



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

*Zarządca narodowej sieci linii kolejowych*

# Raport roczny za 2020 rok





# SPIS TREŚCI

<b>Słowo wstępne Prezesa Zarządu</b> .....	<b>4</b>
<b>Skład Rady Nadzorczej i Zarządu Spółki</b> .....	<b>5</b>
<b>Wynik finansowy</b> .....	<b>6</b>
Majątek Spółki.....	7
Źródła finansowania majątku.....	9
Kapitał własny.....	9
Kapitał obcy.....	10
Wyniki ekonomiczno-finansowe działalności Spółki.....	12
<b>Sprzedaż tras</b> .....	<b>14</b>
Udostępnianie infrastruktury kolejowej.....	15
Dane dotyczące zrealizowanych przejazdów międzynarodowych.....	16
Dane dotyczące zrealizowanych przejazdów krajowych.....	17
<b>Infrastruktura</b> .....	<b>18</b>
Drogi kolejowe.....	19
Automatyka i telekomunikacja.....	21
Urządzenia elektroenergetyczne.....	25
Centrum Diagnostyki.....	28
Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury.....	30
Zakład Maszyn Torowych.....	30
Ważniejsze osiągnięcia w zakresie badań i rozwoju technicznego .....	31
Infrastruktura pasażerska.....	33
<b>Bezpieczeństwo</b> .....	<b>39</b>
Statystyka zdarzeń kolejowych.....	40
Działania podejmowane na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego.....	42
Kolejowe ratownictwo techniczne.....	46
Straż Ochrony Kolei.....	47
<b>Kierunki rozwoju</b> .....	<b>50</b>
Ramy strategiczne.....	51
Przewidywane kierunki rozwoju .....	52
Działania przeciw wykluczeniu komunikacyjnemu.....	52
Interoperacyjność.....	52
Rozwój korytarzy towarowych.....	53
Współpraca międzynarodowa.....	54
Kierunki rozwoju.....	56

Geoinformacja.....	58
Ochrona środowiska.....	60
<b>Inwestycje.....</b>	<b>61</b>
Perspektywa finansowa 2014-2020.....	62
Źródła finansowania.....	70
<b>Kadry.....</b>	<b>72</b>
Analiza zatrudnienia.....	73
Podnoszenie kwalifikacji i rozwój pracowników.....	76
Edukacja kolejowa.....	76
<b>Działalność w obszarze społecznej odpowiedzialności biznesu .....</b>	<b>77</b>
Kampania społeczna Bezpieczny przejazd – „Szlaban na ryzyko!”.....	78
Tradycja kolejowa .....	80
<b>Komunikacja zewnętrzna.....</b>	<b>81</b>
PLK laureatem nagrody „Bursztyn Polskiej Gospodarki 2020”.....	82
Wsparcie służby zdrowia w walce z epidemią koronawirusa.....	82
PLK aktywnym uczestnikiem Forum Ekonomicznego w Karpaczu i Europejskiego Kongresu Gospodarczego w Katowicach....	82
Najważniejsze wydarzenia w 2020 roku .....	83
<b>Dane teleadresowe.....</b>	<b>86</b>
<b>Mapa linii kolejowych .....</b>	<b>87</b>



**Ireneusz Merchel**  
**Prezes Zarządu**  
**PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.**

Szanowni Państwo,

*mam przyjemność złożyć na Państwa ręce Raport Roczny PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. za 2020 rok. Publikacja informuje o wszystkich obszarach działalności Spółki w 2020 roku – począwszy od danych dotyczących infrastruktury kolejowej, inwestycji, finansów, bezpieczeństwa, zatrudnienia, po omówienie kierunków rozwoju, udostępnianie infrastruktury kolejowej oraz realizację rozkładu jazdy.*

*2020 rok był inny od minionych lat z powodu trwającej pandemii koronawirusa. Musieliśmy się nauczyć działać w nowej rzeczywistości, jednak dzięki szybko wprowadzonym zmianom organizacyjnym, opracowaniu systemu współpracy z wykonawcami na placach budów, wprowadzeniu przyspieszonych płatności, rozliczeń i pracy zdalnej, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. realizowały i realizują ważne dla społeczeństwa i gospodarki kraju*

*zadania. Epidemia koronawirusa nie miała także istotnego wpływu na proces inwestycyjny - realizowaliśmy inwestycje, oddawaliśmy zakończone prace, podpisywaliśmy kolejne umowy i ogłaszaliśmy przetargi. W 2020 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podpisały umowy o wartości około 10,9 mld zł netto. Na sieci kolejowej m.in. modernizowano blisko 1 000 km torów, zabudowano 1 074 rozjazdów, zmodernizowano 335 przejazdów kolejowo-drogowych, wybudowano 170 peronów i 134 mosty.*

*Efekty inwestycji Krajowego Programu Kolejowego widać w skali całego kraju. Z krótszych połączeń korzystamy na trasie z Warszawy do Trójmiasta, gdzie pociągi zwiększyły prędkość do 200 km/h. Efekt tego skrócenia czasu podróży przenosi się też m.in. na relacje z Gdańska do Krakowa, Katowic, czy Wrocławia. Poniżej godziny jeździmy także między stolicami*

*Małopolski i woj. śląskiego. Również na trasie Dolny Śląsk – Wielkopolska czas podróży pociągiem stał się bardziej atrakcyjny. Kolej staje się jeszcze bardziej dostępna. To nie tylko nowe, komfortowe perony na zmodernizowanych stacjach w Szczecinie, Gdańsku czy Rzeszowie, ale również dziesiątki mniejszych stacji i przystanków, które stały się dostępne dla wszystkich podróżnych, bez względu na ich sprawność ruchową. Przybywa również nowych przystanków np. Wałbrzych Centrum, Kochcice-Glinica. Co ważne, po latach pociągi wracają na tory np. na trasę Bielsk Podlaski – Hajnówka.*

*W 2020 roku zapoczątkowane zostały dwa ważne programy znajdujące się pod egidą Ministerstwa Infrastruktury, a realizowane przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – przyczynią się do eliminowania wykluczenia komunikacyjnego w skali całego kraju, a także będą sprzyjać*

wspieraniu polskiej gospodarki poprzez stymulowanie inwestycji infrastrukturalnych. Celem Programu Uzupelniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej Kolej Plus do 2028 roku jest uzupelnienie sieci kolejowej o połączenia kolejowe miejscowości o populacji powyżej 10 tys. mieszkańców, które nie posiadają dostępu do połączeń pasażerskich z miastami wojewódzkimi lub takimi, które posiadają dostęp do kolei, ale istniejące połączenia wymagają usprawnienia, natomiast celem „Rządowego Programu budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021-2025” jest budowa lub modernizacja przystanków kolejowych, a także sfinansowanie prac, związanych z dostępnością miejsc parkingowych dla pasażerów.

