problemami, na jakie napotymano w trakcie realizacji inwestycji zrealizowanych w Hiszpanii.



Ramy strategiczne

Potrzeby w zakresie rozwoju mobilności społeczeństwa oraz rozwoju gospodarczego generującego popyt na przewozy towarowe powodują, że powstaje konieczność zapewnienia warunków technicznych dla zwiększonego ruchu pasażerskiego i towarowego. Konieczne jest zapewnienie bezpieczeństwa, przepustowości oraz standardu linii kolejowych dla umożliwienia organizacji przewozów na poziomie oczekiwanym przez obywateli i przedsiębiorców.

W tym celu powstał program rozwoju sieci kolejowej oparty na podstawowych dokumentach strategicznych w zakresie rozwoju transportu, który zakłada przede wszystkim poprawę parametrów użytkowych wybranych odcinków linii kolejowych, w szczególności elementów transeuropejskiej sieci kolejowej, odcinków łączących duże miasta Polski lub centra przemysłowe z portami morskimi oraz powiązań polskiej sieci kolejowej z sieciami kolejowymi krajów sąsiadujących.

Jedną z kluczowych inwestycji strategicznych jest również wdrożenie Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS) – nowoczesnego, zunifikowanego w skali europejskiej systemu, służącego poprawie bezpieczeństwa i usprawnieniu ruchu kolejowego. Implementacja tego podstawowego komponentu interoperacyjności sieci kolejowej jest ponadto warunkiem współfinansowania infrastruktury kolejowej z funduszy europejskich.

W roku 2006 został opracowany Projekt Narodowego Planu Wdrażania ERTMS w skali sieci PKP PLK S.A. Po zaakceptowaniu przez Zarząd spółki został on przekazany do Ministerstwa Transportu w celu zatwierdzenia przez Radę Ministrów jako krajowego dokumentu strategicznego.

Odrębnym zagadnieniem jest wykonanie szczegółowych prac studialnych oraz przygotowanie projektowe i terenowe dla budowy nowych linii kolejowych – pierwsza linia dużych prędkości (300/350 km/h) w Polsce, która pozwoli na połączenie superszybkimi pociągami pasażerskimi wszystkich 6 najważniejszych obszarów metropolitalnych Polski.

Dotychczas w ramach środków własnych PKP PLK S.A. przygotowano zostało wstępne studium wykonalności budowy linii dużych prędkości Wrocław/Poznań – Łódź – Warszawa. Do realizacji dalszej części prac studialnych przewidywane jest wykorzystanie funduszy europejskich.

Biorąc pod uwagę bardzo wysoki koszt planowanych przedsięwzięć, głównym narzędziem realizacji inwestycji w latach 2007 - 2013 będą projekty finansowane z udziałem środków europejskich, zgodnie z Programem Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko.

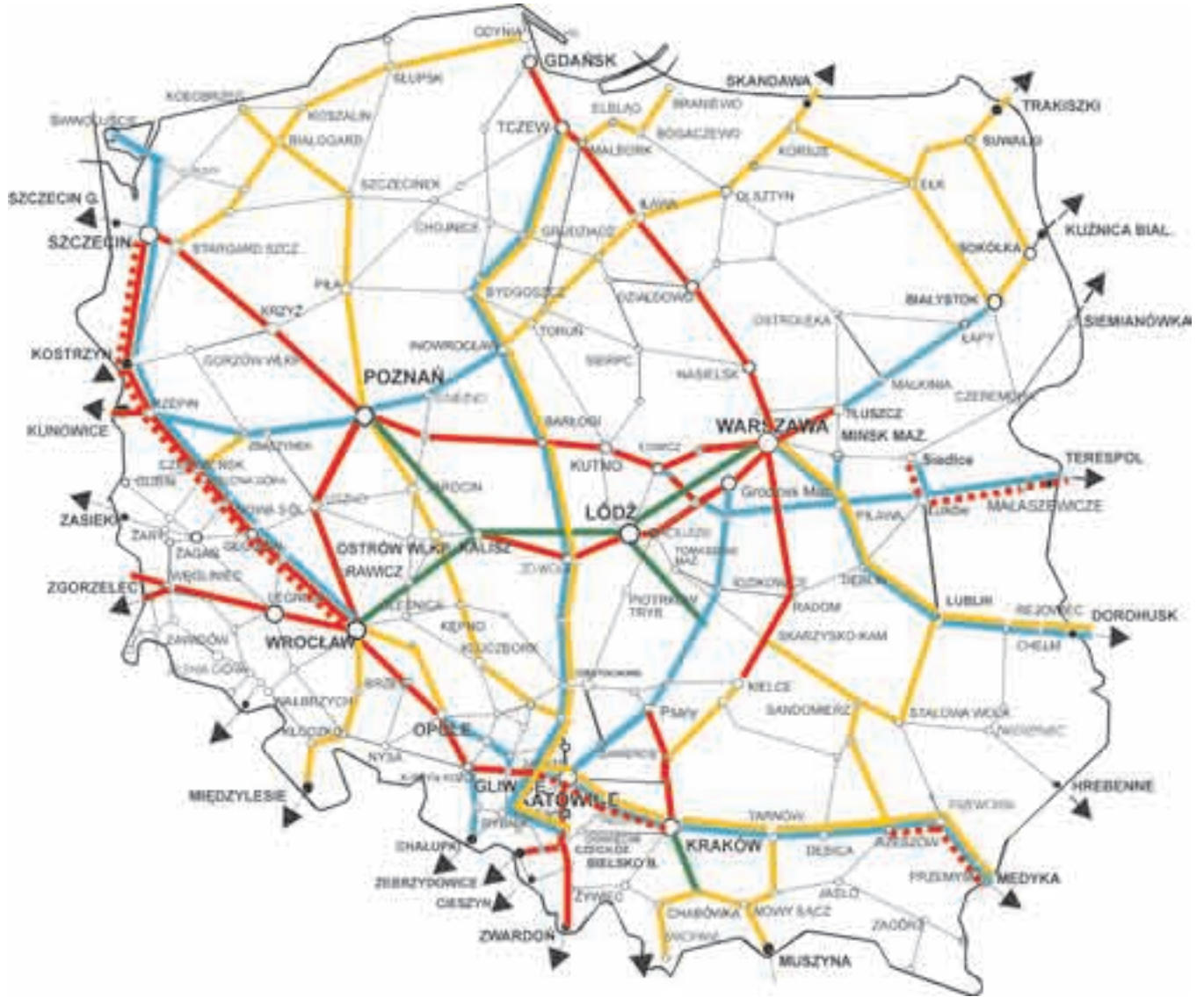
Dokument rządowy Program Operacyjny Infra-

struktura i Środowisko określa kierunki inwestycji w infrastrukturę transportową na lata 2007 - 2013 z wykorzystaniem środków unijnych. Głównym celem programu jest poprawa atrakcyjności inwestycyjnej Polski i jej regionów poprzez rozwój infrastruktury technicznej, przy równoczesnej ochronie i poprawie stanu środowiska, zdrowia, zachowania tożsamości kulturowej i rozwijaniu spójności terytorialnej. PKP PLK S.A. będzie korzystać ze środków unijnych w ramach Priorytetu VII. Transport przyjazny środowisku i działania 1. Transport kolejowy.

Zawarte w Programie Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko kolejowe projekty inwestycyjne stanowią podstawowy punkt odniesienia prowadzonych przez PKP PLK S.A. prac przygotowawczych.

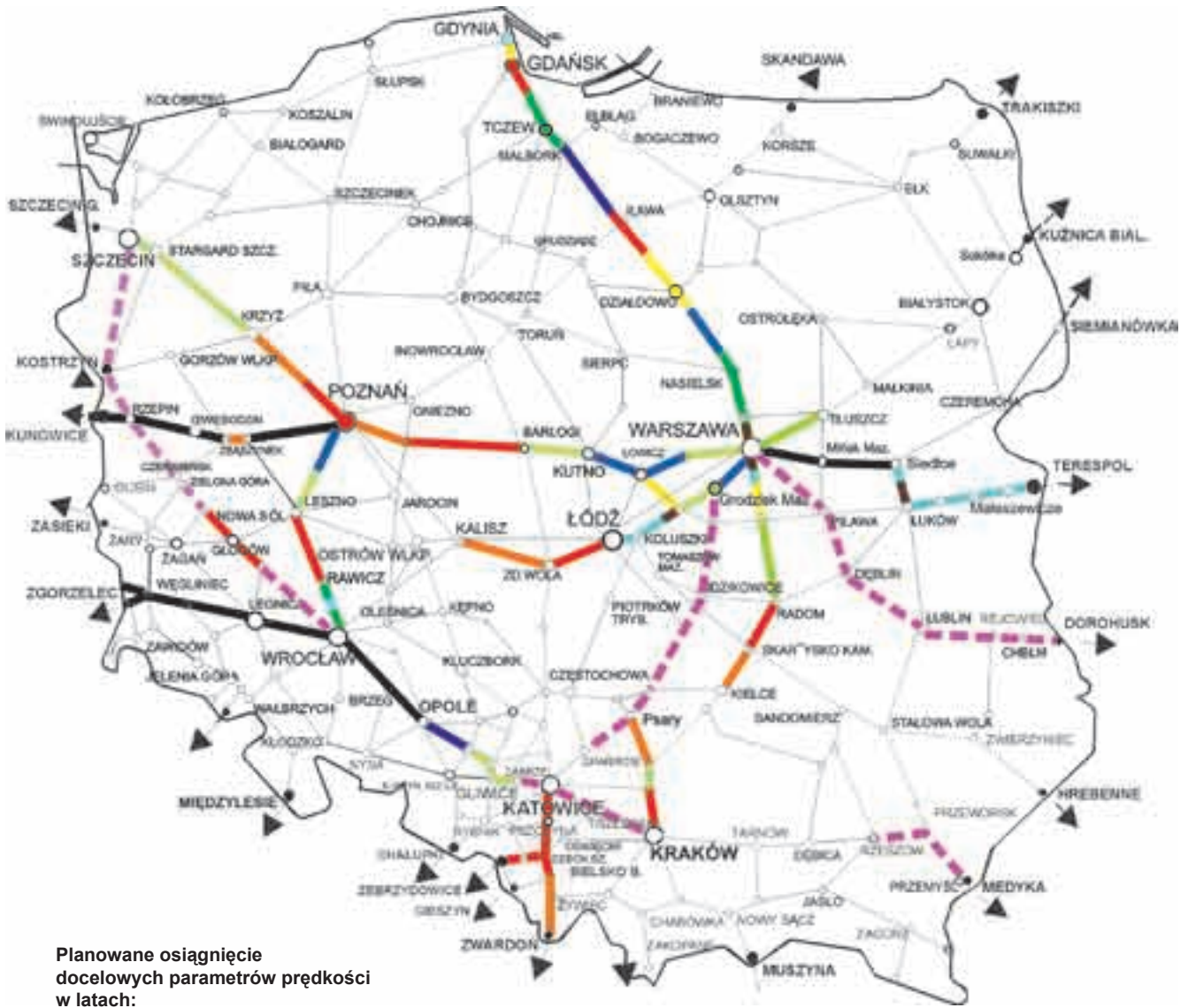
Mapa 3

Modernizacja sieci kolejowej w Polsce do roku 2020 i później



- modernizacja w latach 2007 - 2013 – projekty podstawowe
- - - modernizacja w latach 2007 - 2013 – projekty rezerwowe
- modernizacja w latach 2014 - 2020
- budowa nowych linii po 2014 roku
- modernizacja po 2020 roku

Mapa 4
Modernizacja sieci kolejowej w Polsce do roku 2014



Planowane osiągnięcie docelowych parametrów prędkości w latach:

- 2006
- 2007
- 2008
- 2009
- 2010
- 2011
- 2012
- 2013
- 2014
- projekty rezerwowe

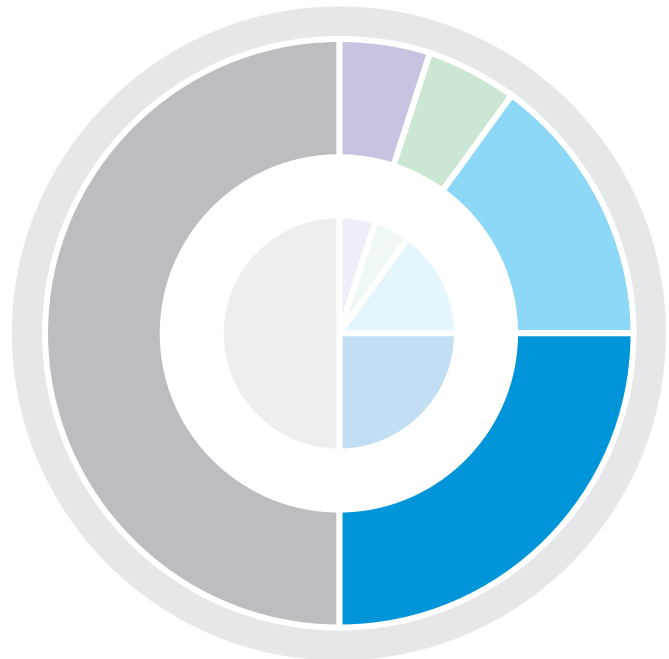
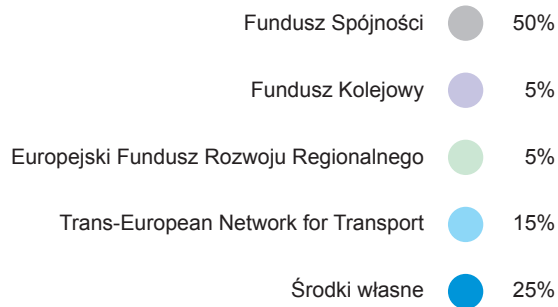
UWAGI:

1. Opracowanie nie obejmuje inwestycji punktowych (wąskie gardła) realizowanych z FS, EBI, Funduszu Kolejowego i środków własnych.
2. Opracowanie nie obejmuje inwestycji objętych programami regionalnymi.

