



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Zarządca narodowej sieci linii kolejowych



2013

RAPORT ROCZNY



Spis treści

Słowo wstępne Prezesa Zarządu	4
Skład Zarządu Spółki i Rady Nadzorczej	6
Wynik finansowy	7
Majątek Spółki.....	7
Źródła finansowania majątku.....	9
Kapitał własny.....	9
Kapitał obcy.....	10
Wyniki ekonomiczno-finansowe.....	12
Sprzedaż tras	15
Przesyłki nadzwyczajne.....	17
Towary Niebezpieczne i Towary Niebezpieczne Wysokiego Ryzyka.....	18
Infrastruktura	20
Automatyka i Telekomunikacja.....	20
Urządzenia elektroenergetyczne.....	26
Sieć trakcyjna.....	28
Osłona zimowa linii kolejowych.....	29
Kolejowe ratownictwo techniczne i ochrona przeciwpożarowa.....	30
Zakład Maszyn Torowych.....	32
Diagnostyka.....	32
Drogi kolejowe.....	35
Kierunki rozwoju	39
Strategia rozwoju.....	39
Informatyka.....	44
Geoinformacja.....	47
Ochrona środowiska.....	48
Bezpieczeństwo	51
Statystyka zdarzeń kolejowych.....	51
Straż Ochrony Kolei.....	56

Kampania społeczna Bezpieczny przejazd - „Zatrzymaj się i żyj!”.....	58
Inwestycje	60
Wykaz projektów realizowanych w ramach RPO w 2013 roku.....	64
Wykaz projektów realizowanych w ramach TEN-T w 2013 roku.....	65
Źródła finansowania.....	67
Nowa perspektywa finansowa 2014-2020 - Instrument CEF.....	68
Forum Inwestycyjne.....	69
Kadry	72
Analiza zatrudnienia.....	72
Rozwój kadr.....	74
Komunikacja zewnętrzna	78
Nowa strona internetowa.....	78
Serwisy społecznościowe.....	78
Kolejowe Targi Trako.....	79
Konkurs „Człowiek roku - przyjaciel kolei”.....	79
Dane teleadresowe	81
Mapa Linii Kolejowych	82

Słowo wstępne Prezesa Zarządu

Szanowni Państwo!

Rok 2013 pokazał, że konsekwentnie wypełniana rola odpowiedzialnej, dobrze zorganizowanej i zarządzanej firmy, pozwoliła osiągnąć stan, w którym wszyscy identyfikujemy się z jej celami. W ich realizacji kierujemy się zasadami gospodarności, przedsiębiorczości oraz elastycznym podejściem do dynamicznego otoczenia. W ramach działań na rzecz zwiększenia dostępności, atrakcyjności i niezawodności transportu kolejowego, poprawiamy komfort podróży, estetyzujemy elementy infrastruktury oraz ułatwiamy życie użytkownikom kolei. Dbłość o bezpieczeństwo ruchu, poszanowanie środowiska i zgodność ze standardami europejskimi to główne przesłanki kontynuacji wielkiego programu modernizacji infrastruktury kolejowej.

Zagwarantowanie przewoźnikom pasażerskim i towarowym oferty spełniającej wysokie standardy jest jednym z głównych celów PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. Ruszały nowe i kończyły się trwające ogromne inwestycje o znaczeniu ogólnopolskim i regionalnym, finansowane przez fundusze Unii Europejskiej i budżet państwa. Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko i Regionalne Programy Operacyjne stawiały przed zarządcą narodowej sieci linii kolejowych nowe wymagania.

Rok 2013 przyniósł dobre wyniki działalności inwestycyjnej, znaczne przyspieszenie realizowanych zamierzeń budowlanych, które zakończą się do 2015 roku, a z ich następstw będzie można korzystać przez kilkadziesiąt najbliższych lat.

Zapewnienie właściwego poziomu bezpieczeństwa jest jednym z najważniejszych priorytetów PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. W 2013 roku kontynuowaliśmy działania związane z kampanią Bezpieczny przejazd – „Zatrzymaj się i żyj!”, skierowaną do społeczeństwa. Podnosi ona świadomość o zagrożeniach wynikających z niezachowania szczególnej ostrożności na przejazdach i terenach kolejowych. Jednocześnie wymagamy też od siebie. Szkolenia kontrolerów i dyżurnych ruchu czy wykorzystanie nowych technologii oraz know-how przy wymianie i modernizacji infrastruktury i urządzeń sterowania ruchem, to tylko część kompleksowego programu rozwoju i poprawy bezpieczeństwa polskiej kolei.

W ramach działań pro-pasażerskich zapewniamy wysoki poziom informacji o ruchu pociągów. Podwyższyliśmy standard dostępu do zawsze bieżących danych w serwisie internetowym oraz kanałach mediów społecznościowych. Z dużym wyprzedzeniem informujemy o planowanych modernizacjach, zmianach w rozkładzie jazdy i publikujemy plakatywne rozkłady w internecie. Wszystko to w imieniu sprawnie działającej kolei – niezbędnej gospodarce państwa oraz obywatelom.

Kolejne lata będą stawiały przed PKP Polskimi Liniami Kolejowymi S.A. nowe wyzwania. Dostosowanie polskiej sieci kolejowej do standardów europejskich i zmniejszenie dystansu technologicznego do przodujących kolei europejskich, są zadaniami wymagającymi od Spółki ogromnego nakładu pracy. Mamy pełną świadomość, że efekty prowadzonych przez nas i rozłożonych w czasie działań, będą odczuwalne i widoczne w dłuższej perspektywie czasowej.

Raport Roczny PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. za rok 2013 jest wydawnictwem, które przygotowaliśmy dla Państwa solidnie i z wielką starannością. Zaprezentowaliśmy w nim wszystkie wymiary naszej działalności. Swoje obowiązki służbowe i zarządzanie infrastrukturą jednej z podstawowych gałęzi transportu, wykonujemy z najwyższą uwagą, zgodnie z procedurami i najwyższymi standardami. Wiemy, że od naszego profesjonalizmu i zaangażowania zależy życie ludzi. Przekazując na Państwa ręce ten dokument, życzę ciekawej i pożytecznej lektury.

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

Skład Zarządu Spółki i Rady Nadzorczej

Zarząd Spółki:

1. **Remigiusz Paszkiewicz**
Prezes Zarządu
2. **Andrzej Pawłowski**
Wiceprezes Zarządu - dyrektor ds. eksploatacji
3. **Andrzej Filip Wojciechowski**
Wiceprezes Zarządu - dyrektor ds. restrukturyzacji
4. **Józefa Majerczak**
Członek Zarządu - dyrektor ds. utrzymania infrastruktury
5. **Karol Depczyński**
Członek Zarządu - dyrektor ds. finansowych i ekonomicznych
6. **Wojciech Folejewski**
Członek Zarządu - dyrektor ds. realizacji inwestycji

Rada Nadzorcza Spółki:

1. **Arkadiusz Krężel** - Przewodniczący Rady Nadzorczej
2. **Gabriela Popowicz** - Sekretarz Rady Nadzorczej
3. **Piotr Gebel** - Członek Rady Nadzorczej
4. **Piotr Góralewski** - Członek Rady Nadzorczej
5. **Irena Marszał** - Członek Rady Nadzorczej
6. **Jacek Partyka** - Członek Rady Nadzorczej
7. **Wiesław Pełka** - Członek Rady Nadzorczej
8. **Ireneusz Piecuch** - Członek Rady Nadzorczej
9. **Tomasz Warsza** - Członek Rady Nadzorczej

(stan na 30 września 2014 r.)

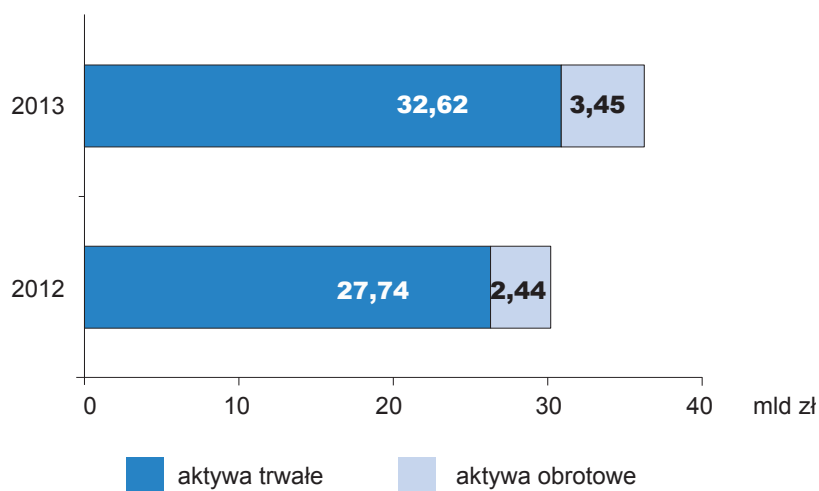
Wynik finansowy

Sytuację ekonomiczno-finansową oceniono na podstawie sprawozdawczości finansowej wg stanu na dzień 31 grudnia 2013 roku.

Majątek Spółki

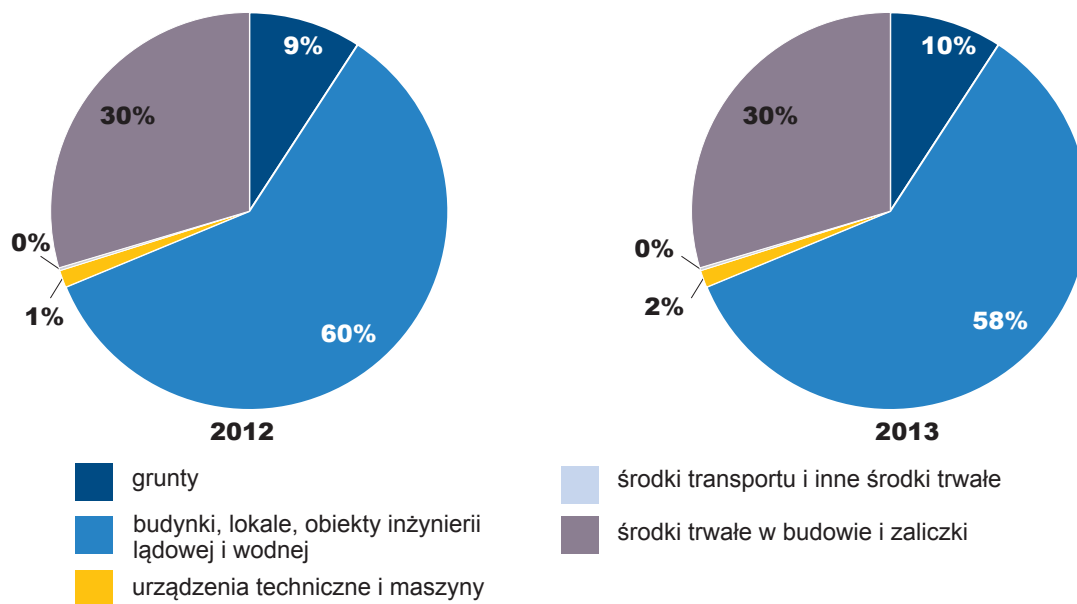
Wartość księgowa majątku PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. według stanu na dzień 31 grudnia 2013 roku wynosiła 35 065,1 mln zł i była wyższa niż w 2012 roku o 19,5%.

Majątek PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. w latach 2012-2013



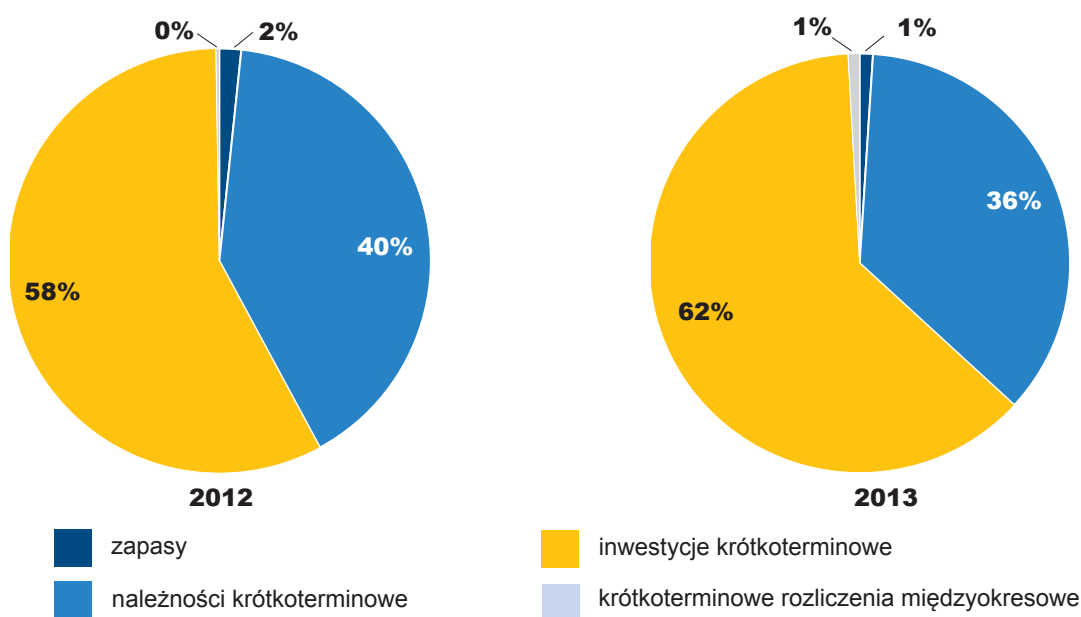
Majątek Spółki ma strukturę aktywów, typową dla zarządców infrastruktury kolejowej, na którą w głównej mierze składają się budynki, lokale oraz obiekty inżynierii lądowej i wodnej. Podobnie jak w 2012 roku aktywa trwałe stanowiły w 2013 roku ponad 90% całkowitego majątku Spółki. W ciągu roku obrotowego nastąpił wzrost majątku trwałego o około 18% w wyniku zakończonych i przyjętych do eksploatacji inwestycji na liniach kolejowych oraz zwiększonych prac modernizacyjnych.

Struktura rzeczowych aktywów trwałych w latach 2012-2013



Aktywa obrotowe PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. w 2013 roku stanowiły około 10% całkowitego majątku. W stosunku do 2012 roku ich wartość księgowa wzrosła o ponad 41%. Wzrost ten był zasadniczo rezultatem zwiększenia stanu środków pieniężnych zarówno o otrzymane środki z tytułu uruchomionych kredytów (EBI) z przeznaczeniem na współfinansowanie i prefinansowanie modernizacji linii kolejowych, jak również o środki pochodzące z emisji obligacji na finansowanie i refinansowanie wydatków inwestycyjnych na wybranych liniach kolejowych w ramach Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych do roku 2015. Zaciągnięte kredyty oraz wyemitowane obligacje pozwoliły na zwiększenie bezpieczeństwa płynności finansowej Spółki.

Struktura aktywów obrotowych w latach 2012-2013



W 2013 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. posiadały udziały wykazywane jako inwestycje długoterminowe w następujących spółkach zależnych:

1. Przedsiębiorstwo Napraw i Utrzymania Infrastruktury Kolejowej w Krakowie Sp. z o.o. (100% udziałów w kapitale zakładowym);
2. Dolnośląskie Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury Komunikacyjnej DOLKOM Sp. z o.o. we Wrocławiu (100% udziałów w kapitale zakładowym);
3. Zakład Robót Komunikacyjnych – DOM w Poznaniu Sp. z o.o. (100% udziałów w kapitale zakładowym);
4. Pomorskie Przedsiębiorstwo Mechaniczno–Torowe Sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku (100% udziałów w kapitale zakładowym);
5. KOW media & marketing Sp. z o.o. (55% udziałów w kapitale zakładowym).

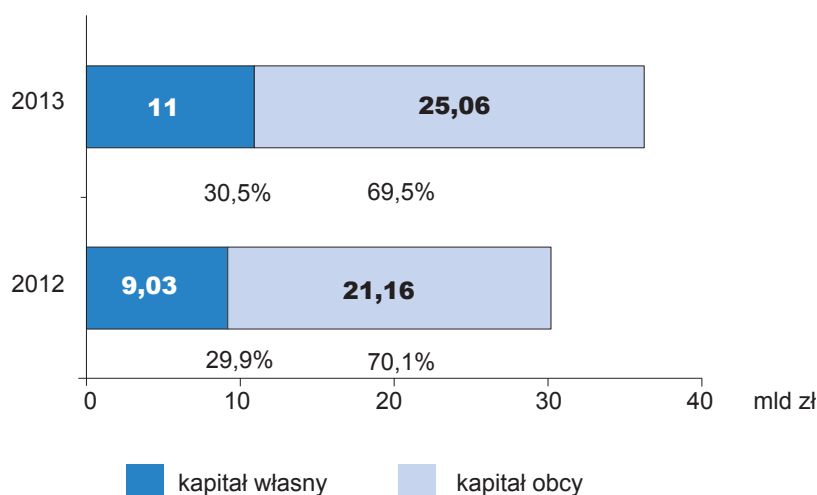
Wartość bilansowa powyższych aktywów na dzień 31 grudnia 2013 roku wyniosła 117,6 mln zł.

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

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

Źródła finansowania majątku

Źródła finansowania majątku PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. w latach 2012-2013



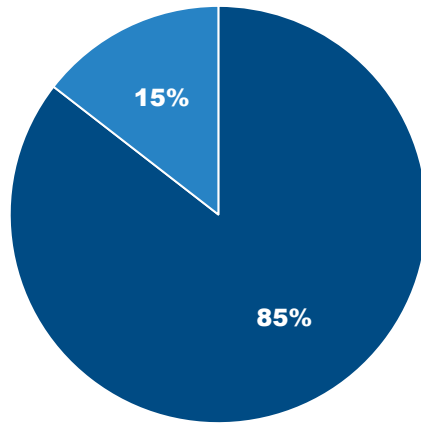
Kapitał własny

Kapitał własny stanowił w 2013 roku około 31% majątku Spółki i w porównaniu do 2012 roku wzrósł o prawie 22%, co wynikało z:

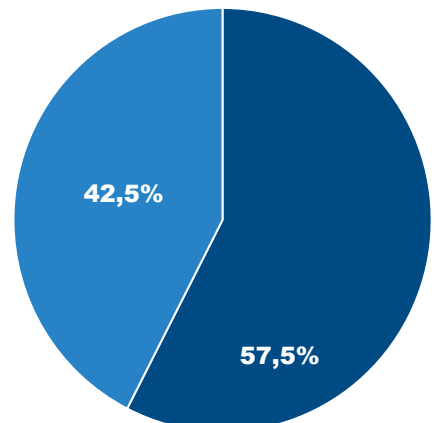
1. podwyższenia w dniu 21 października 2013 roku kapitału zakładowego o wkład niepieniężny, wniesiony przez PKP S.A., stanowiący prawo użytkowania wieczystego gruntów oraz prawo własności budynków i budowli posadowionych na tych gruntach;
2. utworzenia kapitałów rezerwowych w łącznej kwocie 2 401,8 mln zł przeznaczonych na podwyższenie kapitału zakładowego poprzez emisję akcji imiennych obejmowanych przez:
 - PKP S.A. w zamian za wkłady niepieniężne w postaci zespołu składników majątku;
 - Skarb Państwa reprezentowany przez Ministra właściwego do spraw transportu w zamian za wydatki budżetu państwa przekazane w latach 2012-2013 na finansowanie linii kolejowych o znaczeniu państwowym.

Od początku swojej działalności do dnia 31 grudnia 2013 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wyemitowały w dwudziestu trzech seriach 14 228 571 akcji o wartości nominalnej 1 000 zł każda stanowiących kapitał zakładowy Spółki. Akcjonariuszami Spółki są: Skarb Państwa oraz PKP S.A.

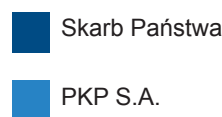
Struktura akcjonariatu na dzień 31 grudnia 2013 r. (udziały vs głosy)



akcje



prawo głosu

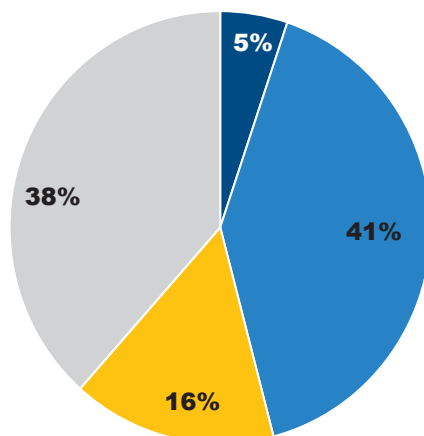


Kapitał obcy

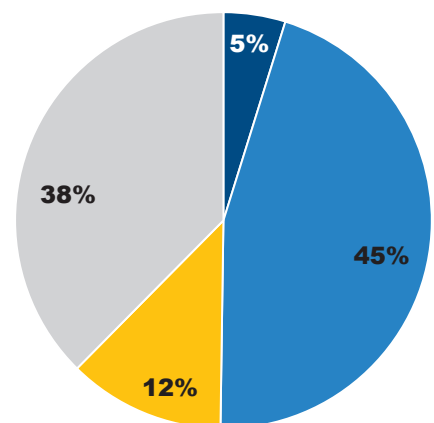
Głównym źródłem finansowania majątku PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. w 2013 roku, podobnie jak w latach poprzednich, były kapitały obce.

Udział kapitału obcego w finansowaniu majątku Spółki zmniejszył się w 2013 roku w porównaniu do 2012 roku o około 1%, w wyniku niższych zobowiązań krótkoterminowych.

Struktura kapitału obcego w latach 2012-2013



2012

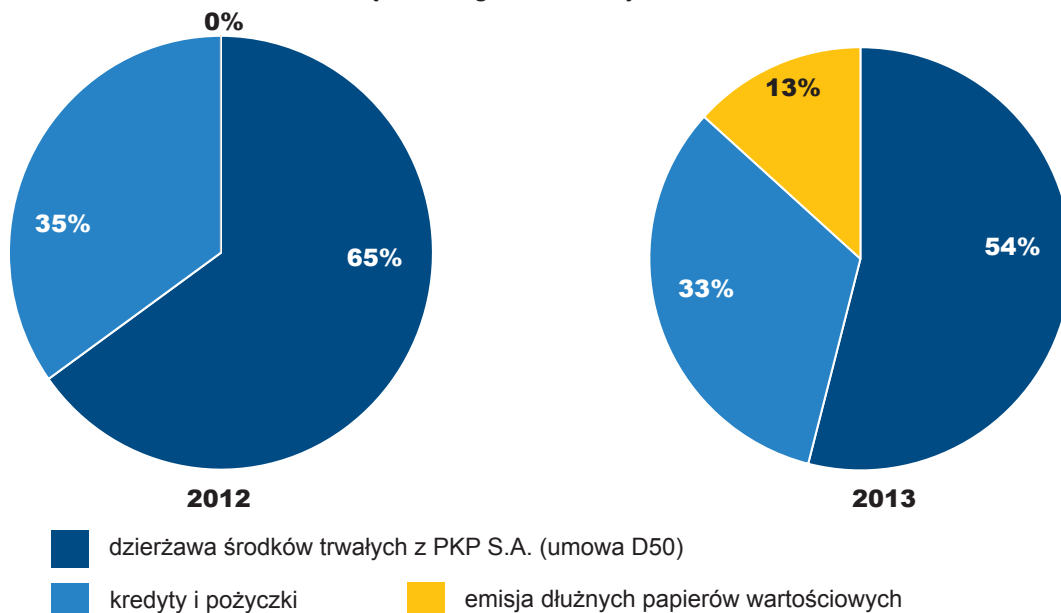


2013



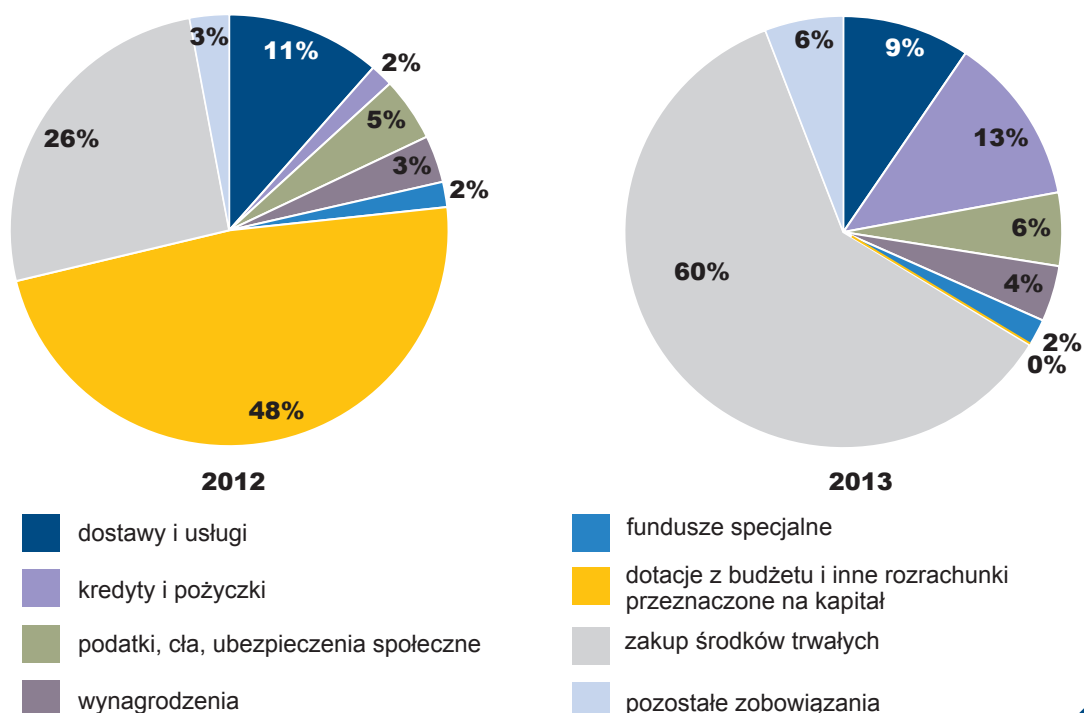
Według stanu na dzień 31 grudnia 2013 roku zobowiązania długoterminowe wynosiły 11 385 mln zł. Około 54% tych zobowiązań stanowiły zobowiązania z tytułu zawartej z PKP S.A. w 2001 roku umowy oddania do odpłatnego korzystania linii kolejowych oraz innych nieruchomości niezbędnych do zarządzania liniami kolejowymi (umowa D50-KN-1L/01). Kredyty EBI na współfinansowanie i prefinansowanie modernizacji linii kolejowych stanowiły 33% zobowiązań, natomiast wyemitowane w 2013 roku obligacje na cele inwestycyjne stanowiły 13% zobowiązań.

Struktura zobowiązań długoterminowych w latach 2012-2013



Zobowiązania krótkoterminowe na koniec 2013 roku wynosiły 3 052,6 mln zł i były niższe niż w roku poprzednim o około 8%. Odnotowane zmniejszenie spowodowane zostało zmianą prezentacji zobowiązań z tytułu otrzymanych dotacji na budowę środków trwałych w latach 2012-2013. Zgodnie z obowiązującymi przepisami począwszy od 2013 roku wartość dotacji prezentowana jest w kapitałach rezerwowych Spółki jako oczekująca na rejestrację podwyższenia kapitału zakładowego.

Struktura zobowiązań krótkoterminowych w latach 2012-2013



Wyniki ekonomiczno-finansowe

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

Lp.	Wyszczególnienie	2012	2013	Różnica	
				Wartość	%
1.	Przychody ze sprzedaży i zrównane z nimi	4 250,9	4 371,2	120,3	2,8
2.	Koszty działalności operacyjnej	5 083,9	4 961,8	-122,1	-2,4
3.	Wynik na sprzedaży	-833	-590,6	242,4	29,1
4.	Pozostałe przychody operacyjne	353,4	420,6	67,2	19
5.	Pozostałe koszty operacyjne	357,2	275,5	-81,7	-22,9
6.	Wynik na pozostałej działalności operacyjnej	-3,8	145,1	148,9	3 918,4
7.	Wynik na działalności operacyjnej	-836,8	-445,5	391,3	46,8
8.	Przychody finansowe	121	55,4	-65,6	-54,2
9.	Koszty finansowe	32,1	55,9	23,8	74,1
10.	Wynik na operacjach finansowych	88,9	-0,5	-89,4	-100,6
11.	Wynik brutto/netto	-747,9	-446	301,9	40,4
12.	Wynik bez amortyzacji	199	407,4	208,4	104,7

Na wielkość straty, w zdecydowanej mierze wpłynęły koszty, które nie są przyjmowane do kalkulacji stawek dostępu do infrastruktury kolejowej. Są to między innymi koszty amortyzacji od środków trwałych, sfinansowanych ze źródeł nie podlegających zwrotowi (środki: Unii Europejskiej, Funduszu Kolejowego, jednostek samorządu terytorialnego oraz z dotacji budżetowej na sfinansowanie zadań inwestycyjnych), które istotnie rosły wskutek znacznego wzrostu nakładów inwestycyjnych w infrastrukturę kolejową. Biorąc pod uwagę wysoką wartość majątku trwałego i związane z tym koszty amortyzacji, wynik finansowy z działalności gospodarczej po odliczeniu tego kosztu byłby dodatni i wyniósłby 407,4 mln zł.

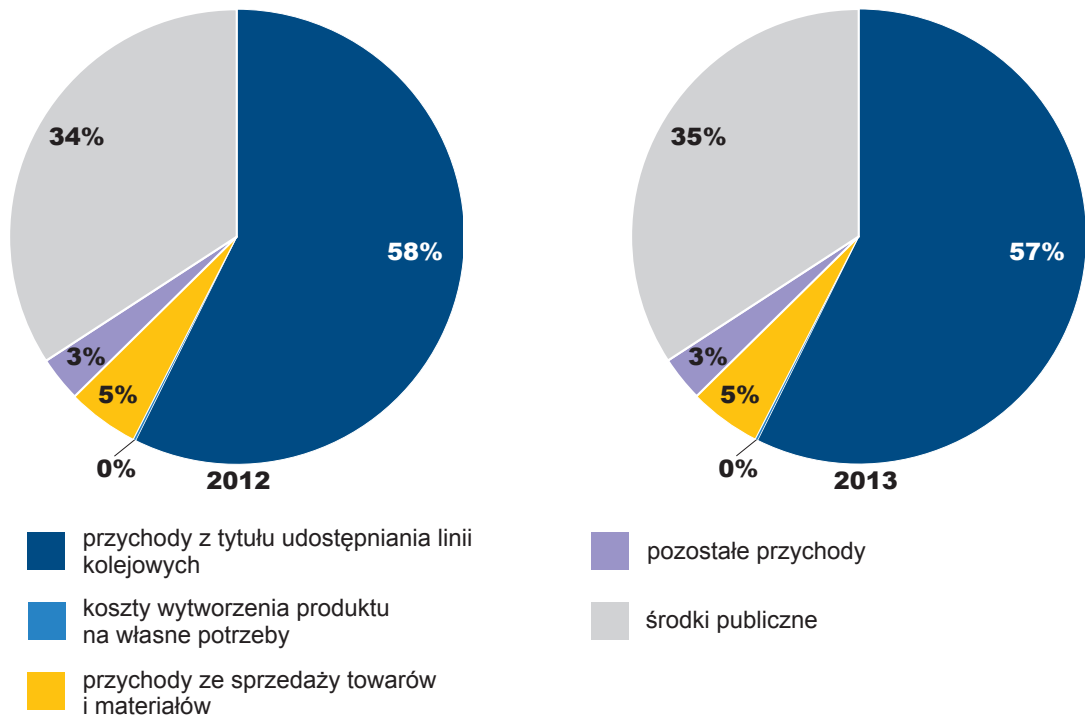
Uzyskany wynik finansowy był lepszy od osiągniętego w 2012 roku o 301,9 mln zł, tj. o 40,4%.