Bezpieczeństwo jest naszym priorytetem. Dlatego realizujemy szereg zadań i podejmujemy nowe inicjatywy w obszarze technicznym i pracowniczym by zwiększać poziom bezpieczeństwa prowadzenia ruchu kolejowego, wpływając tym samym na stan bezpieczeństwa całego systemu kolejowego. W te działania wpisuje się także prowadzona przez Spółkę nieprzerwanie od 15 lat kampania społeczna Bezpieczny przejazd – „Szlaban na ryzyko!”.

W 2020 roku, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., wykazując się społeczną odpowiedzialnością w związku z trwającą epidemią koronawirusa przekazały ponad 2,25 mln zł na zakup niezbędnego sprzętu medycznego, środków zabezpiecze-

nia sanitarnego oraz pilne potrzeby szpitali. Poza zaangażowaniem finansowym Spółka udostępniła 87 samochodów na terenie całego kraju na potrzeby służby zdrowia.

O tym co udało się nam zrobić i jakie plany są przed nami, przeczytaj Państwo w niniejszym Raporcie Rocznym PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. Serdecznie zachęcam do jego lektury.

**Ireneusz Merchel**  
Prezes Zarządu  
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A

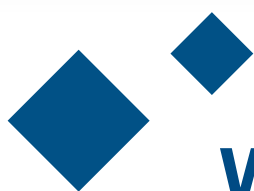
## RADA NADZORCZA

- **Mariusz Andrzejewski**  
Przewodniczący Rady Nadzorczej
- **Artur Kawaler**  
Sekretarz Rady Nadzorczej
- **Magdalena Błaszczak**  
Członek Rady Nadzorczej
- **Piotr Gebel**  
Członek Rady Nadzorczej
- **Jakub Kapturzak**  
Członek Rady Nadzorczej
- **Joanna Klekot**  
Członek Rady Nadzorczej
- **Marcin Piwowarski**  
Członek Rady Nadzorczej
- **Tomasz Rurka**  
Członek Rady Nadzorczej
- **Henryk Sikora**  
Członek Rady Nadzorczej

## ZARZĄD SPÓŁKI

- **Ireneusz Merchel**  
Prezes Zarządu
- **Mirosław Skubiszyński**  
Wiceprezes Zarządu - dyrektor ds. eksploatacji
- **Arnold Bresch**  
Członek Zarządu - dyrektor ds. realizacji inwestycji
- **Radosław Celiński**  
Członek Zarządu - dyrektor ds. finansowych i ekonomicznych
- **Grzegorz Kurdziel**  
Członek Zarządu - dyrektor ds. wsparcia operacyjnego
- **Piotr Majerczak**  
Członek Zarządu - dyrektor ds. utrzymania infrastruktury

(stan na 30 listopada 2021 r.)



# WYNIK FINANSOWY

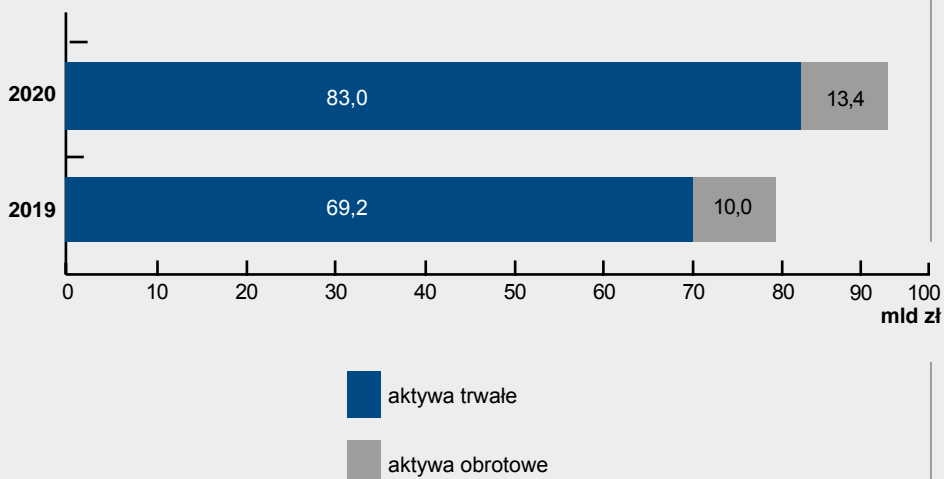
# MAJĄTEK SPÓŁKI

Sytuację ekonomiczno-finansową oceniono na podstawie sprawozdawczości finansowej według stanu na 31 grudnia 2020 roku.

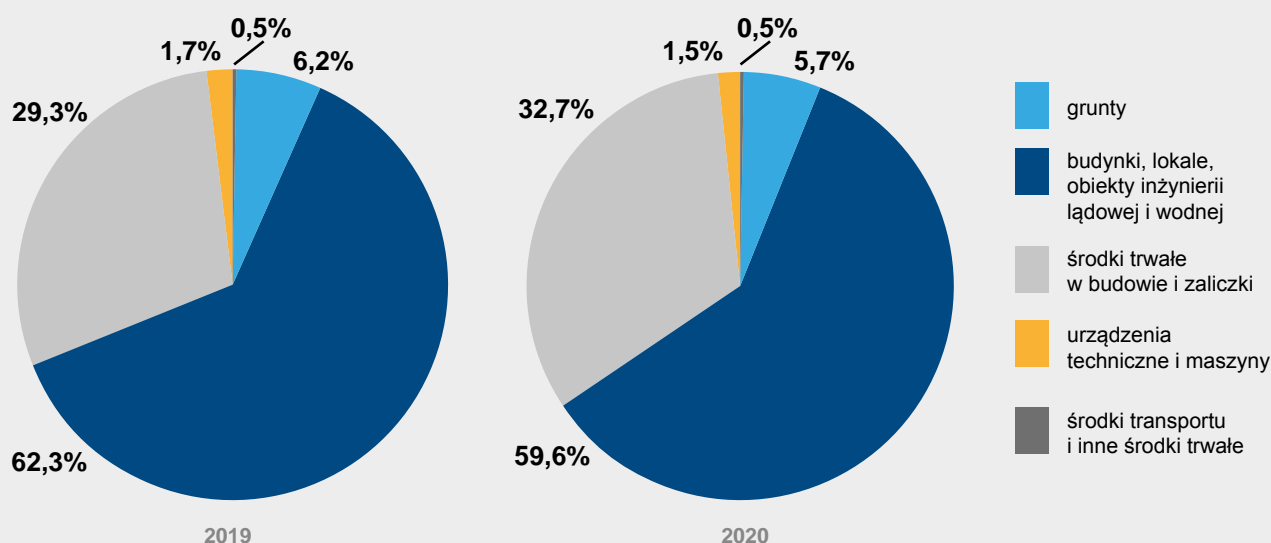
Wartość księgowa majątku PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. według stanu na 31 grudnia 2020 roku wynosiła 96 415,8 mln zł i była wyższa w porównaniu do 2019 roku o 21,8%.