Przygotowanie projektów inwestycyjnych

W ramach przygotowania prac modernizacyjnych na podstawowych kolejowych korytarzach transportowych, w 2006 roku prowadzono 21 projektów obejmujących opracowanie kompleksowej dokumentacji przedprojektowej i projektowej. Większość realizowanych działań podlegała współfinansowaniu z funduszy europejskich oraz budżetu państwa, przy czym 50% projektów było objętych Funduszem Spójności.

Dokumentacja przedprojektowa i projektowa kolejowych projektów inwestycyjnych wg źródeł finansowania



Istota prac przygotowawczych

W celu rozpoczęcia i realizacji modernizacji sieci kolejowej konieczne jest opracowanie kompleksowej dokumentacji planowanych inwestycji. Wysoka jakość dokumentacji ogranicza w istotny sposób ryzyko przekroczenia zaplanowanego terminu i budżetu na etapie realizacji prac budowlanych. Ponadto, tylko właściwie przygotowane projekty mogą ubiegać się o współfinansowanie ze środków europejskich.

Złożoność i czasochłonność właściwie prowadzonych prac przygotowawczych (w tym opracowania dokumentacji i uzyskiwania niezbędnych pozwoleń i decyzji administracyjnych) powoduje, że proces przygotowania inwestycji zajmuje przeciętnie około 4,5 roku.

Kompleksowa dokumentacja kolejowego projektu inwestycyjnego obejmuje:

1. Plan wdrożeniowy (master plan), jeśli jest niezbędny.
2. Dokumentację przedprojektową:
 - a. opracowanie założeń modernizacji linii;
 - b. wstępne studium wykonalności oraz studium wykonalności;
 - c. analizę finansową i ekonomiczną;
 - d. raport oddziaływania na środowisko;
 - e. wniosek o dofinansowanie z funduszy europejskich;

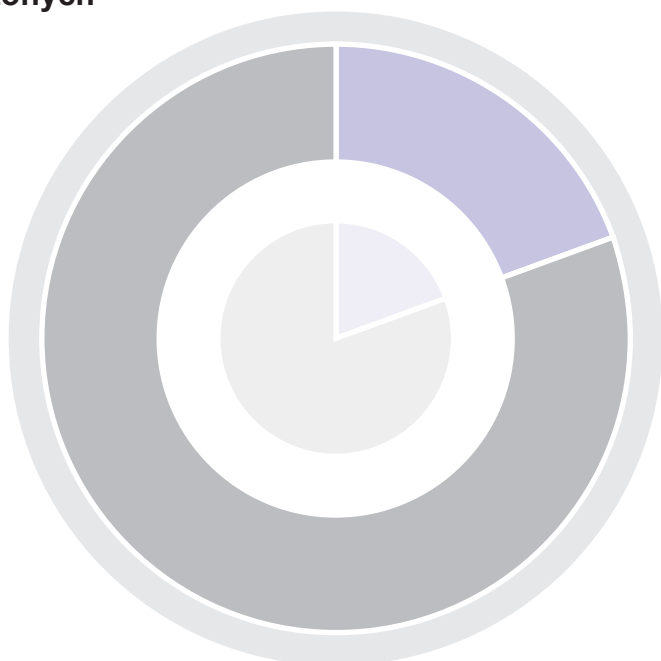
3. Dokumentację projektową:
 - a. koncepcję programowo-przestrzenną;
 - b. projekt budowlany;
 - c. projekt wykonawczy.
4. Dokumentację przetargową na kolejne fazy prac.
5. Niezbędne pozwolenia i decyzje administracyjne.

Integralnym elementem prowadzonych działań jest zapewnienie projektom (przygotowawczym i realizacyjnym) źródeł finansowania krajowego i europejskiego. Kluczową rolę odgrywa tu przygotowanie wniosków o dofinansowanie, zwłaszcza z Funduszu Spójności, oraz współpraca z organami rządowymi i przedstawicielami Komisji Europejskiej w ramach procesu opiniowania wniosku, aż do pozyskania decyzji o współfinansowaniu.

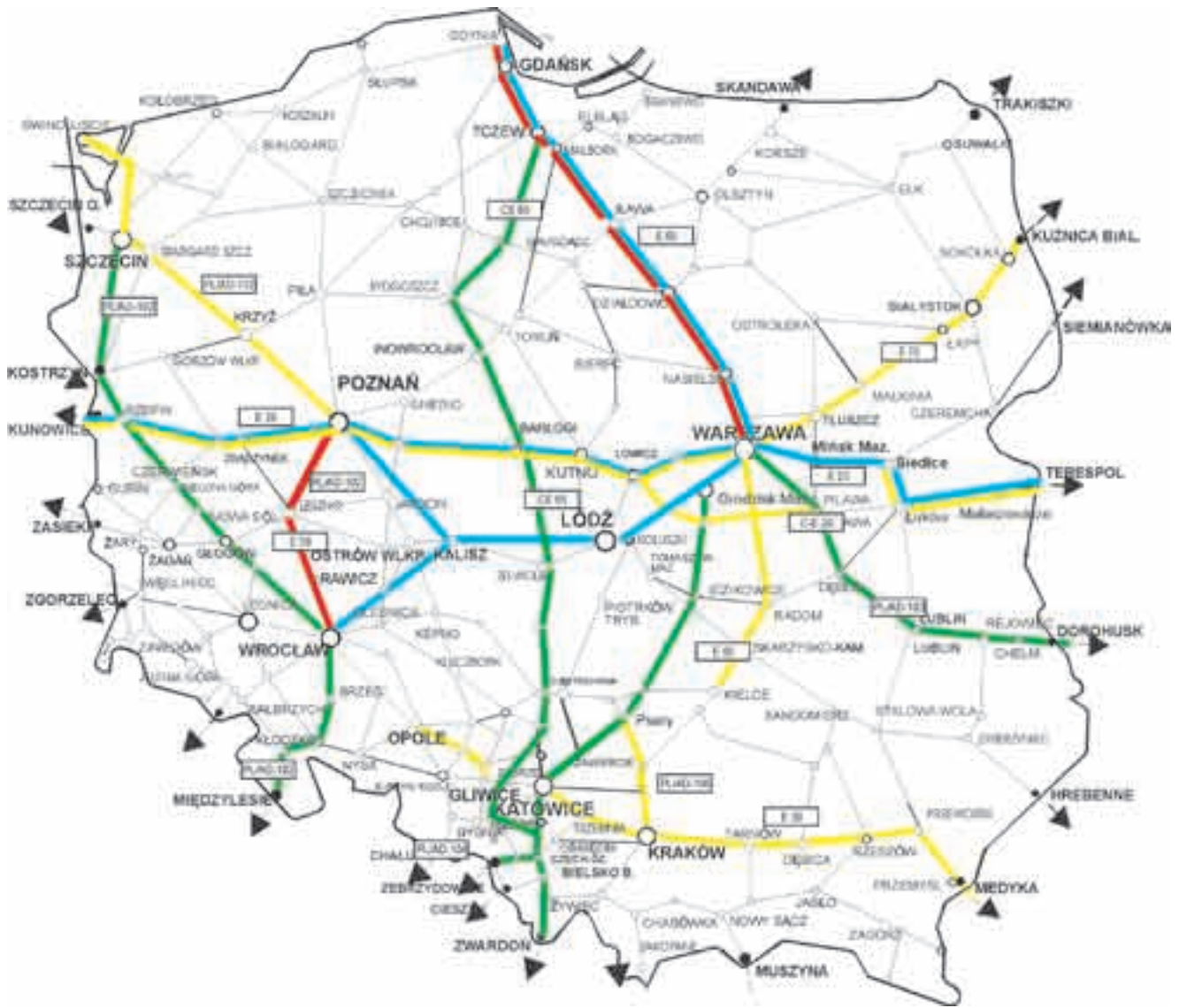
Opracowanie kompleksowej dokumentacji projektu inwestycyjnego i uzyskanie kompletu wymaganych pozwoleń i decyzji administracyjnych wymaga przeprowadzenia wielu uzgodnień z organami administracji samorządowej co do ostatecznego kształtu i zakresu inwestycji kolejowej. Modernizacje linii kolejowej obejmują bowiem nie tylko infrastrukturę kolejową, ale dotyczą także elementów należących w sensie prawnym do zarządców dróg (drogi dojazdowe, przejazdy dwupoziomowe, przejścia dla pieszych). Często powodują także konieczność wprowadzenia związanych z inwestycją modyfikacji do planów zagospodarowania przestrzennego poszczególnych gmin.

Prowadzone i zakończone uzgodnienia z gminami w ramach działań przygotowawczych prowadzonych w 2006 roku

- Liczba gmin, w których uzyskano decyzje ● 81%
- Liczba gmin, w których trwają uzgodnienia ● 19%



Mapa 5
Dokumentacja przedprojektowa i projektowa



- Dokumentacja przedprojektowa zrealizowana przed 2006 rokiem
- Dokumentacja przedprojektowa w trakcie realizacji
- Dokumentacja przedprojektowa planowana do realizacji po roku 2006
- Dokumentacja projektowa w trakcie realizacji