W 2013 roku Spółka uzyskała przychody z działalności gospodarczej w wysokości 4 847,2 mln zł i pokryła poniesione koszty w około 92%. Najwyższą pozycję w przychodach ogółem stanowiły przychody ze sprzedaży i zrównane z nimi, w tym przychody z tytułu udostępniania linii kolejowych koncesjonowanym przewoźnikom pasażerskim i towarowym, które wyniosły 2 468,3 mln zł. W porównaniu do 2012 roku przychody z udostępniania linii kolejowych wzrosły o ponad 1%. Odnotowany wzrost wynikał ze zmiany stawek dostępu do infrastruktury kolejowej.

Otrzymane środki publiczne stanowiły 106,2% wpływów 2012 roku i zostały przeznaczone na realizację zadań utrzymaniowych i remontowych przyczyniając się

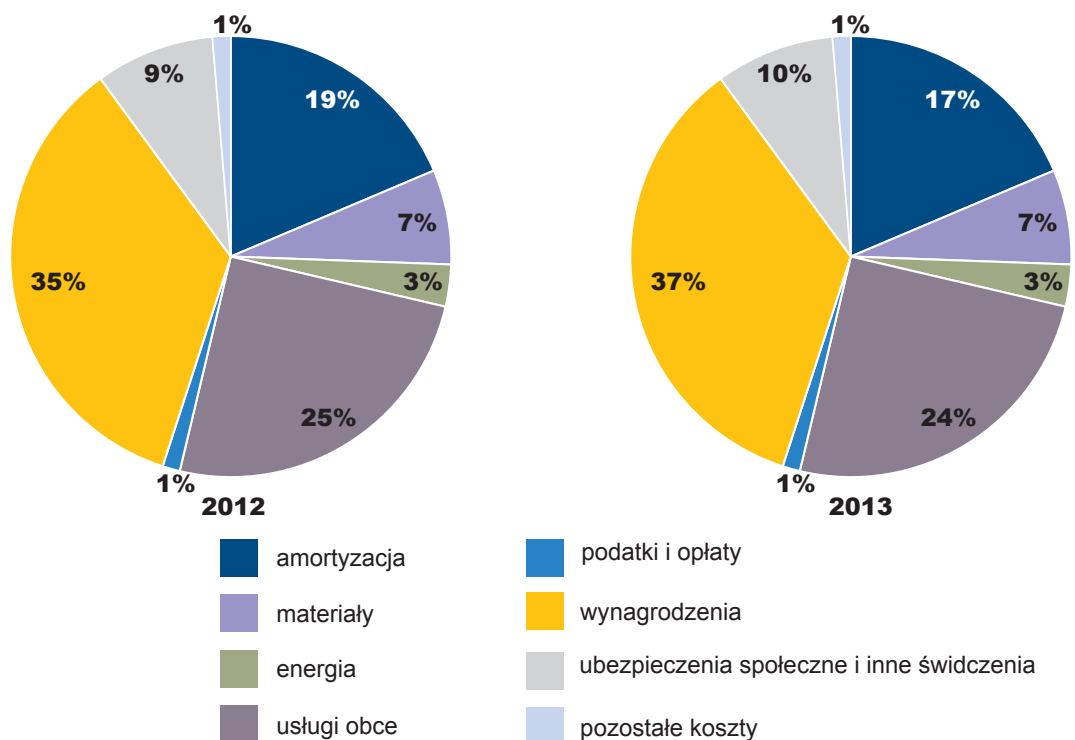
m.in. do poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego i podniesienia prędkości jazdy pociągów pasażerskich.

Przychody ze sprzedaży i zrównane z nimi w latach 2012-2013



W wyniku prowadzonej działalności gospodarczej Spółka poniosła w 2013 roku koszty w wysokości 5 293,2 mln zł, tj. o ponad 3% niższe niż w roku poprzednim. Około 44% tych kosztów stanowiły koszty pracy.

Struktura kosztów w układzie rodzajowym w latach 2012-2013



Spadek kosztów działalności operacyjnej w 2013 roku w stosunku do 2012 roku wykazywały takie pozycje, jak amortyzacja, zużycie materiałów czy usługi obce. Odnotowana obniżka wynika zasadniczo z realizacji programu restrukturyzacyjnego, w ramach którego nastąpiła centralizacja zakupów i wynegocjowanie korzystniejszych warunków niektórych umów, w tym niższych cen jednostkowych.

W 2013 roku na podstawie przeprowadzonej analizy wskaźnikowej stwierdzono, że Spółka wywiązywała się z zobowiązań handlowych, terminowo regulowała zobowiązania z tytułu wynagrodzeń oraz zobowiązań publiczno-prawnych. Wzrosła także wydajność pracy – na jednego pracownika zatrudnionego w Spółce przypadało 113,4 tys. zł przychodów ze sprzedaży, tj. o 5,7 tys. więcej niż w 2012 roku.

W 2013 roku w ramach przeprowadzonej procedury przetargowej na utrzymanie urządzeń elektroenergetyki nietrakcyjnej urynkowiono usługi, które dotychczas realizowane były wyłącznie przez PKP Energetyka S.A.

Zawarto korzystniejsze niż dotychczas umowy ubezpieczeniowe. W zakresie umowy ubezpieczenia Casco Pojazdów Szynowych oraz umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej członków władz spółek, uzyskano składkę niższą o 41% w stosunku do 2012 roku.

W wyniku ogłoszonego przetargu nieograniczonego podpisano korzystną umowę na dostawy energii elektrycznej w latach 2014-2015. Realizacja zakupów energii to uzyskanie oszczędności finansowych w latach 2014-2015 w zakresie obrotu o około 20% w stosunku do 2013 roku. Przeprowadzone postępowanie było największym w kraju tego typu zamówieniem prowadzonym w reżimie ustawy Prawo Zamówień Publicznych.

Sprzedaż tras

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

Podstawowym produktem PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. jest rozkład jazdy sprzedawany jako trasa pociągu układana na zamówienie przewoźnika kolejowego. W 2013 roku zrealizowano łącznie 2 368 179 przejazdów, w tym na podstawie:

1. Roczego Rozkładu Jazdy (RRJ) przygotowanego na podstawie wniosków złożonych przez przewoźników i aktualizowanego w trakcie obowiązywania RRJ w ustalonych terminach – 1 670 952 przejazdy;
2. Indywidualnego Rozkładu Jazdy (IRJ) opracowanego przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w przypadku wolnej zdolności przepustowej na podstawie wniosku przewoźnika o przydzielenie trasy pociągu – 697 223 przejazdy;
3. Katalogu PLK zgodnie z parametrami przyjętymi przez zarządcę infrastruktury kolejowej – 4 przejazdy.

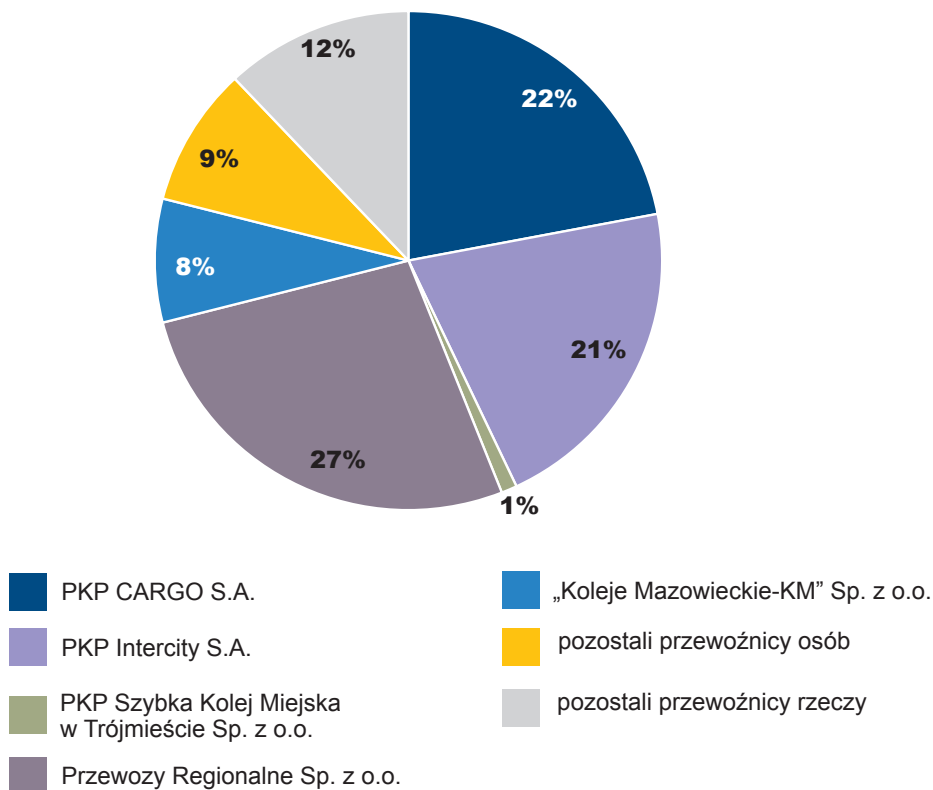
W 2013 roku Spółka udostępniała linie kolejowe 76 przewoźnikom, w tym 14 w ruchu pasażerskim, 56 w ruchu towarowym, a 6 w ruchu pasażerskim i towarowym. Działalność przewozową na sieci PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. rozpoczęło kolejnych 10 klientów.

Podstawowym miernikiem w zakresie udostępniania linii kolejowych jest praca eksploatacyjna wyrażona w pociągokilometrach [pockm]. W 2013 roku zrealizowano 207,59 mln pockm, w tym: 136,07 mln pockm w ruchu pasażerskim i 71,52 mln pockm w ruchu towarowym.

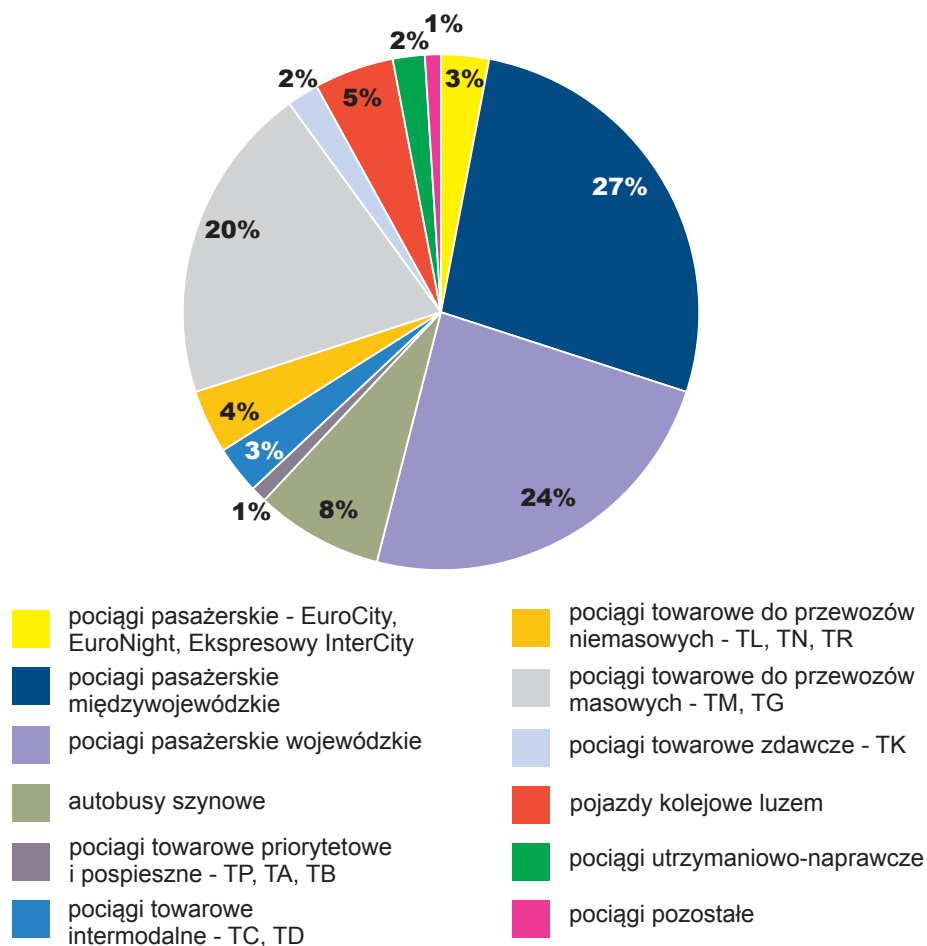
W 2013 roku Spółka odnotowała:

1. spadek o 3,45% ogólnej wielkości zrealizowanej przez klientów pracy eksploatacyjnej w stosunku do 2012 roku (w przewozach towarowych nastąpił spadek o 1,23%, zaś w przewozach pasażerskich o 4,58%);
2. utrzymującą się tendencję wzrostową w przewozach realizowanych przez przewoźników towarowych spoza Grupy PKP, których udział w całym segmencie przewozu rzeczy zwiększył się z 32,30% w 2012 roku do 35,55% w 2013 roku.

Struktura pracy eksploatacyjnej wg przewoźników w 2013 roku



Struktura pracy eksploatacyjnej wg rodzajów pociągów w 2013 roku



W ramach Indywidualnych Rozkładów Jazdy (IRJ) uzgodniono 28 264 przejazdy międzynarodowych pociągów (w tym przez granicę czeską – 12 708, niemiecką – 12 334, słowacką – 1 723, białoruską – 653, rosyjską – 647, ukraińską – 195, litewską – 4), co stanowi wzrost o około 8% w stosunku do 2012 roku (23 158 tras). W ciągu doby PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przyjmują i realizują średnio 77 zamówień na pociągi międzynarodowe w Indywidualnym Rozkładzie Jazdy. Najwięcej przejazdów odbywa się pomiędzy Polską, a Niemcami i Czechami (razem około 88%).

Międzynarodowe przewozy w ruchu granicznym w 2013 roku wykonywało 41 przewoźników, którzy najczęściej wybierali przejścia graniczne: Rzepin – Oderbrücke (Polska – Niemcy), Zebrzydowice – Petrovice U Karvine (Polska – Czechy), Chałupki – Bohumin Vrbice (Polska – Czechy), Gubin – Guben (Polska – Niemcy), Węgliniec – Horka (Polska – Niemcy), Muszyna – Plavec (Polska – Słowacja) oraz Międzylesie – Lichkov (Polska – Czechy).

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

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. współpracują z sąsiednimi zarządcami infrastruktury kolejowej zarówno w ramach rocznego, jak i indywidualnego rozkładu jazdy w ruchu pasażerskim oraz towarowym. Współpraca z kolejami RŽD, LG, BC i UZ odbywa się na mocy porozumień dwustronnych, natomiast z DB Netz, SŽDC i ŽSR zarówno na mocy porozumień dwustronnych, jak i regulacji organizacji międzynarodowych.

Pociągi kursujące w ramach Indywidualnego Rozkładu Jazdy są uzgadniane w odrębny sposób:

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

Przesyłki nadzwyczajne

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

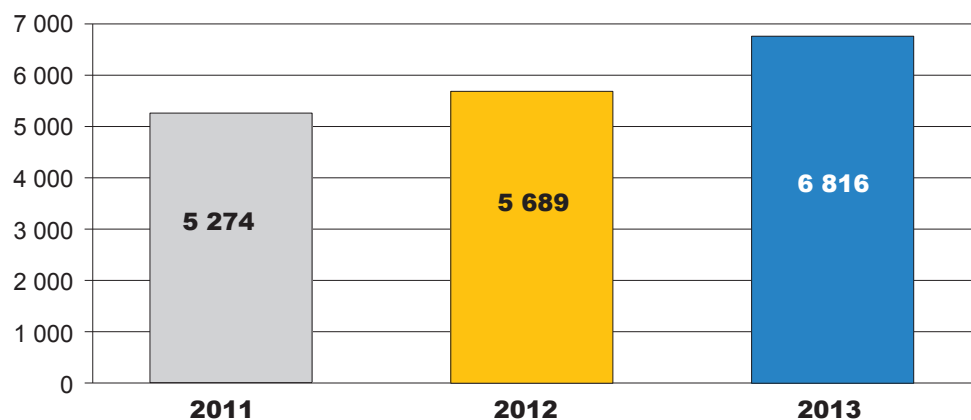
Na wniosek przewoźnika zainteresowanego nadaniem przesyłki nadzwyczajnej do przewozu, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. opracowują i wydają warunki takiego przewozu, które zostały opisane w zależności od przewozu, w następujących dokumentach:

1. „Zgoda na przewóz przesyłki nadzwyczajnej w komunikacji krajowej...”;

2. „Zgoda na przewóz przesyłki nadzwyczajnej w komunikacji międzynarodowej...”;
3. „Zgoda na przewóz przesyłki nadzwyczajnej w komunikacji krajowej i zarządzenie przewozu przesyłki nadzwyczajnej (adres cztery)...”;
4. „Zgoda na przewóz przesyłki nadzwyczajnej w komunikacji międzynarodowej i zarządzenie przewozu przesyłki nadzwyczajnej (adres cztery)...”.

Pracownicy Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym autoryzują w Systemie Konstrukcji Rozkładu Jazdy (SKRJ) warunki przewozu opisane w powyższych zgodach oraz odpowiednio konstruuje rozkład jazdy (Roczny Rozkład Jazdy, jak i Indywidualny Rozkład Jazdy). Ponadto, powyższe zgody przesyłane są do Systemu Edycji Telegramów (SET), gdzie poprzez systemy: System Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej (SEPE), System Wspomagania Dyżurnego Ruchu (SWDR), e-SEPE są dostępne dla: dyżurnych ruchu, dyspozytorów i pracowników zainteresowanego przewoźnika.

Liczba opracowanych „Zgód na przewóz przesyłki nadzwyczajnej (...) w latach 2011-2013”



Należy mieć na uwadze, że jedna opracowana „Zgoda...” może być realizowana wielokrotnie (np. w przypadku przewozu koleją kontenerów typu „High Cube”).

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

Towary Niebezpieczne i Towary Niebezpieczne Wysokiego Ryzyka (TWR)

Zawarte w różnych opracowaniach i statystykach dane jednoznacznie wskazują, że w transporcie kolejowym nie tylko przewozi się zdecydowanie więcej towarów niebezpiecznych niż w transporcie drogowym, ale także wskaźnik poziomu bezpieczeństwa jest dużo wyższy. Uzyskanie wysokiego poziomu bezpieczeństwa było możliwe dzięki temu, że wprowadzono bieżący nadzór nad przewozem Towarów Niebezpiecznych Wysokiego Ryzyka (TWR), a pozostałe towary niebezpieczne objęto procesem powiadamiania.

Pracownicy zarządcy infrastruktury kolejowej, którzy dbają o bezpieczeństwo przewozu, zatrudnieni na stanowiskach dyspozytora, dyżurnego ruchu, nastawniczego, dróżnika przejazdowego, wykonując swoje podstawowe obowiązki realizują postano-

wienia zawarte w obowiązujących uregulowaniach oraz wykorzystują przystosowane systemy informatyczne: System Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej (SEPE) i System Wspomagania Dyżurnego Ruchu (SWDR).

Stosowanie obowiązujących procedur przez poszczególnych pracowników związanych bezpośrednio z przewozem towarów niebezpiecznych, w tym TWR, nadzorują i kontrolują doradcy ds. bezpieczeństwa przewozu kolejną towarów niebezpiecznych na poziomie: Zakładów Linii Kolejowych i Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym, natomiast merytoryczny nadzór nad całością tej działalności prowadzi Wydział Ratownictwa Technicznego i Ochrony Przeciwpożarowej Centrali Spółki.

Infrastruktura

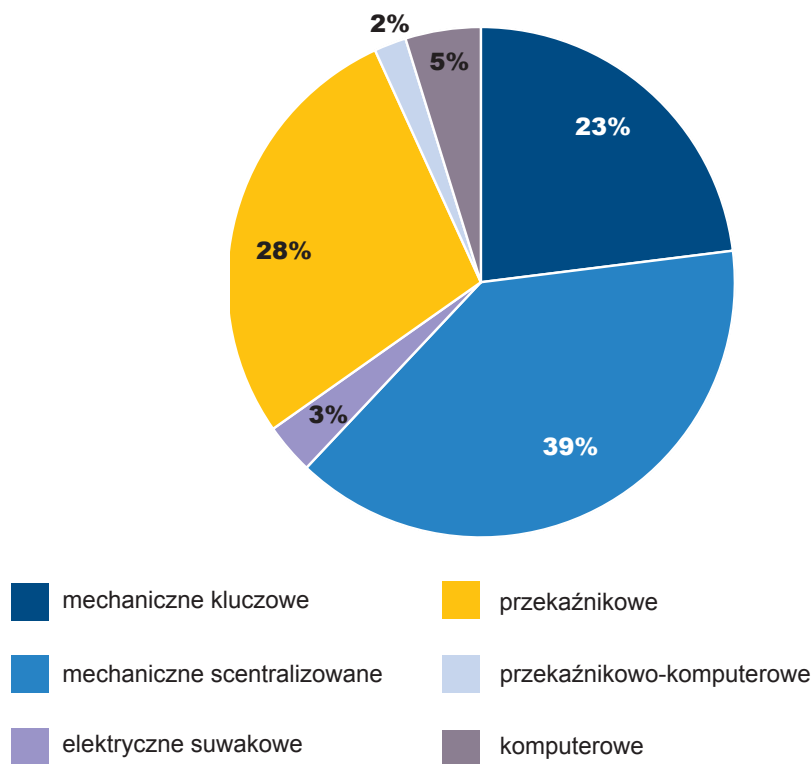
Automatyka i Telekomunikacja

Na liniach zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w przeważającej mierze funkcjonują nadal przekaźnikowe i mechaniczne systemy sterowania ruchem kolejowym (srk). Systemy te można podzielić na trzy zasadnicze grupy funkcjonalne:

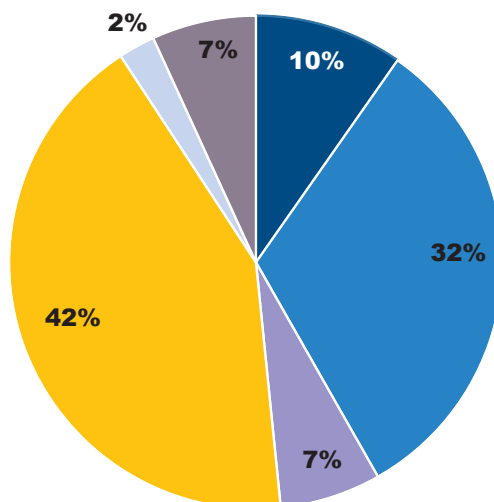
1. urządzenia stacyjne, w które wyposażone są stacje i posterunki ruchu;
2. urządzenia liniowe regulujące ruch pociągów na szlakach kolejowych;
3. urządzenia zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowych.

Dynamiczny rozwój technik komputerowych oraz szerokie ich zastosowanie w systemach automatyki i sterowania umożliwiły jednak zastosowanie nowych systemów i urządzeń srk opartych na zaawansowanej technice mikroprocesorowej. Najnowsza generacja tych urządzeń to systemy komputerowe i przekaźnikowo-komputerowe (hybrydowe), które łączą w sobie nowoczesność, niezawodność i rozbudowaną funkcjonalność oraz zapewniają bardzo wysoki poziom bezpieczeństwa ruchu. Komputerowe systemy sterowania ruchem kolejowym zostały zainstalowane w 148 okręgach nastawczych, sterują 3 287 zwrotnicami i 3 949 sygnalizatorami. Urządzenia zdalnego sterowania obejmują 987 km linii kolejowych i 100 stacji, na których bezpieczne kursowanie pociągów nadzoruje 28 centrów zdalnego sterowania ruchem.

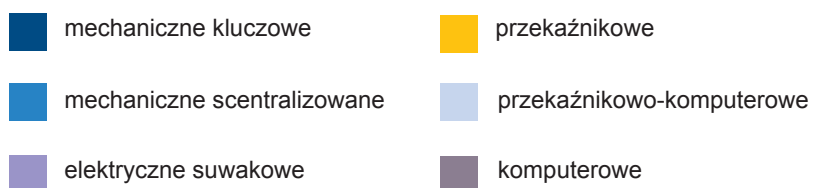
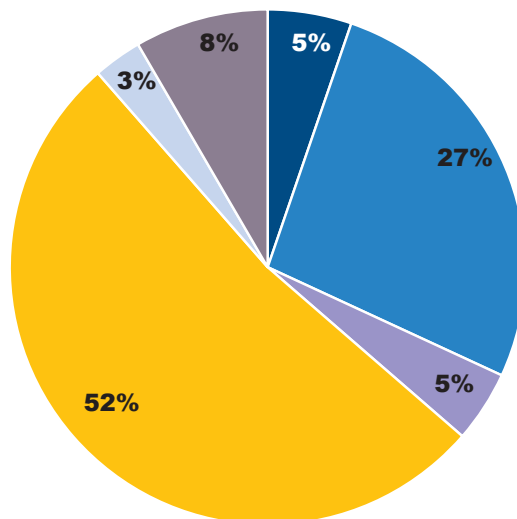
Okręgi nastawcze w poszczególnych rodzajach stacyjnych urządzeń srk



Zwrotnice uzależnione w poszczególnych rodzajach stacyjnych urządzeń srk



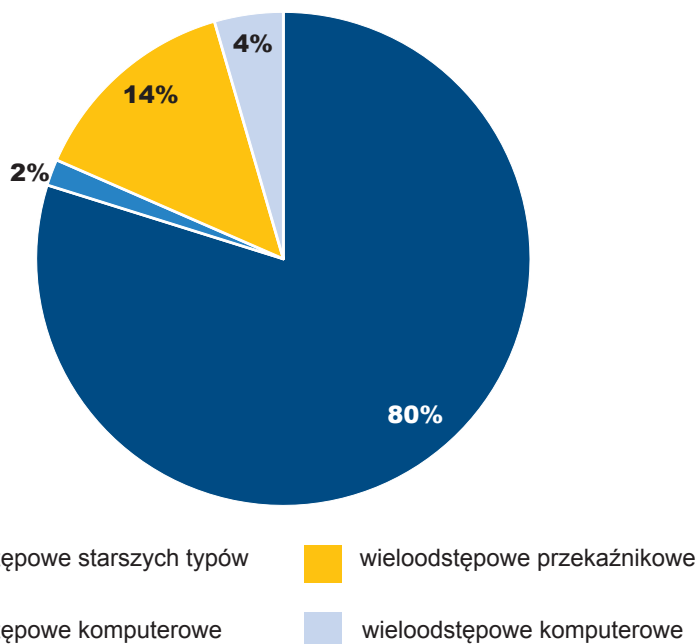
Sygnalizatory w poszczególnych rodzajach stacyjnych urządzeń srk



Grupy urządzeń sterowania ruchem kolejowym w liczbach

Lp.	Urządzenia stacyjne	Stan na 31 grudnia 2013 roku		
		Okręg nastawczy	Zwrotnica	Sygnalizator
1.	Mechaniczne kluczowe	710	4 679	2 478
2.	Mechaniczne scentralizowane	1 203	15 417	12 543
3.	Elektryczne suwakowe	99	3 189	2 115
4.	Przełącznikowe	860	20 387	24 578
5.	Przełącznikowo-komputerowe	63	1 154	1 437
6.	Komputerowe	148	3 287	3 949
7.	Razem	3 083	48 113	47 100

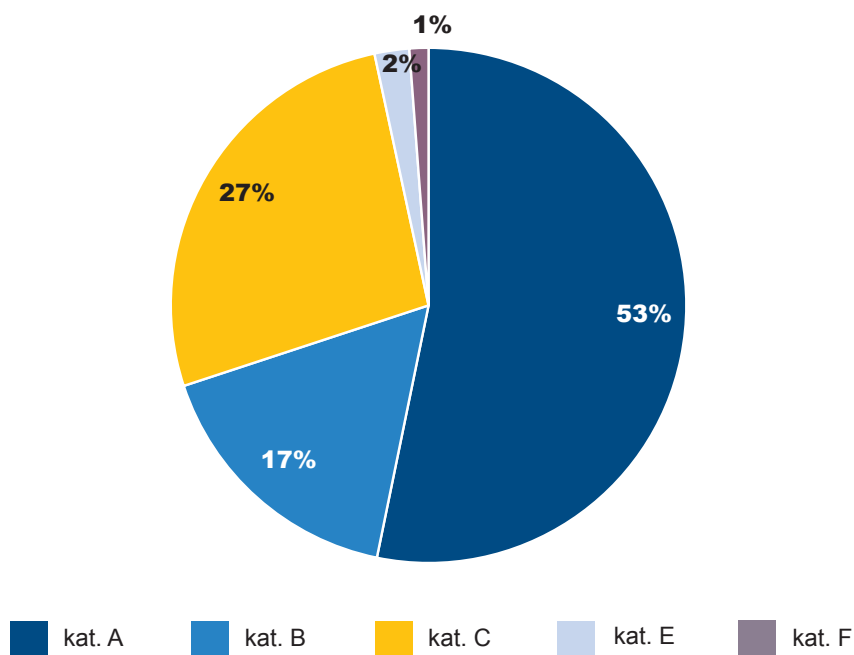
Typy eksploatowanych blokad liniowych



Technika komputerowa dominuje również w systemach zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowo–drogowych. Także tu urządzenia są sterowane mikroprocesorami, wyposażone w układy autodiagnostyki, rejestracji wszystkich zdarzeń eksploatacyjnych oraz pełną kontrolę pracy całego systemu. Na przejazdach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zainstalowano dotąd aż 814 (przejazdy kat. B) kompletów takich nowoczesnych rozwiązań technicznych.

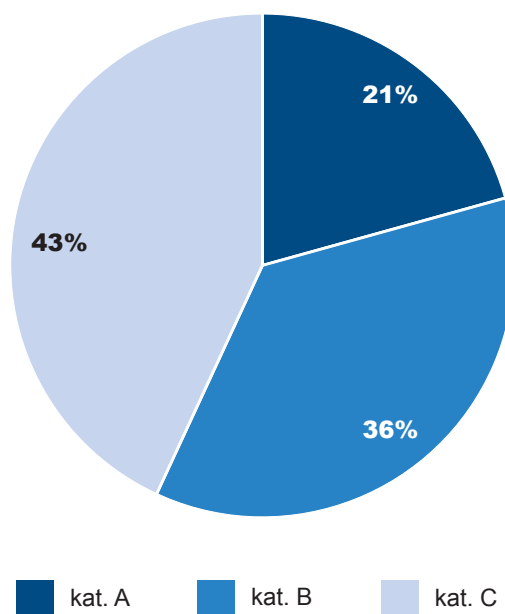
Bezpieczeństwo kursowania pociągów pomiędzy poszczególnymi stacjami zapewniają blokady liniowe, jedno i wielodostępowe, które zainstalowane są na 15 065 km linii kolejowych. Przeważają blokady jednodostępowe, w których zostało wyposażonych 12 285 km linii kolejowych, przy czym 259 km to blokady wykonane w technologii komputerowej. Blokady wielodostępowe zainstalowano na 2 780 km linii, z czego 677 km to blokady komputerowe w większości wyposażone w niezależne systemy diagnostyki zdalnej, kontrolujące i rejestrujące parametry techniczno–eksploatacyjne systemu.