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. W 2020 roku aktywa trwałe stanowiły 86,1% całkowitego majątku Spółki. W ciągu roku obrotowego nastąpił wzrost majątku trwałego o 20,0% w wyniku modernizacji infrastruktury, tj. zakończonych i przyjętych do eksploatacji inwestycji na liniach kolejowych.

**Majątek PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. w latach 2019-2020**



**Struktura rzeczowych aktywów trwałych w latach 2019-2020**

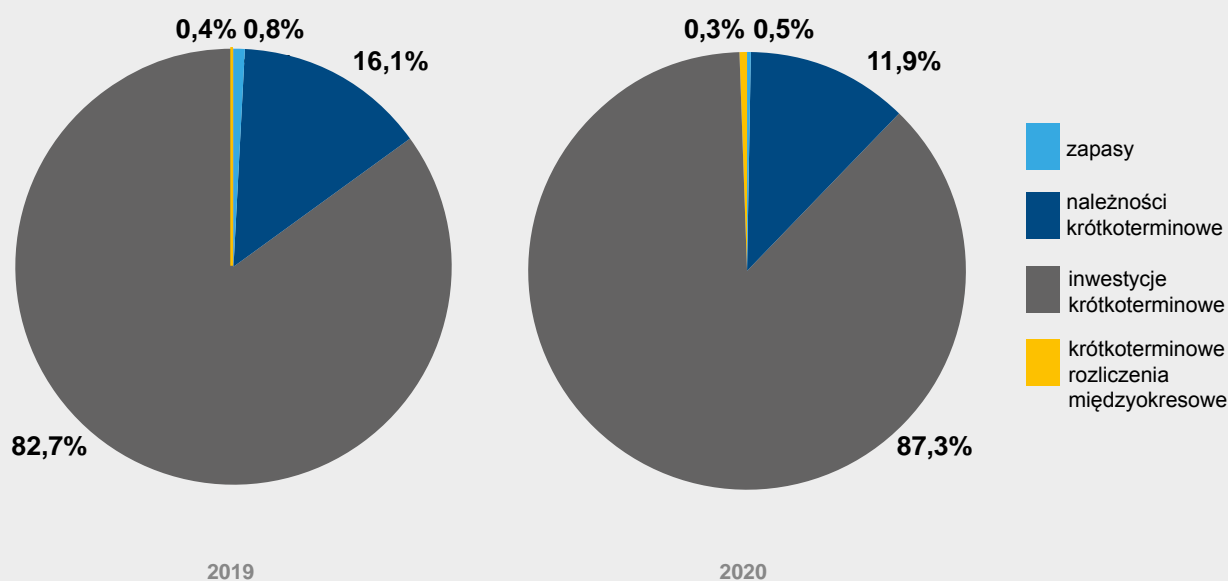


Aktywa obrotowe PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. w 2020 roku stanowiły 13,9% całkowitego majątku. W stosunku do 2019 roku ich wartość bilansowa wzrosła o 34,3%. Wzrost ten był zasadniczo rezultatem zwiększenia stanu środków pieniężnych i innych aktywów pieniężnych, na które składają się

m.in.: środki z Funduszu Kolejowego i budżetu państwa na wydatki bieżące związane z zadaniami zarządcy infrastruktury, środki z dokapitalizowania Spółki, kredyty z Europejskiego Banku Inwestycyjnego (EBI) oraz refundacje środków zaangażowanych w projekty inwestycyjne w ramach: Regionalnych

Programów Operacyjnych (RPO), Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ), instrumentu finansowego „Łącząc Europę” (CEF), Funduszu Spójności oraz Programu Operacyjnego Polska Wschodnia (PO PW).

### Struktura aktywów obrotowych w latach 2019-2020



W 2020 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. posiadały udziały wykazywane jako inwestycje długoterminowe w następujących spółkach zależnych:

1. Przedsiębiorstwo Napraw i Utrzymanie Infrastruktury Kolejowej w Krakowie sp. z o.o. (100% udziałów w kapitale zakładowym).
2. Dolnośląskie Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury Komunikacyjnej DOLKOM sp. z o.o. z siedzibą we Wrocławiu (100% udziałów w kapitale zakładowym).

bą 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).

Wartość bilansowa powyższych aktywów na 31 grudnia 2020 roku wyniosła 229,9 mln zł.

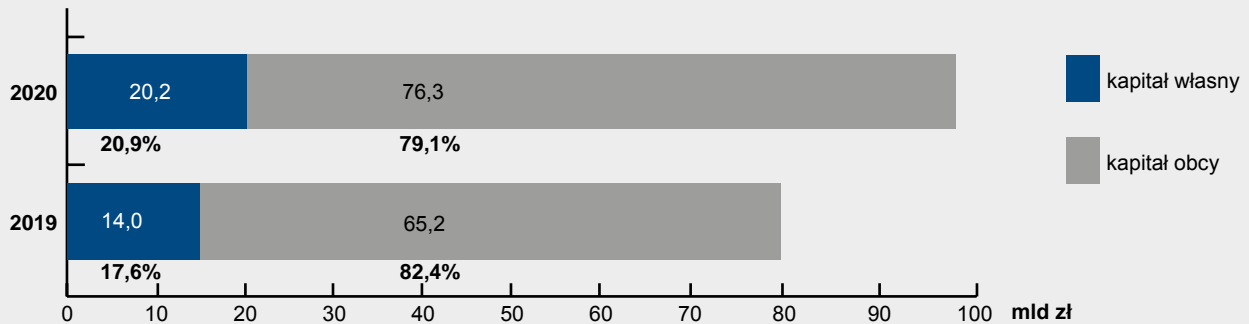
Spółki utrzymaniowo – naprawcze stanowią dla PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. niezbędny potencjał do:

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 2019-2020



## KAPITAŁ WŁASNY

Kapitał własny stanowił w 2020 roku 20,9% majątku Spółki i w porównaniu do 2019 roku uległ zwiększeniu o 3,3 punktu procentowego (p.p.).