Działania prowadzone w 2006 roku według projektów

| Lp. | Nazwa projektu | Działania wykonane w 2006 roku |
|-----|---|---|
| | Linia kolejowa E 65 | |
| 1 | Dokumentacja przedprojektowa na modernizację linii kolejowej na odcinku Grodzisk Mazowiecki - Katowice. | Uzyskanie decyzji o współfinansowaniu ze środków UE. |
| 2 | Dokumentacja przedprojektowa na modernizację linii kolejowej na odcinku Katowice - Zebrzydowice/Zwardoń. | Uzyskanie decyzji o współfinansowaniu ze środków UE. |
| 3 | Pomoc techniczna dla przygotowania projektu modernizacji linii kolejowej E 65 na odcinku Warszawa - Działdowo - Gdynia w Polsce. | <ol style="list-style-type: none"> 1. Opracowanie Koncepcji Programowo - Przestrzennej dla LCS Nasielsk. 2. Opracowanie Koncepcji Programowo - Przestrzennej dla LCS Ciechanów. 3. Podpisano kontrakt na opracowanie analizy skrajni kinematycznej taboru w aspekcie parametrów eksploatacyjnych. |
| 4 | Modernizacja linii kolejowej E 65, odcinek Warszawa - Gdynia (Etap I). | <ol style="list-style-type: none"> 1. Podpisano kontrakt na przygotowania dokumentacji projektowej i przetargowej dla obszaru LCS Działdowo. 2. Podpisano kontrakt na opracowanie dokumentacji projektowej i przetargowej dla obszaru LCS Tczew. 3. Opracowano Koncepcję Programowo-Przestrzenną dla obszaru LCS Tczew. 4. Podpisano kontrakt na opracowanie dokumentacji projektowej i przetargowej dla obszaru LCS Gdynia i LCS Gdańsk. 5. Pozyskano decyzję Wojewody Mazowieckiego o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia. 6. Pozyskano postanowienie Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Olsztynie uzgadniające warunki realizacji modernizacji linii E 65 na terenie województwa warmińsko - mazurskiego. 7. Pozyskano postanowienia Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w w Gdańsk uzgadniające warunki realizacji modernizacji linii E 65 na terenie województwa pomorskiego. |
| | Linia kolejowa C-E 65 | |
| 5 | Dokumentacja przedprojektowa na modernizację linii kolejowej na odcinku (Gdynia) - Tczew - Bydgoszcz - Inowrocław - Karsznice - Tarnowskie Góry - Pszczyna. | Opracowanie założeń do modernizacji linii. |
| | Linia kolejowa E 59 | |
| 6 | Dokumentacja przedprojektowa na modernizację linii kolejowej na odcinku Poznań - Szczecin - Świnoujście. | Analiza wariantowa i sprecyzowanie opcji modernizacji. |
| 7 | Dokumentacja projektowa na modernizację linii kolejowej Lot A na odcinku Wrocław - granica województwa dolnośląskiego. | Podpisanie kontraktu z firmą Systra na opracowanie dokumentacji projektowej. Przewidywany termin zakończenia umowy - styczeń 2008. |

| Lp. | Nazwa projektu | Działania wykonane w 2006 r. |
|-----|--|---|
| 8 | Dokumentacja projektowa na modernizację linii kolejowej Lot B na odcinku granica województwa dolnośląskiego - Czempin Lot C na odcinku Czempin - Poznań. | Uzyskanie 10 decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego. |
| | Linia kolejowa C-E 59 | |
| 9 | Przygotowanie dokumentacji przedprojektowej - etap I dla projektu dotyczącego modernizacji linii kolejowej Wrocław Główny - Kostrzyn - Szczecin Główny. | <ol style="list-style-type: none"> 1. Opracowanie wniosku o dofinansowanie projektu ze środków europejskich - FS (złożono 07.2006 r.). 2. Uzyskanie decyzji Komisji Wspólnot Europejskich w sprawie przyznania pomocy o dofinansowaniu projektu - 20.12.2006 r. 3. Rozpoczęcie prac związanych z opracowaniem założeń do modernizacji linii. |
| 10 | Przygotowanie dokumentacji przedprojektowej - etap I dla projektu dotyczącego modernizacji linii kolejowej Wrocław Główny - Międzyzlesie. | <ol style="list-style-type: none"> 1. Opracowanie wniosku o dofinansowanie projektu ze środków europejskich - FS (złożono 07.2006 r.). 2. Uzyskanie decyzji Komisji Wspólnot Europejskich w sprawie przyznania pomocy o dofinansowaniu projektu - 20.12.2006 r. 3. Rozpoczęcie prac związanych z opracowaniem założeń do modernizacji linii. |
| | Linia kolejowa Nr E 30/C-E 30 | |
| 11 | Dokumentacja przedprojektowa na modernizację linii kolejowej na odcinku Opole - Katowice - Kraków. | <ol style="list-style-type: none"> 1. Realizacja I Etapu studium wykonalności. 2. Odebranie Etapu I studium przez KOPI. |
| 12 | Dokumentacja przedprojektowa na modernizację linii kolejowej na odcinku Kraków - Medyka - granica państwa. | <ol style="list-style-type: none"> 1. Realizacja I Etapu studium wykonalności. 2. Odebranie Etapu I studium przez KOOP. 3. Opracowanie Etapu II I w znacznej części Etapu III. |
| 13 | Dokumentacja przedprojektowa testowego wdrożenia ERTMS na odcinku Legnica - granica państwa (Bielawa Dolna). | Opracowanie założeń do realizacji projektu, analiza warintowa i sprecyzowanie opcji modernizacyjnej. |
| 14 | Dokumentacja przedprojektowa na budowę mostu na Nysie Łużyckiej wraz z elektryfikacją (przejście graniczne Bielawa Dolna - Horka). | <ol style="list-style-type: none"> 1. Uzgodnienia z partnerami niemieckimi w zakresie opracowania założeń modernizacji. 2. Powołanie grupy roboczej. 3. List intencyjny. |
| | Linia kolejowa E-75 | |
| 15 | Dokumentacja przedprojektowa na modernizację linii kolejowej na odcinku Warszawa - Białystok - Sokółka. | <ol style="list-style-type: none"> 1. Opracowanie założeń do modernizacji linii. 2. Zawarcie umowy z wykonawcą. 3. Weryfikacja studium wykonalności dla odcinka Warszawa - Białystok (z 2001 r.). |
| | Linia kolejowa Nr 7 | |
| 16 | Dokumentacja przedprojektowa na modernizację linii kolejowej na odcinku Warszawa - Lublin - Dorohusk. | Opracowanie założeń modernizacji linii. |

| Lp. | Nazwa projektu | Działania wykonane w 2006 r. |
|-----|---|---|
| | Linia kolejowa Nr 8 | |
| 17 | Dokumentacja przedprojektowa na modernizację linii kolejowej na odcinku Warszawa Okęcie - Radom - Kielce. | Analiza wariantowa i sprecyzowanie opcji modernizacji. |
| | Linia kolejowa Nr PL/AD 106 | |
| 18 | Dokumentacja projektowa na modernizację linii kolejowej na odcinku Psary - Kozłów - Kraków. | Analiza wariantowa i sprecyzowanie opcji modernizacji. |
| | Projekty o charakterze horyzontalnym | |
| 19 | Dokumentacja przedprojektowa wdrożenia ERTMS w skali sieci PKP PLK S.A. | Opracowano Narodowy Plan Wdrożenia ERTMS i przekazano do akceptacji rządu RP. |
| | Węzły kolejowe | |
| 20 | Dokumentacja przedprojektowa na modernizację Warszawskiego Węzła Kolejowego. | Opracowanie założeń do modernizacji linii. |

Realizacja inwestycji

Informacja ogólna

Podstawą działalności inwestycyjnej PKP PLK S.A. w 2006 roku był plan działalności inwestycyjnej.

Wykaz projektów inwestycyjnych na etapie realizacji robót

Do najważniejszych zadań inwestycyjnych realizowanych w roku 2006 należą m. in.:

- modernizacja linii kolejowej E 20 na odcinkach:
 - Mińsk Mazowiecki – Siedlce;
 - Siedlce – Terespol, Etap I;
 - Rzepin – granica państwa;
- modernizacja poznańskiego węzła kolejowego na linii E 20;
- modernizacja linii kolejowej E 30 na odcinkach:
 - Legnica – Węgliniec;
 - Węgliniec – Zgorzelec/granica państwa, CE 30 na odcinku Węgliniec – Bielawa Dolna/granica państwa;
- modernizacja linii kolejowej E 30 i CE 30 na odcinku Legnica – Wrocław – Opole;
- modernizacja linii kolejowej E 65 na odcinku Grodzisk Mazowiecki – Zawiercie;
- poprawa stanu infrastruktury kolejowej w Polsce;
- modernizacja nawierzchni na linii kolejowej nr 401 Szczecin Dąbie – Świnoujście;
- modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź Fabryczna, Etap I na odcinku Skierniewice – Łódź Widzew;
- modernizacja linii kolejowej nr 8, Etap I na odcinku Warszawa Zachodnia – Warszawa Okęcie oraz budowa łącznicy Warszawa Służewiec – Lotnisko Okęcie, faza 2 roboty budowlane na odcinku Warszawa Zachodnia – Warszawa Okęcie;
- udrożnienie podstawowych ciągów wywozowych z ruchu towarowym Śląska, Etap II;
- rehabilitacja trakcji i eliminacja wąskich gardeł na sieci kolejowej;
- modernizacja linii kolejowej 228 Rumia – Gdynia Port Oksywie;
- modernizacja linii kolejowej nr 272 Kluczbork – Poznań wymiana szyn obrabianych cieplnie (oc);
- budowa drogi kolejowej na odcinku Rzeszów – Warszawa przez Kolbuszową, Etap I;
- modernizacja linii kolejowej nr 131 Chorzów Batory – Tczew.

Realizacja zadań inwestycyjnych

Modernizacja linii kolejowej E 20 odcinek Mińsk Mazowiecki – Siedlce

Zadanie zakwalifikowane do programu ISPA – projekt ISPA/FS 2000/PL/16/P/PT/002. Odcinek ten ma długość 52 km. Zadanie rozpoczęto w 2000 roku. Data wygaśnięcia Memorandum Finansowego według decyzji Komisji Europejskiej z 6 grudnia 2004 roku – 31 grudnia 2008 roku.

Kontrakty realizowane w 2006 roku:

1. ISPA/FS 2000/PL/16/P/PT/002-06 na nadzór inżynierski – umowa została podpisana w dniu 30 sierpnia 2002 roku, umowa realizowana jest przez konsorcjum ARCADIS Infra/BPK Poznań/Ardanuy.
2. ISPA/FS 2000/PL/16/P/PT/002-09 na wykonanie projektu i robót budowlanych dla przejścia pod torami w Mińsku Mazowieckim – wykonawca robót SKANSKA S.A., protokół końcowy z odbioru końcowego obiektu spisany został w dniu 29 grudnia 2006 roku w Mińsku Mazowieckim.

Modernizacja linii kolejowej E 20 odcinek Siedlce – Terespol, Etap I

Zadanie zostało zakwalifikowane do programu ISPA – projekt ISPA/FS 2001/PL/16/P/PT/012. Memorandum Finansowe zostało podpisane 30 września 2002 roku przez Komisję Europejską. Na wniosek PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., 21 grudnia 2006 roku Komisja Europejska podjęła Decyzję nr K(2006)7156 o zmianie Memorandum Finansowego uwzględniającą zmianę kosztów kwalifikowanych ze 185 274 000 € na 211 221 000 € oraz wydłużenie okresu realizacji projektu z 2007 na 2010 rok wraz z okresem gwarancyjnym. Odcinek ten ma długość 121 km. Modernizację rozpoczęto w 2004 roku.

Kontrakty realizowane w 2006 roku:

1. ISPA/FS 2001/PL/16/P/PT/04 Lot A Siedlce – Dzielno – Łuków – umowa została podpisana dnia 28 kwietnia 2006 roku, okres realizacji – 20 miesięcy od daty podpisania umowy, wykonawca – konsorcjum „POLKOR E-20 LOT A” w skład którego wchodzi:
 - TCHAS spol.s.r.o. reprezentowane przez TCHAS Sp z o.o., Oddział w Polsce,
 - Przedsiębiorstwo Utrzymania Infrastruktury Kolejowej w Katowicach Sp. z o.o.,
 - PEBEK Sp. z o.o. (Radom),

- Zakłady Usług Energetycznych i Komunikacyjnych Grupa ZUE S.A. (Kraków).
2. ISPA/FS 2001/PL/16/P/PT/04 Lot C Międzyrzec Podlaski – Biała Podlaska – umowa została podpisana dnia 22 grudnia 2006 roku, okres realizacji – 20 miesięcy, wykonawca – „Konsorcjum odcinka Międzyrzec Podlaski – Biała Podlaska” w składzie:
 - PKP Energetyka Sp. z o.o.,
 - Zakład Napraw Infrastruktury w Warszawie Sp. z o.o.,
 - Zakład Napraw Infrastruktury w Stargardzie Szczecińskim Sp. z o.o.,
 - Zakład Napraw Infrastruktury Radom Sp. z o.o.

Modernizacja linii kolejowej E 20 odcinek Rzepin – granica państwa

Zadanie zakwalifikowane do programu ISPA – projekt ISPA/FS 2000/PL/16/P/PT/003. Odcinek ten ma długość 15 km. Memorandum Finansowe zostało podpisane 8 grudnia 2003 roku. Data wygaśnięcia Memorandum Finansowego – 31 grudnia 2007 roku.

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

Kontrakty realizowane w 2006 roku:

1. ISPA/FS 2000/PL/16/P/PT/003-02 – nadzór nad projektem, inżynier Jacobs GIBB (w ramach trwającego okresu gwarancyjnego wykonanych robót).
2. ISPA/FS 2000/PL/16/P/PT/003-04 – projekt i budowa kładek dla zwierząt, umowa podpisana 22 listopada 2006 roku, okres realizacji – 10 miesięcy, realizowana przez „Konsorcjum INTERCOR – TORPOL – Mosty Katowice” w składzie:
 - Przedsiębiorstwo Usług Technicznych INTERCOR Sp. z o.o.,
 - TORPOL Sp. z o.o.,
 - Mosty Katowice Sp. z o.o.
3. ISPA/FS 2000/PL/16/P/PT/003-2A – nadzór inżynierski nad budową kładek dla zwierząt, umowa podpisana 22 listopada 2006 roku, okres realizacji – 22 miesiące od daty podpisania umowy, realizowana przez Jacobs Polska Sp. z o.o.