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



PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dbają o stałe podwyższanie stanu technicznego urządzeń sterowania ruchem kolejowym. W 2013 roku zmodernizowano 30 posturków ruchu, w tym 290 zwrotnic scentralizowanych. Modernizacji poddano także 144 km linii kolejowych wyposażonych w samoczynną blokadę liniową i urządzenia przejazdowe. W wyniku modernizacji przejazdów kolejowo-drogowych przekazanych zostało do eksploatacji 58 szt. systemów zabezpieczenia ruchu na przejazdach, z czego 12 szt. na przejazdach kat. A, 21 szt. na przejazdach kat. B oraz 25 szt. na przejazdach kat. C.

Procentowy udział zmodernizowanych urządzeń przejazdowych według kategorii



W celu zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa ruchu pociągów, modernizowane linie kolejowe wyposażone zostały w urządzenia detekcji stanów awaryjnych taboru (DSAT). Urządzenia te w zależności od konfiguracji diagnostycznej, wykrywają w pociągu:

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

W 2013 roku przeprowadzono modernizację i wymianę urządzeń detekcji stanów awaryjnych taboru na odcinku Warszawa – Gdynia linii E65, przystosowując urządzenia DSAT do jazdy pociągów z prędkością ≥ 200 km/h. Zastosowane urządzenia w pełni spełniają wymagania techniczne specyfikacji interooperacyjności i pozwalają monitorować tabor klasy High – Speed (EIC Premium).

Szybki dostęp do informacji o złym stanie technicznym taboru, nieprawidłowościach w załadunku wagonów umożliwił system informatyczny SID, stanowiący warstwę nadrzędną dla autonomicznie funkcjonujących urządzeń diagnostycznych. System SID zasila obecnie 128 urządzeń DSAT, zainstalowanych na głównych liniach kolejowych. Dostęp do informacji z systemu posiadają w ramach podpisanych umów wszyscy licencjonowani przewoźnicy kolejowi.

W 2013 roku kontynuowano działania prorozwojowe w zakresie wdrażania najnowocześniejszych systemów sterowania ruchem kolejowym (srk). Współpraca z producentami rozwiązań z zakresu srk oraz jednostkami badawczymi pozwoliła na dopuszczenie do eksploatacji na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. ośmiu nowych typów urządzeń i systemów sterowania ruchem. Wśród nich znajdują się dwa nowoczesne, działające samoczynnie systemy zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowych typu RASP-4.4Ft produkowane przez Zakłady Automatyki KOMBUD z Radomia oraz typu RBUT-PL produkowane przez Thales Polska z Poznania.

Grupa eksploatowanych systemów liniowych srk została wzbogacona o system cyfrowej blokady liniowej typu CBL2010 produkowanej przez firmę SIG-MONT z Katowic, natomiast grupa systemów stacyjnych o unowocześniony system komputerowych urządzeń stacyjnych typu ESTWL90 5 wyprodukowanych przez firmę Thales. W 2013 roku rozpoczął się proces certyfikacji dla dwóch typów urządzeń: systemu liczenia osi typu UniAC1 opracowanego przez Voestalpine TENS i licznikowego systemu kontroli niezajętości typu SKZR-2 firmy KOMBUD.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w 2013 roku kontynuowały prace w zakresie urządzeń automatycznego sterowania rozrządaniem na górkach rozrządowych sieci linii kolejowych, zmierzające do podniesienia ich niezawodności, zwiększenia dostępności i podatności diagnostycznej. Wyremontowane zostały maszynownie hamulców torowych na czterech górkach rozrządowych. Wykonanie powyższych prac umożliwiło podtrzymanie sprawności eksploatacyjnej górek rozrządowych, całkowicie zapobiegło wyciekom oleju, zmniejszyło zużycie energii elektrycznej i potrzebę wykonywania zabiegów utrzymaniowych, przedłużyło sprawność eksploatacyjną poszczególnych elementów oraz pozwoliło wprowadzić diagnostykę techniczną systemu.

W 2013 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zakończyły prace nad wprowadzeniem do stosowania w sygnalizacji kolejowej nowej generacji nowoczesnych wskaźników wyświetlanych wykonanych w technologii LED. Po raz pierwszy zastosowana

została w nich funkcja automatycznej, płynnej regulacji kontrastu obrazu sygnałowego i jasności świecenia. Wskaźniki te, jako pierwsze uzyskały dopuszczenie do stosowania, wydane zgodnie z procedurą zarządzania bezpieczeństwem SMS-PW-17. Zgodnie z tą procedurą, pod merytorycznym nadzorem, pomyślnie przeprowadzony został również proces dopuszczenia do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., systemów ostrzegania w miejscu prowadzenia robót typu MINIMEL 95 i MINIMEL LYNX produkowanych przez szwajcarską firmę SCHWEIZER ELECTRONIC AG. Zastosowanie tych systemów umożliwiło prowadzenie ruchu kolejowego z pełną prędkością rozkładową po torze sąsiednim, obok toru remontowanego.

W 2013 roku wycofano z eksploatacji wszystkie analogowe rejestratory rozmów typu Irys i zastąpiono je cyfrowymi. W tym celu podpisano umowę na dostawę, montaż i uruchomienie w latach 2013–2015 (łącznie na 450 szt.) nowoczesnych centralek dyżurnego ruchu. Nowo instalowane centralki umożliwią rejestrację wszystkich rozmów i zdarzeń prowadzonych z ich wykorzystaniem. Zostaną objęte siecią zdalnego nadzoru i zarządzania umożliwiającą zdalne odsłuchiwanie rozmów oraz pełny nadzór nad poprawnością ich pracy.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A jako podmiot odpowiedzialny za wdrożenie w Polsce systemu ERTMS (Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym), kontynuują proces realizacji projektów dotyczących implementacji systemu ETCS (Europejskiego Systemu Sterowania Pociągami – European Train Control System) i GSM-R (Globalnego Systemu Kolejowej Radiokomunikacji Ruchomej) współfinansowanych przez Unię Europejską w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POLiŚ) oraz programu Transeuropejska Sieć Transportowa (TEN-T). Realizacja tych projektów przyczyni się do podniesienia poziomu bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

W ramach kontynuacji działań związanych z wdrożeniem na terenie Polski systemu ERTMS w 2013 roku zakończono realizację projektu instalacji systemu ETCS poziom 1 na odcinku linii kolejowej E65 (CMK): Grodzisk Mazowiecki – Zawiercie pozwalającego na prowadzenie ruchu pociągów z prędkością 200 km/h. Ponadto, kontynuowano realizację wdrożenia systemu ERTMS/ETCS i ERTMS/GS-R na linii E30, gdzie podpisano umowę z PKP Intercity S.A. i PKP CARGO S.A. na udostępnienie lokomotyw, w celu przetestowania przytorowej instalacji ETCS. Zakończono odbiory aplikacji dostosowania urządzeń EBILOCK 950 do współpracy z urządzeniami ERTMS/ETCS poziom 2 z protokołem Euroradio+/Subset098 na odcinku Warszawa – Gdynia linii E65.

Urządzenia elektroenergetyczne

Sytuacja majątkowa

Urządzenia elektroenergetyczne zarządzane przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w 2013 roku.

Lp.	Wyszczególnienie	Jednostka miary	Lata	
			2012	2013
1.	Urządzenia sieci trakcyjnej:			
	Długość linii kolejowych zelektryfikowanych	km	11 782	11 706
	Długość sieci trakcyjnej	tkm	24 914	24 835
	Odłączniki sieci trakcyjnej:			
	w tym sterowane	szt.	13 213	13 525
2.	Urządzenia stałoprądowe 3 kV (dzierżawione przez PKP Energetyka S.A.):			
	Podstacje trakcyjne/kabiny sekcyjne	szt.	11	11
	Zmodernizowane podstacje/kabiny sekcyjne	szt.	26	26
3.	Urządzenia elektrycznego ogrzewania rozjazdów (eor):			
	Pojedyncze rozjazdy przeliczeniowe łącznie z zamknięciami nastawczymi	szt.	30 322	30 070
4.	Urządzenia oświetlenia drogi kolejowej oraz instalacje elektryczne w obiektach infrastruktury:			
	Punkty oświetlenia zewnętrznego	szt.	189 560	190 276
	Punkty instalacyjne i oświetlenie wewnętrzne	szt.	189 034	193 525
5.	Linie rozdzielcze SN:			
	Linie potrzeb nietrakcyjnych	km	387	387

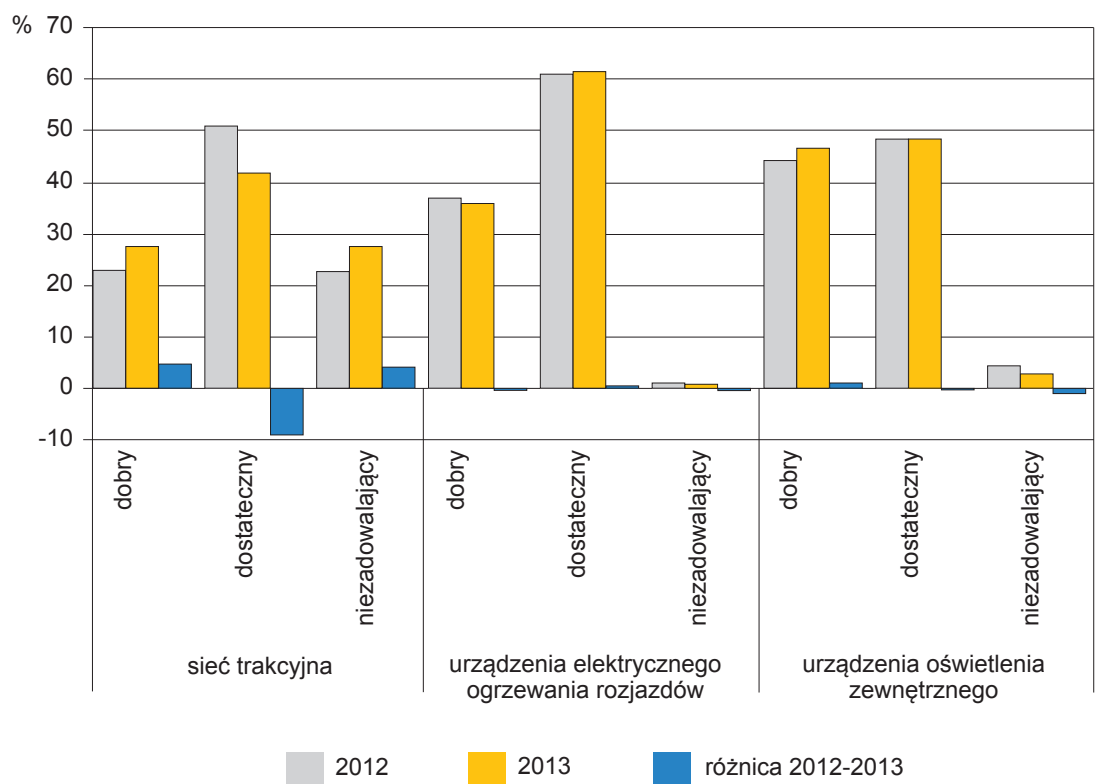
Ocena stanu technicznego urządzeń elektroenergetycznych

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

- stan dobry – ocenę taką nadajemy urządzeniom spełniającym następujące kryteria:
 - nie przekroczono 50% przewidywanego okresu eksploatacji;
 - urządzenia posiadają parametry techniczne i eksploatacyjne zgodne z normami i wymaganiami określonymi dla przedmiotowych urządzeń;
 - urządzenia nie wymagają remontów, z wyjątkiem tych wynikających z naturalnego zużycia w trakcie eksploatacji (np.: drutu jezdnego).
- stan dostateczny – ocenę taką nadajemy urządzeniom spełniającym następujące kryteria:

- przekroczone 50% przewidywanego okresu eksploatacji;
 - urządzenia posiadają parametry techniczne i eksploatacyjne zgodne z normami i wymaganiami określonymi dla przedmiotowych urządzeń;
 - urządzenia wymagają wymiany wyeksploatowanych elementów w ramach planowych napraw/remontów (np. drut jezdny, lina nośna, izolatory).
3. stan niezadowolający – ocenę taką nadajemy urządzeniom spełniającym następujące kryteria:
- przekroczony został okres przewidywanej eksploatacji;
 - stan techniczny urządzeń umożliwia bezpieczną ich eksploatację, przy wzmocnionym reżimie kontroli okresowych;
 - urządzenia wymagają jednak kompleksowego remontu lub modernizacji.
4. stan niedostateczny – ocenę taką nadajemy urządzeniom spełniającym następujące kryteria:
- z powodu wyeksploatowania urządzenia nie posiadają wymaganych parametrów technicznych i eksploatacyjnych;
 - z powodu zagrożenia powstawania awarii i zagrożenia bezpieczeństwa urządzenia powinny zostać wyłączone z eksploatacji.

Stan techniczny urządzeń elektroenergetycznych



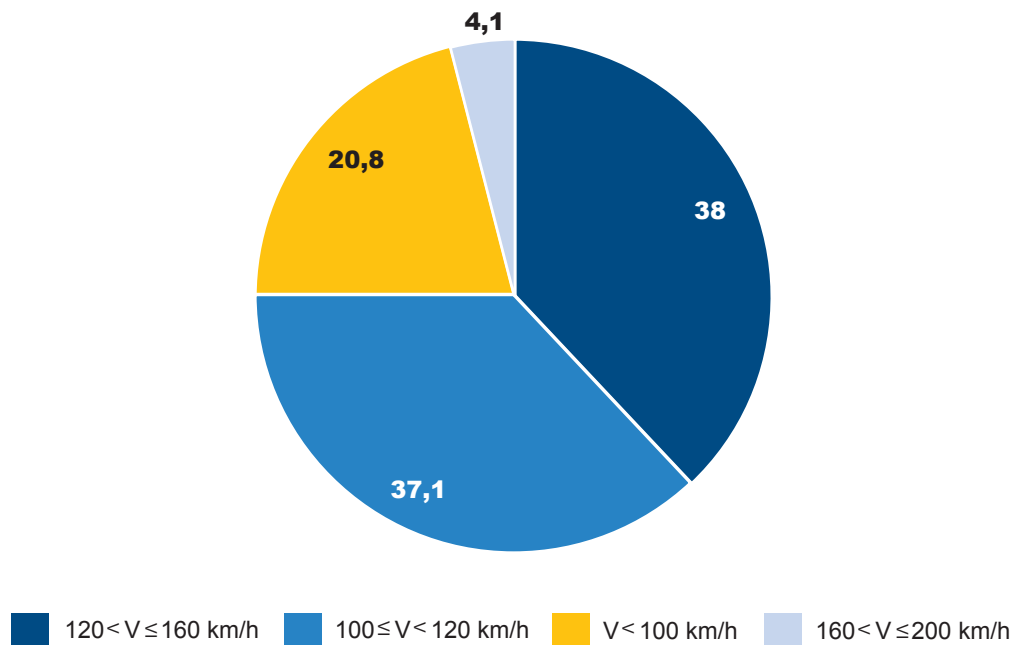
Procentowe zmniejszenie liczby urządzeń sieci trakcyjnej zakwalifikowanych w 2013 roku do stanu dostatecznego w porównaniu do 2012 roku spowodowane jest:

1. zakwalifikowaniem części urządzeń do stanu dobrego w wyniku prowadzonych prac remontowych i inwestycyjnych;
2. zakwalifikowaniem do stanu niezadawalającego znacznej części urządzeń w wyniku ich starzenia się.

Zmniejszenie liczby urządzeń oświetlenia zewnętrznego w stanie niezadawalającym wynika z prowadzonych działań w tym m.in.: wymiany wyeksploatowanych opraw i słupów oświetleniowych w ramach programu „Restrukturyzacji i rozwoju w PKP Polskich Liniach Kolejowych S.A.” w celu zmniejszenia kosztów działalności Spółki.

Sieć trakcyjna

Podział sieci trakcyjnej w zależności od prędkości:



Na ogólną liczbę 24 835 torokilometrów (tkm) sieci trakcyjnej, około 7,2 tys. tkm jest eksploatowane krócej niż 15 lat, w przedziale wiekowym 16-30 lat jest 10,5 tys. tkm a 7,1 tys. tkm jest eksploatowane powyżej 30 lat.

Urządzenia elektroenergetyki nietrakcyjnej

Urządzenia elektrycznego ogrzewania rozjazdów (eor) są systematycznie wyposażane w automaty pogodowe, umożliwiające bardziej racjonalne ich wykorzystanie. Przekłada się to na ograniczenie zużycia energii elektrycznej. Aktualnie 59% urządzeń eor jest sterowanych automatycznie, a pozostała część ręcznie.

W 2013 roku kontynuowano zapoczątkowany w latach minionych program wymiany opraw i słupów w oświetleniu zewnętrznym. W ramach prac remontowych wymieniono 5 620 szt. opraw na oprawy energooszczędne oraz 2 395 szt. słupów oświetleniowych. Działania te zapewniają właściwe oświetlenie terenów kolejowych

oraz umożliwiają zmniejszenie zużycia energii elektrycznej w skali roku o około 2,2 GWh i zmniejszenie kosztów zakupu energii elektrycznej.

Zużycie i koszty zakupu energii

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podejmują szereg działań w celu zwiększenia efektywności energetycznej.

W 2013 roku przeprowadzono największe w Polsce postępowanie otwarte mające na celu realizację „Wolnorynkowego zakupu energii elektrycznej” (TPA w zakupach energii elektrycznej). Przeprowadzono procedurę pierwszej zmiany sprzedawcy dla około 15 300 szt. punktów poboru energii.

Realizacja zakupów w oparciu o zasadę TPA pozwala na:

1. uzyskanie znacznych oszczędności finansowych w latach 2014–2015 w zakresie obrotu energią o około 20% w stosunku do 2013 roku;
2. uporządkowanie spraw związanych z dokumentacją dotyczącą dostaw energii elektrycznej.

W ramach przeprowadzonej w 2013 roku procedury przetargowej na utrzymanie urządzeń elektroenergetyki nietrakcyjnej urynkowano usługi, które dotychczas realizowane były wyłącznie przez jednego wykonawcę.

Ponadto, prowadzono eksploatację nadzorowaną pilotażowego stanowiska monitoringu stanu technicznego odbieraków prądu w warunkach ruchowych (MOP) oraz analizowano poprawność wyników porównując z wielkościami otrzymanymi od przewoźników.

Przy realizacji remontów urządzeń oświetleniowych w 2013 roku na przejazdach kolejowych zainstalowano słupy kompozytowe o dłuższej trwałości, spełniające najwyższe wymagania dotyczące norm bezpieczeństwa biernego konstrukcji drogowych. Zastosowane konstrukcje z kompozytu na terenach kolejowych zmniejszają koszty utrzymania oświetlenia zewnętrznego oraz przyczyniają się do poprawy bezpieczeństwa użytkowników dróg na przejazdach kolejowych, zmniejszając skutki wypadków spowodowane ewentualnym uderzeniem przez pojazdy drogowe, a poprzez zastosowanie II klasy ochronności zmniejszające także ryzyko porażenia prądem elektrycznym osób postronnych.

W 2013 roku podjęto działania ukierunkowane na wdrażanie nowych technologii i produktów poprawiających funkcjonowanie i bezpieczeństwo ruchu kolejowego np. konstrukcje wsporcze sieci trakcyjnej o profilach zamkniętych lub wibrobetonowych, które uniemożliwiają wchodzenie na nie nieuprawnionym osobom.

Ostłona zimowa linii kolejowych

Intensywne opady śniegu, niskie temperatury oraz silne wiatry mogą wywoływać zakłócenia procesu eksploatacyjnego na szlakach kolejowych, spowodowane trudnościami w zapewnieniu przejezdności linii kolejowych zasypywanych śniegiem, jak również nasilaniem się uszkodzeń infrastruktury kolejowej (nawierzchni, urządzeń sterowania ruchem oraz sieci trakcyjnej). PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. prowadzą szerokie działania mające na celu łagodzenie skutków wywołanych warunkami atmosferycznymi. Szczególnej ostłonie zimowej podlegają trasy komunikacyjne ważne pod względem gospodarczym i społecznym.

Linie kolejowe zostały podzielone na trzy grupy zimowego utrzymania:

1. pierwszej kolejności – 16,3 tys. km torów;
2. drugiej kolejności – 6,3 tys. km torów;
3. dalszej kolejności – 4,5 tys. km.

Priorytetowo traktowany jest ruch pociągów podmiejskich, związany z dojazdami lokalnej społeczności do pracy i szkół, a także transport węgla i innych paliw oraz towarów żywnościowych. Do prowadzenia robót zimowych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. angażują 15,5 tys. osób (pracowników własnych oraz podmiotów zewnętrznych). Podstawowy element osłony technicznej linii kolejowych stanowi ciężki sprzęt odśnieżny. Spółka posiada 166 jednostek sprzętu odśnieżającego:

1. 16 szt. zespołów odśnieżnych, zbierających śnieg bezpośrednio na samowyladowcze wagony;
2. 84 szt. pługów;
3. 66 szt. odśnieżarek.

Ustalono zostały miejsca stacjonowania oraz trasy kursowania tych maszyn. W koniecznych przypadkach mogą być dokonywane przerzuty maszyn odśnieżnych w zagrożone miejsca. Ponadto, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dysponują maszynami budowlanymi, pojazdami samochodowymi, wózkami motorowymi i innymi pojazdami kolejowymi, wykorzystywanymi do robót zimowych w liczbie 912 sztuk. Do szybkiego usuwania awarii i usterek w nawierzchni kolejowej i urządzeniach sterowania ruchem kolejowym wydzielonych zostało 177 mobilnych zespołów roboczych. Do usuwania awarii sieci trakcyjnej przeznaczono 88 pociągów sieciowych, wśród których 18 wyposażonych jest w urządzenia do usuwania oblodzenia z przewodów jezdnych, a 28 ma zamontowane urządzenia z nakładkami do usuwania szronu i szadzi z przewodów jezdnych. W celu zapewnienia prawidłowej pracy rozjazdów w warunkach zimowych prawie 16 tys. szt. rozjazdów kolejowych ogrzewanych jest stacjonarnymi urządzeniami elektrycznego ogrzewania. Wszystkie rozjazdy kolejowe smarowane są specjalnymi środkami zabezpieczającymi ruchome części rozjazdów przed przymarzaniem. Miejsca narażone na zawiewanie śniegiem (ogółem 1 227 km torów), osłonięte są zastłonami przeciwśnieżnymi stałymi i przenośnymi. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. prowadzą również prace odśnieżne na obiektach związanych z obsługą podróźnych, czyli na peronach, kładkach i przejściach dla pieszych. Całkowita ich powierzchnia przekracza 5 mln m². W 70% zadania te zlecone są zewnętrznym podmiotom gospodarczym.

W okresie pogotowia zimowego, który trwa od 15 listopada do 30 marca, w zależności od wpływu warunków atmosferycznych na prowadzenie ruchu pociągów, kierownik akcji zimowej wprowadza odpowiednią fazę pogotowia zimowego I, II lub III (tzw. „alarm zimowy”). Wprowadzenie określonej fazy wiąże się z włączeniem do prac zimowych odpowiedniej liczby personelu, maszyn i sprzętu odśnieżnego.

Kolejowe ratownictwo techniczne i ochrona przeciwpożarowa

Bezpieczeństwo to priorytet w prowadzeniu ruchu kolejowego. Wszelkie działania zmierzające do zapewnienia wysokiego standardu technicznego sieci linii kolejowych, zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. uwzględniają również sprawny skuteczny system kolejowego ratownictwa technicznego oraz prewencję ochrony

przeciwpożarowej. Spółka posiada ogółem 20 zespołów ratownictwa technicznego, w tym 10 Specjalnych Pociągów Ratownictwa Technicznego dyspozycyjnych w systemie dobowym i 10 Pociągów Ratownictwa Technicznego dyspozycyjnych i uruchamianych stosownie do potrzeb. Pociągi te są profesjonalnie wyposażone w:

1. żurawie kolejowe typu EDK 750, EDK 1000, EDK 2000;
2. wozy zabezpieczenia technicznego (ciągniki gąsienicowe) typu WZT-2 i WZT-1 przewożone na platformach kolejowych;
3. pojazdy szynowo-drogowe;
4. samojezdne pojazdy ratownictwa technicznego typu WM-15A/PRT (z możliwością jazdy w przód i w tył);
5. hydrauliczne urządzenia do wkolejania pojazdów kolejowych oraz sprzęt przydatny przy wkolejaniu;
6. wagony techniczno-gospodarcze do przewozu sprzętu służącego do wkolejania.

Wyposażenie i doskonale wyszkolona kadra techniczna są gwarantem interoperacyjności i skuteczności w udrażnianiu linii kolejowych. Zapewniają bezpieczeństwo, jak i ochronę przed skutkami awarii, katastrof technicznych i ekologicznych.

W 2013 roku zespoły ratownictwa technicznego brały udział przy usuwaniu 184 zdarzeń kolejowych. Poza działalnością podstawową, przy zachowaniu pełnej dyspozycyjności do działań ratowniczych zespoły ratownictwa technicznego świadczyły usługi w zakresie wkolejania wszystkich typów pojazdów kolejowych, odciągania i holowania, operacji obracania pojazdów i wstawiania na tor. Ponadto, uczestniczyły w szeregu ćwiczeń operacyjnych na terenie kolejowym z udziałem jednostek ratowniczo-gaśniczych Państwowej Straży Pożarnej (PSP) i innych jednostek samorządowych.

Dla PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., jako zarządcy narodowej sieci linii kolejowych, będącego jednocześnie uczestnikiem przewozu koleją towarów niebezpiecznych, celem nadrzędnym, w związku z wykonywaną działalnością jest zapewnienie najwyższego poziomu bezpieczeństwa. Realizowane jest to poprzez ciągłe podnoszenie kwalifikacji naszych pracowników pełniących funkcje doradców ds. bezpieczeństwa przewozu koleją towarów niebezpiecznych we wszystkich Zakładach Linii Kolejowych, Komendzie Głównej Straży Kolei oraz Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym. Spółka dąży do zapewnienia najwyższego poziomu bezpieczeństwa w zakresie przewozu koleją towarów niebezpiecznych.

Ponadto, działania Spółki skierowane są również na identyfikację zagrożeń, nieprawidłowości oraz minimalizację ryzyka wynikającego z tych zagrożeń. Poprawa bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych na zarządzanym terenie odbywa się poprzez wprowadzanie i inicjowanie działań korygujących.

Dzięki podejmowanym inicjatywom zapewniamy nie tylko wysoką jakość świadczonych usług i wysoko wykwalifikowaną kadrę, ale przede wszystkim akceptowalny poziom bezpieczeństwa realizowanych przez nas usług, szczególnie w zakresie przewozu koleją towarów niebezpiecznych.

Zakład Maszyn Torowych

Praca wysokowydajnych maszyn torowych, zgrzewanie szyn oraz naprawa maszyn

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

Zakład wyposażony jest w specjalistyczne maszyny i urządzenia oraz ciągi technologiczne do zgrzewania szyn kolejowych w odcinki o długości do 210 metrów. Utrzymanie linii kolejowych i obiektów inżynierskich oraz zadania inwestycyjne realizowane są poprzez wykorzystanie zestawów wysokowydajnych specjalistycznych maszyn do robót torowych i podtorzowych. Istotną zaletą zespołów maszyn jest wykonywanie czynności naprawczych w jednym przejściu roboczym bez konieczności demontażu toru kolejowego, co w znaczący sposób skraca czas wykonywania naprawy, przy jednoczesnym uzyskaniu jednolitych wysokich parametrów toru kolejowego. Ma to istotne znaczenie w kontekście ochrony środowiska i oddziaływania na otoczenie linii kolejowych, ponieważ nie ma potrzeby naruszania struktury terenów przyległych do naprawianego odcinka, niszczenia dróg dojazdowych czy wytyczania w terenie dróg technologicznych do dowozu i wywozu materiałów i urobku.

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

Warsztat Zakładu Maszyn Torowych w Krakowie od kilku lat uczestniczy w naprawie pociągów do szlifowania szyn dla szwajcarskiej firmy SPENO oraz prowadzi naprawę własnych wysokowydajnych maszyn torowych.

Maszyny torowe i zgrzewalnie obsługiwane są przez doświadczony i wysoko wykwalifikowany zespół pracowników, który zapewnia jakość wykonywanych prac odpowiadającą wysokim wymaganiom klientów. Potwierdzeniem jakości wdrożonych w Zakładzie procedur jest certyfikat EN ISO 9001:2008.

Diagnostyka

Podstawą oceny stanu technicznego infrastruktury kolejowej i planowania procesów utrzymaniowo-remontowych są pomiary i badania diagnostyczne.

Podczas tych czynności określane są bieżące parametry techniczne elementów infrastruktury, które następnie poddawane są analizie zgodności z parametrami normatywnymi i ustanowionymi tolerancjami bezpieczeństwa.

Diagnostyką i oceną stanu technicznego infrastruktury kolejowej zajmują się:

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

Centrum Diagnostyki w Warszawie czuwa nad bezpieczeństwem ruchu kolejowego na sieci PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., wykonując pomiary i analizując stan techniczny infrastruktury kolejowej w pięciu obszarach:

1. pomiarów diagnostycznych nawierzchni (geometria torów) i elementów infrastruktury drogi kolejowej (skrajnia budowli), pomiarów profilu poprzecznego i podłużnego szyn (tj. falistości) oraz innych specjalistycznych pomiarów jak np. chropowatość czy twardość;
2. badań defektoskopowych stalowych elementów nawierzchni kolejowej (szukanie oraz ujawnianie wad i uszkodzeń powierzchniowych i wewnętrznych w szynach, elementach rozjazdów oraz w złączach szynowych);
3. diagnostyki funkcjonalnej urządzeń automatyki poprzez symulacje stanów awaryjnych taboru;
4. spawalnictwa szyn i rozjazdów – nadzoru, kontroli i oceny wykonywanych złączy szynowych oraz badań terenowych i laboratoryjnych jakości połączeń;
5. odbioru elementów nawierzchni kolejowej o wymaganej jakości, przeznaczonych do zabudowy w infrastrukturę kolejową.