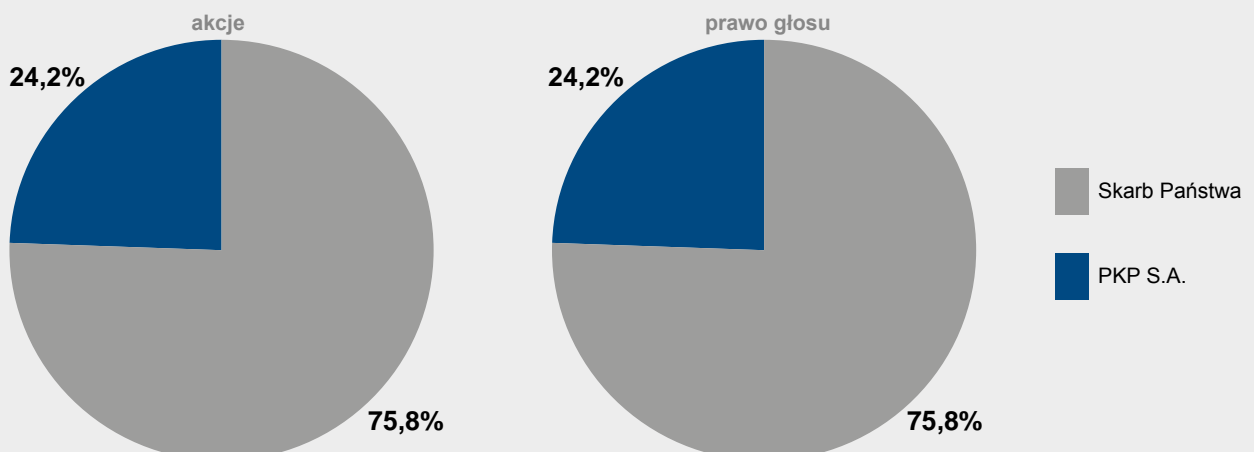
W 2020 roku kapitał zakładowy został podwyższony do wysokości 25 264,4 mln zł, w wyniku otrzymanego wkładu niepieniężnego w postaci skarbowych papierów wartościowych przekazanych na podstawie Listu Emisyjnego Ministra Finansów z dnia 11 maja 2020 roku. Istotny wzrost w 2020 roku odnotowano również w pozycji pozostałe kapitały rezerwowe, co wynika głównie z wnie-

sienia wkładu pieniężnego przez Skarb Państwa. Środki te są przeznaczone na:

- inwestycje kapitałowe polegające na podwyższeniu kapitału zakładowego spółek zależnych od PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. (kwota 850,0 mln zł). Spółki zależne przeznaczą środki pochodzące z podwyższenia kapitału zakładowego na zakup środków trwałych w postaci maszyn i urządzeń lub nieruchomości w celu zwiększenia potencjału realizowanych przez nie inwestycji,

- zadania w zakresie budowy, przebudowy, rozbudowy lub modernizacji przystanków kolejowych oraz infrastruktury towarzyszącej, realizowanej w ramach programów wieloletnich, o których mowa w art. 136 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych, w szczególności na realizację zadań inwestycyjnych wynikających z „Programu budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021-2025” (kwota 1 000,0 mln zł).

Struktura akcjonariatu PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.  
na dzień 31 grudnia 2020 roku



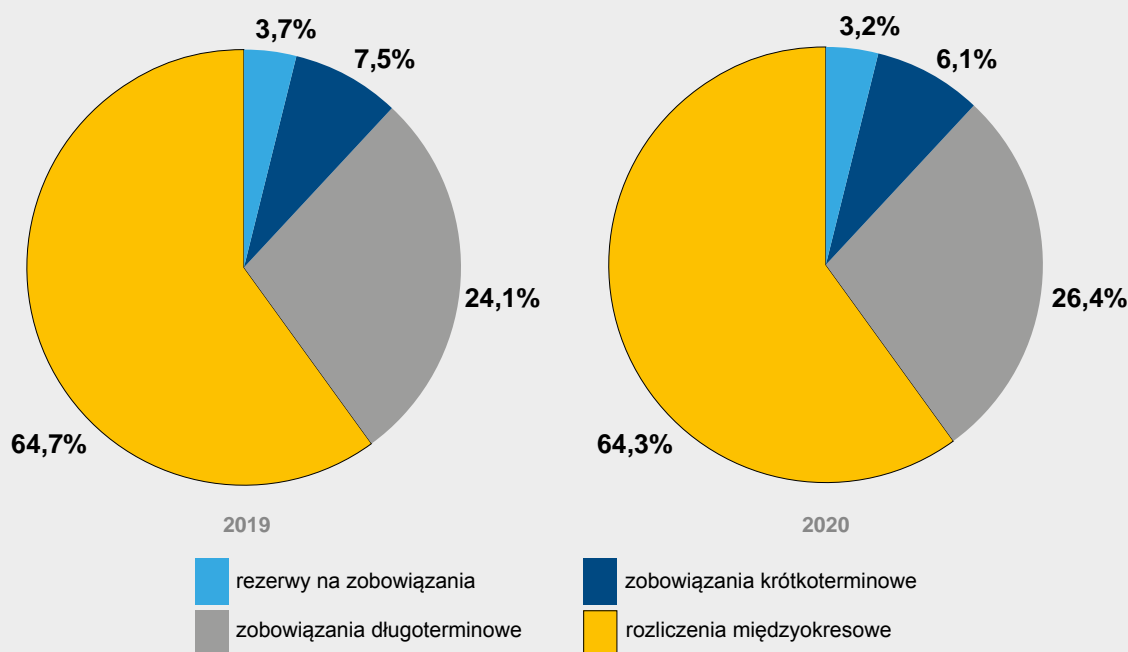
## KAPITAŁ OBCY

Głównym źródłem finansowania majątku PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. w 2020 roku, podobnie jak w latach poprzednich, były kapitały obce. Według stanu na 31 grudnia 2020 roku wynosiły one 76 257,4 mln zł, pokrywając zasoby majątkowe Spółki w 79,1%.

W 2020 roku w porównaniu do 2019 roku udział kapitału obcego w finansowaniu majątku Spółki zmniejszył się pomimo istotnego wzrostu długoterminowych rozliczeń międzyokresowych z tytułu środków na modernizację infrastruktury kolejowej uzyskanych z dota-

cji budżetowej, Funduszu Kolejowego, środków przekazanych przez Unię Europejską i innych źródeł publicznych oraz zobowiązań długoterminowych z tytułu kredytów i pożyczek.