Modernizacja Poznańskiego Węzła Kolejowego na linii kolejowej E 20

Poznański Węzeł Kolejowy jest zlokalizowany w gęsto zabudowanym obszarze miejskim. Krzyżują się w nim 2 ważne ciągi komunikacyjne łączące wschód i zachód oraz północ i południe Europy oraz zbiegają się linie o znaczeniu międzyregionalnym i regionalnym.

Zadanie zakwalifikowane do programu ISPA – projekt ISPA/FS 2001/PL/16/P/PT/014. Odcinek ten ma długość 22 km. Zadanie rozpoczęto w 2003 roku. Data wygaśnięcia Memorandum Finansowego – 31 grudnia 2009 roku.

Kontrakty realizowane w 2006 roku:

1. ISPA/FS 2001/PL/16/P/PT/014-01 – wykonanie projektu i budowy urządzeń srk, okres realizacji – 27 miesięcy, umowa realizowana przez konsorcjum ALCATEL Polska S.A. w składzie:
 - ALCATEL SEL AG,
 - Komunikacyjne Zakłady Automatyki i Teletechniki Sp. z o.o. w Poznaniu.
2. ISPA/FS 2001/PL/16/P/PT/014-02 Lot A – wykonanie robót nawierzchniowych i podtorzowych, obiektów inżynierskich i inżynierskich oraz robót towarzyszących, umowa podpisana 24 lutego 2006 roku, okres realizacji – 26 miesięcy, realizowana przez konsorcjum w składzie:
 - Przedsiębiorstwo Robót Komunikacyjnych S.A. w Poznaniu,
 - TORPOL Sp. z o.o.,
 - Przedsiębiorstwo Robót Kolejowych i Inżynierskich S.A.
3. ISPA/FS 2001/PL/16/P/PT/014-02 Lot B-1 umowa Nr IIW2z-029-45/2006 – wykonanie robót elektroenergetycznych i sieciowych na szlaku Poznań Antoninek – Poznań Wschód, umowa została zrealizowana przez PKP Energetyka Sp. z o.o.
4. ISPA/FS 2001/PL/16/P/PT/014-02 Lot B-2 – modernizacja sieci trakcyjnej i systemu zasilania, umowa podpisana 31 października 2006 roku, okres realizacji – 26 miesięcy, kontrakt realizowany przez wykonawcę konsorcjum Trakcja Polska w składzie:
 - Trakcja Polska – PKRE S.A.,
 - PKP Energetyka Sp. z o.o.
5. ISPA/FS 2001/PL/16/P/PT/014-02 Lot C – budowa skrzyżowania dwupoziomowego w Swarzędzu, umowa podpisana 24 lutego 2006 roku, okres realizacji – 14 miesięcy, kontrakt realizowany przez Przedsiębiorstwo Robót Komunikacyjnych w Poznaniu Sp. z o.o.
6. ISPA/FS 2001/PL/16/P/PT/014-03 – opracowanie dokumentacji przetargowej i projektowej, umowa realizowana przez Biuro Projektów Komunikacyjnych w Poznaniu Sp. z o.o.
7. ISPA/FS 2001/PL/16/P/PT/014-04 – nadzór nad robotami i pełnienie funkcji inżyniera projektu, okres realizacji – 26 miesięcy, umowa realizowana przez konsorcjum Jacobs GIBB Scott Wilson.

Modernizacja linii kolejowej E 30/C-E 30 odcinek Opole – Wrocław – Legnica nr projektu PHARE PL 9908.03

Stan techniczny infrastruktury linii E 30 przed modernizacją nie odpowiadał standardom międzynarodowym. Stąd modernizacja infrastruktury jest jednym z priorytetów Narodowej Polityki Transportowej w kontekście wdrażania strategii partnerstwa dla członkostwa. Głównym celem zadania jest dostosowanie i modernizacja linii do parametrów umów międzynarodowych AGC i AGTC, umożliwiających jej eksploatację w ruchu pasażerskim i towarowym, w ruchu pasażerskim z prędkością 160 km/h, a w ruchu towarowym 120 km/h i naciskiem na oś 221 kN. Linia kolejowa E 30 Opole – Wrocław – Legnica ma 159,4 km długości.

Podpisane umowy w 2006 roku:

1. 7 kwietnia – modernizacja stacji Środa Śląska nr umowy 68/2006
Wykonawca – konsorcjum firm:
 - Przedsiębiorstwo Robót Kolejowych i Inżynierskich S.A. we Wrocławiu,
 - TORPOL Sp. z o.o. w Poznaniu,
 - Dolnośląskie Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury Komunikacyjnej „DOLKOM” Sp. z o.o. we Wrocławiu.
2. 28 lipca – projekt i budowa podstacji trakcyjnej Łosiów nr umowy IIW2z-029-51/2006
Wykonawca – konsorcjum firm:
 - PKP Energetyka Sp. z o.o. w Warszawie
 - Przedsiębiorstwo Produkcyjno – Handlowe – Usługowe „Elester PKP” Sp. z o.o. w Łodzi.
3. 2 sierpnia – modernizacja stacji Wrocław Żerniki nr umowy 2005/PL/1.9950
Wykonawca – konsorcjum firm:
 - Przedsiębiorstwo Robót Kolejowych i Inżynierskich S.A. we Wrocławiu,
 - Przedsiębiorstwo Robot Komunikacyjnych S.A. w Poznaniu,
 - Dolnośląskie Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury Komunikacyjnej „DOLKOM” Sp. z o.o. we Wrocławiu,



- Zakład Napraw Infrastruktury w Warszawie Sp. z o.o.
4. 25 października – projekt, dostawa i zabudowa urządzeń sterowania i kierowania ruchem kolejowym na odcinku Wrocław – Legnica nr umowy 2006/PL/E30/22.793
Wykonawca: Bombardier Transportation (ZWUS) Polska Sp. z o.o.

Modernizacja linii kolejowej E 30 odcinek Legnica – Węgliniec nr projektu: 2001/PL/16/P/PT/013

Linia kolejowa E 30 na odcinku Węgliniec – Legnica ma długość 71 km. Modernizacja odcinka Legnica – Węgliniec rozpoczęta została w 2000 roku. Do końca 2002 roku w ramach tego zadania zmodernizowano tor nr 2 na szlakach Miłkowice – Chojnów i Tomaszów Bolesławiecki – Bolesławiec ze środków budżetowych.

W ramach projektu zawarto następujące kontrakty:

1. Kontrakt nr 2001/PL/16/P/PT/013/-02 – modernizacja odcinka Legnica – Miłkowice – kontrakt zakończony 3 stycznia 2006 roku – trwa okres gwarancyjny, projekt realizowany przez konsorcjum w składzie:
 - Przedsiębiorstwo Robót Kolejowych i Inżynierskich S.A. we Wrocławiu,
 - Przedsiębiorstwo Robót Komunikacyjnych S.A. w Poznaniu,
 - Przedsiębiorstwo Robót Komunikacyjnych S.A. w Krakowie.
2. Kontrakt nr 2001/PL/16/P/PT/013/-03 – modernizacja odcinka Miłkowice – Okmiany – realizacja do 31 maja 2007 roku, realizowany przez konsorcjum w składzie:
 - Przedsiębiorstwo Robót Komunikacyjnych -7 S.A. w Warszawie,
 - Przedsiębiorstwo Robót Komunikacyjnych S.A. w Poznaniu,
 - Trakcja Polska – PKRE S.A.,
 - TORPOL Sp. z o.o. w Poznaniu.
3. Kontrakt nr 2001/PL/16/P/PT/013/-04 – modernizacja odcinka Okmiany – Bolesławiec; kontrakt zakończony 31 grudnia 2006 roku, realizowany przez konsorcjum w składzie:
 - Trakcja Polska – PKRE S.A.,
 - Przedsiębiorstwo Robót Komunikacyjnych S.A. w Poznaniu,
 - Przedsiębiorstwo Robót Komunikacyjnych S.A. w Krakowie,
 - Przedsiębiorstwo Robót Kolejowych i Inżynierskich S.A. we Wrocławiu,
 - TORPOL Sp. z o.o. w Poznaniu.
4. Kontrakt nr 2001/PL/16/P/PT/013/-05 – modernizacja odcinka Bolesławiec – Zebrzydowa; realizacja do 19 czerwca 2007 roku, realizowany przez konsorcjum w składzie:
 - Trakcja Polska – PKRE S.A.,
 - Przedsiębiorstwo Robót Komunikacyjnych S.A. w Poznaniu,
 - Przedsiębiorstwo Robót Komunikacyjnych S.A. w Krakowie,
 - Przedsiębiorstwo Robót Kolejowych i Inżynierskich S.A. we Wrocławiu.
5. Kontrakt nr 2001/PL/16/P/PT/013/-06 – modernizacja odcinka Zebrzydowa – Węgliniec; kontrakt zakończony 19 grudnia 2006 roku, realizowany przez konsorcjum w składzie:
 - Przedsiębiorstwo Robót Komunikacyjnych -7 S.A. w Warszawie,
 - Przedsiębiorstwo Robót Komunikacyjnych S.A. w Krakowie,
 - Trakcja Polska – PKRE S.A.
6. Kontrakt nr 2001/PL/16/P/PT/013/-01 – projekt i budowa urządzeń srk i łączności; realizacja do 1 sierpnia 2007 roku, realizowany przez konsorcjum.
7. Kontrakt nr 2001/PL/16/P/PT/013/-07 – pełnienie nadzoru nad realizacją robót; kontrakt zawarty 23 września 2003 roku, wartość kontraktu – 2.533.545 €, nadzór w okresie realizacji zakończony 21.09.2006 roku – trwa okres gwarancyjny, realizowany przez konsorcjum.
8. Kontrakt nr 2001/PL/16/P/PT/013/-08 – kontynuacja nadzoru; realizacja w ramach nowej umowy do grudnia 2009 roku. Zakres zadania przewiduje zawarcie kontraktu na przeprowadzenie remontu mostu na rzece Bóbr w Bolesławcu oraz na roboty wynikające z decyzji środowiskowej. Nadzór nad projektem – Scetauroute/Nexel/Halcrow.

Modernizacja linii kolejowej E 30 Węgliniec – Zgorzelec/granica państwa i CE 30 Węgliniec – Bielawa Dolna/granica państwa nr projektu 2002/PL/16/P/PT/016”

Długość odcinków Węgliniec – Zgorzelec i Węgliniec – Bielawa Dolna wynosi 39 km.

Odcinek Węgliniec – Zgorzelec o długości 26,5 km jest linią niezelektryfikowaną, na której istnieją ograniczenia prędkości będące konsekwencją stanu podtorza – obniżona stabilność, niedostateczny system

odwodnienia, zły stan torów oraz obiektów inżynierskich. Obecnie na omawianym odcinku prowadzony jest ruch mieszany pasażersko-towarowy, a przez przejście graniczne Zgorzelec/Goerliz jedynie ruch pasażerski.

Odcinek Węgliniec – Bielawa Dolna/granica państwa o długości 12,5 km jest linią pierwszorzędą, niezelektryfikowaną, dwutorową do posterunku odgałęźnego Bielawa Dolna. Od Bielawy Dolnej w kierunku granicy polsko-niemieckiej jest linią jednotorową. Obecnie na omawianym odcinku kursują wyłącznie międzynarodowe pociągi towarowe, prowadzone za pomocą trakcji spalinowej. Odcinek jest wyposażony w półsamoczną blokadę liniową. Prędkość maksymalna – 60km/h, nacisk dopuszczalny – 20 ton/oś, nawierzchnia typu S 49.