W 2013 roku 148 pracowników Centrum Diagnostyki w ramach działalności podstawowej wykonało między innymi:

Lp.	Zadanie	Ilość	Jednostka miary
1.	Pomiar geometrii torów w planie i profilu, przy pomocy 2 drezyn pomiarowych EM120	38 868,8	km toru
2.	Badanie struktury wewnętrznej szyn w torze wagonem defektoskopowym	11 781,9	km toru
3.	Badanie struktury wewnętrznej szyn w torze wózkami defektoskopowymi	36 870,8	km toru
4.	Badanie defektoskopowe specjalistyczne elementów nawierzchni kolejowej	Spoiny i zgrzeiny	2 922 sztuki
		Profile rozjazdów	483 sztuki
		Profile szyn	784 sztuki
		130 828	metry
5.	Badanie falistości szyn	264,8	km szyn
6.	Kontrola pracy czujników zagrzania osi poprzez przejazd wagonem DSAT symulującym awarię maźnic	140	urządzenia
7.	Udział w inspekcjach obiektów mostowych, za pomocą specjalistycznego pojazdu Volvo – SRS Svabo, na potrzeby inspektorów z Zakładów Linii Kolejowych	123	obiekty
8.	Badanie laboratoryjne i terenowe elementów nawierzchni kolejowej	158	sztuki

9.	Kursy i szkolenia z zakresu spawalnictwa szyn i nadzoru spawalniczego		135	osoby
			12	kursy
10.	Egzaminy okresowe i dopuszczające z zakresu spawalnictwa szyn		219	osoby
11.	Pouczenia i wydanie zaświadczeń kompetencji, identyfikatorów dla nadzoru spawalniczego		176	sztuki
12.	Wzorcowania toromierzy		560	sztuki
13.	Odbiór techniczny elementów nawierzchni kolejowej	Rozjazdy	685	komplety
		Różne elementy do produkcji rozjazdów	1 567	sztuki
14.	Odbiór techniczny elementów nawierzchni kolejowej w terenie (m.in. linialem elektronicznym)	Spoiny termitowe i zgrzeiny	1 699	sztuki

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

Rok 2013 był początkiem okresu wdrażania najnowszych technologii pomiarowych w diagnostyce infrastruktury kolejowej:

- wymieniono i wdrożono do eksploatacji połowę dotychczas użytkowanych aparatów defektoskopowych w liczbie 25 szt., na nowoczesne i wyposażone w elektroniczne liczniki drogi, lokalizację satelitarną GPS, obrazowanie trójwymiarowe 3D wykrytych wad oraz ciągłą rejestrację sygnału pomiarowego;
- w grudniu ubiegłego roku zakończono modernizację specjalnego pojazdu szynowego służącego do fotogrametrycznego pomiaru skrajni kolejowej. Zainstalowano nowoczesny system pomiaru przestrzeni skanerem laserowym wspomaganym systemem ciągłej rejestracji fotogrametrycznej, lokalizowanym nawigacją satelitarną. Pojazd został uzupełniony modułem optycznego pomiaru geometrii toru zintegrowanym z systemami pomiaru skrajni budowli. Po wykonanych, z wynikiem pozytywnym, próbach eksploatacyjnych pojazd zostanie skierowany w 2014 roku do wykonywania zadań pomiarowych na sieci PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.;
- rozwijano elektroniczną bazę danych diagnostycznych o nowe informacje oraz rozszerzono o sieciowy dostęp do danych przez pracowników utrzymania infrastruktury;
- w listopadzie 2013 roku zakończono procedurę udzielenia zamówienia publicznego oraz podpisano umowę z konsorcjum polsko-włoskim na budowę, dostawę i wdrożenie wielofunkcyjnego, samojezdnego, szynowego pojazdu pomiarowego do pomiaru geometrii torów, szyn, sieci trakcyjnej, inspekcji nawierzchni kolejowej oraz urządzeń przytorowych. Planowane rozpoczęcie pracy pojazdu w 2016 roku rozszerzy zakres badania diagnostycznego infrastruktury o pomiary z branży energetyki i automatyki kolejowej;
- Centrum Diagnostyki, jak co roku było animatorem nowoczesnych, technik i technologii organizując szereg prezentacji sprzętu pomiarowego, których adresatami byli przedstawiciele Zakładów Linii Kolejowych oraz firmy utrzymaniowe.

Rozwój techniczny i technologiczny diagnostyki kolejowej, wsparty kadrami ekspertów (diagnostów branżowych), pozwoli na bardziej racjonalne planowanie modernizacji, remontów oraz potrzeb utrzymaniowych infrastruktury kolejowej w skali jednostek organizacyjnych jak i całej Spółki. Podniesie również znacząco poziom technicznego bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Drogi kolejowe

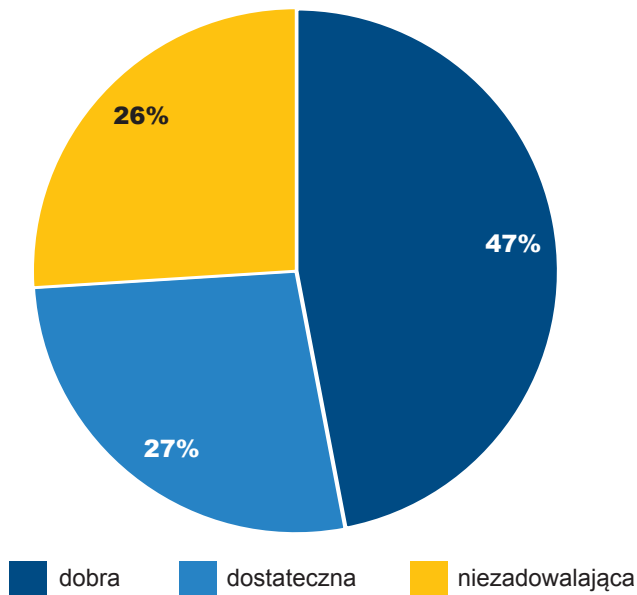
W 2013 roku nastąpiła zmiana długości eksploatowanych linii kolejowych. Modyfikacja ta była następstwem konieczności dostosowania infrastruktury do zmieniających się potrzeb przewozowych.

Zestawienie eksploatowanej infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (wg stanu na dzień 31 grudnia 2013 roku):

- 18 533 km linii kolejowych (to jest 36 440 km torów) w tym:
 - 27 113 km torów szlakowych i głównych zasadniczych na stacjach;
 - 9 327 km torów stacyjnych.
- 41 944 szt. rozjazdów, w tym:
 - 18 320 szt. rozjazdów w torach szlakowych i głównych zasadniczych;
 - 23 624 szt. rozjazdów w torach stacyjnych.
- 15 715 szt. skrzyżowań w poziomie szyn, w tym na liniach eksploatowanych: ogółem 13 120 szt., w tym przejazdów kolejowo-drogowych kategorii:
 - A – 2 539 szt.;
 - B – 812 szt.;
 - C – 1 289 szt.;
 - D – 7 386 szt.;
 - F – 594 szt.
 - przejść dla pieszych kategorii E – 500 szt.
- 25 683 szt. obiektów inżynierskich, w tym 6 436 szt. mostów i wiaduktów;
- 6 272 szt. budynków;
- 12 382 szt. budowli.

Stan techniczny infrastruktury drogowej

W wyniku prowadzonych w 2013 roku robót utrzymaniowo-naprawczych oraz zadań inwestycyjnych, długość torów linii kolejowych z dobrą oceną stanu technicznego (wg stanu na dzień 31 grudnia 2013 roku) stanowiła 47% całkowitej długości torów, co oznacza wzrost o 4% w porównaniu ze stanem na dzień 31 grudnia 2012 roku, ocenę dobrą uzyskało wówczas 43% torów.

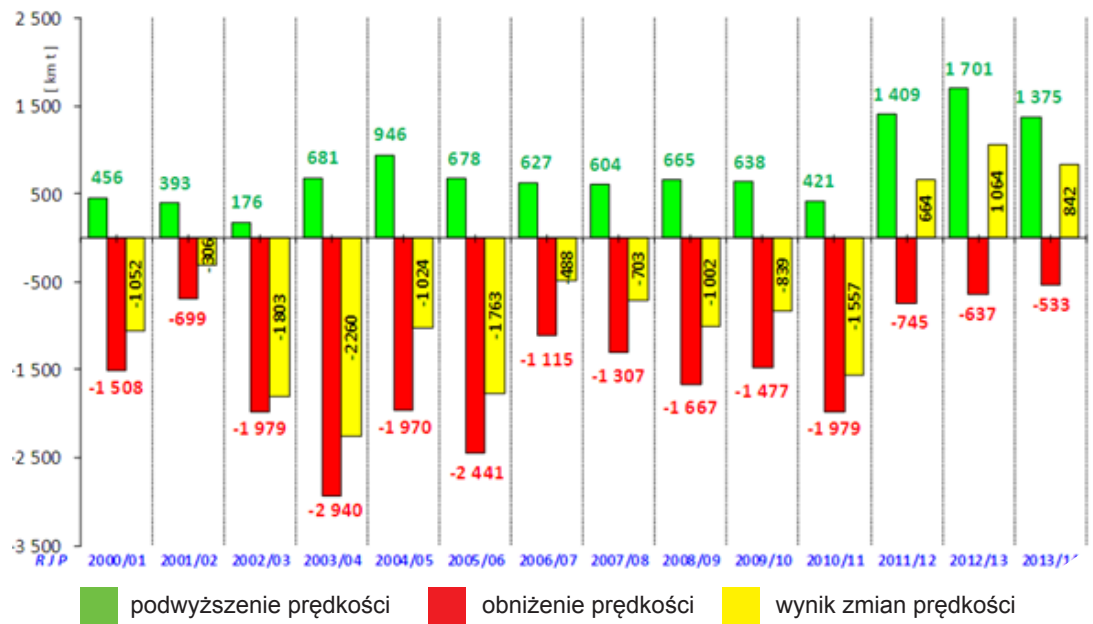


Powyższy wykres opracowano według następujących kryteriów:

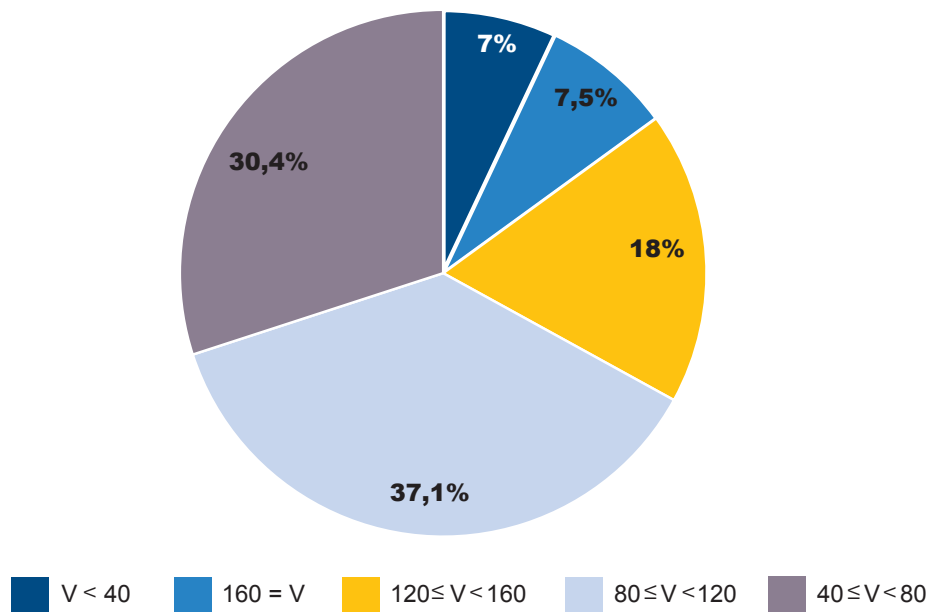
1. ocena dobra – linie kolejowe eksploatowane z założonymi parametrami, wymagane są tylko roboty konserwacyjne;
2. ocena dostateczna – linie kolejowe o obniżonych parametrach eksploatacyjnych (obniżona maksymalna prędkość rozkładowa, lokalne ograniczenia prędkości); dla przywrócenia maksymalnych parametrów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

Efektem poprawy stanu technicznego torów było podwyższenie w Rozkładzie Jazdy Pociągów 2013/14 maksymalnej prędkości rozkładowej dla pociągów pasażerskich na odcinkach torów o długości 1 375 km torów, a obniżenie prędkości na długości 533 km torów.

Długość eksploatowanych torów linii kolejowych, na których wprowadzono zmiany maksymalnych prędkości rozkładowych:



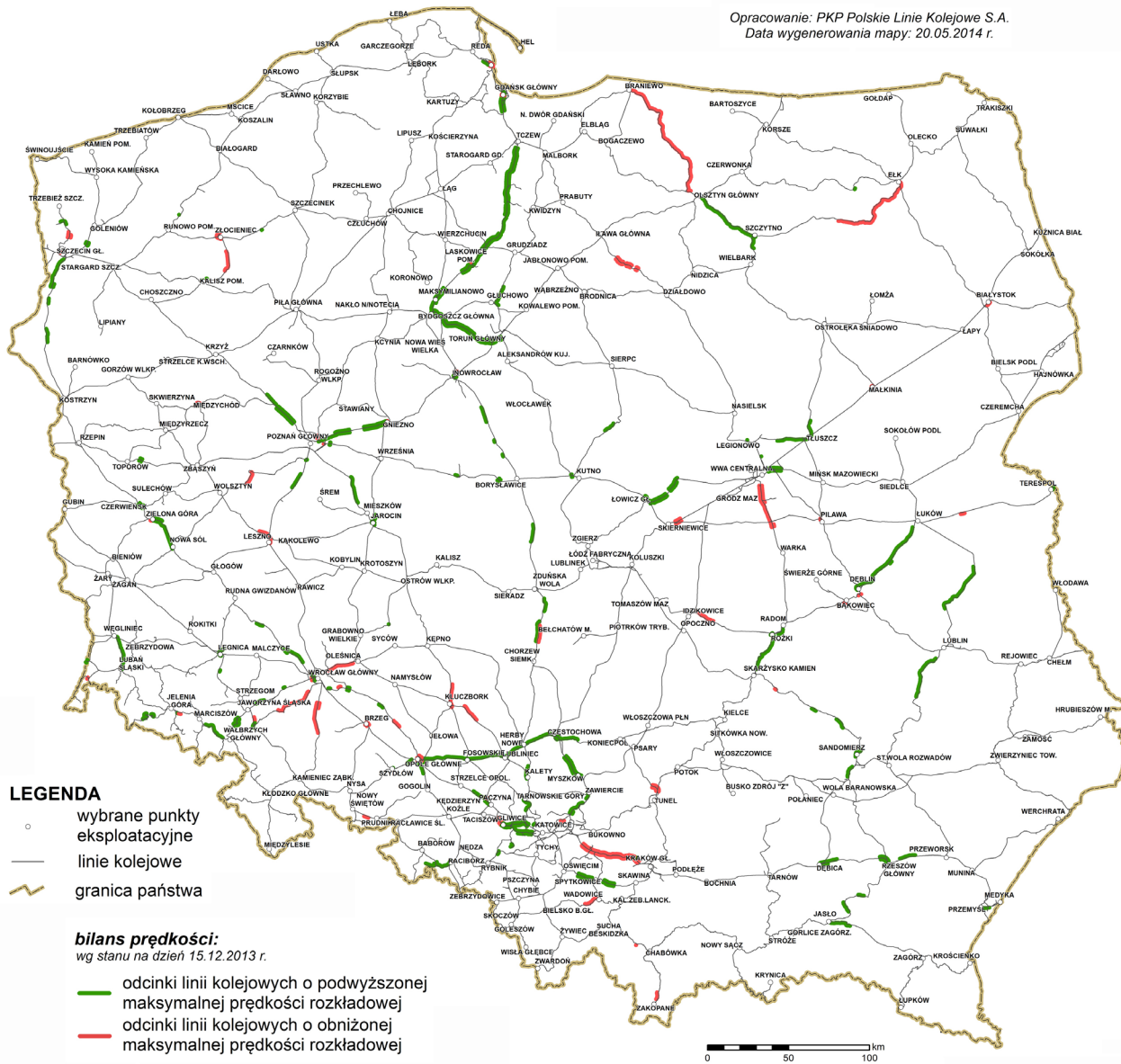
Procentowa struktura maksymalnych prędkości rozkładowych w rozkładzie jazdy 2013-2014:



Do sukcesów należy zaliczyć fakt, że po raz kolejny w 2013 roku wzrosła długość torów z obowiązującą prędkością rozkładową $V = 160$ km/h i wynosiła 2 022 km torów, podczas gdy na koniec 2012 roku było to 1 956 km torów.

Podwyższenia i obniżenia prędkości rozkładowych dla pociągów pasażerskich na dzień wprowadzenia RJP 2013/14

Opracowanie: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Data wygenerowania mapy: 20.05.2014 r.



Kierunki rozwoju

Strategia rozwoju

W 2013 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. aktywnie uczestniczyły w pracach związanych z realizacją celów określonych w rządowych dokumentach strategicznych, jak również kontynuowały realizację szerokiego programu inwestycyjnego.

Podejmowane w tym zakresie działania dotyczyły uczestnictwa w koordynowanych przez Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, a następnie powstałym z jego przekształcenia w dniu 27 listopada 2013 roku - Ministerstwem Infrastruktury i Rozwoju pracach związanych z:

1. tworzeniem i konsultowaniem Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku);
2. aktualizacją przyjętego uchwałą nr 219/2011 Rady Ministrów z dnia 7 listopada 2011 r. Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych do roku 2013 z perspektywą do roku 2015, czego efektem było podjęcie Uchwały nr 196/2013 Rady Ministrów z dnia 5 listopada 2013 r. w sprawie ustanowienia Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych do roku 2015. Konieczność aktualizacji Programu wynikała m.in. ze zmiany poziomu dostępnych środków finansowych oraz z powstałych ograniczeń dla realizacji niektórych zadań. Do Programu włączono nowe zadania, np. mające na celu polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowych (tzw. projekty rewitalizacyjne), planowane do realizacji w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

W 2013 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. prowadziły prace nad ramowym programem rozwoju sieci kolejowej w Polsce pn. Wizja sieci kolejowej w Polsce do roku 2023. Wizja ta stanowi całościową koncepcję realnego rozwoju i modernizacji sieci kolejowej w Polsce, możliwą do osiągnięcia w 2023 roku oraz ma na celu przedstawienie nowego podejścia do planowania programu inwestycyjnego, które ma pozwolić na podniesienie parametrów technicznych infrastruktury kolejowej w ujęciu globalnym, tj. maksymalizację efektu sieciowego.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podjęły również działania dotyczące planowania oraz wyboru projektów do realizacji w perspektywie finansowej UE na lata 2014–2020. Przy wyborze priorytetów przyjęto zasady:

1. kontynuacji dużych wieloletnich projektów ujętych w dotychczas uzgodnionych decyzjach, aktach prawnych i programach sektorowych, jak np. Master Plan, POIiŚ, WPIK;
2. realizmu przy programowaniu zakresu i harmonogramów nowych inwestycji w świetle istniejących uwarunkowań finansowych;
3. dążenia do maksymalnej absorpcji funduszy UE możliwych do wykorzystania;
4. eliminowania barier utrudniających i opóźniających realizację projektów.

Dzięki zastosowaniu podstawowych kryteriów klasyfikacji projektów inwestycyjnych, tj. kryterium ruchowego, zwiększenia prędkości, położenia, kontynuacji oraz gotowości projektu do realizacji stworzona została lista rankingowa kolejowych projektów inwestycyjnych, które zostały ujęte w projekcie Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku).

Na podstawie przygotowanego rankingu ustalona zostanie ostateczna lista inwestycji, które otrzymają dofinansowanie w latach 2014–2020 w ramach poniższych źródeł:

1. Connecting Europe Facility (CEF) „Łącząc Europę” – instrument ustanowiony Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 1316/2013 z dnia 11.12.2013 r.; instrument kluczowy dla finansowania rozwoju sieci bazowej TEN-T;
2. Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko (POLiŚ) 2014–2020 – w dniu 8.01.2014 r. Rada Ministrów przyjęła projekt POLiŚ, dając tym samym podstawy do przekazania powyższego projektu do Komisji Europejskiej i rozpoczęcia oficjalnych negocjacji;
3. Program Operacyjny Polska Wschodnia (PO PW) – dodatkowy instrument wsparcia finansowego 5 województw Polski Wschodniej: lubelskiego, podlaskiego, podkarpackiego, świętokrzyskiego i warmińsko-mazurskiego, który będzie uzupełnieniem i wzmocnieniem działań prowadzonych w ramach regionalnych i krajowych programów operacyjnych europejskiej polityki spójności.

W 2014 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. będą kontynuować prace nad określeniem ostatecznej listy inwestycji kolejowych planowanych do realizacji w perspektywie 2014–2020, które ujęte zostaną w Dokumencie Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku).

Poza projektami ujętymi w Dokumencie Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku), w ramach działań związanych z programowaniem działalności inwestycyjnej PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. w perspektywie finansowej UE na lata 2014–2020, odjęto również prace przygotowawcze, mające na celu wypracowanie listy projektów, które ze względu na swój regionalny charakter mogłyby być współfinansowane w ramach współpracy z samorządami i realizowane w ramach przyszłych Regionalnych Programów Operacyjnych. W celu zoptymalizowania działań PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. oraz skoordynowania ich z planami strategicznymi województw, przedstawiono Marszałkom poszczególnych województw propozycje projektów obejmujących regionalne i lokalne linie kolejowe, mające istotne znaczenie społeczno-gospodarcze dla regionu. Zgodnie z prowadzoną przez Zarządy poszczególnych Województw procedurą dotyczącą konsultacji społecznych, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. aktywnie uczestniczyły w opiniowaniu publikowanych projektów Regionalnych Programów Operacyjnych i odnosząc się do zagadnień transportu kolejowego, intensywnie zabiegały o możliwie maksymalne wsparcie unijne na rzecz infrastrukturalnych projektów kolejowych, będąc w przyszłości ich beneficjentem.

W roku 2013 nie podjęto ostatecznej decyzji o alokacji środków finansowych w ramach RPO, dlatego też Spółka będzie kontynuować działania mające na celu określenie ostatecznej listy projektów rekomendowanych do dofinansowania w ramach przyszłych Regionalnych Programów Operacyjnych w 2014 roku.

Ramy strategiczne dla działań PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. tworzą rządowe dokumenty strategiczne dotyczące transportu oraz uregulowania unijne w tym zakresie.

Kluczowym dokumentem wyznaczającym strategię Spółki jest spójna z celami Unii Europejskiej (UE) Strategia Rozwoju Transportu (SRT) do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku), której głównym celem jest zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego, poprzez tworzenie spójnego, zrównoważonego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym.

Strategia PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. koncentruje się na realizacji następujących celów szczegółowych wyznaczonych w SRT, odniesionych do transportu kolejowego:

1. stworzeniu nowoczesnej i spójnej sieci kolejowej;
2. poprawie sposobu organizacji i zarządzania;
3. poprawie bezpieczeństwa ruchu oraz przewożonych towarów;
4. ograniczeniu negatywnego wpływu transportu kolejowego na środowisko;
5. zbudowaniu racjonalnego modelu finansowania inwestycji infrastrukturalnych.

Do ważniejszych działań PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. w 2013 roku należał udział w pracach związanych z tworzeniem dokumentów programowych dla nowej perspektywy finansowej UE.

Spółka uczestniczyła w pracach Grupy Roboczej powołanej w obecnym Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju, wspierającej prace nad przygotowaniem programu operacyjnego dotyczącego m.in. transportu na lata 2014-2020. Ponadto, Spółka brała udział w konsultowaniu i opiniowaniu kolejnych wersji dokumentów programowych (projekty: umowa partnerstwa, kontrakt terytorialny, Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko, Program Operacyjny Polska Wschodnia, Program Operacyjny Pomoc Techniczna, Regionalne Programy Operacyjne) w ramach konsultacji społecznych oraz w ramach kontaktów roboczych z Ministerstwem Infrastruktury i Rozwoju.

W ramach powyższych działań zgłoszono szereg uwag oraz wniosków, które miały na celu uwzględnienie w tych dokumentach zapisów zapewniających finansowanie i możliwość realizacji inwestycji w infrastrukturę kolejową, zarządzaną przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Spółka rozpoczęła również przygotowania w zakresie poprawy dostępu do portów morskich w Gdyni, Gdańsku, Szczecinie i Świnoujściu, w celu zlikwidowania wąskich gardeł blokujących rosnący transport towarów do i z portu w głąb kraju. Wdrażane są w tym celu intensywne działania zmierzające do przygotowania dokumentacji przedprojektowej, w tym Studiów Wykonalności, jak również starania o pozyskanie źródeł finansowania z programów operacyjnych dostępnych w przyszłej perspektywie.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. prowadziły działania dotyczące dokumentów bazowych dla realizowanych zamówień. Głównym celem stworzenia systemu wzajemnie powiązanych dokumentów bazowych (tworzących standardowe Specyfikacje Istotnych Warunków Zamówienia), było usprawnienie procesu przetargowego, poprzez ujednoczenie i udoskonalenie wzorów dokumentacji przetargowej. Dokumenty bazowe łączą w sobie wiedzę i praktykę ekspertów z wielu dziedzin, doświadczenie Spółki w realizacji postępowań przetargowych, a także wymogi stawiane przez przepisy prawa polskiego i unijnego.

Oprócz ciągłych prac związanych z przygotowaniem nowych rodzajów dokumentów bazowych, w 2013 roku poddano weryfikacji i aktualizacji dokumenty bazowe przyjęte do stosowania w latach ubiegłych. Głównym zadaniem było opracowanie nowego podejścia do przygotowania studium wykonalności projektu i wyłączenie kwestii środowiskowych (za wyjątkiem analizy dla potrzeb kosztorysu projektu) z dokumentacji przedprojektowej. Zmieniono także podejście do opracowywania wariantów, wprowadzono dwuetapową selekcję wariantów z wykorzystaniem analizy wielokryterialnej, zwrócono uwagę na rynkowe podejście do analizowanych zagadnień i poprawę efektywności inwestycji.

W celu ustanowienia stabilnych warunków finansowych rozwoju infrastruktury kolejowej (odpowiedni poziom finansowania ze środków publicznych) prowadzono prace nad Ramową Umową Budżetowania Infrastruktury Kolejowej (RUBIK), która przewiduje przygotowanie projektu kontraktu wieloletniego na utrzymanie

infrastruktury kolejowej, pomiędzy zarządcą infrastruktury kolejowej a właściwym Ministrem ds. transportu, a także inne ustalenia związane z wdrożeniem Dyrektywy 2012/34/UE¹.

Wśród prowadzonych spraw w 2013 roku istotne znaczenie dla działalności Spółki miały działania ukierunkowane na osiągnięcie jak najkorzystniejszego brzmienia przepisów zawartych w propozycjach legislacyjnych.

W odniesieniu do przepisów UE prowadzone były prace nad aktami prawnymi w ramach IV Pakietu Kolejowego, który koncentruje się wokół następujących obszarów:

1. „unbudlingu”, czyli zapewniania odpowiedniej separacji zarządzania infrastrukturą kolejową od działalności przewozowej w kontekście zagwarantowania pełnej niezależności i skuteczności zarządcy infrastruktury kolejowej;
2. usprawnienia procedur wydawania pozwoleń na dopuszczenie pojazdów kolejowych do eksploatacji (tzw. wspólny paszport europejski);
3. wyposażenia ERA w kompetencje w zakresie wydawania świadectw bezpieczeństwa przewoźnikom kolejowym;
4. otwarcia krajowych kolejowych przewozów pasażerskich na konkurencję.

Szeroki zakres oraz charakter regulacji IV Pakietu Kolejowego powoduje, że poszczególne akty prawne obejmujące projekt nowego prawa są w dalszym ciągu w PKP Polskich Liniach Kolejowych S.A. przedmiotem analiz. Zgodnie ze stanowiskiem Komisji akty te mają uwzględniać zmiany, które spowodują poprawę jakości i efektywności usług kolejowych, poprzez usunięcie wszelkich przeszkód prawnych, instytucjonalnych i technicznych w zakresie rozwoju jednolitego europejskiego obszaru kolejowego.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. brały także udział w pracach nad niezwykle istotnymi dla działalności Spółki, Rozporządzeniami Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) z dnia 11 grudnia 2013 r. tj.:

1. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE (Dz. Urz. UE L348/1 z dnia 20.12.2013 r.);
2. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1316/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. ustanawiające instrument „Łącząc Europę”, zmieniające rozporządzenie (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 680/2007 i (WE) nr 67/2010 (Dz. Urz. UE L348/129 z dnia 20.12.2013 r.).

W odniesieniu do szczebla krajowego, przedstawiciele PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. brali czynny udział w przygotowaniu nowelizacji ustawy o transporcie kolejowym wdrażającej do polskiego porządku prawnego Dyrektywę Komisji nr 2011/18/UE z dnia 1 marca 2011 r. zmieniającą załączniki II, V i VI do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie. Ustawa o transporcie kolejowym w nowym brzmieniu (wraz ze zmienionymi definicjami modernizacji i odnowienia) umożliwi weryfikację podsystemów w oparciu o przepisy krajowe, a tym samym możliwość ubiegania się

1. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego.

o wydanie, przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zezwolenia na dopuszczenie podsystemu strukturalnego do eksploatacji. Wprowadzone zmiany przepisów ustawy prowadzą do harmonizacji wymagań obowiązujących w Unii Europejskiej w zakresie certyfikacji produktów sektora kolejowego (zarówno w odniesieniu do TSI, jak i wymagań ustalanych przez państwo członkowskie). Rozszerzenie zakresu stosowania interoperacyjności w Polsce wpłynie korzystnie na poprawę oferty przewozowej w połączeniach międzynarodowych, umożliwiając jednocześnie obsługę połączeń krajowych w dozwolonym zakresie. Rozszerzenie zakresu stosowania interoperacyjności jest elementem przyczyniającym się do zwiększenia atrakcyjności transportu kolejowego, wzrostu konkurencji w sektorze międzynarodowych pasażerskich i towarowych przewozów kolejowych.

W zakresie współpracy międzynarodowej, w 2013 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. uczestniczyły aktywnie w pracach różnych organizacji międzynarodowych, w tym operujących w sferze transportu kolejowego oraz w konsultacjach publicznych Komisji Europejskiej i instytucji unijnych.

W tym kontekście przedstawiciele PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. m.in. brali udział w pracach grupy infrastrukturalnej CER (Infrastructure Interested Group), grupy EIM ds. zarządzania zasobami (Asset Management Working Group), a także współpracowali z Agencją Wykonawczą TEN-T (od 1 stycznia 2014 r. Innovation and Networks Executive Agency - INEA) i Generalnym Przedstawicielstwem PKP S.A. w Brukseli. Współpraca dotyczyła zagadnień związanych z tworzeniem nowych aktów prawnych UE, projektów technicznych specyfikacji interoperacyjności (TSI), w szczególności nowej specyfikacji TSI dotyczącej aspektu „osób o ograniczonej możliwości poruszania się” transeuropejskiego systemu kolei oraz analizą danych dotyczących wydajności/efektywności przy planowaniu zarządzania zasobami.

Ponadto, przedstawiciele Spółki uczestniczyli w pracach Grupy Roboczej ds. korytarzy towarowych w ramach SERAC (Single European Railway Area Committee) oraz w pracach Grupy Korytarzowej Pana Vincka (Mr Vinck's Corridor Group).

W ramach członkostwa w RNE, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. uczestniczyły w pracach szeregu grup roboczych. Spółka brała także udział w projekcie TIS (Train Information System). Głównym zadaniem systemu TIS jest wspieranie zarządzania międzynarodowymi pociągami (towarowymi i pasażerskimi) poprzez dostarczanie danych o ruchu pociągów w czasie rzeczywistym.

Przedstawiciele Spółki brali ponadto aktywny udział w pracach różnych grup roboczych UIC z zakresu ERTMS, ochrony, bezpieczeństwa, środowiska, eksploatacji, technicznych specyfikacji interoperacyjności, dużych prędkości i zagadnień prawnych, a także innych organizacji takich jak: OSŻD, USIC, FISAIC, FIATC i UEEIV, COLPOFER.