Struktura kapitału obcego w latach 2019-2020

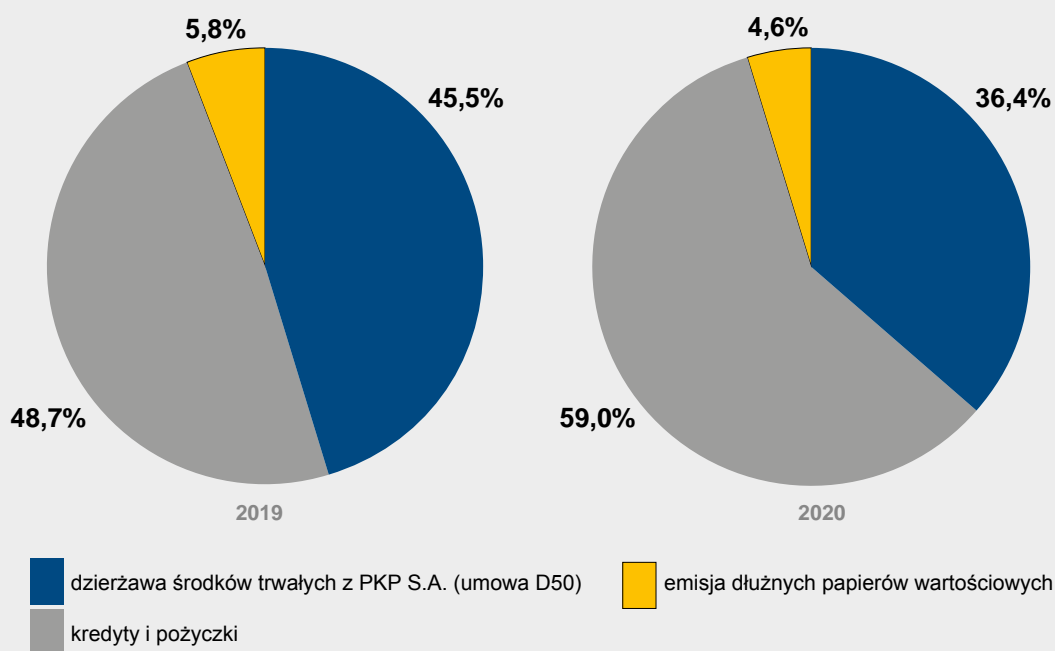


Według stanu na 31 grudnia 2020 roku zobowiązania długoterminowe wynosiły 20 132,3 mln zł, których udział w kapitale obcym wynosił 26,4%. Najwyższy udział w zobowiązaniach długoterminowych (59,0%) stanowiły kredyty

otrzymane z EBI na współfinansowanie i prefinansowanie modernizacji linii kolejowych, następnie 36,4% tych zobowiązań stanowiły zobowiązania z tytułu zawartej z PKP S.A. w 2001 roku umowy oddania do odpłatnego korzystania

z linii kolejowych oraz innych nieruchomości niezbędnych do zarządzania liniami kolejowymi (umowa D50-KN-1L/01).

## Struktura zobowiązań długoterminowych w latach 2019-2020

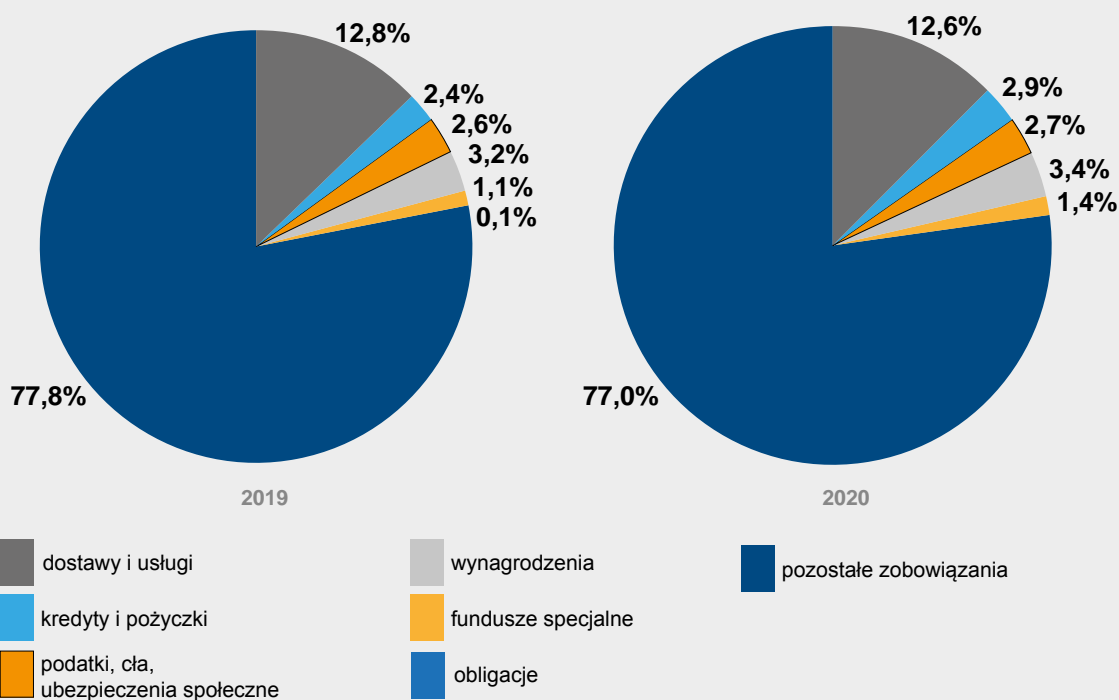


Zobowiązania krótkoterminowe na koniec 2020 roku wynosiły 4 620,3 mln zł i były niższe w porównaniu do 2019 roku o 5,5%. Odnotowane zmniejsze-

nie stanu zobowiązań krótkoterminowych wynikało zasadniczo z faktur za roboty inwestycyjne związane z modernizacją infrastruktury kolejowej, które

docelowo mają pokrycie w środkach unijnych i budżetu państwa oraz zaciągniętych transzach kredytu w EBI.