W ramach projektu zawarto następujące kontrakty:

1. Kontrakt nr 2002/PL/16/P/PT/016-01 odcinek Węgliniec – Pieńsk:
 - Przedsiębiorstwo Robót Komunikacyjnych S.A. w Poznaniu,
 - Przedsiębiorstwo Robót Komunikacyjnych S.A. w Krakowie,
 - Przedsiębiorstwo Robót Kolejowych i Inżynierskich S.A. we Wrocławiu,
 - TORPOL Sp. z o.o.
2. Kontrakt nr 2002/PL/16/P/PT/016-02 odcinek Pieńsk – Zgorzelec:
 - Przedsiębiorstwo Robót Komunikacyjnych S.A. w Poznaniu,
 - Przedsiębiorstwo Robót Komunikacyjnych S.A. w Krakowie,
 - Przedsiębiorstwo Robót Kolejowych i Inżynierskich S.A. we Wrocławiu,
 - TORPOL Sp. z o.o.
3. Kontrakt nr 2002/PL/16/P/PT/016-03 „Projekt i budowa urządzeń srk i łączności” – SKANSKA S.A.
4. Kontrakt nr 2002/PL/16/P/PT/016-04 odcinek Węgliniec – Bielawa Dolna:
 - Przedsiębiorstwo Robót Komunikacyjnych S.A. w Poznaniu,
 - Przedsiębiorstwo Robót Komunikacyjnych S.A. w Krakowie,
 - Przedsiębiorstwo Robót Kolejowych i Inżynierskich S.A. we Wrocławiu,
 - TORPOL Sp. z o.o.,
 - Trakcja Polska – PKRE S.A.
5. Kontrakt nr 2002/PL/16/P/PT/016-05 na nadzór nad robotami na odcinku Węgliniec – Zgorzelec oraz Węgliniec – Bielawa Dolna.

Modernizacja linii kolejowej E 65 nr 4 odcinek Grodzisk Mazowiecki – Zawiercie (CMK) etap I

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

Etap I przewidziany w latach 1995 – 2010 obejmuje:

- dostosowanie całej linii do prędkości $V = 160$ km/h (przy założeniu, że zmodernizowane elementy infrastruktury zostaną przygotowane do wdrożenia prędkości $V = 200/250$ km/h);
- kompleksową modernizację wszystkich stacji i posterunków ruchu;
- kompleksową modernizację linii na pilotażowym odcinku – p. odg. Knapówka – Psary – Góra Włodowska.

W ramach tego etapu do 2006 roku zmodernizowano stację Psary, p. odg. Knapówka, stację Góra Włodowska i stację Korytów. Stanowią one bazę do stworzenia priorytetowego odcinka linii dla wdrożenia prędkości $V = 200/250/300$ km/h łącznie z całą niezbędną infrastrukturą. W ramach modernizacji przebudowany został układ torowy z zastosowaniem prototypowych rozjazdów najnowszej generacji z ruchomym dziobem krzyżownicy i wielonapędowym systemem sterowania dla prędkości $V = 200/250$ km/h krajowych i zagranicznych producentów. Na całym odcinku linii zmodernizowano sieć trakcyjną do prędkości docelowej.

Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź Etap I: odcinek Skierniewice – Łódź Widzew” PROJEKT NR SPOT/1.1.1/82/04

Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź ma na celu zapewnienie szybkiego i bezpiecznego połączenia dwóch największych aglomeracji miejskich w Polsce – Warszawy i Łodzi, w których mieszka ponad 3,7 mln ludzi. Po zrealizowaniu I etapu moderni-

zacji linii minimalny czas przejazdu pociągu kwalifikowanego (bez zatrzymania na stacjach pośrednich) na odcinku Skierniewice – Łódź Widzew wyniesie 32 minuty. Obecny czas przejazdu z zatrzymaniem na 1 stacji wynosi około 69 minut. Po zrealizowaniu pełnej modernizacji linii minimalny czas przejazdu pociągu kwalifikowanego (bez zatrzymania na stacjach pośrednich) na odcinku Warszawa – Łódź wyniesie 65 minut. Obecny czas przejazdu z zatrzymaniem na 5 stacjach wynosi około 128 minut.

Wyżej wymienione połączenie obejmuje linię kolejową nr 1 od stacji Warszawa Zachodnia do stacji Kozłowski oraz linię nr 17 od stacji Łódź Fabryczna do stacji Kozłowski, łącznie 129 km linii.

Projekt realizowany jest w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004 – 2006 w systemie „projekt i budowa”.

Projekt finansowany jest w 75% ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego oraz w 25% ze środków Budżetu Państwa.

Umowa dofinansowania nr 77/06 została podpisana 30 sierpnia 2006 roku.

Koszty kwalifikowane projektu wynoszą 905,1 mln zł, w tym:

- 678,8 mln zł – współfinansowanie z UE (75%);
- 226,3 mln zł – dofinansowanie z Budżetu Państwa (25%).

Podstawowe wskaźniki projektu:

1. Dostosowanie linii do prowadzenia pociągów pasażerskich z prędkością 140/160 km/h.
2. Długość zmodernizowanej linii kolejowej: 62,8 km.
3. Liczba wybudowanych nowych tuneli dla pieszych: 2 szt.
4. Liczba zmodernizowanych istniejących obiektów mostowych: 4 szt.
5. Liczba zmodernizowanych istniejących wiaduktów: 6 szt.
6. Liczba zmodernizowanych przejazdów kolejowych: 37 szt.
7. Długość wybudowanych obiektów infrastruktury ochrony środowiska: 9,4 km.
8. Minimalny czas przejazdu pociągu kwalifikowanego: 32 min.

W ramach projektu realizowane są 4 kontrakty:

1. Nadzór i zarządzanie w ramach projektu nr SPOT/1.1.1/82/04 pn. „Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, Etap I: odcinek Skierniewice – Łódź Widzew”. Umowę podpisano 17 lipca 2006 roku. Umowa została zawarta na kwotę 12,8 mln zł. Łącznie zmodernizowano w 2006 roku około 20 km szlaku, co stanowi 1/3 całości etapu I projektu (62,8km).
2. Zaprojektowanie i wykonanie przebudowy odcinka Skierniewice – Kozłowski. Kontrakt podpisa-

no 19 kwietnia 2006 roku. Umowa została zawarta na kwotę 456,9 mln zł. Tor nr 2 szlaku Rogów – Kozłowski odebrano 8 września 2006 roku, natomiast tor nr 1 – 25 października 2006 roku.

6 grudnia 2006 roku odebrano i oddano do eksploatacji tor nr 1 szlaku Miedniewice – Skierniewice. 3 listopada 2006 roku oddano do eksploatacji tor nr 1 szlaku Lipce Reymontowskie – Rogów. Ponadto dokonano przebudowy urządzeń wewnętrznych na stacji Płyćwia oraz stacji Rogów.

3. Zaprojektowanie i wykonanie przebudowy odcinka Kozłowski – Łódź Widzew. Kontrakt podpisano 8 sierpnia 2006 roku. Umowa została zawarta na kwotę 381,1 mln zł. 4 listopada 2006 roku oddano do eksploatacji tor nr 2 szlaku Pękowice – Gałkówek, natomiast 21 grudnia 2006 roku oddano do eksploatacji tor nr 1 szlaku (długość 3,6km).
4. Zaprojektowanie i wykonanie instalacji srk LCS Kozłowski. Kontrakt podpisano 26 czerwca 2006 roku. Umowa została zawarta na kwotę 34,8 mln zł.

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

Celem projektu „Poprawa stanu infrastruktury kolejowej w Polsce” jest przywrócenie sprawności technicznej zużytych i wyeksploatowanych elementów infrastruktury na wybranych liniach kolejowych. Oznacza to realizację robót w standardach technicznych i jakościowych wynikających z kategorii poszczególnych linii kolejowych i obowiązujących na nich prędkości rozkładowych. Wszystkie linie, na których znajdują się lokalizacje zakwalifikowane do projektu znajdują się w sieci TINA (Transport Infrastructure Need Assessment), część z nich objęta jest umowami AGC, AGTC lub stanowi polskie części paneuropejskich korytarzy transportowych. Całkowita wartość projektu wynosi 175 920,0 tys. €.

Projekt obejmuje roboty budowlane na następujących liniach kolejowych:

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



Kontrakt nr 1 – podpisany 4.06.2004 roku z Jacobs GIBB (Polska) Sp. z o.o. – projekt wstępny na przygotowanie dokumentacji przetargowej i technicznej dla wszystkich kontraktów. Umowa zrealizowana i rozliczona w zakresie opracowania dokumentacji. Obecnie sprawowany jest nadzór autorski. Termin realizacji umowy do grudnia 2008 roku.

Kontrakt nr 2 – podpisany 7.09.2005 roku z Bombardier Transportation (ZWUS) Polska Spółka z o.o. – zaprojektowanie i wykonanie robót budowlanych polegających na zabudowie samoczynnej sygnalizacji przejazdowej (ssp) na 16 przejazdach kolejowych – linii nr: 8, 91, 131, 139, 273, 353 i kontrakt nr 2A – podpisany 21.06.2006 roku z Bombardier Transportation (ZWUS) Polska Spółka z o.o. na zabudowę ssp na 1 przejeździe. Kontrakty zakończone.

Kontrakt nr 3 – podpisany 17.08.2005 roku z Przedsiębiorstwem Robót Komunikacyjnych w Krakowie S.A. – zaprojektowanie i wykonanie robót związanych z przebudową obiektów inżynierskich na liniach nr 91 i 8.

Kontrakt nr 4 – podpisany 17.08.2005 roku ze SKANSKA S.A. – zaprojektowanie i wykonanie robót związanych z przebudową obiektów inżynierskich na liniach nr 1 i 131 oraz zabezpieczenie osuwisk na liniach nr 131 i 139.

Kontrakt nr 5 – podpisany 17.08.2004 roku z PORR TECHNOBAU UND UNWELT AG – zaprojektowanie i wykonanie robót związanych ze wzmocnieniem dwóch przęseł estakady we Wrocławiu w km 0,612 linii 271/273 szlak Wrocław Główny – Wrocław Grabiszyn.

Kontrakt nr 6 – podpisany 20.03.2006 roku z KONSORCJUM ZNI Stargard – ZNI Warszawa – zaprojektowanie i wykonanie przebudowy obiektów inżynierskich na liniach nr 3, 273 i 353 oraz wymianę podtorza wraz z wymianą nawierzchni torowej na linii nr 273.

Kontrakt nr 7 – podpisany 24.02.2006 roku ze SCHWEERBAU GmbH & Co.KG – wymiana nawierzchni torowej wraz z robotami towarzyszącymi na linii kolejowej nr 8 oraz wymiana rozjazdów na linii kolejowej nr 91.

Przetarg nr 8 (docelowo dwa kontrakty): Lot A – wymiana rozjazdów i szyn na liniach nr 1, 131, 139, Lot B – wymiana nawierzchni i przebudowa sieci trakcyjnej na linii nr 139.

Kontrakt nr 9 – podpisany 28.05.2007 roku z konsorcjum Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury w Warszawie Sp. z o.o. i ZRK DOM w Poznaniu Sp. z o.o. – wymiana nawierzchni torowej wraz z robotami towarzyszącymi na liniach nr 271 i 273.

Kontrakt nr 10 Lot A – podpisany 31.10.2006 roku z konsorcjum Firm „Zakłady Napraw Infrastruktury” z siedzibą w Stargardzie Szczecińskim – wymiana rozjazdów i nawierzchni na linii nr 3.

Kontrakt nr 10 – Lot B – podpisany 31.10.2006 roku z konsorcjum firm KONSORCJUM 10B z siedzibą w Poznaniu – wymiana nawierzchni na linii nr 273.

Kontrakt nr 11 – podpisany 4.06.2004 roku z Mott MacDonald Limited. Nadzór inżynierski – w trakcie realizacji.

Kontrakt nr 12 – podpisany 26.06.2006 roku z konsorcjum TORPOL – PRK Poznań – ZRK DOM Poznań – PKP Energetyka – wymiana rozjazdów, nawierzchni torowej i szyn OC wraz z robotami towarzyszącymi oraz przebudowa sieci trakcyjnej na linii nr 353.

Kontrakt nr 13 – podpisany 23.03.2007 roku z konsorcjum firm torowych TORPOL Sp.z o.o. – wymiana nawierzchni na linii nr 3.

W 2006 roku zostały zrealizowane i oddane do użytku następujące zakresy rzeczowe:

- przejazdy – zabudowa ssp
 - 17 szt. (kontrakt nr 2, kontrakt nr 2A);
- wymiana nawierzchni kolejowej
 - 26,403 km (kontrakt nr 7, kontrakt nr 12);
- wymiana rozjazdów
 - 19 szt. (kontrakt nr 7, kontrakt nr 10 Lot A, kontrakt nr 12);
- wymiana szyn OC
 - 9,441 km (kontrakt nr 12);
- wzmocnienie podtorza
 - 3,800 km (kontrakt nr 3, kontrakt nr 4);
- naprawa obiektów inżynierskich
 - 5 szt. (kontrakt nr 3, kontrakt nr 6).