W zakresie wdrażania Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 913/2010 w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy w 2013 roku zostało uruchomione w Warszawie, w siedzibie PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. Biuro Korytarza Towarowego nr 8 (Bremerhaven – Rotterdam – Antwerpia – Akwizgran – Berlin – Warszawa – Terespol – Kowno). Prace kontynuowały wszystkie grupy robocze korytarza. Wykonana została większa część analiz rynku transportowego. Rada Zarządzająca podjęła szereg strategicznych decyzji dotyczących przyszłości funkcjonowania korytarza. Kontynuowano strategię w ramach projektu współfinansowanego z funduszu TEN-T. Rozpoczęła się także analiza rynku transportowego Korytarza Towarowego nr 5 (Gdynia – Katowice – Ostrawa – Żylinia – Bratysława – Wiedeń – Klagenfurt – Udine – Wenecja – Triest – Bolonia – Rawenna – Graz – Maribor – Lublana – Koper – Triest). Większość grup roboczych oraz grupy doradcze rozpoczęły prace nad wdrażaniem

korytarza towarowego. Rada Zarządzająca podjęła szereg kierunkowych decyzji, w tym decyzję o przyszłej formie prawnej korytarza (EUIG zostanie założone z siedzibą w Warszawie). Podjęto również działania organizacyjne mające na celu otrzymanie dofinansowania na wdrażanie korytarza. Złożono wnioski i otrzymano dofinansowanie z funduszu TEN-T.

W ramach współpracy dwustronnej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. kontynuowały kooperację w kwestiach zarządzania infrastrukturą kolejową z partnerami z państw sąsiednich (DB, SŽDC, ŽSR, UZ, BŽD, RŽD, LG) i innymi (np. MAV, NS, ADIF, SNCF, RFF, Network Rail).

Współpraca tego typu jest szczególnie ważna w odniesieniu do sąsiednich zarządców infrastruktury kolejowej w zakresie:

1. prowadzenia bezpiecznego i płynnego ruchu kolejowego przez granice;
2. modernizacji infrastruktury kolejowej i jej punktów styku, w tym koordynacji tego typu prac;
3. uzgadniania zasad prowadzenia ruchu kolejowego i opracowywania stosownych porozumień dodatkowych dla kolejowych przejść granicznych (Miejscowe Porozumienia Graniczne);
4. poprawy punktualności pociągów na przejściach granicznych;
5. bieżącej eksploatacji;
6. działań na rzecz usprawnienia i zacieśnienia współpracy z przewoźnikami (konferencje graniczne zarządców infrastruktury z przewoźnikami), w tym także na płaszczyźnie zamawiania i realizacji tras międzynarodowych.

Współpraca dwustronna obejmuje także szereg innych działań, jak współpraca ekspertów, wspólne organizowanie warsztatów i innych przedsięwzięć, wymiana doświadczeń, itp. i będzie kontynuowana w latach następnych.

Informatyka

W obszarze systemów opisu infrastruktury kolejowej opracowano koncepcję:

1. rozwiązania aplikacyjnego wspierającego inwentaryzację infrastruktury kolejowej w zakresie torów i peronów (ePOS);
2. oprogramowania wspierającego zbieranie danych dla prowadzonego przez Europejską Agencję Kolejową, Rejestru Infrastruktury Kolejowej – RINF. Dane grupowane są w ramach podsystemów obejmujących elementy drogi kolejowej, automatyki, łączności i energetyki.

W obszarze systemów wspierających działalność operacyjną Spółki opracowano:

1. w systemie wspomagającym konstrukcję rozkładu jazdy:
 - internetowy moduł rejestrowania i ewidencjonowania wniosków do Rocznej Rozkładu Jazdy oraz wniosków o korektę rozkładu jazdy;
 - internetowy moduł raportowania stanu konstrukcji wniosków dla przewoźników oraz moduł raportowania stanu konstrukcji rozkładu rocznego;
 - moduł automatycznej konstrukcji rozkładu jazdy, spowodowanego zmianą parametrów techniczno-eksploatacyjnych pociągu lub zmianą parametrów infrastruktury;

- moduł wspierający międzynarodową wymianę danych o rozkładzie jazdy pociągów (MERITS) oraz moduł do harmonizacji rozkładów jazdy na stacjach granicznych (PCS);
 - zmodyfikowano moduł obliczeń trakcyjnych dla jazdy pociągów z prędkością 200 km/h, wspierający konstrukcję rozkładu jazdy pociągów EIC Premium.
2. w systemie wspomagającym wykonanie rozkładu jazdy:
- zmodyfikowano system pozyskiwania informacji z torów umożliwiającą pozyskanie informacji o czasie przejazdu pociągów z Lokalnych Centrów Sterowania Pociągów (LCS). Wprowadzona zmiana ma bezpośredni wpływ na polepszenie jakości danych o jeździe pociągów;
 - mechanizm automatycznego zatwierdzania danych o czasie przejazdu pociągów pozyskiwanych z systemu GPS;
 - zmiany w systemie „Centrum Zarządzania Kryzysowego” pozwalające na prezentację szczegółowych informacji o pociągach opóźnionych z podziałem na grupy, w zależności od wielkości opóźnienia. System wspiera działania prowadzące do likwidacji opóźnień pociągów spowodowanych obciążeniem sieci trakcyjnej w zimie 2013 roku;
 - aplikację wspierającą zasilanie systemu TIS (Train Information System) danymi o planie rozkładu jazdy oraz jego wykonaniu. System TIS umożliwia bieżące monitorowanie jazdy pociągów międzynarodowych niezależnie od położenia wzdłuż całej ich relacji. Obsługa transmisji danych odbywa się zgodnie ze standardami interoperacyjności TAF TSI.
3. w ramach systemu „Portal PLK dla Pasażera” (PDP) opracowano i wdrożono rozwiązania:
- nowa odsłona graficzna PDP zawierająca nową funkcjonalność, jaką jest Sieciowy Rozkład Jazdy Pociągów. PDP oferuje podróżnym kompleksowe informacje obejmujące: rozkład jazdy pociągów, informacje handlowe, powiązania pociągów (wymiana wagonów, itd.). W skład portalu wchodzi:
 - wyszukiwarka połączeń kolejowych planowych wraz z informacją o realizacji (informacja o opóźnieniu, prognozie opóźnienia na kolejnych stacjach na trasie pociągu);
 - plakatowy rozkład jazdy pociągów dla stacji i przystanków pasażerskich dla Roczno-Rozkładu Jazdy Pociągów, bieżącego i przyszłego „Zamknięciowego Rozkładu Jazdy Pociągów”;
 - sieciowy rozkład jazdy pociągów dla tablic, stacji i przystanków pasażerskich oraz linii kolejowych dla Roczno-Rozkładu Jazdy Pociągów, bieżącego i przyszłego Zamknięciowego Rozkładu Jazdy Pociągów.
 - w ramach rozwoju systemu opracowano aplikację „Rozkład Kolejowy” na urządzenia mobilne, działającą w systemach operacyjnych WP, Android, iOS. Oferuje ona następujące usługi:
 - wyszukiwanie połączeń kolejowych planowych wraz z informacją o realizacji (informacja o opóźnieniu, prognozie opóźnienia na kolejnych stacjach na trasie pociągu);
 - rozkład jazdy pociągów dla stacji, przystanków osobowych.

4. pozostałe aktywności:

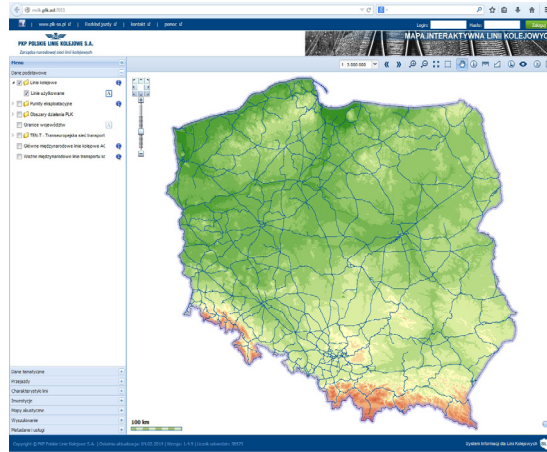
- dla potrzeb wykonywania audytów i raportowania prac dotyczących utrzymania czystości stacji i dworców opracowano System Kontroli Wykonania Usługi Utrzymania Czystości. System wspiera:
 - kontrolę jakości usług świadczonych przez firmy zewnętrzne wykonujące usługę utrzymania czystości;
 - bieżące śledzenie stanu postępujących prac;
 - generowanie zbiorczych raportów umożliwiających okresową weryfikację prac firm zewnętrznych wykonujących usługę utrzymania czystości, np. w momencie wystawiania faktury.
- w obszarze podstawowej infrastruktury informatycznej zakończono konsolidację podstawowych usług IT w Spółce. Objęły one uruchomienie nowej poczty elektronicznej oraz wprowadzenie domeny umożliwiającej scentralizowane zarządzanie sprzętem informatycznym oraz jego użytkownikami.

5. dalsze plany:

- w dalszej perspektywie, prace Spółki obejmą dalszy rozwój systemów wspierających podstawową działalność PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. Planowana i realizowana jest dalsza rozbudowa systemów wspierających konstrukcję rozkładów jazdy. Obejmie ona opracowanie modułu zarządzania danymi handlowymi o pociągach oraz budowę modułu obsługi skomunikowań pociągów. Planowana jest modyfikacja modułu konstrukcji rozkładu zamknięciowego oraz rozpoczęcie prac dostosowujących system SKRJ do układania rozkładu jazdy w oparciu o dokładne informacje o parametrach torów stacyjnych i szlakowych, co umożliwi znaczne podniesienie jego jakości i zwiększenie stopnia automatyzacji procesu konstrukcji;
- uruchomiono duży projekt obejmujący opracowanie nowego systemu wspierającego wykonanie rozkładu jazdy (SEPE II). System zostanie opracowany w oparciu o najnowsze technologie z wykorzystaniem doświadczenia zdobytego podczas funkcjonowania dotychczasowej wersji systemu. Użyte zostaną elastyczne rozwiązania umożliwiające dalszą rozbudowę aplikacji, zwiększą jej bezpieczeństwo oraz zapewnią szybki dostęp do aktualnych informacji. Zakończenie prac przewidziane jest na 2016 rok;
- kontynuowane są prace obejmujące budowę modułów i aplikacji wspierających wymogi ustawodawstwa unijnego. Obejmują one uruchomienie obsługi kolejnych komunikatów TAF i TAP TSI oraz kontynuację prac związanych z Rejestrem Infrastruktury Kolejowej (RINF);
- celem ograniczenia kosztów wydruku podjęto prace zmierzające do wdrożenia usługi outsourcingu urządzeń drukujących w PKP Polskich Liniach Kolejowych S.A.

Geoinformacja

W październiku 2013 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oddały do użytku nowy serwis internetowy: Mapa Interaktywna Linii Kolejowych (MILK). Mapa dostępna jest bezpośrednio pod adresem <http://mapa.plk-sa.pl> lub przez stronę główną PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.



Serwis MILK umożliwia jego użytkownikom dostęp do informacji o liniach kolejowych i punktach eksploatacyjnych oraz ich podstawowych charakterystykach, jak i położeniu na mapie. W serwisie możliwe jest wyszukiwanie informacji o interesujących nas obiektach oraz wykonywanie prostych analiz i ich wizualizację, zaspokajając tym samym najpilniejsze potrzeby w zakresie podstawowych informacji o sieci kolejowej. Dodatkowo, na MILK udostępniono dane dotyczące map akustycznych wykonane dla linii kolejowych, po których przejeżdża ponad 30 000 pociągów rocznie, spełniając tym samym obowiązki prawne wynikające z konieczności zapewnienia przez Spółkę powszechnego dostępu do tego rodzaju informacji. Razem z serwisem MILK udostępniony został serwis WMS (Web Map Service), za pośrednictwem którego istnieje możliwość wyświetlenia danych o liniach kolejowych, punktach eksploatacyjnych oraz granicach Zakładów Linii Kolejowych, we własnych aplikacjach prezentujących dane ze współrzędnymi geograficznymi. Na koniec 2013 roku tj. 3 miesiące od uruchomienia serwisu zanotowano około 19 tys. odsłon.

W 2013 roku przygotowane zostały również założenia (w tym Opis Przedmiotu Zamówienia), dotyczące dalszego rozwoju Systemu Informacji dla Linii Kolejowych. Planowany rozwój Systemu zakłada zwiększenie dokładności danych przestrzennych utrzymywanych w Module LRS oraz rozbudowę pozostałych modułów, zapewniających Spółce dostęp do aktualnej i rzetelnej informacji, a dzięki temu wspierających podejmowanie właściwych decyzji.

Zapewnienie rozwoju systemu pozwoli na wdrożenie nowych funkcjonalności, jak i utrzymanie wysokiej jakości świadczonych przez ten system usług, w szczególności związanych z wizualizacją przestrzenną oraz zapewnieniem dostępu do danych przestrzennych o liniach kolejowych.

Równocześnie realizowany jest kolejny etap projektu „kodyfikacji” linii kolejowych. Celem projektu jest opracowanie systemu pomiarowego skrajni budowli linii kolejowych bazującego na integracji skaningu laserowego oraz modułu georeferencyjnego GNSS/INS. Docelowy system będzie umożliwiał pomiar z prędkością do 100 km/h, a następnie przetwarzanie danych z pomiaru oraz wyznaczanie przekrojów skrajni dla określenia kodów odcinków linii kolejowych. W 2014 roku planowane jest wdrożenie wyników prac badawczych zakończonych w 2013 roku.

Ochrona środowiska

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. realizując zadania publiczne ponoszą szczególną odpowiedzialność przed organami ochrony środowiska i społeczeństwem za dbałość o środowisko oraz przestrzeganie obowiązujących w tym zakresie aktów prawnych. Dlatego też ochrona środowiska w PKP Polskich Liniach Kolejowych S.A. stanowi ważny element działalności Spółki, istotny zarówno w trakcie realizacji inwestycji, jak również w procesach operacyjnych. Zadania związane z ochroną środowiska polegają przede wszystkim na:

1. korzystaniu ze środowiska w związku z eksploatacją linii kolejowych, w tym monitorowaniu wpływu na stan środowiska;
2. realizacji planowanych przedsięwzięć w sposób zgodny z przepisami ochrony środowiska i wymaganiami instytucji finansowych;
3. planowaniu i podejmowaniu działań ograniczających wpływ na środowisko.

Sprawozdawczość w zakresie ochrony środowiska

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. sporządza okresowe wykazy, sprawozdania, raporty z zakresu ochrony środowiska, które przedkładane są do organów i instytucji. Są to m.in.:

1. wykazy zawierające informacje i dane o zakresie korzystania ze środowiska oraz wysokości należnych opłat;
2. roczne sprawozdania o wytworzonych odpadach i sposobach gospodarowania wytworzonymi odpadami;
3. roczne raporty do Krajowej bazy o wielkości emisji do powietrza gazów cieplarnianych i innych substancji przez podmioty korzystające ze środowiska;
4. sprawozdania statystyczne przedstawiane do Głównego Urzędu Statystycznego w zakresie ochrony środowiska (L-02, G-06, OS-6).

Udział w konsultacjach dotyczących ochrony środowiska

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z uwagi na ogólnokrajowy charakter prowadzonej działalności biorą udział w opiniowaniu oraz uzgadnianiu powstających dokumentów strategicznych, planistycznych, jak również biorą udział w konsultacjach społecznych dotyczących ochrony środowiska.

Do najważniejszych form aktywności w tym zakresie w 2013 roku należy zaliczyć m.in.:

1. na styku: kolei (hałas) i otoczenia - zgłaszanie postulatów do samorządów gminnych, w związku z opiniowaniem dokumentów strategicznych polityki przestrzennej. Dotyczyły one sposobu zagospodarowania najbliższego sąsiedztwa obszaru kolejowego oraz ograniczenia powstawania nowej zabudowy chronionej akustycznie;
2. uczestniczenie w pracach związanych z opracowywaniem programów ochrony środowiska przed hałasem;
3. uczestniczenie w konsultacjach dotyczących planów zadań ochronnych dla obszarów Natura 2000, znajdujących się w bliskim sąsiedztwie linii kolejowych;
4. analizowanie dokumentacji środowiskowej związanej z zagospodarowaniem terenów sąsiadujących z liniami kolejowymi.

Ochrona środowiska a inwestycje

W 2013 roku zostały opracowane i przyjęte do stosowania przez Zarząd PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. „Standardowe wymagania dla dokumentacji środowiskowej”. Stanowią one zestaw wymagań, jakim muszą odpowiadać karta informacyjna przedsięwzięcia, inwentaryzacja przyrodnicza, raport o oddziaływaniu na środowisko (sporządzany w fazie prac właściwych dla etapu uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach) oraz raport o oddziaływaniu na środowisko na potrzeby ponownej oceny oddziaływania na środowisko. Standardowe wymagania stanowią wytyczne dla wykonawców oraz materiał bazowy do opracowania dokumentacji przetargowej dla inwestycji kolejowych, w ramach których wykonywana będzie dokumentacja środowiskowa.

Od 2013 roku realizowany jest projekt pn. „Przygotowanie dokumentacji środowiskowej dla wybranych projektów infrastrukturalnych perspektywy finansowej 2014–2020 w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013”. Celem projektu jest zebranie danych o zasobach, walorach i stanie środowiska przyrodniczego na terenach położonych w bezpośrednim sąsiedztwie (ok. 1200 km od linii kolejowych). Zakończenie projektu przewidywane jest na 2015 rok.

Udział w procesie legislacyjnym

Działalność PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. realizowana jest zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa. W 2013 roku Spółka uczestniczyła w procesie legislacyjnym dotyczącym 35 projektów aktów prawnych związanych z ochroną środowiska. Najważniejsze spośród nich, mające bezpośredni wpływ na działalność Spółki to:

1. projekt ustawy o zmianie ustawy Prawo ochrony środowiska oraz niektórych innych ustaw;
2. projekt ustawy o zmianie niektórych ustaw w związku ze wzmocnieniem narzędzi ochrony krajobrazu;
3. projekt ustawy o zmianie ustawy o samorządzie gminnym oraz o zmianie niektórych innych ustaw.

Ponadto, w dniu 27 kwietnia 2013 roku weszła w życie ustawa z dnia 8 marca 2013 roku o środkach ochrony roślin (Dz. U. z 2013 r., poz. 455), która nakłada na Spółkę szereg nowych obowiązków związanych ze stosowaniem środków ochrony roślin, potwierdzania sprawność technicznej sprzętu przeznaczonego do stosowania środków ochrony roślin oraz prowadzenia szkoleń w zakresie środków ochrony roślin. W związku z koniecznością realizacji zapisów ustawy oraz aktów wykonawczych Spółka podjęła działania mające na celu dostosowanie procedur i przepisów obowiązujących w PKP Polskich Liniach Kolejowych S.A. do określonych w ww. ustawie wymagań w zakresie stosowania środków ochrony roślin.

W 2013 roku zmianie uległo także istotne dla procesu inwestycyjnego rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 25 czerwca 2013 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. 2013 poz. 817).

Monitorowanie środowiska

W 2013 roku w PKP Polskich Liniach Kolejowych S.A. została wdrożona procedura Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem SMS PW-07 Zarządzanie środowiskowe. Celem procedury jest identyfikacja, rejestracja oraz analiza sytuacji mogących mieć negatywny wpływ na środowisko i stanowić źródło zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego, zaistniałych w wyniku prowadzonej przez Spółkę działalności.

Do zagrożeń objętych procedurą zaliczają się zanieczyszczenia wód, gleby i ziemi (powstałe w wyniku przewozu towarów niebezpiecznych) oraz kolizje ze zwierzętami.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wykonały aktualizację map akustycznych linii kolejowych, po których przejeżdża ponad 30 000 pociągów rocznie. Aktualizacji dokonano z uwagi na zmianę dopuszczalnych wartości poziomu hałasu w środowisku związaną z wejściem w życie rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 1 października 2012 roku zmieniające rozporządzenie w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2012 r., poz. 1109). Zmiana ta spowodowała znaczne ograniczenie zasięgu ponadnormatywnego oddziaływania akustycznego linii kolejowych.

W 2013 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. rozpoczęły badania jakości wód opadowych i roztopowych, odprowadzanych z terenu linii kolejowych w 100 wybranych lokalizacjach oraz badania jakości gleby i ziemi w 40 wybranych lokalizacjach. Celem badań jest określenie rzeczywistych potrzeb dotyczących potrzebnych urządzeń służących do oczyszczania wód opadowych i roztopowych. Zakończenie projektu planowane jest na II kwartał 2014 roku.

Bezpieczeństwo

Statystyka zdarzeń kolejowych

Zdarzenia kolejowe w podziale na kategorie

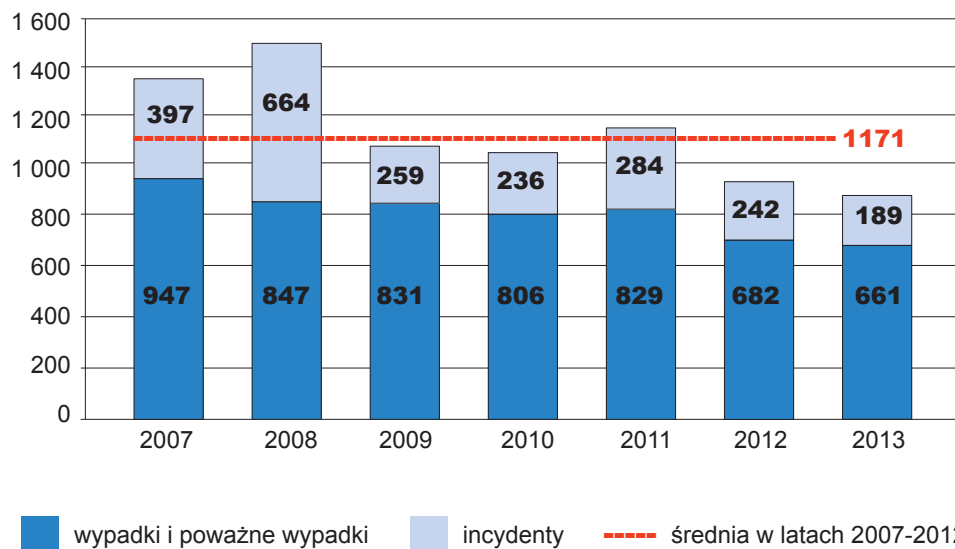
W okresie od 1 stycznia do 31 grudnia 2013 roku na sieci linii kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. doszło do 850 zdarzeń (z wyłączeniem samobójstw), w tym do:

1. 1 poważnego wypadku (tj. wypadku z dotkliwymi skutkami, mającego oczywisty wpływ na zarządzanie bezpieczeństwem kolei);
2. 660 wypadków (tj. zdarzeń powodujących negatywne konsekwencje dla zdrowia ludzkiego, mienia lub środowiska);
3. 189 incydentów (tj. innych zdarzeń związanych z ruchem pociągów i mających negatywny wpływ na jego bezpieczeństwo).

W porównaniu do 2012 roku odnotowano spadek liczby zdarzeń o 74, na który składa się:

1. spadek liczby wypadków o 21;
2. spadek liczby incydentów o 53.

Porównanie liczby zdarzeń, do których doszło na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w latach 2007-2013



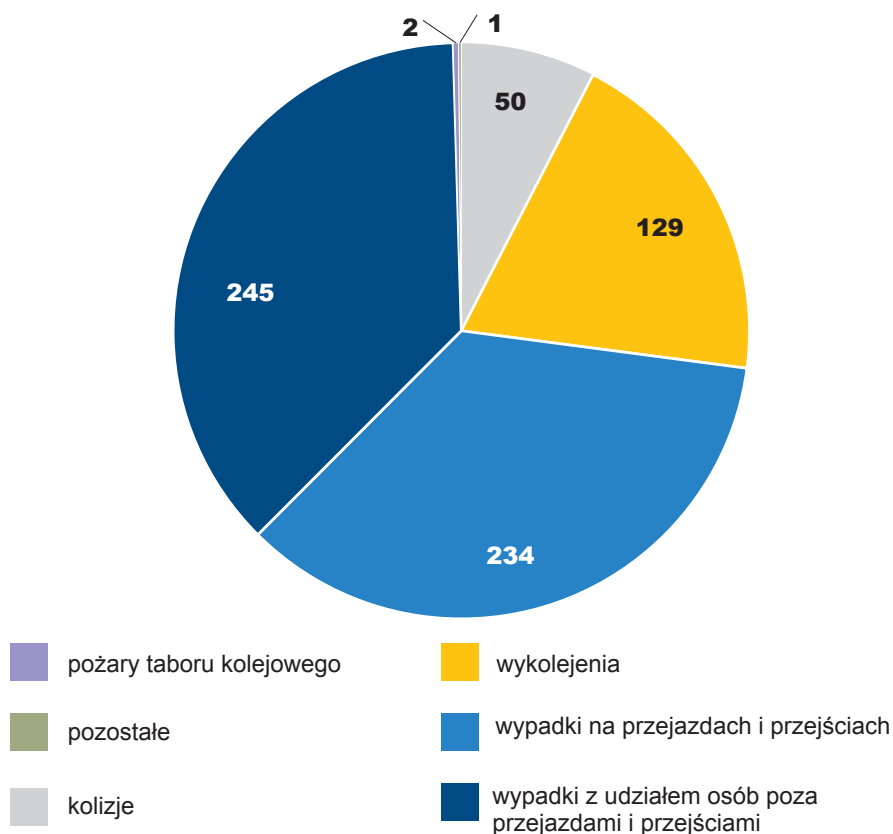
Wypadki i poważne wypadki w podziale na rodzaje

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

1. kolizje;
2. wykolejenia;
3. wypadki na przejazdach i przejściach;

4. wypadki z udziałem osób poza przejazdami i przejściami (z wyjątkiem samobójstw);
5. pożary taboru kolejowego;
6. pozostałe wypadki.

Struktura ilościowa wypadków na sieci PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. w 2013 roku w podziale na rodzaje



Z powyższego wykresu wynika, że zdecydowanie najliczniejszymi grupami wypadków, do których dochodziło na sieci PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., były wypadki z udziałem osób poza przejazdami kolejowymi i przejściami przez tory (potrącenia osób przebywających na terenie kolejowym lub wskakujących/wyskakujących do/z pociągów), a także wypadki na przejazdach i przejściach. Kolizje i wykolejenia, stanowiły w 2013 roku w sumie ponad 27% wypadków kolejowych. Są to zdarzenia, do których dochodzi zwykle z winy szeroko pojętego systemu kolejowego, tj. urządzeń technicznych, procedur i/lub czynnika ludzkiego (po stronie przewoźnika kolejowego lub zarządcy infrastruktury). Możliwość ograniczenia liczby tych dwóch rodzajów wypadków zależy bezpośrednio od działań podejmowanych przez podmioty rynku kolejowego (zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych), ale także od projektantów, producentów, dostawców oraz wykonawców usług budowlanych i utrzymaniowych.

Ofiary wypadków kolejowych

Liczba ofiar wypadków na sieci PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. w 2013 roku wyniosła 329, z czego 224 to ofiary śmiertelne, a 105 ciężko ranne. W porównaniu do 2012 roku odnotowano spadek liczby ofiar śmiertelnych o 35 oraz liczby osób ciężko rannych o 81. Najliczniejszymi grupami śmiertelnych ofiar wypadków, do których doszło w 2013 roku, były osoby nieuprawnione do przebywania na terenie kolejowym (165 zabitych, o 7 mniej niż w 2012 roku) oraz użytkownicy przejazdów i przejść

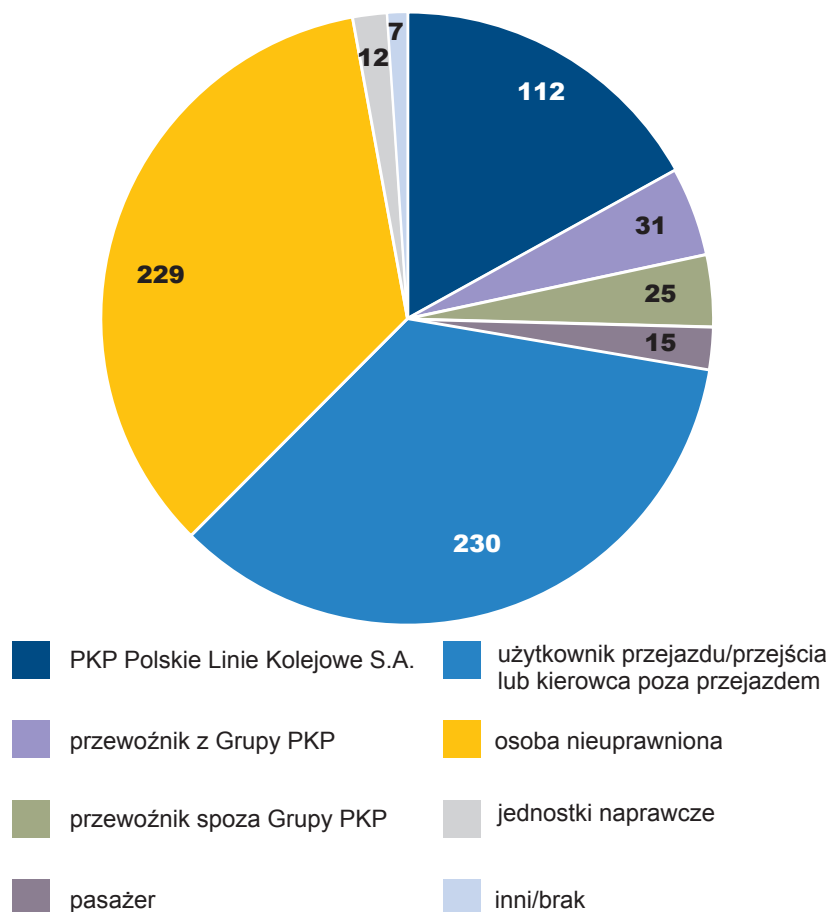
(50 zabitych, o 9 mniej niż w 2012 roku). Również wśród osób ciężko rannych w wypadkach kolejowych najliczniejszą grupę (54 osoby, o 8 mniej niż w 2012 roku) stanowiły osoby nieuprawnione do przebywania na terenie kolejowym, zaś drugą co do liczebności grupę stanowili użytkownicy przejazdów i przejść (39 osób, o 3 mniej niż w 2012 roku).

Wypadki, które skutkowały ofiarami w grupie pasażerów (6 ofiar) oraz pracowników kolei (2 ofiary) były spowodowane wyłącznie najechaniem pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory w miejscach niedozwolonych oraz wskakiwaniem, wyskakiwaniem lub wypadnięciem z pojazdu kolejowego. Oznacza to, że w całym 2013 roku każdy pasażer postępujący zgodnie z prawem dotarł bezpiecznie do celu podróży.

Wypadki i incydenty w podziale na podmioty zawinione

Za zdecydowaną większość wypadków w ruchu kolejowym winę ponoszą użytkownicy przejazdów i przejść lub osoby nieuprawnione do przebywania na terenie kolejowym, co znajduje odzwierciedlenie w przewadze wypadków na przejazdach i potrąceń pieszych poza przejściami i przejazdami w ogólnej statystyce wypadkowej.