## Struktura zobowiązań krótkoterminowych w latach 2019-2020



# WYNIKI EKONOMICZNO-FINANSOWE DZIAŁALNOŚCI SPÓŁKI

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

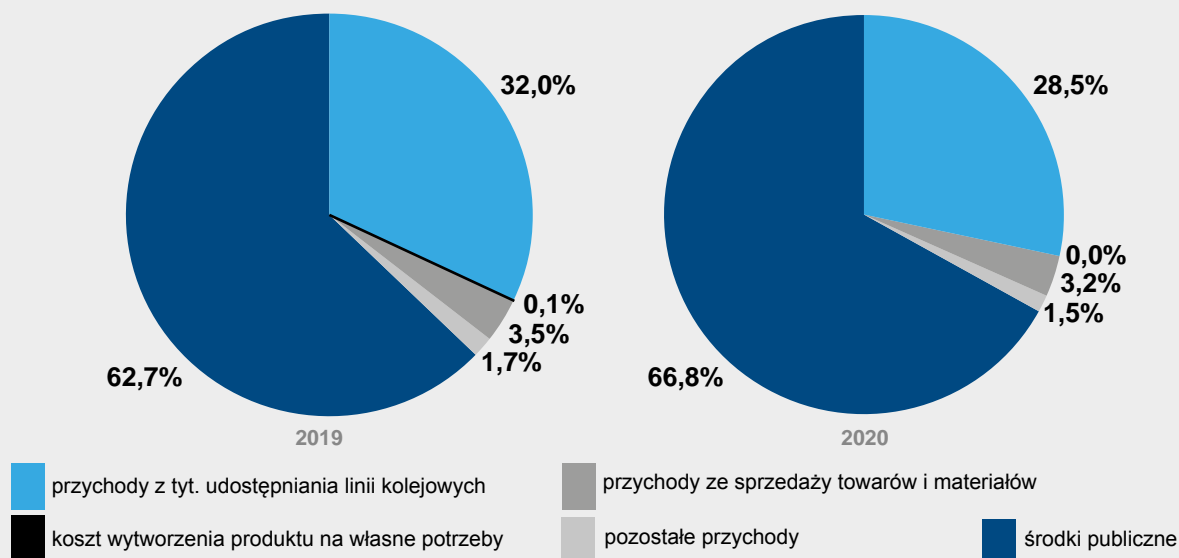
Lp.	Wyszczególnienie	2020 r.	2019 r.	Zmiana	
				wartość	%
1.	Przychody ze sprzedaży i zrównane z nimi	6 756	6 351,1	404,8	6,4
2.	Koszty działalności operacyjnej	8 012,5	7 510,3	502,2	6,7
3.	Wynik na sprzedaży (1-2)	-1 256,5	-1 159,2	-97,4	8,4
4.	Pozostałe przychody operacyjne	1 476,1	1 435,4	40,7	2,8
5.	Pozostałe koszty operacyjne	341,3	535	-193,6	-36,2
6.	Wynik na pozostałej działalności operacyjnej (4-5)	1 134,7	900,4	234,3	26,0
7.	Wynik na działalności operacyjnej (3+6)	-121,8	-258,8	136,9	-52,9
8.	Wynik na działalności operacyjnej bez amortyzacji (EBITA)	1 873,1	1 605,7	267,4	16,7
9.	Przychody finansowe	69,6	130,0	-60,4	-46,5
10.	Koszty finansowe	439,4	41,6	397,8	956,3
11.	Wynik na operacjach finansowych (9-10)	-369,8	88,4	-458,2	-518,3
12.	Wynik brutto (7+11)	-491,6	-170,4	-321,3	188,7
13.	Podatek dochodowy	0,0	6,4	-6,4	-100,0
14.	Wynik netto (12-13)	-491,6	-176,7	-314,9	178,2
15.	Wynik netto bez amortyzacji	1 372,8	1 687,7	-314,9	-18,7

W 2020 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. osiągnęły wynik finansowy na działalności gospodarczej w wysokości -491,6 mln zł. Uzyskany wynik finansowy

był niższy od osiągniętego w 2019 roku o 314,9 mln zł. Obniżenie wyniku nastąpiło głównie z uwagi na wygenerowanie straty na działalności finansowej

(spadek o 458,2 mln zł w stosunku do 2019 roku), wynikającej przede wszystkim z wystąpienia ujemnych różnic kursowych.

## Struktura przychodów ze sprzedaży i zrównanych z nimi w latach 2019-2020

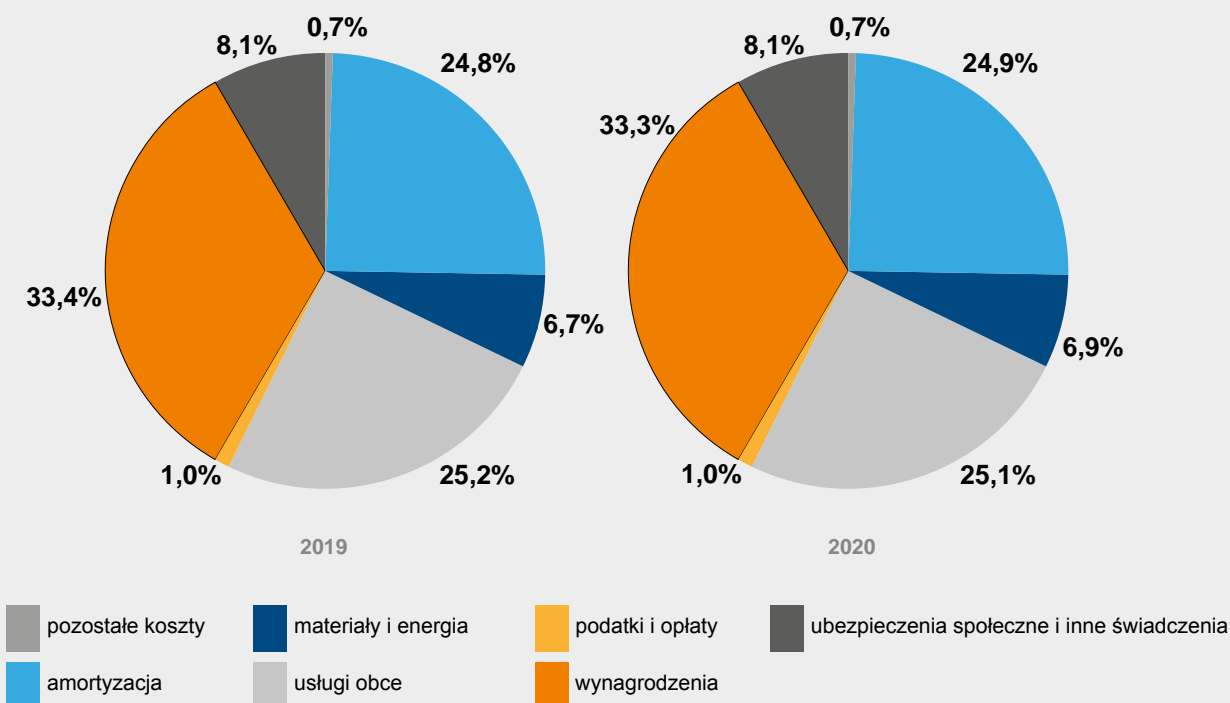


Przychody z tytułu udostępniania linii kolejowych uzyskane w 2020 roku wyniosły 1 926,5 mln zł i były niższe o 107,2 mln zł w porównaniu do 2019 roku. Spadek przychodów nastąpił w wyniku zmniejszenia oferty przewozowej przewoźników pasażerskich, spowodowanego ograniczeniami wprowadzonymi w związku z rozprzestrzenianiem się wirusa SARS-CoV-2 oraz wprowadzonym stanem epidemii. Dodatkowo odnotowano spadek pracy eksploatacyjnej przewoźników towarów