Modernizacja linii kolejowej nr 8 Etap I: odcinek Warszawa Zachodnia – Warszawa Okęcie i budowa łącznicy Warszawa Służewiec – Lotnisko Okęcie

Linia kolejowa nr 8 Warszawa – Kraków stanowi tzw. magistralę świętokrzyską łączącą aglomeracje Radomia, Skarżyska-Kamiennej i Kielc z Warszawą. Pogarszający się stan techniczny powoduje, że linia wymaga podjęcia prac związanych z kompleksową naprawą główną i jednocześnie modernizacją umożliwiającą prowadzenie pociągów z prędkością 140-160 km/h. Faza 2 obejmuje zmodernizowanie dotychczasowego układu torowego na odcinku Warszawa Zachodnia – Warszawa Okęcie w celu przystosowania do obsługi ruchu lotniskowego oraz odbudowę układu torowego na stacji Warszawa Wschodnia w celu zapewnienia uniwersalności prowadzenia ruchu pociągów do i z lotniska.

Rehabilitacja trakcji i eliminacja „wąskich gardeł” na sieci kolejowej”

W ramach projektu w 2006 roku ze środków dotacji budżetowej zgodnie z decyzją Ministerstwa Transportu (pismo nr MB1f-078/93-1/2006 z dnia 4 października 2006 roku) zrealizowano 30 zadań inwestycyjnych, mających na celu eliminację „wąskich gardeł” na polskiej sieci kolejowej. Są to miejsca na linii kolejowej, w których ze względu na stan techniczny ograniczono prędkość pociągów lub zawieszono ruch. Likwidacja tych miejsc pozwoliła na przywrócenie linii jej pierwotnych parametrów, a tym samym zwiększenie prędkości pociągów. Realizację wykonano na liniach kolejowych w relacjach między aglomeracjami miejskimi i w aglomeracjach. Zadania, ze względu na planowany zakres robót, podzielono na 4 podstawowe grupy:

- modernizacja nawierzchni – 10 zadań;
- przebudowa obiektów inżynierskich – 7 zadań;
- przebudowa sieci trakcyjnej – 6 zadań;
- przebudowa urządzeń srk i ssp oraz zabudowa urządzeń TVU – 7 zadań.

W ramach projektu są realizowane następujące zadania:

- wymiana nawierzchni z naprawą odwodnienia – 314,6 km;
- kompleksowa wymiana przekładek podszynowych – 613 tys. szt.;
- przebudowa peronów – 3 szt.;
- przebudowa mostów i wiaduktów – 7 szt.;
- przystosowanie obiektów dla osób niepełnosprawnych – 1 szt.;
- przebudowa przepustów – 2 szt.;
- przebudowa sieci trakcyjnej – 144,7 km;
- wymiana izolacji oraz uszkodzonych konstrukcji wsporczych – 2 lokalizacje;
- zabudowa urządzeń telewizji użytkowej – 1 szt.;
- przebudowa urządzeń sterowania ruchem – 6 lokalizacji.

Planowany zakres rzeczowy na rok 2006 został wykonany w pełnym zakresie.

Udrożnienie podstawowych ciągów wywozowych w ruchu towarowym na terenie Śląska, Etap II

Proponowane do modernizacji ze środków budżetowych linie kolejowe nr 61, 131, 138, 152, 153, 161, 171, 173, 199, 686 i 687 stanowią istotne pod względem realizowanych zadań przewozowych elementy towarowego układu transportowego Oddziału

Regionalnego w Katowicach, tak w przewozach tranzytowych wschód – zachód kraju (linia nr 61), jak i z nadania wewnętrznego, związanego głównie z obsługą przemysłu węglowego i hutniczego (linie nr 131, 171, 173, 199 i 687).

W ramach zadania za kwotę 58 464 200,00 zł w 2006 roku zrealizowano:

1. Linia nr 147 Zabrze Biskupice – Gliwice, II etap – modernizacja dwóch obiektów inżynierskich w km 1,197 i 3,508. Wykonawca – Przedsiębiorstwo Robót Kolejowych i Inżynierskich S.A., umowa nr B/04/08b/008/00/5555/06 z 15.05.2006 roku.
2. Linia nr 61 Kielce – Fosowskie – modernizacja nawierzchni na odcinku Blachownia – p. odg. Jawornica w torze nr 2 km 128,726 – 147,700. Wykonawca – Konsorcjum TORPOL – PUIK – ZNI RADOM, umowa B/04/08b/020/00/5555/06 z 03.08.2006 roku.
3. Linia nr 161 Katowice Szopienice Północne – Chorzów Stary w km 1,075; 1,255 i 1,669 – modernizacja trzech obiektów inżynierskich w km 1,075; 1,255 i 1,669. Wykonawca – Przedsiębiorstwo Usług Technicznych INTERCOR sp. z o.o.
4. Linia nr 161 Katowice Szopienice Północne – Chorzów Stary w km 6,466-11,706 – wymiana nawierzchni tor nr 1 w km 6,466-11,706. Wykonawca – PUIK Katowice Sp. z o.o., umowa nr B/04/08b/016/00/0045/06 z 29.06.2006 roku.
5. Linia nr 672 Maciejów Północny – Zabrze Makoszowy Kopalnia – wymiana nawierzchni wraz ze wzmocnieniem podtorza tor nr 2 w km 1,500-2,532. Wykonawca – PUIK Katowice Sp. z o.o., umowa nr B/04/08b/014/00/0045/06 z 29.06.2006 roku.
6. Linia nr 672 Maciejów Północny – Zabrze Makoszowy Kopalnia w km 2,502-2,687 – wymiana rozjazdów w km 2,502-2,687 wraz z kompleksową naprawą podtorza. Wykonawca – PUIK Katowice Sp. z o.o., umowa nr B/04/08b/014/00/0045/06 z 29.06.2006 roku.

Realizacja planu 2006

Projekty inwestycyjne realizowane na obszarze oddziałów regionalnych:

1. Projekty inwestycyjne finansowane z Funduszu Spójności – 9 szt.
2. Projekt inwestycyjny finansowany z Phare i EBI – 1 szt.
3. Projekty inwestycyjne finansowane z EFRR – 3 szt.
4. Projekty i zadania inwestycyjne finansowane z dotacji budżetowej, środków własnych i kredytowych – 50 szt.

Efekty uzyskane z modernizacji linii kolejowych

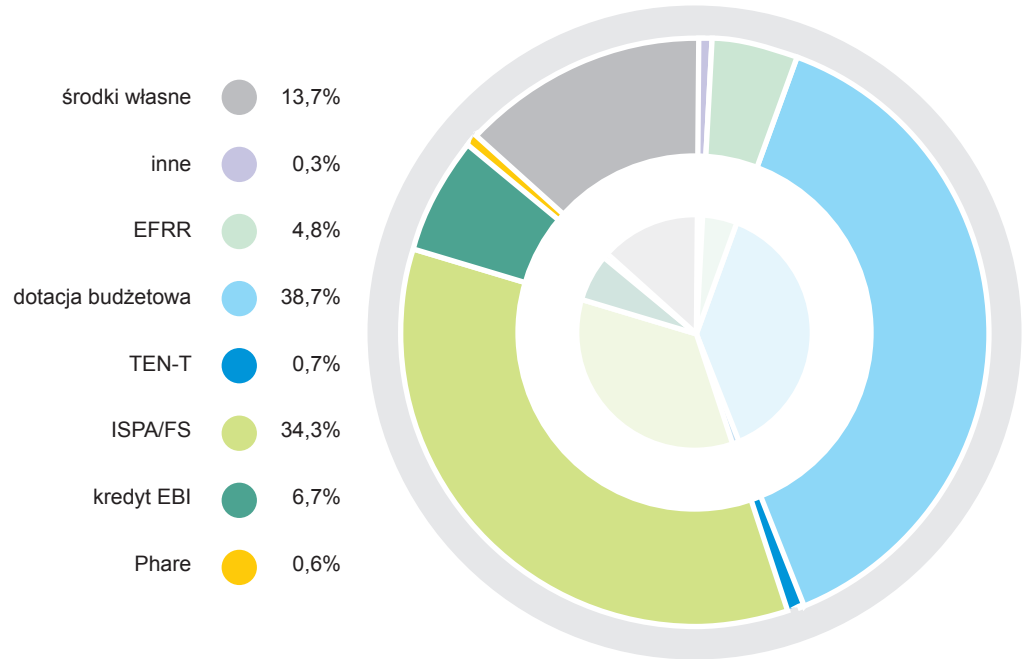
1. Likwidacja ograniczeń prędkości, a co się z tym wiąże zwiększenie prędkości na modernizowanych liniach.
2. Skrócenie czasu jazdy pociągów.
3. Poprawa warunków ekologicznych poprzez m.in. zabezpieczenie przejść dla dzikich zwierząt, budowę urządzeń odstrasżających zwierzęta przed wtargnięciem na tory.
4. Udogodnienia dla pasażerów (przejścia na peronach i nowe krawędzie peronowe).
5. Dostosowanie wszystkich elementów infrastruktury do obowiązujących przepisów i norm.
6. Poprawa bezpieczeństwa, standardu i komfortu podróżowania dzięki zastosowaniu nowoczesnych rozwiązań technicznych i urządzeń oraz dostosowaniu obiektów dla osób niepełnosprawnych.
7. Poprawa bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych.
8. Ograniczenie hałasu i drgań dzięki zastosowaniu ekranów dźwiękoszczelnych i nowoczesnej konstrukcji nawierzchni.

Realizacja planu inwestycyjnej działalności spółki na 2006 rok

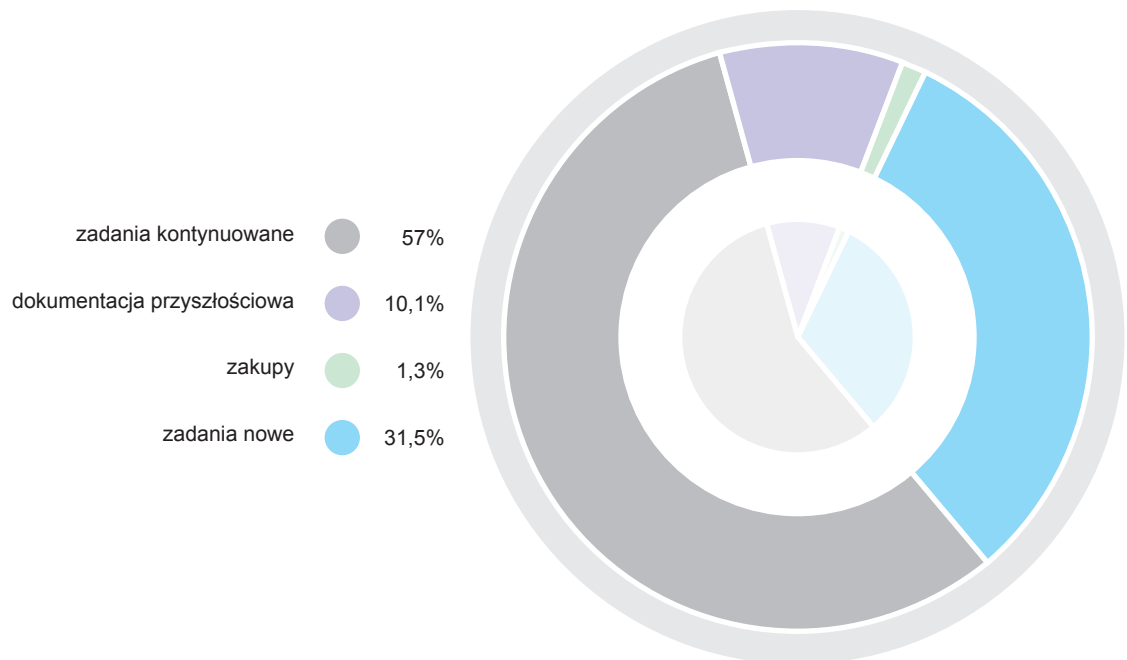
| Wyszczególnienie | Plan nakładów na 2006 rok | Wykonanie nakładów w 2006 roku | % wykonania planu |
|--------------------------|---------------------------|--------------------------------|-------------------|
| Ogółem | 1 686 563,8 | 1 376 286,8 | 81,6% |
| w tym : | | | |
| Dotacja budżetowa | 649 524,5 | 600 730,7 | 92,5% |
| ISPA/FS | 495 664,1 | 390 330,0 | 78,7% |
| FS | 80 261,1 | 4 291,5 | 5,3% |
| PHARE | 10 621,0 | 1 342,8 | 12,6% |
| udział PLK S.A. | 6 250,0 | 1 342,8 | 21,5% |
| udział PKP S.A. | 4 371,0 | 0,0 | 0,0% |
| EFRR | 80 630,9 | 75 423,7 | 93,5% |
| TEN-T | 12 117,5 | 1 652,2 | 13,6% |
| Kredyt EBI | 113 120,4 | 35 513,8 | 31,4% |
| udział PLK S.A. | 72 965,8 | 18 922,4 | 25,9% |
| udział PKP S.A. | 40 154,6 | 16 591,4 | 41,3% |
| Fundusz Kolejowy | 9 861,3 | 8 277,0 | 83,9% |
| Środki własne | 230 184,0 | 257 975,1 | 112,1% |
| Inne | 4 579,0 | 750,0 | 16,4% |

Plan inwestycyjny 2006 roku

według źródeł finansowania



według zadań





Sprzedaż tras

Udostępnianie infrastruktury kolejowej

Podstawowym produktem PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. jest rozkład jazdy ułożony na zamówienie przewoźnika kolejowego, sprzedawany jako trasa pociągu na podstawie umów o udostępnianie linii kolejowych.