Podmioty, które przyczyniły się do wypadków w 2013 roku



W 2013 roku doszło do 112 wypadków obciążających PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (o 24 więcej niż w 2012 roku), w tym: 11 kolizji, 93 wykolejenia, 5 wypadków na przejazdach i przejściach oraz 3 wypadki z udziałem osób poza przejazdami i przejściami.

Najczęściej występującą przyczyną zdarzeń obciążających Spółkę jest uszkodzenie lub zły stan nawierzchni drogi kolejowej lub obiektu inżynierskiego.

Działania podejmowane na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego

Inicjatywy na rzecz poprawy stanu technicznego infrastruktury oraz wyposażenia

W ramach prac modernizacyjnych i rewitalizacyjnych, które obejmowały nawierzchnię dróg kolejowych, wymieniane były również elementy newralgiczne z punktu widzenia zagrożenia wykolejeniami, czyli rozjazdy. W 2013 roku na sieci PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. zabudowano (wymieniono na nowe) 789 rozjazdów. Wymiana wybranych rozjazdów kolejowych jest przedmiotem odrębnego projektu inwestycyjnego – POliŚ 7.1-71 „Poprawa bezpieczeństwa poprzez zabudowę nowych rozjazdów kolejowych o podwyższonym standardzie konstrukcyjnym”.

W ramach prowadzonych modernizacji oraz rewitalizacji linii kolejowych przebudowywano przejazdy kolejowo-drogowe oraz przejścia przez tory, wyposażając je w dodatkowe urządzenia zabezpieczenia i/lub ostrzegania, a także likwidowano przejazdy i przejścia w poziomie szyn, zastępując je wiaduktami, kładkami lub tunelami.

W 2013 roku na sieci PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. zmodernizowano nawierzchnię 259 przejazdów, zabudowano samoczynną sygnalizację przejazdową (urządzenia ssp) na 75 przejazdach oraz wybudowano lub dokonano gruntownej rewitalizacji 116 wiaduktów.

Modernizacja wybranych przejazdów kolejowo-drogowych jest przedmiotem dwóch odrębnych projektów inwestycyjnych:

1. POliŚ 7.1-59 „Poprawa bezpieczeństwa i likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych na przejazdach kolejowych – etap I”;
2. POliŚ 7.1-80 „Poprawa bezpieczeństwa i likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych na przejazdach kolejowych – etap II”.

W ramach prowadzonych i planowanych inwestycji, na sieci kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zabudowywane są dodatkowe urządzenia detekcji stanów awaryjnych taboru (DSAT). Do końca 2017 roku liczba urządzeń powinna wynosić 200 sztuk. W 2013 roku Spółka zabudowała 2 dodatkowe urządzenia w nowych lokalizacjach. Dokonywane były również uzgodnienia instalacji kolejnych urządzeń w ramach opracowywanej dokumentacji inwestycyjnej.

Zakup nowych i wymiana rejestratorów rozmów na posterunkach ruchu

W celu poprawy dyscypliny pracy oraz podnoszenia kultury bezpieczeństwa wśród pracowników bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego poprzez możliwość rejestrowania prowadzonych przez nich rozmów, Spółka wyposaża czynne posterunki ruchu w odpowiednie urządzenia (rejestratory rozmów oraz centralki do zapowiadania pociągów wyposażone w rejestratory rozmów). Realizowany jest program zakupu i zabudowy łącznie 600 szt. takich urządzeń do końca 2015 roku. W 2013 roku zakupiono 130 szt. rejestratorów i 20 szt. centralek oraz zawarto umowę trzyletnią na dostawę i montaż 450 szt. centralek (w 2013 roku dostarczono 150 szt.).

Udoskonalenie procedur bezpieczeństwa podczas realizacji inwestycji oraz innych robót na torach

Realizacja inwestycji oraz wykonywanie innych robót na torach wymaga zamknięć torowych, których właściwe zaplanowanie oraz wdrożenie jest bardzo ważne z punk-

tu widzenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Zamknięcie torowe pociąga za sobą konieczność wprowadzenia stosownych obostrzeń w ruchu pociągów, a w przypadku zamknięć długotrwałych również zmianę rozkładu jazdy pociągów. W pewnych niekorzystnych warunkach może to stanowić dodatkowy czynnik ryzyka. W 2013 roku na sieci PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. udzielono łącznie 33 550 zamknięć torowych, w tym 3 093 całodobowych.

Spółka podjęła szereg działań w zakresie poprawy bezpieczeństwa zarówno w aspekcie bezpieczeństwa osób pracujących w sąsiedztwie toru czynnego, bezpieczeństwa ruchu kolejowego odbywającego się w sąsiedztwie prowadzonych robót, a także jakości prowadzonych prac i ich odbiorów, podczas realizacji inwestycji oraz innych robót.

Czynnik ludzki

Drugim kluczowym obszarem zagrożeń jest tzw. czynnik ludzki. Czynnikiem ludzkim w zakresie problematyki bezpieczeństwa możemy nazwać „wpływ” na zdarzenia kolejowe spowodowany przez poszczególnych pracowników oraz grupy pracowników realizujących obowiązki i zadania, wynikające z zajmowanych w Spółce stanowisk, z uwzględnieniem ich prywatnych celów i dążeń.

W 2013 roku na sieci PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. doszło do 49 zdarzeń, w tym 35 wypadków i 14 incydentów, zawinionych przez pracowników Spółki. Jako podstawowe cechy pracowników na stanowiskach związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, zostały uznane: płeć, wiek oraz staż pracy na kolei. Ponadto, niezwykle ważnym czynnikiem, który Spółka uwzględnia w ramach analizy zdarzeń spowodowanych czynnikiem ludzkim, jest obciążenie pracą, które w sposób miarodajny opisuje liczba pociągów na szlaku/posterunku ruchu obsługiwanym przez pracownika.

Inicjatywy PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. na rzecz doskonalenia kompetencji pracowników oraz kształtowania kultury bezpieczeństwa

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. prowadzą szeroko zakrojony program działań związanych z podnoszeniem kultury bezpieczeństwa wśród pracowników Spółki, jak również kontrahentów i innych osób związanych z systemem kolejowym. Mając na względzie fakt, iż kształtowanie oczekiwanej kultury bezpieczeństwa jest procesem trudnym, ponieważ wymaga zmian w świadomości oraz mentalności pracowników, a w zawiązku z tym jest procesem ewolucyjnym, a przez to długotrwałym, Spółka podejmuje działania ciągłe.

Fundamentem tych działań jest proces pouczeń okresowych i doraźnych oraz szkoleń dla pracowników Spółki. W tym celu dokonano restrukturyzacji pionu szkoleniowego, a także wdrożono szereg innych inicjatyw obejmujących wszystkie szczeble kierowania oraz wszystkie obszary działalności.

Doskonalenie Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wdrożyły w 2013 roku proces monitorowania „Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem” realizując wymogi określone w Rozporządzeniu Komisji (UE) Nr 1078/2012 z dnia 16 listopada 2012 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do monitorowania. Ponadto, zgodnie z wymogami ww. rozporządzenia, Spółka opracowała i wdrożyła do stosowania strategię monitorowania określającą m.in. zasady doboru metod i narzędzi monitorowania SMS do obszarów problemowych oraz jakościowe i ilościowe wskaźniki stosowane w procesie monitorowania SMS.

Do podstawowych metod i narzędzi monitorowania SMS w Spółce należą:

1. prowadzenie bazy WiW (Wypadki i Wydarzenia) oraz analiza statystyczna gromadzonych w niej danych;
2. prowadzenie aplikacji SEPE (System Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej) oraz analiza statystyczna gromadzonych w niej danych;
3. analiza wartości wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI) oraz tendencji ich zmian w czasie;
4. ocena zgodności celów bezpieczeństwa (CST);
5. audyty SMS;
6. kontrole w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego;
7. przeglądy SMS.

Działania w zakresie zarządzania ryzykiem

W 2013 roku dokonano wyceny ryzyka z zakresu bezpieczeństwa ruchu kolejowego jako elementu Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem obowiązującego w Spółce, w celu optymalizacji stosowanych środków kontroli ryzyka.

Dokonano 56 ocen ryzyka dla wybranych kategorii wypadkowych, obszarów rejestru zagrożeń oraz ryzyka technicznego, w tym ocenę ryzyka dla eksploatacji pojazdów ED250 EIC Premium.

Realizacja „Programu poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego”

„Program poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego” jest dokumentem wdrażającym cele PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Określa on ilościowe i jakościowe parametry osiągnięcia tych celów. „Program poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego” w PKP Polskich Liniach Kolejowych S.A. na 2013 rok został opracowany na podstawie rejestru zagrożeń, bazy danych o wypadkach i incydentach, a także w oparciu o wyniki kontroli. Na podstawie ww. dokumentu jednostki organizacyjne Spółki opracowały własne, szczegółowe programy, ujmując w nich dodatkowe zadania związane z przeciwdziałaniem zagrożeniom lokalnym.

W 2013 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podjęły również szereg dodatkowych działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego we wszystkich obszarach działalności. Spółka monitorowała realizację podejmowanych działań poprzez opracowanie „Harmonogramu działań PKP PLK S.A. na rzecz poprawy bezpieczeństwa w roku 2012 i na lata następne”. Łączna liczba działań objętych harmonogramem, prowadzonych w 2013 roku, wyniosła 198, w tym 37 technicznych, 121 organizacyjno-eksploatacyjnych i 40 pracowniczych.

Straż Ochrony Kolei

Poprawa stanu bezpieczeństwa i porządku publicznego na obszarze kolejowym to podstawowy cel działania Straży Ochrony Kolei (SOK). Równie ważną funkcją jest zapewnienie bezpieczeństwa w ruchu kolejowym oraz ochrona przewożonych koleją ładunków.

Z realizacją tych założeń nierozdzielnie wiąże się wzrost poczucia bezpieczeństwa pasażerów w pociągach, na dworcach i stacjach, wobec których Straż Ochrony Kolei pełni służebną rolę. Stan bezpieczeństwa mierzony właśnie poczuciem społecznego bezpieczeństwa osób jest niezwykle istotny w realizacji nałożonych zadań.

W 2013 roku Komenda Główna Straży Ochrony Kolei realizowała zadania w zakresie ochrony życia i zdrowia oraz mienia, jak też kontroli przestrzegania przepisów porządkowych na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych obejmując ochroną:

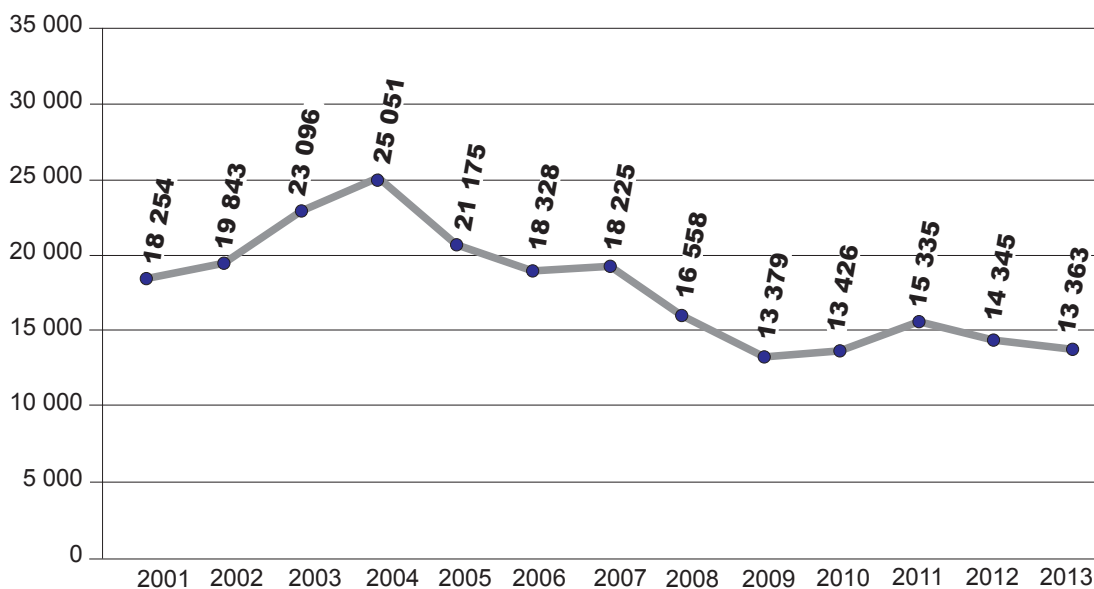
1. 18 533 km linii kolejowych, na co składają się tory o łącznej długości około 37 000 km oraz ponad 15 715 przejazdów kolejowych;
2. około 1 000 dworców kolejowych;
3. około 5 500 pociągów pasażerskich i towarowych uruchamianych średnio w ciągu doby.

Zadania nałożone na Straż Ochrony Kolei w 2013 roku realizowane były przy średnim zatrudnieniu 3 132 funkcjonariuszy i pracowników SOK.

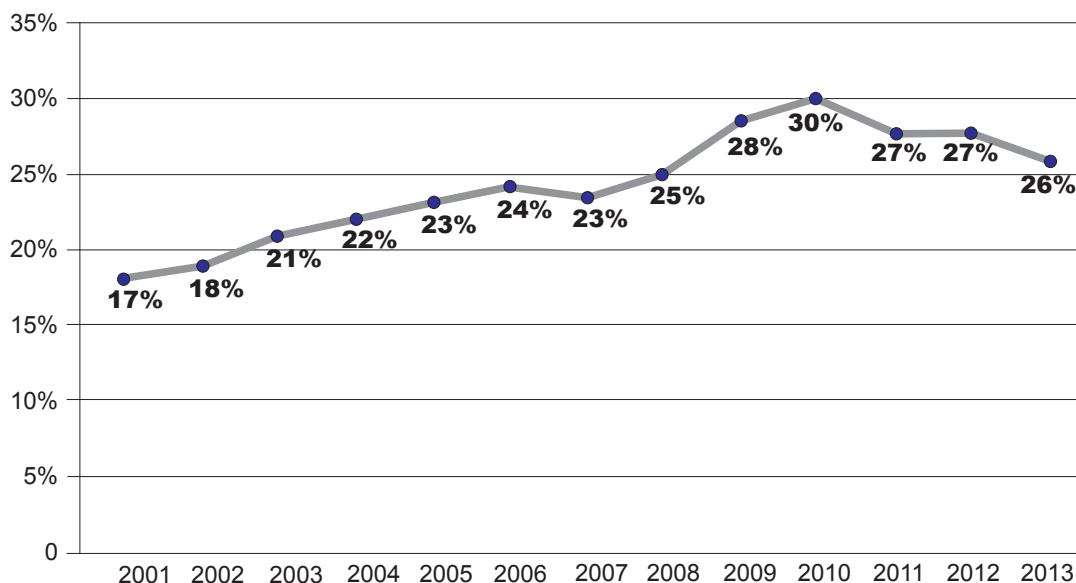
Lp.	Typ zdarzenia	Rok		Spadek w %
		2012	2013	
1.	Obrzucanie pociągów kamieniami lub innymi przedmiotami	577	388	32,76
2.	Przesyłkami wagonowe (kradzież, nieuprawniona ingerencja w tabor bez dokonania usypu towaru)	2 958	2 767	6,46
3.	Układanie przeszkód na torach	337	218	2,38
4.	Dewastacje urządzeń związanych z bezpieczeństwem ruchu	1 250	1 084	13,28
5.	Pobicia	97	88	9,28
6.	Przestępstwa o charakterze bandytyzmu, terroryzmu, zabójstwa, itp.	30	27	10
7.	Wybryki chuligańskie (łącznie)	5 024	4 627	7,9
8.	Kradzieże (łącznie)	8 354	7 804	6,58

Z przedstawionej statystyki jednoznacznie wynika, że podejmowane przez Straż Ochrony Kolei skuteczne działania porządkowe i przeciwkradzieżowe, a także prowadzona profilaktyka edukacyjna w Placówkach Oświatowych, w pełni przyczyniają się do poprawy bezpieczeństwa na obszarze kolejowym.

Wydarzenia zarejestrowane przez Straż Ochrony Kolei w latach 2001-2013



Wykrywalność przestępstw i wykroczeń przez Straż Ochrony Kolei w latach 2001-2013



Kampania społeczna Bezpieczny przejazd – „Zatrzymaj się i żyj!”

Każdego roku na przejazdach dochodzi do 200-250 kolizji i wypadków, w wyniku których ginie kilkadziesiąt osób. W miejscach niedozwolonych dochodzi do około 300 wypadków rocznie, w których śmierć ponosi średnio ponad 200 osób.

Bezpieczeństwo na przejazdach i w rejonach miejsc, gdzie przechodzenie przez tory jest niedozwolone, to wspólna sprawa wszystkich, którzy mogą mieć na nie wpływ: kolei, policji, administracji, samorządów, zarządców dróg, organizacji społecznych oraz wszystkich ludzi dobrej woli.

Naszym nadrzędnym celem jest kształtowanie zachowań i utrwalanie postaw społecznie pożądaných, podnoszenie świadomości o zagrożeniach wynikających z niezachowania szczególnej ostrożności na przejazdach i terenach kolejowych. W konsekwencji dążymy do ograniczenia liczby wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych oraz terenach kolejowych. Prowadzone działania kierowane są do wszystkich użytkowników dróg: kierowców, rowerzystów i pieszych w podziale na osoby dorosłe i dzieci.

Kampania społeczna Bezpieczny przejazd – „Zatrzymaj się i żyj!” trwa nieprzerwanie od 2005 roku. Pierwsze cztery edycje obejmowały tylko miesiące letnie. Od 2009 roku prowadzona jest nieustannie przez cały rok. W październiku 2012 roku przedsięwzięcie rozszerzono o zagadnienie wypadków związanych z przechodzeniem przez tory w miejscach niedozwolonych.

Przykładowe działania zrealizowane przez pracowników PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. w 2013 roku w ramach kampanii społecznej Bezpieczny przejazd – „Zatrzymaj się i żyj!”:

1. 448 prelekcji edukacyjnych na temat poprawy bezpieczeństwa kolejowego (w sumie ponad 100% więcej w porównaniu z 2012 rokiem);
2. 3 730 rozesłanych Newsletterów;
3. produkcja spotu radiowego;

4. produkcja 10 000 szt. kolorowanek o tematyce bezpieczeństwa, które zostały rozdystrybuowane wśród dzieci do 6 roku życia;
5. produkcja 100 000 szt. zeszytów edukacyjnych, które zostały wręczone dzieciom w wieku 6–10 lat;
6. dystrybucja 920 000 szt. ulotek na terenie całego kraju (połowa na stacjach Orlen);
7. przeprowadzenie 18 symulacji wypadków;
8. 5 pokazów ratownictwa technicznego;
9. przygotowanie wystawy dedykowanej bezpieczeństwu na przejazdach w Centrum Handlowym Wileńska (czas ekspozycji wystawy: 150 dni);
10. 230 skontrolowanych przejazdów kolejowo-drogowych podczas projektu pn. „Bezpieczny Poniedziałek”;
11. 71 oklejonych samochodów służbowych grafiką kampanii;
12. 29 rozwiązanych usterek na przejazdach za pośrednictwem formularza „Zgłoś usterkę”, dostępnego na stronie www.bezpieczny-przejazd.pl;
13. 70 imprez plenerowych, podczas których promowano bezpieczeństwo;
14. 17 165 skontrolowanych „dzikich przejść”.

II Ogólnopolska akcja zbiórki krwi w ambulansach

Podobnie jak w 2012 roku, obchody Święta Kolejarza w 2013 roku połączone zostały z II Ogólnopolską akcją zbiórki krwi w ambulansach.

Poprzez tę akcję środowisko kolejarzy pragnęło pomóc ludziom potrzebującym, ofiarując bezcenny dar, jakim jest krew ratująca ludzkie życie.

Zbiórce krwi towarzyszyło motto: *„Oddając własną krew, dobrowolnie i bezinteresownie, to gest o wysokiej wartości moralnej i obywatelskiej. To DAR ŻYCIA... Niech dawcy krwi, którym należy się wdzięczność wszystkich, będą coraz liczniejsi we wszystkich częściach świata” Jan Paweł II.*

W zbiórce pod przewodnictwem PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. uczestniczyły wszystkie Spółki Grupy PKP oraz wybrane Regionalne Centra Krwiodawstwa i Krwiolecznictwa na terenie całego kraju.

Akcja trwała w terminie 21–29 listopada 2013 roku. Krew oddawano w 8 miastach Polski: Lublinie, Opolu, Łodzi, Katowicach, Poznaniu, Warszawie, Krakowie i Gdańsku. W akcji zbiórki krwi udział wzięło blisko 300 kolejarzy. Udało się zebrać około 90 litrów krwi.

Przeciwdziałanie kradzieżom i dewastacjom elementów infrastruktury kolejowej

W 2012 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przystąpiły do Memorandum w sprawie współpracy na rzecz przeciwdziałania zjawiskom kradzieży i dewastacji infrastruktury. Celem działań jest uświadamianie społeczeństwu skutków kradzieży i dewastacji infrastruktury oraz zmiana postawy biernej na aktywną, a także zachęcenie do reagowania na tego typu zdarzenia. W efekcie dążymy do poprawy bezpieczeństwa oraz jakości świadczonych usług przewozu osób i towarów.

Inwestycje

Działalność inwestycyjna PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., jako zarządcy narodowej sieci linii kolejowej, ma na celu wzrost sprawności i wydajności systemu transportowego kraju, poprzez realizację szeroko pojętego programu modernizacji linii kolejowych.

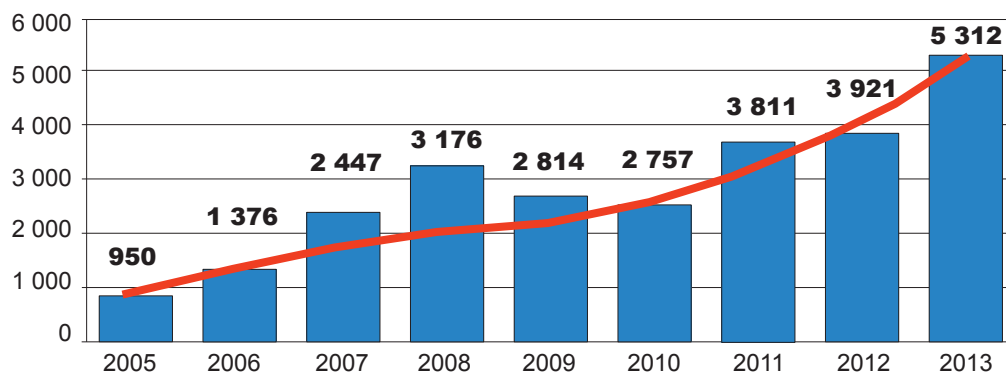
Podstawą działalności inwestycyjnej Spółki w 2013 roku był plan działalności inwestycyjnej, który zakładał realizację projektów finansowanych ze środków budżetu państwa, Funduszu Spójności, TEN-T, Funduszu Kolejowego oraz środków własnych Spółki. Plan obejmował wydatki na projekty realizowane w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych, Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007–2013, Programu rzeczowo–finansowego wykorzystania środków Funduszu Kolejowego – część A Inwestycje oraz środków budżetowych.

Do priorytetowych inwestycji realizowanych na liniach kolejowych w 2013 roku należały: modernizacja ciągu kolejowego E65 na odcinku z Warszawy do Trójmiasta, pilotażowe wdrożenie ERTMS/ETCS i ERTMS/GSM-R w Polsce, modernizacja linii kolejowej E30, linii kolejowej E75 na odcinku Warszawa – Sadowne, linii kolejowej E59, linii kolejowej nr 4 CMK pomiędzy Warszawą a Katowicami i Krakowem, a także realizacja projektów istotnych dla poszczególnych województw mających na celu wyeliminowanie miejscowych ograniczeń prędkości, poprawy komfortu podróżowania, przywrócenie ruchu pociągów oraz usprawnień głównych powiązań komunikacyjnych i integracji z innymi środkami transportu publicznego. Kontynuowano również prace związane z przygotowaniem połączeń kolejowych z Portami Lotniczymi w Goleniowie i Szymanach.

Nakłady inwestycyjne oraz źródła ich finansowania

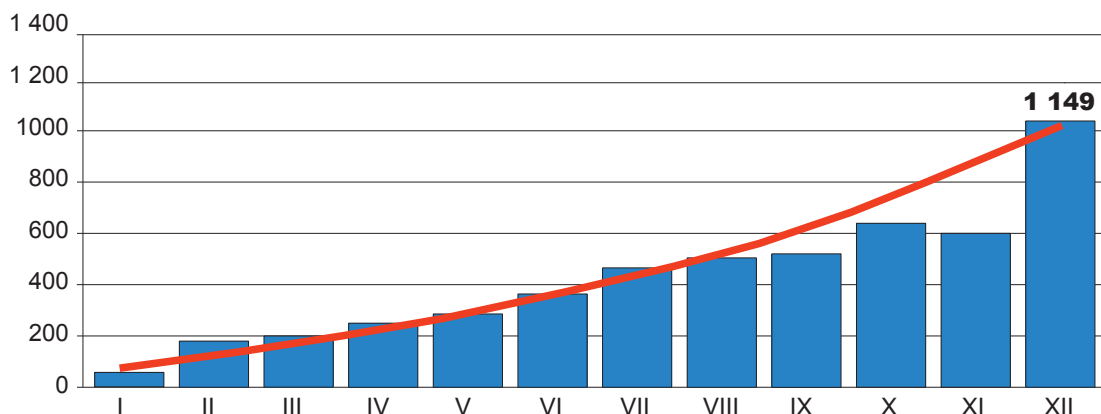
Rok 2013 był rekordowy dla PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. zarówno pod względem poniesionych nakładów jak i procentu wykonania w stosunku do planu od początku działalności Spółki. Realizacja Planu Inwestycyjnego w 2013 roku wyniosła 5 312,1 mln zł tj. 95,2%.

Nakłady na inwestycje (wszystkie)
w latach 2005-2013 (z robotami w toku) [mln zł]



Warto zauważyć, że grudzień 2013 roku był pierwszym miesiącem w historii Spółki, w którym udało się wydać ponad 1 mld zł na inwestycje.

Nakłady (wszystkie) na inwestycje w 2013 roku
– ujęcie miesięczne (z robotami w toku) [mln zł]



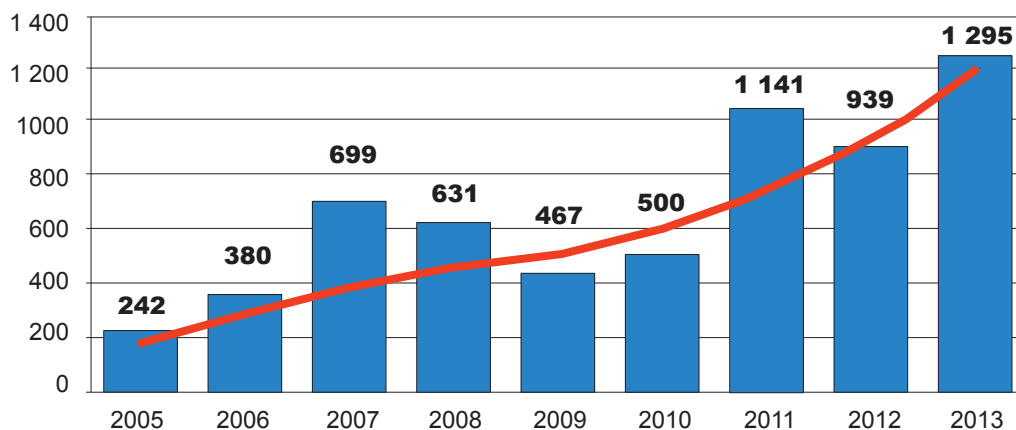
Wykonanie planu nakładów inwestycyjnych wg programów [tys. zł]

Lp.	Programy	Wykonanie w 2013 roku
1.	POliŚ	3 328,3
2.	RPO	305,9
3.	Budżet Państwa	1 359,8
4.	TEN-T	7,9
5.	Fundusz Kolejowy	37,4
6.	Pozostałe	272,8
7.	Razem	5 312,1

Nakłady inwestycyjne w ujęciu rzeczowym

W całym 2013 roku wykonanie planu rzeczowego głównego wskaźnika (modernizacji toru) wynosi 1 295 km toru i jest najwyższe od początku działalności Spółki.