o 5,8% w porównaniu do 2019 roku, spowodowany zmniejszeniem zapotrzebowania na przewożenie towarów masowych. Niższe przychody ze sprzedaży pozostałych usług w 2020 roku w stosunku do 2019 roku są wynikiem spadku popytu na dzierżawę gruntów oraz powierzchni pod reklamę w związku z ograniczeniami działalności handlowej, wprowadzonymi na terenie kraju w wyniku pandemii wywołanej zakażeniami wirusem SARS-CoV-2 oraz wdrożeniem przez Spółkę czaso-

wych działań pomocowych w postaci udzielonych kontrahentom ulg w czynszu najmu infrastruktury kolejowej w związku z pandemią koronawirusa. Ponadto jest to efekt zmniejszenia popytu na najem sprzętu do wykonywania robót torowych, inwestycyjnych i utrzymaniowych wynikających z powiększenia parku maszynowego wykonawców inwestycji, co zmniejsza zapotrzebowanie na wynajem maszyn Spółki.

### Struktura kosztów w układzie rodzajowym w latach 2019-2020



PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. poniosły w 2020 roku wyższe o 6,7% koszty operacyjne niż w 2019 roku.

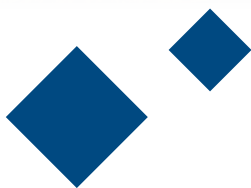
Wzrost kosztów działalności operacyjnej dotyczył m.in.:

1. kosztów pracy - to efekt wzrostu wynagrodzenia minimalnego od 1 stycznia 2020 roku, będącego podstawą do wypłaty dodatków;
2. kosztów amortyzacji – przede wszystkim wzrostu wartości rozliczonych nakładów inwestycyjnych;

3. kosztów usług obcych – na ich wzrost miał wpływ przede wszystkim wyższy poziom kosztów branżowych, wynikający z realizacji zadań ujętych w Programie wieloletnim pn. „Wsparcie zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów do 2023 roku”.

W 2020 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. odnotowały poprawę wyniku na pozostałej działalności operacyjnej. Wyższy wynik finansowy na pozostałej działalności operacyjnej uzyskano

z rozliczenia środków finansowych unijnych i krajowych przeznaczonych na modernizację infrastruktury kolejowej, które nie podlegają zwrotowi, a także aktualizacji wartości aktywów niefinansowych. Istotnemu zmniejszeniu uległa także wysokość pozostałych kosztów operacyjnych.



# SPRZEDAŻ TRAS

# UDOSTĘPNIANIE INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. są zarządcą narodowej infrastruktury kolejowej, którą udostępniają na równoprawnych zasadach. W 2020 roku udostępnianie odbywało się według zasad określonych w ustawie o transporcie kolejowym i rozporządzeniu Ministra właściwego ds. infrastruktury z dnia 7 kwietnia 2017 roku w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej. Znowelizowana Ustawa o transporcie kolejowym, która weszła w życie 30 grudnia 2016 roku rozszerzyła grono podmiotów uprawnionych do zamawiania zdolności przepustowej wprowadzając pojęcie „aplikanta”, którym może być przewoźnik kolejowy, ale również międzynarodowe ugrupowanie interesów gospodarczych obejmujące przewoźników kolejowych lub inny podmiot zainteresowany uzyskaniem zdolności przepustowej, w szczególności organizator publicznego transportu kolejowego, spedytor, nadawca ładunku lub operator transportu kombinowanego. Korzystanie z infrastruktury kolejowej nadal jest dostępne wyłącznie dla przewoźników kolejowych. Aplikant, który nie jest przewoźnikiem musi wskazać przewoźnika, który zrealizuje przejazd pociągu. W konsekwencji zarządca udostępniający infrastrukturę zawiera umowę o przydzielenie zdolności prze-

pustowej z aplikantem oraz umowę o wykorzystanie zdolności przepustowej z przewoźnikiem.

Na podstawie przekazanych aplikantom rozkładów jazdy pociągów w 2020 roku zrealizowano ogółem 2 391 591 przejazdów, w tym na podstawie:

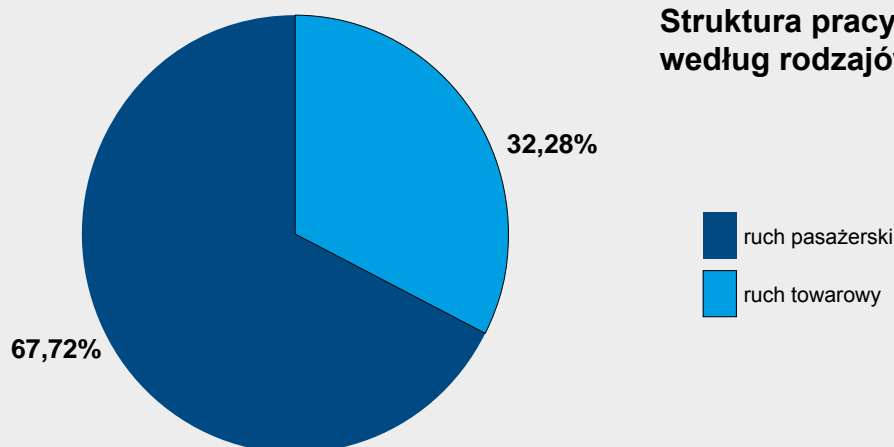
1. Roczego Rozkładu Jazdy (RRJ) przygotowanego na podstawie wniosków złożonych przez aplikantów i aktualizowanego w trakcie obowiązywania RRJ w ustalonych terminach – 1 609 399 przejazdów;
2. Indywidualnego Rozkładu Jazdy (IRJ) opracowanego przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w przypadku wolnej zdolności przepustowej na podstawie wniosku aplikanta o przydzielenie trasy pociągu – 782 192 przejazdy.