W 2006 roku przejazdy odbywały się na podstawie:

- Roczego Rozkładu Jazdy (RRJ) przygotowywanego na wnioski przewoźników i aktualizowanego w trakcie obowiązywania RRJ w ustalonych terminach,
- Indywidualnego Rozkładu Jazdy (IRJ) opracowywanego przez spółkę według wniosku przewoźnika o przydzielenie trasy pociągu, w związku z nieoczekiwaną zmianą popytu na usługi przewozowe, niemożliwą do przewidzenia w okresie składania wniosków do RRJ,
- operatywnego 6-godzinnego planowania z wykorzystaniem tras pociągów innych przewoźników, którzy zrezygnowali z przejazdu,
- tras katalogowych zgodnie z parametrami przyjętymi przez spółkę i podanymi do publicznej wiadomości.

Działająca w Biurze Przygotowania i Sprzedaży Produktu komórka One Stop Shop (OSS) jest częścią sieci międzynarodowej OSS w ramach stowarzyszenia zarządców infrastruktury kolejowej RailNetEurope (RNE).

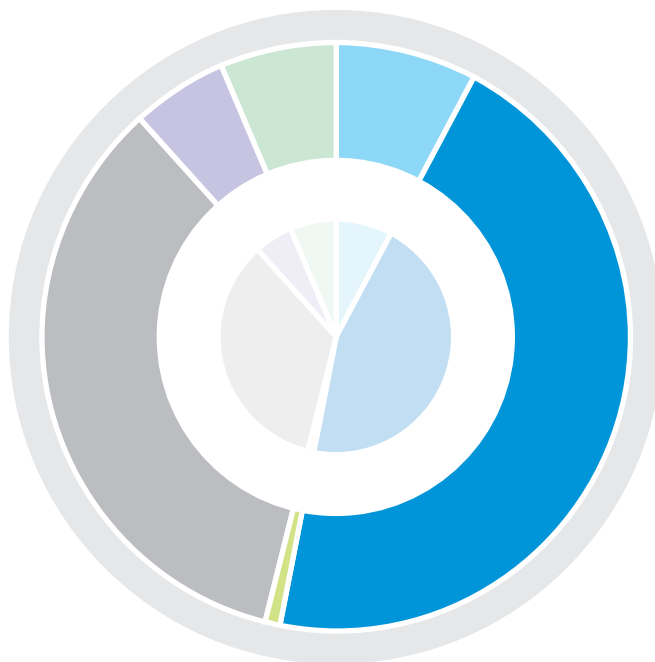
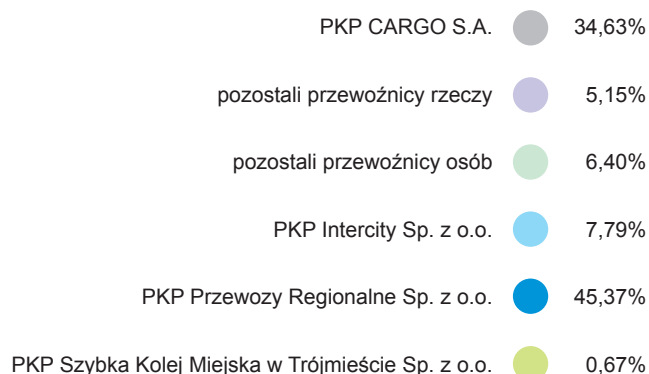
Jej podstawowe zadania to udzielanie kompleksowych informacji na temat wymagań, jakie należy spełnić, aby uzyskać dostęp do linii kolejowych zarządców infrastruktury – członków RNE oraz oferowanej przez nich gamy produktów i usług, a także składanie oferty na trasy przejazdów międzynarodowych.

W 2006 roku One Stop Shop uzgodnił 9798 tras w międzynarodowych przejazdach towarowych w ramach IRJ, międzynarodowych tras katalogowych oraz tras katalogowych RNE, co stanowi trzykrotne zwiększenie ilości w stosunku do roku 2005. Liczba polskich przewoźników biorących udział w międzynarodowych przewozach towarowych zwiększyła się z 8 w 2005 roku do 13 w 2006 roku.

Wielkość świadczonych usług w zakresie udostępniania linii kolejowych mierzona jest pracą eksploatacyjną wyrażoną w pociągokilometrach [pockm]. W 2006 roku zrealizowano 230,74 mln pockm. Strukturę pracy eksploatacyjnej wg przewoźników i rodzajów pociągów w 2006 roku przedstawiono na wykresach 1 i 2.

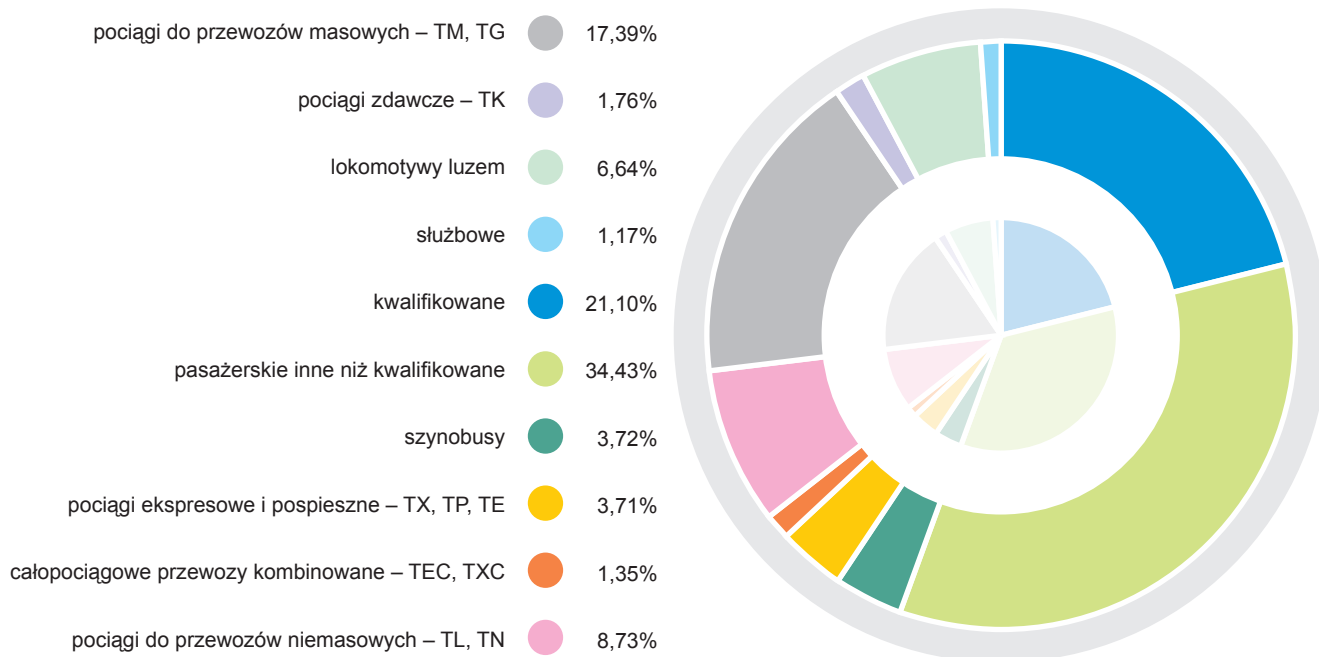
Wykres 1

Struktura pracy eksploatacyjnej wg przewoźników w 2006 roku



Wykres 2

Struktura pracy eksploatacyjnej wg rodzajów pociągów w 2006 roku



W 2006 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. obsługiwały 47 przewoźników:

1. Ceske Drahy a.s. (przejazdy w ramach tranzytu uprzywilejowanego)
2. Connex Česká Železniční s.r.o. (przejazdy w ramach tranzytu uprzywilejowanego)
3. Connex Sachsen GmbH (przejazdy w ramach tranzytu uprzywilejowanego)
4. CTL Express Sp. z o.o.
5. CTL Logistics S.A.
6. CTL Rail Sp. z o.o.
7. CTL Reggio Sp. z o.o.
8. CTL Train Sp. z o.o.
9. CTL Train International Sp. z o.o.
10. Dolnośląskie Linie Autobusowe Sp. z o.o.
11. Euronafit Trzebinia Sp. z o.o.
12. GATX Rail Poland Sp. z o.o.

13. „Kolej Bałtycka” S.A.
14. „Koleje Mazowieckie - KM” Sp. z o.o.
15. Kopalnia Piasku „Kuźnica Warężyńska” S.A.
16. Kopalnia Piasku „Kotlarnia” S.A.
17. Lotos Kolej Sp. z o.o.
18. Lubelski Węgiel „BOGDANKA” S.A.
19. Nadwiślański Zakład Transportu Kolejowego Sp. z o.o. w Bieruniu
20. ORLEN KolTrans Sp. z o.o.
21. PCC Kolchem Sp. z o.o.
22. PCC Rail Coaltran Sp. z o.o.
23. PCC RAIL Szczakowa S.A.
24. PCC SPEDKOL Sp. z o.o.
25. PKP CARGO S.A.
26. PKP Intercity Sp. z o.o.
27. PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o.
28. PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.
29. POL-MIEDŹ TRANS Sp. z o.o.
30. Polski Koncern Naftowy ORLEN S.A.
31. Pomorskie Przedsiębiorstwo Mechaniczno - Torowe Sp. z o.o.
32. Przedsiębiorstwo Robót Kolejowych i Inżynieryjnych S.A.
33. Przedsiębiorstwo Robót Komunikacyjnych w Krakowie S.A.
34. Przedsiębiorstwo Transportu Kolejowego „KOLTAR” Sp. z o.o.
35. Przedsiębiorstwo Transportu Kolejowego i Gospodarki Kamieniem S.A. w Rybniku
36. Przedsiębiorstwo Transportu Kolejowego i Gospodarki Kamieniem Sp. z o.o. w Zabrze
37. Przedsiębiorstwo Usług Kolejowych KOLPREM Sp. z o.o.
38. RCO S.A.
39. Rail Polska Spółka z o.o.
40. Rail Trans s.r.o. (przejazdy w ramach tranzytu uprzywilejowanego)
41. STK Sp. z o.o.
42. Szybka Kolej Miejska Sp. z o.o.
43. Transoda Sp. z o.o.
44. Zakład Inżynierii Kolejowej Leśkiewicz Kosmala Albera Spółka Jawna
45. Zakład Napraw Infrastruktury Radom Sp. z o.o.
46. Zakład Napraw Infrastruktury Stargard Szczeciński Sp. z o.o.
47. X-Train Sp. z o.o.

W 2006 roku nastąpił:

- wzrost o 3,6% ogólnej wielkości pracy eksploatacyjnej w stosunku do 2005 roku, w tym w ruchu pasażerskim o 6,4%, towarowym o 2,8% oraz zmniejszenie o 11,3% w ruchu innym (lokomotywy luzem, puste składy pasażerskie);
- wzrost udziału przewoźników towarowych spoza PKP w pracy wykonywanej przez wszystkich przewoźników towarowych z 8,6% w 2005 roku do 12,9% w 2006 roku.