Zmodernizowane tory w latach 2005-2013 [km tor]



Lp.	Wyszczególnienie	Jednostka miary	Wykonanie (I-XII.2013)
1.	Modernizacja toru (w tym: naprawa nawierzchni kolejowej, podtorza, szyn OC)	km toru	1 295,563
2.	Zabudowa rozjazdów	szt.	789
3.	Obiekty inżynieryjne, w tym:		
	- mosty	szt.	98
	- wiadukty	szt.	116
	- przepusty	szt.	394
	- tunele liniowe	szt.	3
4.	Perony	szt.	142
5.	Sieć trakcyjna	km toru	720,65
6.	Podstacje trakcyjne i kabiny sekcyjne	szt.	12
7.	Zabudowa LPN	km	54,328
8.	Przejazdy kolejowe (nawierzchnia)	szt.	259
9.	Zabudowa urządzeń srk, w tym:		
	- urządzenia SSP	szt.	75
	- zmiana kategorii	szt.	45
	- telewizja użytkowa na przejazdach	szt.	54
10.	Zabudowa SBL	szt.	102
11.	Napędy zwrotnicowe	szt.	929
12.	Obiekty kubaturowe	szt.	2
13.	Wiaty peronowe	szt.	145

Ważniejsze zmiany w inwestycjach w 2013 roku

W 2013 roku prowadzone były w Spółce intensywne działania służące lepszemu wykorzystaniu środków przewidzianych na modernizację linii kolejowych oraz przyspieszeniu i terminowemu zakończeniu prowadzonych inwestycji. W celu usprawnienia planowania inwestycji na kolejne lata, skutecznego bieżącego monitorowania prowadzonych już prac oraz aby skutecznie zrealizować zaplanowane inwestycje, wdrożono szereg działań optymalizujących i usprawniających proces inwestycyjny:

1. monitoring i zarządzanie ryzykiem - wdrożono politykę zarządzania ryzykiem inwestycji, której do tej pory nie było. W efekcie w strukturze Spółki powstało Biuro Zarządzania Projektami (PMO), którego celem jest stały monitoring projektowy. Jest ono również odpowiedzialne za nadzorowanie wdrożonych i monitorowanych w cyklu tygodniowym przez Zarząd Spółki planów działań minimalizujących ryzyka projektów. Plany te powstały po weryfikacji i urealnieniu harmonogramów szczegółowych wszystkich inwestycji.
2. wdrożenie metodyki Project Management, bazującej na światowych wzorcach (Project Management Institute – PMI). Jej głównym zadaniem jest realizacja inwestycji zgodnie z: wyznaczonym zakresem, oszacowanym budżetem, opracowanym harmonogramem oraz zakładaną jakością. W tym celu w Spółce wdrożone zostały nowoczesne narzędzia IT/EPM;

3. gruntowna reorganizacja obszaru wsparcia inwestycji (planowanie, ryzyka, metodyka zarządzania projektowego, profesjonalne raportowanie i narzędzia IT, nowe i doświadczone kadry);
4. regularny monitoring terenowy realizowanych projektów – w 2013 roku skład osobowy zespołu inspekcyjnego został powiększony, dzięki czemu mógł przeprowadzić łącznie 70 inspekcji terenowych, obejmujących niemal połowę realizowanych inwestycji. Znacznie zwiększono także zadania inspektorów. Poza badaniem zgodności wykonanych prac z harmonogramem i zabezpieczenia inwestycji działania inspektorów terenowych obejmują: kontrolę metodyki zarządzania projektem, analizę wcześniej potwierdzonych ryzyk i identyfikację nowych, funkcjonowanie zespołu projektowego oraz wiarygodność deklarowanych terminów zakończenia prac. Raporty na podstawie tych wizyt trafiają do Centrum Realizacji Inwestycji oraz do Zarządu PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. W przyszłości planowane jest wyposażenie wydziału odpowiedzialnego za monitoring terenowy w nowe samochody inspekcyjne. Aby dodatkowo zwiększyć efektywność monitoringu Spółka przewiduje także stworzenie bazy dobrych praktyk, której podstawą będą sprawozdania z realizacji zadań inwestycyjnych;
5. uporządkowanie procesów wokół-inwestycyjnych – wdrażane standardy (rady budowy, odbiory, ulepszone warunki umów/SIWZ);
6. sprawnie działający Komitet Inwestycyjny - w 2013 roku powołano w Spółce Komitet Inwestycyjny, który jest ciałem doradczym dla Zarządu Spółki oraz dla zespołów projektowych.
7. zintegrowany system raportowania i monitorowania inwestycji, a także kluczowe analizy zarządcze na poziomie zarówno operacyjnym jak i strategicznym;
8. reorganizacja kadrowa i wdrożenie zoptymalizowanej struktury funkcjonowania Centrum Realizacji Inwestycji – nowe kadry, w trakcie wdrożenia Komitetu Sterującego i nowe portfele inwestycji;
9. przeprowadzony audyt i ocena ryzyka wszystkich projektów Spółki – rzetelna weryfikacja 160 projektów inwestycyjnych, uwzględniająca analizę ryzyka realizacyjnych. Wdrożono plany naprawcze dla projektów najbardziej zagrożonych;
10. aktualizacja harmonogramów projektów (EPM) - w okresie od kwietnia do czerwca 2013 roku został przeprowadzony projekt dotyczący aktualizacji harmonogramów wszystkich projektów inwestycyjnych, infrastrukturalnych w systemie EPM. W ramach aktualizacji harmonogramów przeprowadzona została integracja harmonogramów cząstkowych projektów w jeden harmonogram bazujący na przygotowanym szablonie, który uwzględnia wszystkie potrzebne elementy harmonogramu. W efekcie uzyskano uszczegółowione, jednolite harmonogramy realizacyjne w systemie EPM, co umożliwiło szybkie uzyskiwanie danych niezbędnych do monitorowania wszelkich prac na danym projekcie oraz docelowo, w powiązaniu z nowym systemem EPM, prowadzić będzie do automatyzacji raportowania postępów prac oraz generowania harmonogramów nakładów z systemu;
11. nowy WPIK 2013/2015 – stabilny fundament finansowy dla inwestycji PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. w kluczowym okresie finiszu projektów z obecnej perspektywy UE;
12. usprawnienie obsługi POliŚ - zacieśnienie współpracy z CUPT i szybsze procedowanie;
13. wsparcie eksperckie - obecnie wykonawcy świadczą kompleksową obsługę prawną z uwzględnieniem regionalizacji (cztery kancelarie zamiast jednej). Dodatkowo, zostały wybrane osobne kancelarie wspierające Spółkę w zakresie ochrony środowiska oraz prawa zamówień publicznych;

14. start nowej perspektywy UE 2014/2020 – gruntowne i projektowe przygotowania dla 5 pierwszych projektów do zgłoszenia na 1st call CEF² w czerwcu 2014 roku (nowe programy rządowe CEFik, KPK³);
15. powstanie Komitetu Sterującego dla programu EIC Premium.

Wykaz projektów realizowanych w ramach RPO w 2013 roku

Woj. podkarpackie:

1. poprawa dostępności linii kolejowej poprzez przebudowę niektórych elementów infrastruktury na odcinkach linii kolejowej nr 106 Rzeszów – Jasło w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podkarpackiego na lata 2007-2013 (2008-2014);
2. poprawa dostępności linii kolejowej poprzez przebudowę niektórych elementów infrastruktury na odcinkach linii kolejowej nr 108 Stróże – Krościenko w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podkarpackiego na lata 2007-2013 (2008-2014);
3. rewitalizacja odcinka Przybówka – Jasło oraz przebudowa mostu w km 19 837 linii kolejowej nr 106 Rzeszów – Jasło w ramach na lata 2007-2014.

Woj. lubelskie:

1. przebudowa układu komunikacyjnego wraz z modernizacją wiaduktu kolejowego i przejścia podziemnego w obrębie dworca kolejowego Lublin (2010-2014);
2. modernizacja linii kolejowej nr 30 Łuków – Lublin Północny na odcinku Lubartów – Lublin Północny (2010-2015).

Woj. wielkopolskie:

1. modernizacja linii kolejowej nr 356 Poznań Wschodni – Bydgoszcz na terenie województwa wielkopolskiego, mającej duże znaczenie w obsłudze połączeń małych miejscowości z aglomeracją poznańską, na odcinku Poznań Wschodni – Gołańcz, etap I (2010-2014);
2. modernizacja linii kolejowej nr 357 Sulechów – Luboń na terenie województwa wielkopolskiego, mającej duże znaczenie w obsłudze połączeń małych miejscowości z aglomeracją poznańską, na odcinku Wolsztyn – Luboń (2010- 2014);
3. modernizacja linii kolejowej nr 357 Sulechów – Luboń na terenie województwa wielkopolskiego, mającej duże znaczenie w obsłudze połączeń małych miejscowości z aglomeracją poznańską, na odcinku Wolsztyn – Luboń – Etap II (2012-2015).

Woj. lubuskie:

- modernizacja linii kolejowej nr 358 na odcinku Zbąszynek – Czerwieńsk wraz z budową łącznicy kolejowej Pomorsko – Przylep omijającej stację Czerwieńsk w województwie lubuskim – etap I (2010-2014).

Woj. pomorskie:

1. rewitalizacja i modernizacja tzw. „Kościerskiego korytarza kolejowego” – odcinka Kościerzyna – Gdynia linii kolejowej nr 201” – etap I (2007-2015);

2. Connecting Europe Facility.
3. Krajowy Program Kolejowy.

2. rewitalizacja i modernizacja tzw. „Helskiego korytarza kolejowego” – linii kolejowej nr 213 Reda – Hel” (2007-2015).

Woj. kujawsko-pomorskie:

- rewitalizacja linii kolejowej nr 207 Toruń Wschodni – Malbork na odcinku Toruń Wschodni – Grudziądz - etap I obejmujący odcinek Chełmża – Grudziądz (2008-2017).

Woj. warmińsko-mazurskie:

1. rewitalizacja i modernizacja linii kolejowej Olsztyn – Szczytno – Szymany (odcinek Olsztyn – Szczytno – linia kolejowa 219 i odcinek Szymany – Szczytno – linia kolejowa nr 35), jako kolejowe połączenie modernizowanego lotniska w Szymanach z Olsztynem – etap I (2007-2015);
2. rewitalizacja i modernizacja linii kolejowych Olsztyn - Szczytno - Szymany (odcinek Olsztyn - Szczytno - linia kolejowa nr 219 i odcinek Szymany - Szczytno - linia kolejowa nr 35) jako kolejne połączenie modernizowanego lotniska w Szymanach z Olsztynem - etap II (2013-2015).

Woj. zachodniopomorskie:

- modernizacja regionalnej linii kolejowej 402 Goleniów – Kołobrzeg wraz z budową łącznicy do Portu Lotniczego Szczecin – Goleniów (2010-2013).

Woj. łódzkie:

1. budowa, przebudowa przystanków kolejowych na trasach Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej - poprawa dostępności komunikacyjnej poprzez utworzenie intermodalnych przystanków z Łódzką Koleją Aglomeracyjną - etap I. (2011-2013);
2. rewitalizacja linii kolejowej nr 16 na odcinku Łódź Widzew – Zgierz (2011-2014).

Woj. dolnośląskie:

1. modernizacja regionalnej linii kolejowej nr 309 Kłodzko Nowe – Kudowa Zdrój na odc. Duszniki Zdrój – Kudowa Zdrój, (2010-2014);
2. modernizacja regionalnej linii kolejowej nr 311 Jelenia Góra – Szklarska Poręba. (2010-2014);
3. modernizacja regionalnej linii kolejowej nr 311 Jelenia Góra – Szklarska Poręba Górna - modernizacja peronów na stacjach kolejowych Jelenia Góra Zachodnia i Piechowice w ramach projektu Jeleniogórska Kolej Aglomeracyjna – etap I (2013-2015).

Wykaz projektów realizowanych w ramach TEN-T w 2013 roku

1. studia i działania przygotowawcze dotyczące struktury organizacyjnej kolejowego korytarza towarowego nr 5;
2. projekt i zabudowa ETCS poziom 1 na odcinku linii kolejowej E65, CMK Grodzisk Mazowiecki – Zawiercie TEN-T 2009-PL-60151-P;
3. zabudowa systemu ERTMS/ETCS poziom 1 na ciągu linii E20/CE 20 na odcinku Kunowice – Warszawa TEN-T 2011-PL-60002-P;
4. modernizacja linii kolejowej Warszawa Włochy – Grodzisk Mazowiecki – prace przygotowawcze TEN-T 2011-PL-93141-S;

5. studia i działania przygotowawcze dotyczące struktury organizacyjnej kolejowego korytarza towarowego nr 8 TEN-T 2011-EU-95090-S;
6. studium wykonalności modernizacji i rozbudowy Katowickiego Węzła Kolejowego TEN-T 2010-PL-92245-S;
7. wdrożenie systemu ERTMS/ETCS poziom 1 na liniach kolejowych 570 i 64 na odcinku Psary – Kozłów.

Informacje dotyczące wysokości kwot refundacji oraz poniesionych wydatków kwalifikowanych w 2013 roku dla projektów POIiŚ

Ogółem:

1. refundacja - 1 004 478 184,5 zł;
2. wydatki kwalifikowane - 2 187 380 898,9 zł.

Projekty POIiŚ o najwyższej kwocie refundacji oraz wysokości poniesionych wydatków kwalifikowanych w 2013 roku:

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

1. refundacja - 163 158 978,5 zł;
2. wydatki kwalifikowane - 213 254 621,1 zł.

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

1. refundacja - 146 754 909 zł;
2. wydatki kwalifikowane - 343 200 895,8 zł.

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

1. refundacja - 119 955 186,4 zł;
2. wydatki kwalifikowane - 363 206 301,5 zł.

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

1. refundacja - 117 719 644,2 zł;
2. wydatki kwalifikowane - 163 704 851,7 zł.

Wykorzystanie środków wg stanu na 31 grudnia 2013 roku dla wszystkich projektów ISPA/FS i FS

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

1. kwota przyznanego przez Komisję Europejską grantu UE dla wszystkich projektów ISPA/FS i FS – 1 126 288,4 tys. euro;
2. kwota wykorzystania przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. grantu bez uwzględnienia korekty systemowej i indywidualnej – 1 092 922,4 tys. euro;

3. kwota wykorzystania grantu po uwzględnieniu korekty systemowej i indywidualnej – 971 298,9 tys. euro.

Stopień wykorzystania przyznanego przez Komisję Europejską grantu, po uwzględnieniu korekty systemowej i indywidualnej, wynosił 86%.

Przepływy finansowe grantu UE w ramach ISPA/FS i FS wg stanu na dzień 31 grudnia 2013 roku:

1. otrzymane płatności pośrednie – 923 883,3 tys. euro;
2. otrzymane płatności końcowe – 29 845,2 tys. euro;
3. wnioski o płatności końcowe złożone do Komisji Europejskiej (środki z FS nieprzekazane dotychczas PKP Polskim Liniom Kolejowym S.A.) – 17 570,4 tys. euro (z uwzględnieniem korekty systemowej i indywidualnej).

Aktualny stan wykorzystania dofinansowania ze środków TEN-T:

1. kwota przyznanego dofinansowania z funduszu TEN-T w ramach podpisanych decyzji Komisji Europejskiej – 26 391 tys. euro;
2. kwota dofinansowania z funduszu TEN-T do wykorzystania przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z uwzględnieniem podpisanych i planowanych umów z wykonawcami – 14 708 tys. euro.

Stopień wykorzystania przyznanego przez Komisję Europejską dofinansowania z funduszu TEN-T w stosunku do kwoty dofinansowania do wykorzystania przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z uwzględnieniem umów z wykonawcami wynosił 55%.

Przepływy finansowe dofinansowania z TEN-T według stanu na dzień 31 grudnia 2013 roku:

1. otrzymane środki TEN-T w ramach płatności zaliczkowych i końcowych – 12 862,7 tys. euro,
2. środki TEN-T do pozyskania w ramach płatności zaliczkowych i końcowych – 1 818,3 tys. euro.

Źródła finansowania

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. korzystają ze środków pochodzących z następujących funduszy unijnych:

Fundusz Spójności

Jest instrumentem polityki strukturalnej Unii Europejskiej o zasięgu krajowym. Celem nadrzędnym tego funduszu jest wzmacnianie spójności społecznej i gospodarczej Unii Europejskiej poprzez finansowanie dużych projektów tworzących spójną całość w zakresie ochrony środowiska i infrastruktury transportowej. Fundusz Spójności współfinansuje projekty o znaczeniu ponadregionalnym dotyczące ochrony środowiska i infrastruktury transportowej o wartości przekraczającej 10 mln euro. Z udziałem środków z Funduszu Spójności realizowane są inwestycje, które służą modernizacji, przebudowie i rozbudowie transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T).

Fundusze Strukturalne

Fundusze Strukturalne są instrumentami Polityki Strukturalnej Unii Europejskiej. Ich zadaniem jest wspieranie restrukturyzacji i modernizacji gospodarek krajów członkowskich drogą interwencji w kluczowych sektorach i regionach. W ten sposób wpływa się na zwiększenie spójności ekonomicznej i społecznej Unii. Podstawowym źródłem finansowania działalności inwestycyjnej PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. w 2013 roku w ramach funduszy strukturalnych był Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego (EFRR).

EFRR ma na celu przyczynianie się do korygowania dysproporcji regionalnych w Unii Europejskiej poprzez udział w rozwoju i dostosowaniu strukturalnym regionów opóźnionych w rozwoju oraz przekształcaniu upadających regionów przemysłowych. W 2013 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. realizowały działania w zakresie modernizacji linii kolejowych współfinansowanych z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych będących najważniejszym instrumentem polityki rozwoju regionów.

Fundusz TEN-T

Fundusz TEN-T to program pomocowy Unii Europejskiej w dziedzinie transportu skierowany do wszystkich państw członkowskich. Środki z budżetu TEN-T są przeznaczone dla projektów wspólnego zainteresowania, które:

1. przyczynią się do zrównoważenia rozwoju sieci transportowej na obszarze całej Wspólnoty Europejskiej;
2. zapewnią spójność oraz interoperacyjność transeuropejskiej sieci transportowej oraz dostępu do niej integrując wszystkie rodzaje transportu;
3. przyczyniają się do ochrony środowiska oraz podwyższenia standardów bezpieczeństwa.

Nowa perspektywa finansowa 2014-2020 – Instrument CEF

W nowej perspektywie finansowej Polska będzie korzystać ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR), Funduszu Spójności (FS) oraz części środków Funduszu Spójności, który zostanie przeniesiony do nowego instrumentu „Łącząc Europę” (Connecting Europe Facility - CEF).

CEF został powołany do życia na mocy Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1316/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. ustanawiające instrument „Łącząc Europę”. Jest to nowy instrument, który określa warunki, metody i procedury udzielania unijnej pomocy finansowej na rzecz sieci transeuropejskich (Transeuropean Networks – Transport – TEN-T) w celu wspierania projektów, które dotyczą rozwoju, budowy lub modernizacji istniejącej infrastruktury, będących przedmiotem wspólnego zainteresowania w sektorach transportu, telekomunikacji i energii oraz w celu wykorzystania potencjalnych synergii między tymi sektorami (w sektorze transportu priorytet nadawany jest brakującym połączeniom).

Zasady przyznawania dofinansowania w ramach CEF są zbliżone do zasad funduszu TEN-T. Będzie on zarządzany bezpośrednio przez Komisję Europejską. Aplikacje potencjalnych beneficjentów składa się w Agencji Wykonawczej ds. Innowacji i Sieci. Podlegać one będą ocenie ekspertów wewnętrznych oraz Dyrekcji Generalnej ds. Mobilności i Transportu Komisji Europejskiej (DG MOVE), jak również ekspertów zewnętrznych, działających na rzecz tych instytucji.

Każdego roku odbywać się będzie jeden nabór projektów do CEF w trybie konkursowym. W trzech pierwszych konkursach, tzn. w latach 2014, 2015 i 2016, funkcjonować będą tzw. koperty krajowe. Projekty z danego kraju nie będą konkurować o dofinansowanie z projektami z innego kraju – do otrzymania środków wystarczające będzie spełnienie kryteriów dotyczących tzw. dojrzałości projektu, a także wpisywania się w strategiczne kierunki rozwoju sieci TEN-T (na dofinansowanie w ramach CEF będą mogły liczyć jedynie projekty znajdujące się w sieci bazowej TEN-T). Począwszy od 2017 roku koperty krajowe zostaną zniesione i do otrzymania dofinansowania konieczne będzie nie tylko spełnienie ww. kryteriów, ale również uzyskanie na tyle wysokiej oceny, aby znaleźć się w grupie projektów (ze wszystkich państw członkowskich UE do których adresowany jest CEF) mieszczących się w określonej dla konkursu puli środków. Dodatkowym warunkiem otrzymania dofinansowania będzie wówczas rozpoczęcie prac w ramach zadania, tzn. w przypadku projektów realizacyjnych – rozpoczęcie robót budowlanych. Kluczowe jest zatem uzyskanie akceptacji dla projektów zgłaszanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w latach 2014-2016 w ramach kopert krajowych.

W 2013 roku w PKP Polskich Liniach Kolejowych S.A. rozpoczęły się prace przygotowawcze związane z instrumentem finansowania projektów – CEF. Celem tych prac jest przygotowanie aplikacji dla niżej wymienionych projektów i złożenie ich w ramach pierwszego naboru, który ma zostać otwarty we wrześniu 2014 r.:

1. prace na linii kolejowej E59 na odcinku Wrocław – Poznań, etap IV, odcinek granica województwa dolnośląskiego – Czempień;
2. prace na linii obwodowej w Warszawie (odc. Warszawa Gołębki/Warszawa Zachodnia - Warszawa Gdańska);
3. prace na linii kolejowej E75 na odcinku Sadowne – Białystok wraz z robotami pozostałymi na odcinku Warszawa Rembertów – Sadowne;
4. prace na linii kolejowej E20 na odcinku Warszawa – Poznań – pozostałe roboty, odcinek Sochaczew – Swarzędz;
5. prace na linii kolejowej Warszawa Włochy – Grodzisk Mazowiecki (linia nr 447);
6. prace na linii kolejowej E59 na odcinku Poznań Główny – Szczecin Dąbie.

Łączna wartość ww. projektów to około 8 mld zł, co wymaga zaangażowania środków finansowych:

1. z Funduszu CEF (środki UE) – 5,6 mld zł;
2. z budżetu państwa – 1,5 mld zł;
3. z kredytu EBI – 0,9 mld zł.

Forum Inwestycyjne

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. poprzez prowadzenie Forum Inwestycyjnego starają się zapewnić efektywną współpracę, wymianę doświadczeń oraz dokonywanie zmian w zakresie przyspieszania realizacji inwestycji kolejowych. Rok 2013 był czasem dialogu pomiędzy przedsiębiorcami, beneficjentem, a instytucjami biorącymi udział w procesie inwestycyjnym. W ciągu roku zorganizowaliśmy 40 spotkań grup roboczych z udziałem 15-40 osób w zależności od tego, jak liczna jest grupa.

Uczestnictwo w Forum jest dobrowolne. Członkami Forum są zarówno przedsiębiorstwa usługowe i produkcyjne (oraz organizacje zrzeszające) świadczące usługi na rzecz infrastruktury kolejowej w zakresie inwestycji, jak i urzędy administracji publicznej np. Urząd Zamówień Publicznych, Urząd Transportu Kolejowego i inne.

W ramach Forum Inwestycyjnego utworzone zostało Prezydium Forum składające się z:

1. przedstawiciela PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.;
2. przedstawiciela Wykonawców;
3. przedstawiciela Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju.

Ustalono powołanie 4 podstawowych Grup Roboczych i 4 Grup Tematycznych w podziale na:

1. Grupa Robocza „projektant + usługodawca”;
2. Grupa Robocza „inżynier”;
3. Grupa Robocza „wykonawca + producent” w tym:
 - Grupa Tematyczna „kryteria wyboru”;
 - Grupa Tematyczna „zapisy umów” – analizująca zapisy umowne;
 - Grupa Tematyczna „techniczna” – zajmująca się zapisami OPZ i SIWZ;
 - Grupa Tematyczna „legislacyjna” – zajmująca się analizą przepisów i wytycznych oraz propozycji zmian legislacyjnych. Podjęto decyzję o wstrzymaniu prac Grupy do czasu omówienia wstępnych postulatów pozostałych grupach.
4. Grupa Robocza „instytucjonalna” – wypracowująca wspólne stanowiska, uwzględniająca współpracę liderów wszystkich grup roboczych, przedstawicieli instytucji, Komitetu Wykonawczego oraz Prezydium Forum.

Ponadto, 21 czerwca 2013 roku odbyło się II Plenarne Forum Inwestycyjne z udziałem około 120 osób. Merytoryczny dialog pomiędzy administracją (w tym instytucją: zarządzającą, pośredniczącą i wdrażającą program POIiŚ) oraz przedsiębiorcami i inwestorem (beneficjentem funduszy UE) stał się możliwy. W obradach wzięli udział przedstawiciele ówczesnego Ministerstwa Transportu Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Ministerstwa Rozwoju Regionalnego (od 27 listopada 2013 roku Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju), Urzędu Zamówień Publicznych, Centrum Unijnych Projektów Transportowych i Inicjatywy JASPERS.

Ideą forum jest wyjście naprzeciw problemom, które napotykają zarówno wykonawcy, jak i zamawiający w toku przygotowywania i realizacji inwestycji. Po wstępnym wypracowaniu postulatów przez poszczególne grupy robocze nadszedł czas na przedstawienie w szerszym gronie wypracowanych materiałów. Forum Plenarne pozwoliło liderom grup na zaprezentowanie stanowiska odzwierciedlającego punkt widzenia różnych interesariuszy. Zwrócono również uwagę na problemy w szerszej perspektywie i co bardzo istotne w odniesieniu do praktyki i bogatego doświadczenia członków poszczególnych grup roboczych, wysunięto około 60 postulatów wraz z uzasadnieniem. Rozmawiano o bieżącej sytuacji Spółki i rynku, priorytetowych działaniach, wyzwaniach i problemach, a także o możliwościach rozwoju współpracy.

Uznano, że wszelkie działania inwestycyjne powinny być szczegółowo, rzetelnie i wielokryterialnie wypracowane w dialogu pomiędzy wszystkimi interesariuszami, co jest warunkiem niezbędnym dla osiągnięcia założonych celów, w określonym czasie z wymaganą jakością i dokładnością.

Po zidentyfikowaniu najistotniejszych problemów, pierwsze wymierne efekty pracy Forum Inwestycyjnego zaczęły być widoczne:

1. część zapisów znalazła swoje odzwierciedlenie w dokumentach bazowych PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.;
2. uczestnicy podjęli współpracę z Urzędem Zamówień Publicznych przy opracowaniu „Wzoru umowy w sprawie zamówienia publicznego na wykonanie robót budowlanych dotyczących obiektu liniowego”;
3. na spotkaniach z udziałem przedstawicieli Urzędu Zamówień Publicznych omawiano również konieczność wprowadzenia zmian do Ustawy Prawo Zamówień Publicznych dotyczących:
 - solidarnej odpowiedzialności podmiotu trzeciego, na zasoby którego powołuje się wykonawca;
 - doprecyzowania definicji „rażąco niskiej ceny”;
 - wprowadzenia zapisów ograniczających zastosowania ceny jako jedyne kryterium oceny ofert.

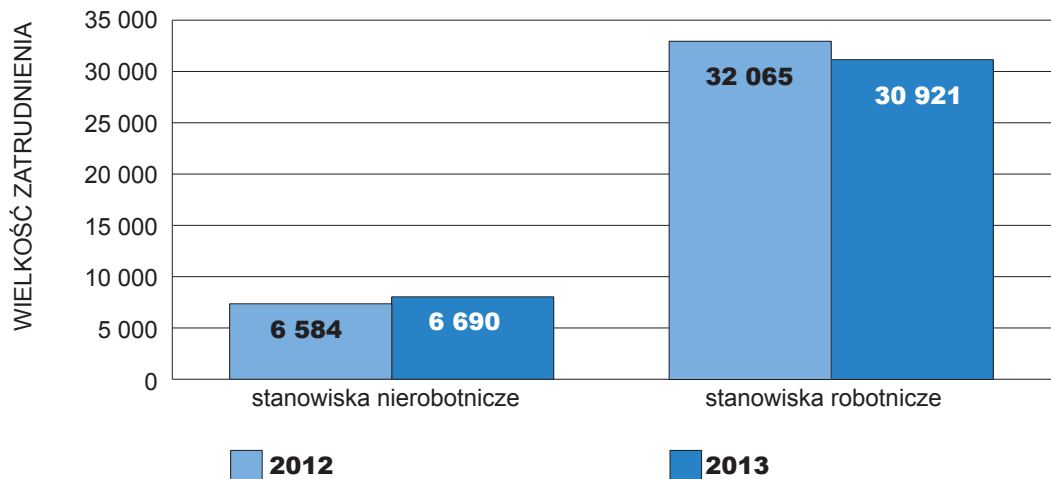
Uczestnicy Forum Inwestycyjnego zgodnie potwierdzili konieczność kontynuowania uruchomionej platformy komunikacji.

Kadry

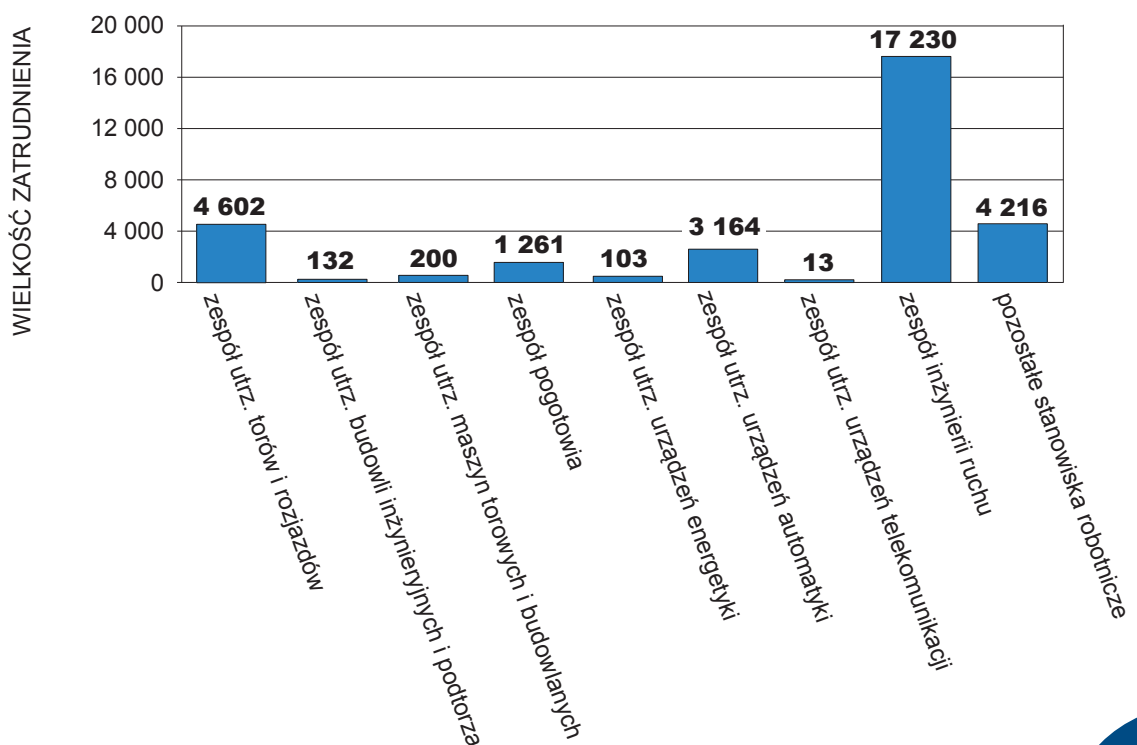
Analiza zatrudnienia

Rok 2013 był kolejnym okresem racjonalizacji poziomu zatrudnienia w Spółce. W porównaniu z 2012 rokiem poziom zatrudnienia w Spółce zmniejszył się o 1 038 osób i wyniósł 37 611 pracowników. Na stanowiskach robotniczych poziom zatrudnienia zmniejszył się z 32 065 pracowników (stan na dzień 31 grudnia 2012 roku) do 30 921 pracowników (stan na dzień 31 grudnia 2013 roku), tj. nastąpił spadek zatrudnienia o 1 144 osób (3,57%). Na stanowiskach nierobotniczych (w tym administracyjnych) poziom zatrudnienia zwiększył się z 6 584 pracowników do 6 690 pracowników (stan na dzień 31 grudnia 2013 roku), tj. nastąpił wzrost zatrudnienia o 106 osób (1,61%).

Zatrudnienie w grupach zawodowych
stan na dzień 31 grudnia 2013 roku - w osobach

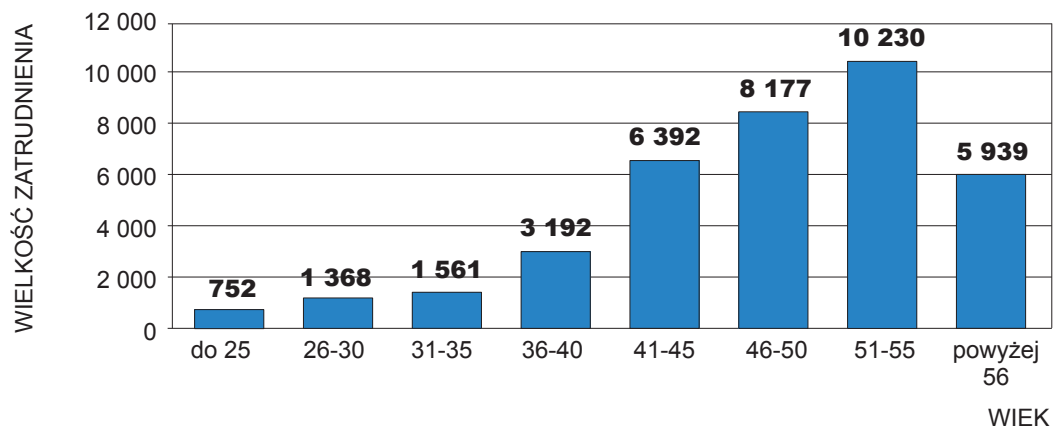


Zatrudnienie na stanowiskach robotniczych
stan na dzień 31 grudnia 2013 roku - w osobach



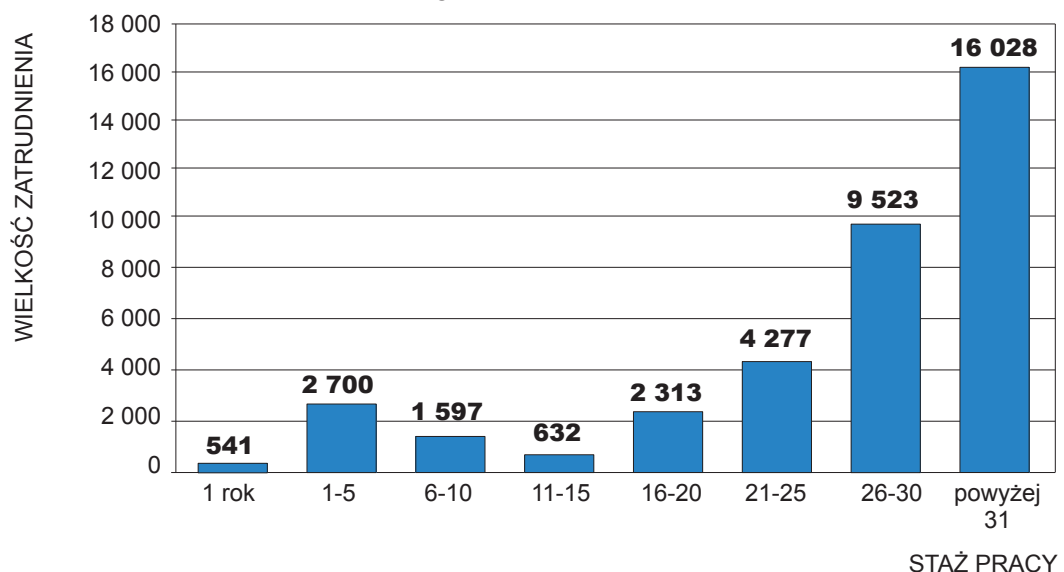
Poza zmianami liczbowymi, w 2013 roku nastąpiła również zmiana struktury zatrudnienia ze względu na wiek. Pracownicy mający 25 lat i mniej stanowili 2% załogi (752 pracowników) – w tej kategorii zanotowano spadek zatrudnienia o 45 pracowników, tj. o 5,65%. Najliczniej reprezentowani w Spółce są pracownicy w przedziale wiekowym 26-50 lat (czyli będący w okresie swojej największej aktywności zawodowej) – stanowili 55,01% ogółu zatrudnionych (20 690 pracowników) – w tej kategorii odnotowano spadek zatrudnienia o 1 538 pracowników, tj. o 6,92%. Trzecia kategoria obejmuje pracowników w przedziale wiekowym 51 lat i więcej – stanowiących w 2013 roku 42,99% załogi (16 169 osób) – w tej grupie zanotowano wzrost zatrudnienia o 542 pracowników, tj. o 3,5%.

Struktura zatrudnienia wg wieku
stan na dzień 31 grudnia 2013 roku - w osobach



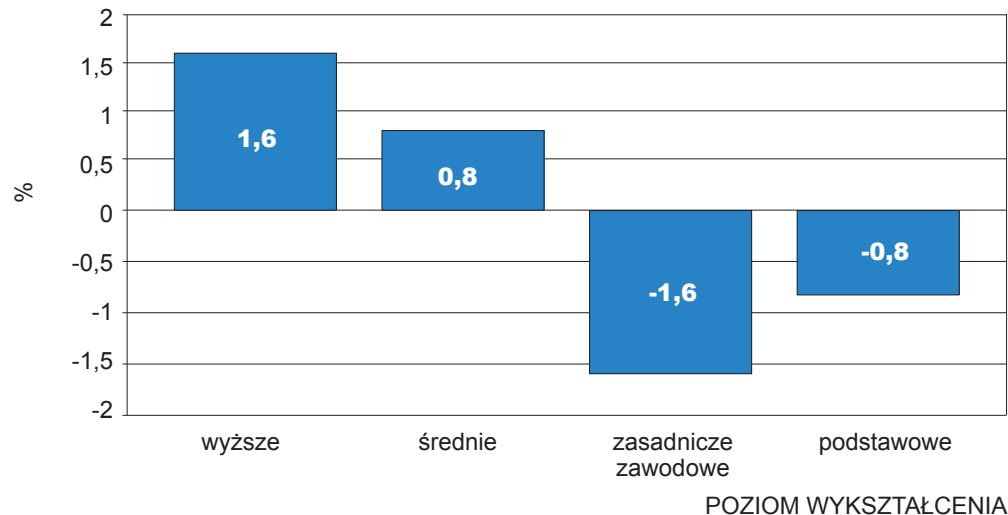
Pracownicy ze stażem pracy do 10 lat stanowili 12,87% załogi (4 838 pracowników) – w tej grupie zanotowano w stosunku do 31 grudnia 2012 roku wzrost o 342 pracowników, tj. o 1,23%. Pracownicy ze stażem od 11 do 20 lat stanowili 7,83% załogi (2 945 pracowników) – w stosunku do 31 grudnia 2012 roku spadek o 502 pracowników, tj. o 1,09%. Grupą dominującą w Spółce byli pracownicy ze stażem powyżej 21 lat pracy, którzy stanowili 79,31% ogółu zatrudnionych (29 828 pracowników) – w tej grupie nastąpił spadek w stosunku do 31 grudnia 2012 roku o 890 pracowników, tj. o 2,9%.

Struktura zatrudnienia wg stażu pracy
stan na 31 grudnia 2013 roku - w osobach



W 2013 roku w dalszym ciągu systematycznej poprawie ulegała struktura zatrudnienia w Spółce ze względu na wykształcenie. Za najważniejszy wskaźnik należy uznać wzrost udziału pracowników z wykształceniem wyższym i średnim przy jednoczesnym spadku liczby osób z wykształceniem zasadniczym zawodowym i podstawowym. Jest to wynik świadomej polityki Spółki ukierunkowanej na pozyskiwanie wysokokwalifikowanych pracowników oraz prowadzonego systemu doskonalenia.

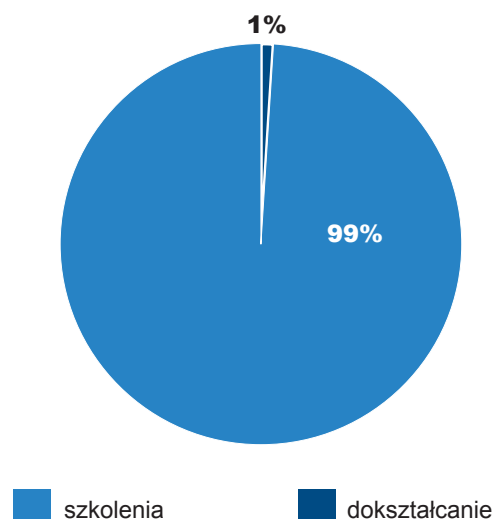
Dynamika zmian wykształcenia w 2013 roku



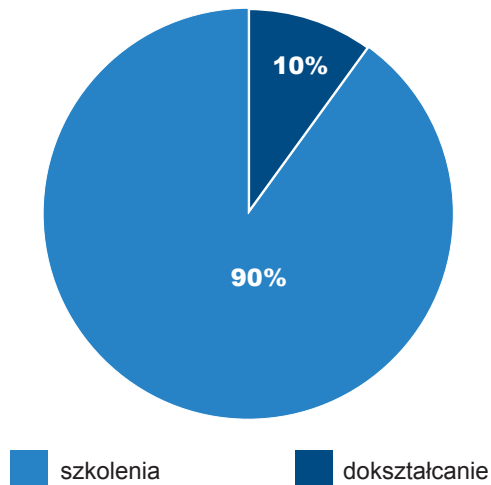
Rozwój Kadr

Dla PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. jednym z priorytetów jest rozwój kompetencji pracownika, a co za tym idzie rozwój Spółki. Wykształcona kadra, stale podnosząca swoje kwalifikacje jest ogromnym potencjałem oraz gwarancją uzyskania efektywnych wyników w Spółce. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. każdego roku przeznaczają znaczne środki pieniężne m.in. na szkolenia pracowników, udział w seminariach i konferencjach, podnoszenie poziomu wykształcenia oraz znajomości języków obcych. W 2013 roku rozwojem kadr objęto ogółem 97 354 uczestników, z czego w szkoleniach wzięło udział 96 741 pracowników, a 613 pracowników podnosiło poziom wykształcenia (w tym 14 osób uczestniczyło w kursach językowych).

Udział poszczególnych form rozwoju



Udział poniesionych kosztów na poszczególne formy rozwoju



Dla PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. rozwój pracowników ma szczególne znaczenie ze względu na konieczność zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego, eksploatację, utrzymanie i modernizację linii kolejowych oraz realizację innych kluczowych zadań. W związku z powyższym w 2013 roku przeprowadzono m.in. w ramach zleconych szkoleń:

1. cykl szkoleń dla dyżurnych ruchu, kierowców drezyny oraz wózka motorowego z aspektu psychofizycznego z zakresu efektywnej komunikacji (przeszkolono 10 103 osób w 489 grupach szkoleniowych). Kierowców drezyny i wózka motorowego – przeszkolono 78 osób w 3 grupach szkoleniowych;
2. szkolenia dla diagnostów ds. nawierzchni i podtorza (przeszkolono 46 osób w 2 grupach szkoleniowych);
3. cykl szkoleń „Bezpieczeństwo – Zarządzanie Kryzysowe i Obronność” dla 262 pracowników. Udział w szkoleniu wzięli instruktorzy ds. ruchu, dyżurni ruchu oraz Straż Ochrony Kolei.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w 2013 roku podnosiły także kwalifikacje pracowników w ramach zleconych szkoleń zamkniętych z zakresów: inwestycji, geodezji, robót budowlanych, Prawa Zamówień Publicznych, FIDIC, umiejętności miękkich oraz z zakresu zarządzania przez cele.

Najwięcej osób (774) wzięło udział w szkoleniach z zakresu zagadnień inwestycyjnych, w tym m.in. takich jak:

1. przebiegu procesu inwestycyjnego;
2. procedury uzyskiwania decyzji administracyjnych niezbędnych do realizacji inwestycji kolejowych;
3. analizy ekonomiczno-finansowe, na potrzeby programów inwestycyjnych. W szkoleniach geodezyjnych wzięło udział 117 uczestników, w szkoleniach z zakresu umiejętności miękkich 181 osób. Szkolenia były kierowane do pracowników Centrali oraz Centrum Realizacji Inwestycji, którzy zaangażowani są w realizację projektów inwestycyjnych.

W ramach kontynuacji umów na szkolenia zamknięte podpisanych w 2012 roku, przeszkolono pracowników w następujących zakresach:

1. FIDIC – 232 uczestników;
2. Roboty budowlane – 433 uczestników;

3. Prawo Zamówień Publicznych – 73 uczestników.

Instruktor Mentor

Wiedza pracowników na stanowiskach podstawowych związanych bezpośrednio z prowadzeniem ruchu kolejowego jest na bieżąco monitorowana i wzmacniana przez Instruktorów (trenerów wewnętrznych), podczas pouczeń okresowych i doraźnych. W ramach projektu „Instruktor Mentor”, realizowanego od 2013 roku Spółka:

1. wprowadziła rekrutację Instruktorów metodą Assessment Center;
2. przeprowadziła badanie kluczowych kompetencji wszystkich Instruktorów;
3. na podstawie uzyskanej wiedzy dotyczącej luk kompetencyjnych opracowała program 5-modułowego cyklu szkoleń „Akademia Instruktora”, który będzie realizowany w 2014 roku.

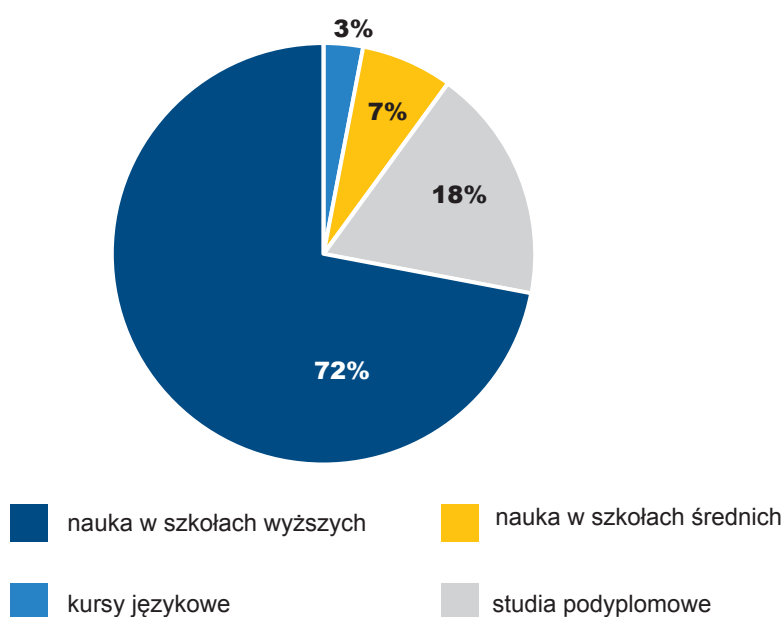
Program Rozwoju Talentów

W 2013 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. rozpoczęły pilotażowy projekt zarządzania talentami (pracownikami Spółki, którzy wyróżniają się spośród innych i mają potencjał do awansu pionowego lub poziomego). W ramach tego projektu Spółka stawia na innowacyjność (każdy z uczestników opracował propozycję poprawy działania obszaru, w którym funkcjonuje). Materiał ten jest oceniany przez komisję składającą się z przedstawicieli biznesu i HR-u, a najciekawsze propozycje są lub będą wdrażane.

Dokształcanie

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dofinansowują naukę swoich pracowników w szkołach średnich, wyższych, podyplomowych oraz naukę języków obcych. W 2013 roku w procesie dokształcania uczestniczyło 613 pracowników (w tym 14 osób na kursach językowych). Największą liczbę pracowników (443 osoby) dokształcających się stanowią osoby kontynuujące naukę na studiach wyższych pierwszego i drugiego stopnia (licencjackie, inżynierskie, magisterskie). Najbardziej popularnymi kierunkami studiów wyższych były: budownictwo, transport, zarządzanie oraz administracja.

Udział % liczby uczestników poszczególnych form dokształcania



Współpraca ze szkołami

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. współpracują ze szkołami ponadgimnazjalnymi w zakresie kształcenia w kierunkach kolejowych w celu zapewnienia kadry na stanowiska bezpośrednio związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego.

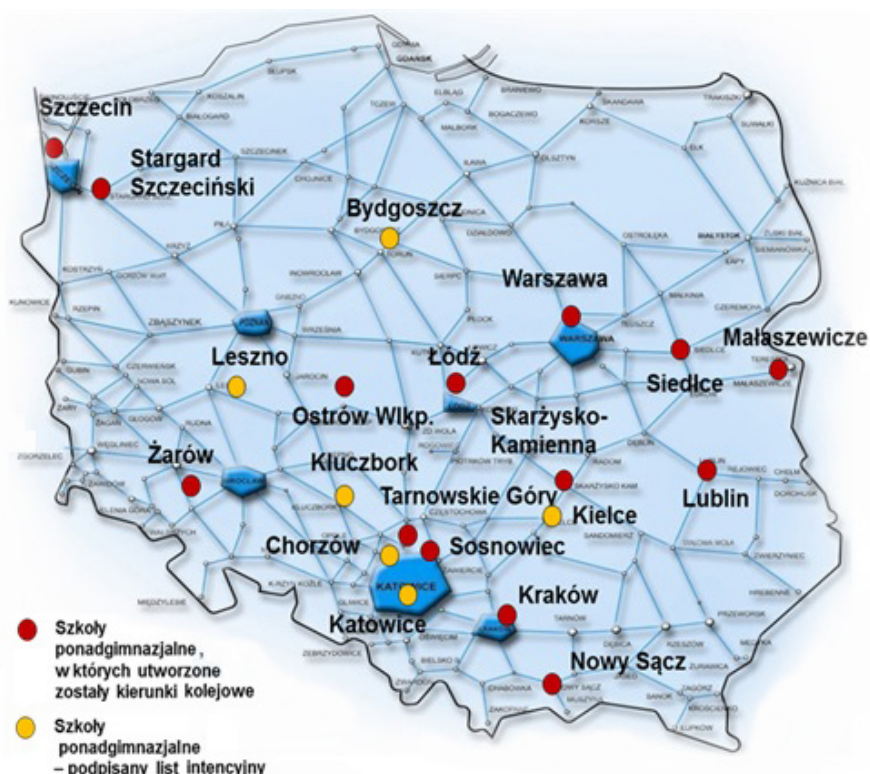
Szkoły, z którymi współpracują PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., oferują naukę na kierunkach:

1. technik transportu kolejowego;
2. technik dróg i mostów kolejowych;
3. technik automatyk sterowania ruchem kolejowym;
4. technik elektroenergetyk transportu szynowego.

W ramach współpracy ze szkołami, Spółka wspiera kierownictwo placówek w stacjach o utworzenie kierunków kolejowych, w tworzeniu podstaw programowych w części dotyczącej przedmiotów zawodowych, w opracowywaniu programu praktyk zawodowych oraz ich organizacji. Ponadto, przedstawiciele PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. biorą udział m.in. w targach edukacyjnych, w dniach otwartych organizowanych przez szkoły. Spółka włącza się w proces rekrutacji kandydatów do szkół o kierunkach kolejowych, poprzez wydruk ulotek promujących te kierunki czy akcję na portalu społecznościowym Facebook.

W 2013 roku w ramach opracowanego programu stypendialnego zawarto 59 umów stypendialnych z uczniami ze szkół w: Siedlcach, Małaszewiczach, Łodzi, Szczecinie, Stargardzie-Szczecińskim, Sosnowcu, Lublinie oraz Skarżysku-Kamiennej. Po ukończeniu szkoły, Spółka gwarantuje stypendystom zatrudnienie, natomiast stypendysta zobowiązuje się podjąć pracę i kontynuować ją co najmniej przez okres równy okresowi pobierania stypendium.

Proces nabywania umiejętności i kwalifikacji poprzez kształcenie w szkołach zawodowych powoduje lepsze przygotowanie absolwentów szkoły zawodowej do podjęcia pracy na konkretnym stanowisku w Spółce dzięki zdobytej wiedzy. Pozwala on także znacznie zmniejszyć koszt szkolenia wstępnego i adaptacji.



Komunikacja zewnętrzna

Nowa strona internetowa

Nowa witryna internetowa www.plk-sa.pl, to portal przyjazny swoim użytkownikom, prezentuje atrakcyjną dla oka szatę graficzną oraz układ treści, który pozwala szerokiemu gronu odbiorców sprawnie dotrzeć do potrzebnych informacji.

Poprzedni serwis funkcjonował od 2010 roku, a chcąc ujednoczyć sposób prezentacji PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. pod koniec 2013 roku podjęto prace nad budową nowej witryny, która uwzględniłaby również najnowsze standardy programowania i projektowania stron internetowych. Dodatkowym impulsem był dynamiczny wzrost wykorzystania aplikacji na urządzenia mobilne jako narzędzia do przeglądania i pobierania treści. Dla użytkowników zainteresowanych tym sposobem dostępu do informacji została wykonana specjalna wersja serwisu.

Kompozycja

Strona w nowej odsłonie, to coś więcej niż tylko walory graficzne i wizualne. Na szczególną uwagę zasługuje odmieniony układ zamieszczonych danych. Treści dobrano i uporządkowano w taki sposób, aby użytkownik portalu mógł sprawnie i bez przeszkód dotrzeć do interesujących go informacji, bez względu na to, czy jest związany z tematyką kolejową czy nie. W ten sposób kompozycja stała się bardziej intuicyjna i przyjazna, a jednocześnie dostosowana do oczekiwań dużego grona odbiorców. Dzięki temu, internauci, którzy odwiedzają witrynę po raz pierwszy, znajdą tu podstawowe dane dotyczące działalności Spółki, dowiedzą się, że PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. prowadzi działania w zakresie inwestycji, utrzymania infrastruktury, tworzenia rozkładu jazdy, prowadzenia ruchu pociągów, a także priorytetem Spółki jest dbanie o bezpieczeństwo pracowników, pasażerów oraz osób przebywających na terenie kolejowym. Wszystkie te informacje w pigułce można wyszukać w zakładce „O nas”. Strona skierowana jest również do podmiotów z branży współpracujących z PKP Polskimi Liniami Kolejowymi S.A. Jest to grupa, która najczęściej odwiedza witrynę, poszukując konkretnych danych, takich jak: regulaminy obowiązujące w Spółce, cenniki, instrukcje i inne wytyczne. Odmieniony serwis pod względem zawartych w nim treści, uwzględnia dodatkowo potrzeby podmiotów, które choć wywodzą się spoza sektora kolejowego, nawiązały lub chciałyby nawiązać kontakty biznesowe ze Spółką, głównie w sferze zamówień publicznych. Przede wszystkim, z myślą o tych dwóch grupach użytkowników stworzono zakładkę „Dla klientów i kontrahentów”, umożliwiającą szybki dostęp do interesujących ich informacji.

Istotnym elementem stworzonej witryny jest także rozbudowana zakładka biura prasowego oraz przejrzysta zakładka z danymi kontaktowymi Zarządu i jednostek organizacyjnych PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.

Sprawnie działająca wyszukiwarka na stronie, pozwala dotrzeć do dostępnych informacji w serwisie, bez konieczności przeszukiwania poszczególnych działów czy podstron.

Serwisy społecznościowe

Warto podkreślić, że nowa witryna oferuje jeszcze szerszy i szybszy niż dotychczas dostęp do aktualnej informacji. Stało się to możliwe dzięki wyeksponowaniu już na poziomie strony głównej odnośników do serwisów społecznościowych, na których PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. aktywnie prowadzą swoje profile: Facebook, Twitter i You Tube. Wprowadzona nowa funkcjonalność pozwala użytkow-

nikowi za pomocą jednego kliknięcia przenieść się z witryny do wybranego portalu i stamtąd dotrzeć np. do informacji z pierwszej ręki na temat nagłych utrudnień w ruchu kolejowym, czy obejrzeć najnowszy film edukacyjny związany z działalnością PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.

Kolejowe Targi Trako

W terminie 24-27 września 2013 roku przedstawiciele PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. uczestniczyli w X edycji Międzynarodowych Targów Kolejowych TRAKO w Gdańsku. Targi TRAKO to najbardziej prestiżowe w Polsce spotkanie przedstawicieli branży transportu szynowego.

Zwiedzający Targi mogli zapoznać się z najnowszymi modelami pojazdów szynowej komunikacji pasażerskiej i towarowej, innowacyjnymi rozwiązaniami w zakresie infrastruktury kolejowej i nowościami technologicznymi. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. były obecne na Targach TRAKO w ramach wspólnego stoiska Grupy PKP. Przedstawiciele Spółki prezentowali informacje dotyczące m.in.: planowanych i realizowanych prac modernizacyjnych poszczególnych linii kolejowych, najnowszych rozwiązań technicznych wdrażanych przy realizowanych inwestycjach, a także informacje dotyczące priorytetów Spółki na nadchodzącą perspektywę unijną 2014-2020. Stoisko PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. przez cały czas trwania wydarzenia cieszyło się zainteresowaniem gości tej niezwykle ważnej dla społeczności kolejowej imprezy.

Konkurs „Człowiek roku - przyjaciel kolei”

Uroczystość podsumowująca konkurs Człowiek roku – przyjaciel kolei odbyła się w ramach III Kongresu Kolejowego, 5 listopada 2013 r. w hotelu Marriott w Warszawie. Konkurs Człowiek roku – przyjaciel kolei, określany w środowisku mianem „kolejowych oscarów”, bardzo silnie zapisał się w terminarzu ważnych wydarzeń związanych z transportem kolejowym. Laureatami dotychczasowych edycji konkursu zostało ponad 50 osobistości ze świata nauki, polityki, biznesu, mediów oraz działaczy samorządowych.

W 2013 roku organizatorzy plebiscytu znowelizowali regulamin konkursu, a także postanowili wprowadzić kilka zmian w procedurze wyłaniania laureatów. Zgodnie z powyższym w ramach konkursu przyznane zostały następujące wyróżnienia w formie tytułów: Człowiek Roku Transportu Szynowego, Przyjaciel kolei oraz Kolejarz Roku.

Decyzją Kapituły konkursu laureatami 9. edycji plebiscytu zostali:

1. Tytuł Człowiek Roku Transportu Szynowego
 - Krzysztof Dyl, Prezes Urzędu Transportu Kolejowego;
 - Jarosław Pawluk, Prezes Zarządu, Track Tec S.A.;
2. Tytuł Przyjaciel Kolei
 - Dr Andrzej Gołaszewski, zasłużony naukowiec i praktyk kolejnictwa,
 - Instytut Kolejnictwa;
 - Międzynarodowe Targi Gdańskie;
3. Tytuł Kolejarz Roku
 - Zbigniew Lipiński, kierownik techniczny, maszynista, Żnińska Kolej Powiatowa;

- Wiesław Młodzianowski, maszynista, „Koleje Mazowieckie - KM” Sp. z o.o.;
- Stanisław Siwek, starszy maszynista, „Koleje Mazowieckie - KM” Sp. z o.o.;
- Wojciech Tomala, dyżurny ruchu, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze;
- Robert Rogala (starszy przodownik, Straż Ochrony Kolei) i Tomasz Goworek (starszy strażnik, Straż Ochrony Kolei).

Dane teleadresowe

Centrala Spółki:

ul. Targowa 74
03-734 Warszawa
www.plk-sa.pl
www.plk-inwestycje.pl
www.bezpieczny-przejazd.pl
www.kgsok.pl

Biuro Zarządu

tel. (22) 473 33 40
fax (22) 473 25 67
e-mail: ibz@plk-sa.pl

Centralne Biuro Zamówień

tel. (22) 473 23 95
fax (22) 473 23 99
e-mail: icz@plk-sa.pl

Biuro Sprzedaży

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

Centrum Realizacji Inwestycji

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

Biuro Komunikacji i Promocji

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

Rzecznik Prasowy

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

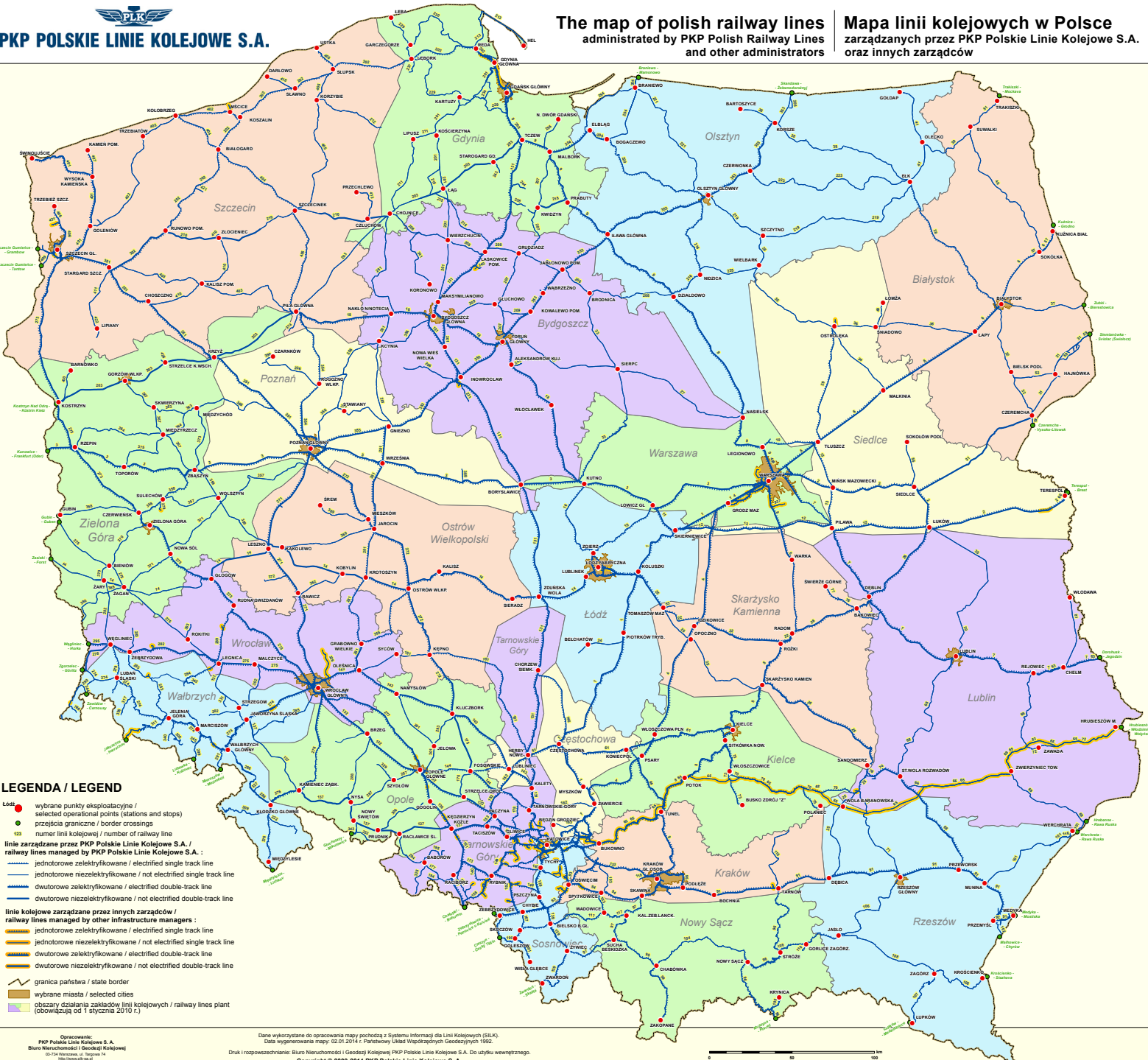
Mapa linii kolejowych



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

The map of polish railway lines
administered by PKP Polish Railway Lines
and other administrators

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



LEGENDA / LEGEND

- wybrane punkty eksploatacyjne / selected operational points (stations and stops)
- przebiegi graniczne / border crossings
- 123 numer linii kolejowej / number of railway line
- linia zarządzane przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. / railway lines managed by PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. :**
 - jednotorowe zelektryfikowane / electrified single track line
 - jednotorowe nieelektryfikowane / not electrified single track line
 - dwutorowe zelektryfikowane / electrified double-track line
 - dwutorowe nieelektryfikowane / not electrified double-track line
- linia kolejowe zarządzane przez innych zarządców / railway lines managed by other infrastructure managers :**
 - jednotorowe zelektryfikowane / electrified single track line
 - jednotorowe nieelektryfikowane / not electrified single track line
 - dwutorowe zelektryfikowane / electrified double-track line
 - dwutorowe nieelektryfikowane / not electrified double-track line
- granica państwa / state border
- wybrane miasta / selected cities
- obszary działania zakładów linii kolejowych / railway lines plant (obowiązują od 1 stycznia 2010 r.)

Dane wykorzystane do opracowania mapy pochodzą z Systemu Informacji dla Linii Kolejowych (SILK).
Data wygenerowania mapy: 02.01.2014 r. Państwowy Układ Współrzędnych Geodezyjnych 1992.
Druk i rozpowszechnianie: Biuro Nieruchomości i Geodezji Kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Do użytku wewnętrznego.
Copyright © 2009-2014 PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.