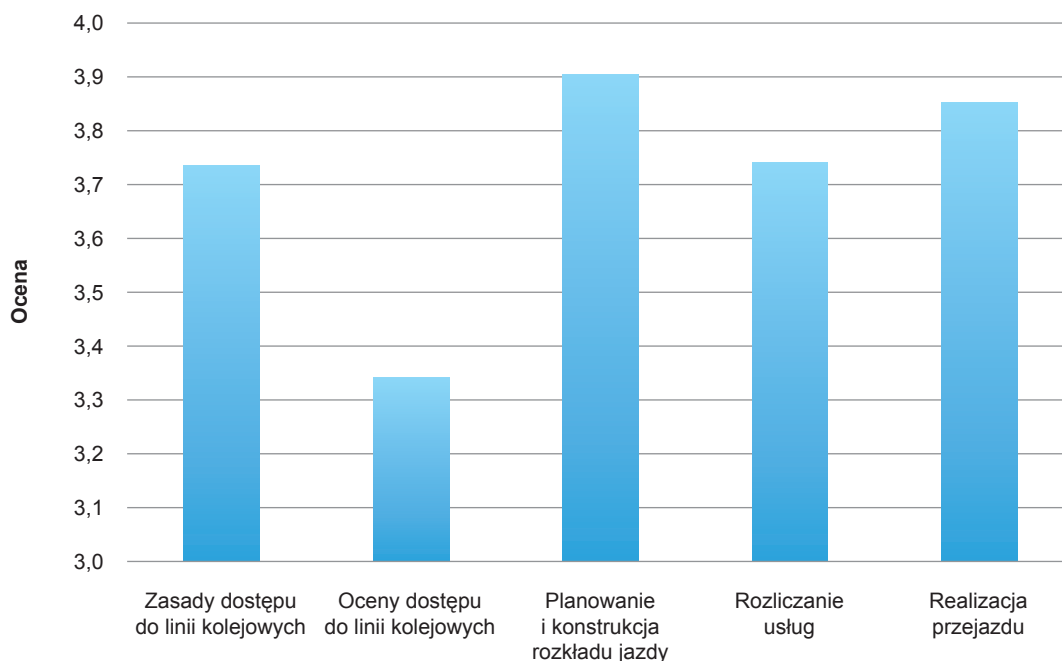
Na przełomie kwietnia i maja przeprowadzono badania ankietowe dotyczące poziomu satysfakcji klientów. Ocenie poddano elementy jakości procesu udostępniania, pogrupowane w 5 blokach tematycznych. Badaniami objęto przewoźników kolejowych wykonujących przewozy w I kwartale 2006 roku. Średnia ocena poziomu jakości świadczonych usług w pięciostopniowej skali wyniosła 3,73 i uległa poprawie w ciągu ostatnich 2 lat o 0,46 punktu. Ocenę poziomu jakości świadczonych usług przedstawia wykres 3.

Obok oceny jakości udostępniania linii zbadano priorytety przewoźników i najwyższe wartości. Zdecydowanie najwyższy priorytet ma bezpieczeństwo ruchu pociągów, następnie cena usługi i sprawność działania zarządcy infrastruktury. Przewoźnicy za najwyższą wartość cenioną w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. uznali tradycję firmy. Na drugim miejscu znalazły się kompetencje pracowników, a na trzecim elastyczność w kontaktach z klientem.

Do 9 grudnia 2006 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. stosowały cennik obowiązujący w ramach rozkładu jazdy 2005/2006, opracowany na podstawie 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). Po raz pierwszy przy budowie cennika zostały przewidziane nakłady na remonty i utrzymanie infrastruktury kolejowej pochodzące z budżetu państwa i Funduszu Kolejowego.

Wykres 3

Średnie oceny poziomu jakości świadczonych usług



Od 10 grudnia 2006 roku obowiązuje cennik przygotowany według szczegółowych zasad ustalania opłat za korzystanie z przyznaných tras pociągów zawartych w rozporządzeniu Ministra Transportu z dnia 30 maja 2006 roku w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U. Nr 107, poz. 737).

Informacje dotyczące korzystania z infrastruktury kolejowej są dostępne na stronie internetowej www.plk-sa.pl, w tym m.in.:

- zakresu świadczonych usług;
- zasad przyznawania dostępu do infrastruktury kolejowej (regulamin przydzielania tras pociągów

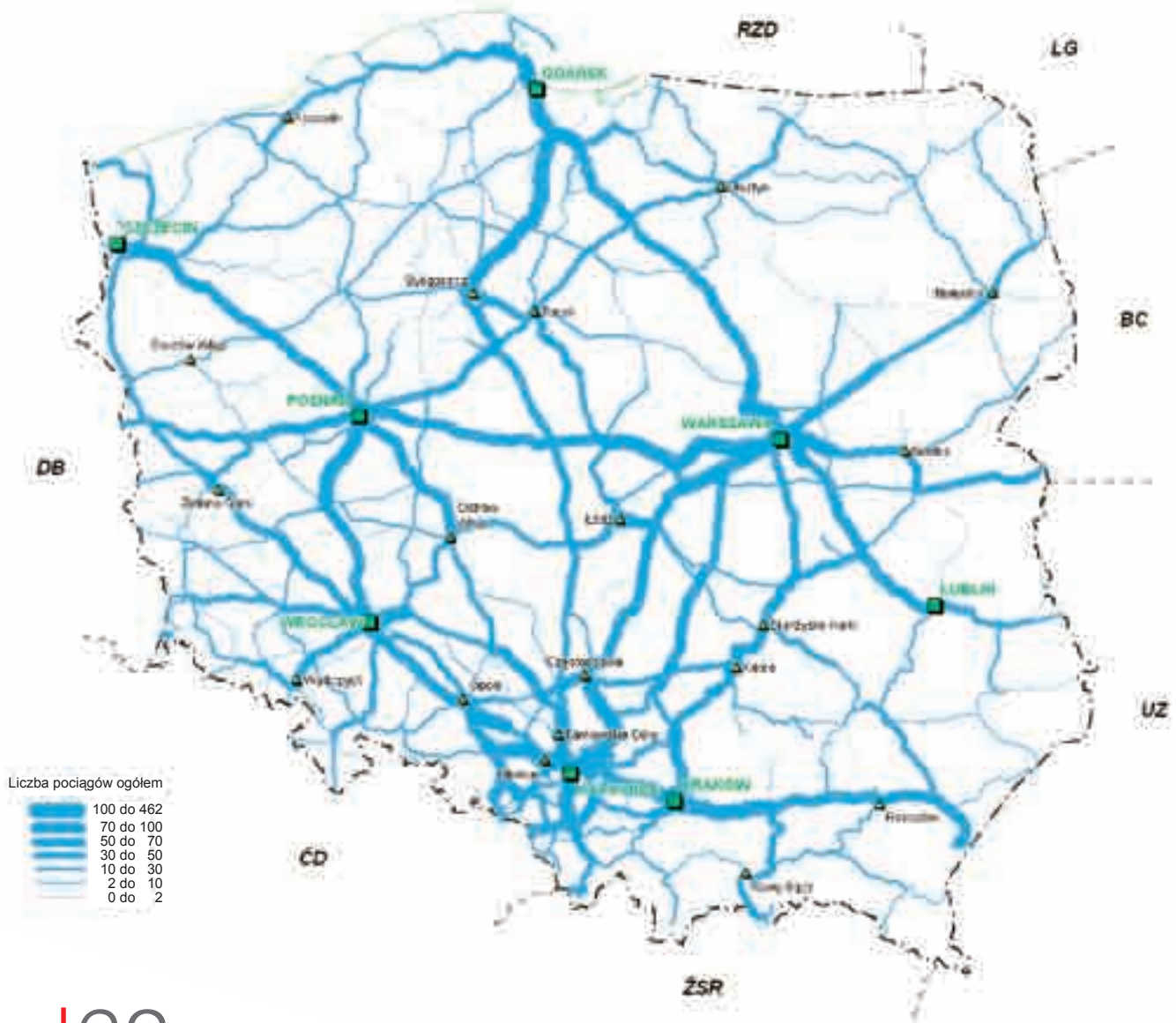
i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych);

- opłat za usługi podstawowe i dodatkowe w ramach udostępniania infrastruktury kolejowej (Cennik opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.);
- zasad opracowywania rozkładu jazdy.

Na mapach zostało przedstawione średniodobowe obciążenie sieci PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. ruchem kolejowym ogółem oraz ruchem pasażerskim i towarowym.

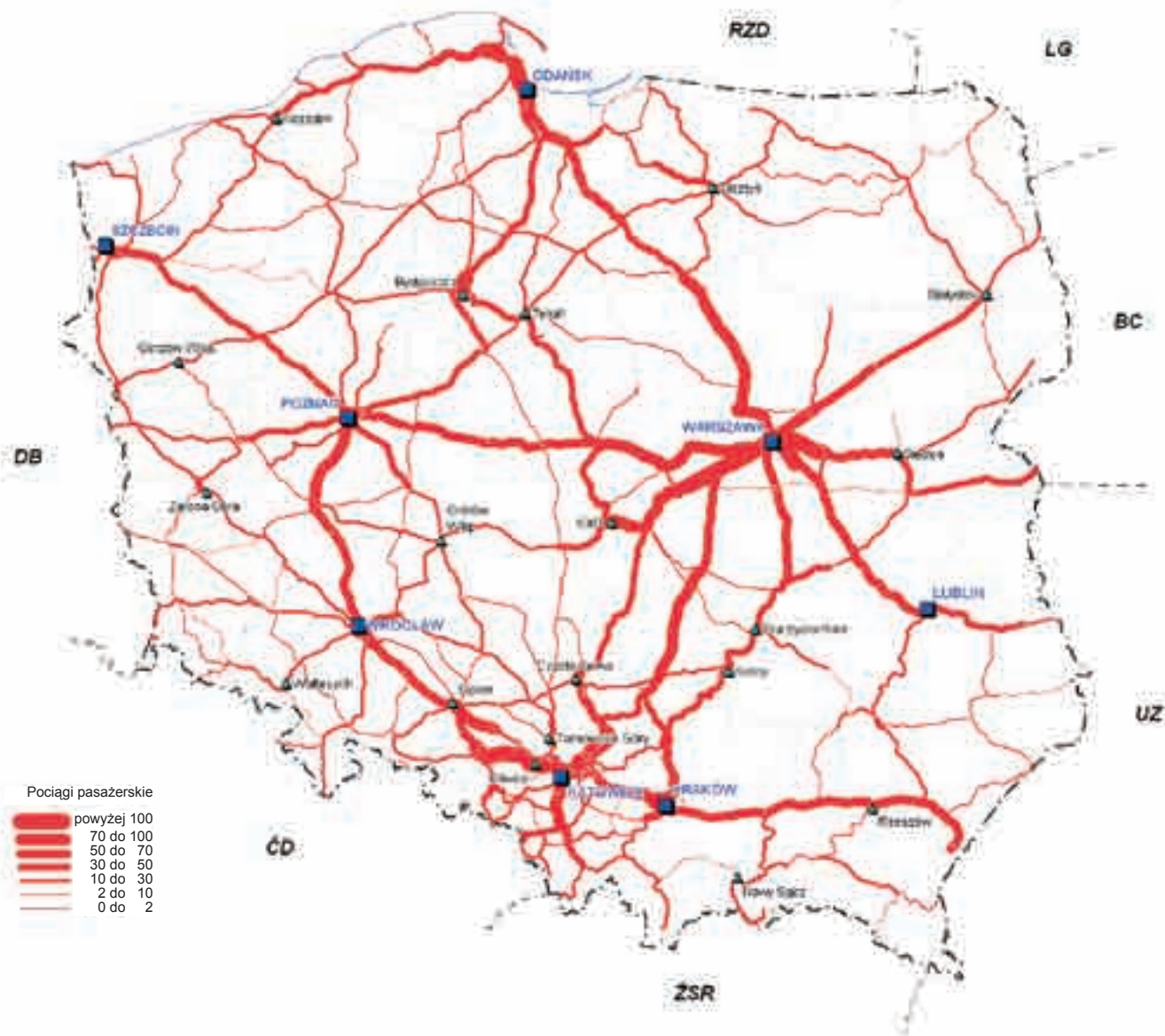
Mapa 6

Obciążenie sieci PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. - 2006 rok [poc./dobę w obu kierunkach]



Mapa 7

Obciążenie sieci PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. - 2006 rok [poc./dobę w obu kierunkach]



Mapa 8
Obciążenie sieci PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. - 2006 rok
[poc./dobę w obu kierunkach]