W 2020 roku Spółka udostępniała linie kolejowe 107 przewoźnikom, w tym 17 w ruchu pasażerskim (11 w przewozach regularnych osób), 86 w ruchu towarowym, a 4 w ruchu pasażerskim i towarowym. Działalność przewozową na sieci PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. rozpoczęło kolejnych 6 przewoźników.

Podstawowym miernikiem w zakresie udostępniania linii kolejowych jest praca eksploatacyjna wyrażona w pociągokilometrach [pockm]. W 2020 roku zrealizowano 231,15 mln pockm, w tym: 156,54 mln pockm w ruchu pasażerskim i 74,61 mln pockm w ruchu towarowym.

W 2020 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. odnotowały spadek o 6,18% ogólnej wielkości zrealizowanej przez klientów pracy eksploatacyjnej w stosunku do 2019 roku (w przewozach pasażerskich nastąpił spadek o 6,35%, zaś w przewozach towarowych o 5,83%).

W segmencie przewozu osób wynika to ze zmniejszenia oferty przewozowej spowodowanej ograniczeniami wprowadzonymi w związku z rozprzestrzenianiem się wirusa SARS-CoV-2, co skutkowało odwoływaniami pociągów. W segmencie przewozu epidemia wirusa SARS-CoV-2 nie miała wpływu na wielkość zrealizowanej pracy eksploatacyjnej.



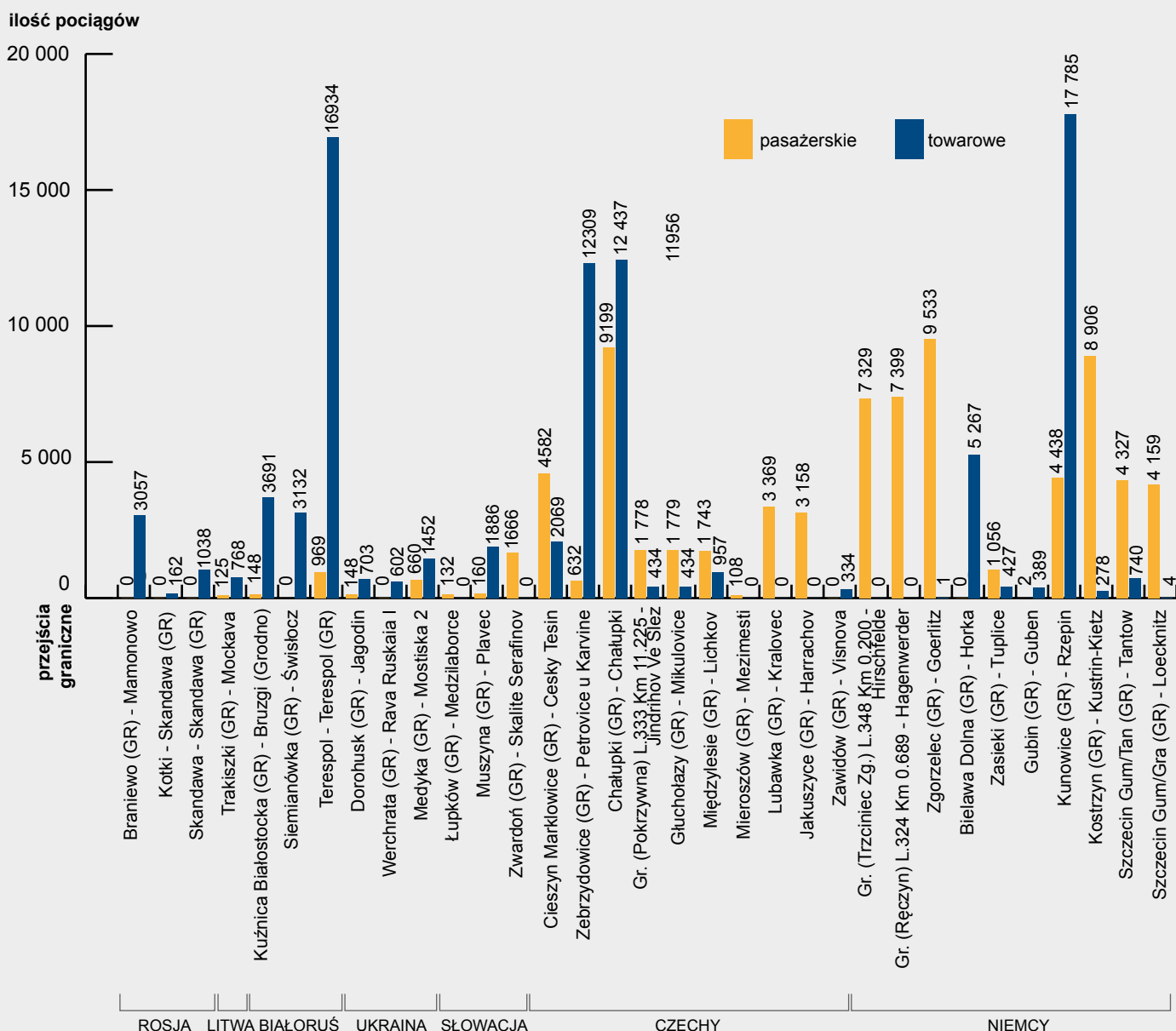
**Struktura pracy eksploatacyjnej według rodzajów ruchu w 2020 roku**

# DANE DOTYCZĄCE ZREALIZOWANYCH PRZEJAZDÓW MIĘDZYNARODOWYCH

Międzynarodowe przewozy w ruchu granicznym w 2020 roku wykonywało 57 przewoźników, którzy najczęściej wybierali przejścia graniczne:

1. w ruchu pasażerskim: Zgorzelec (Polska – Niemcy), Chałupki (Polska – Czechy), Kostrzyn (Polska – Niemcy) oraz przejazdy tranzytowe: Hirschfelde – Trzciniec Zgorzelecki – Ręczyń – Hagenwerder;
2. w ruchu towarowym: Kunowice (Polska – Niemcy), Terespol (Polska – Białoruś), Chałupki (Polska – Czechy) oraz Zebrzydowice (Polska – Czechy).

## Międzynarodowe przewozy w ruchu granicznym w 2020 roku



W 2020 roku w ruchu granicznym zrealizowano 164 795 przejazdów z czego 77 505 w ruchu pasażerskim oraz 87 290 w ruchu towarowym. Przejazdy przez granicę polsko-niemiecką sta-

nowiły 44% (72 040) przejazdów międzynarodowych, polsko-czeską 34% (55 322), polsko-białoruską 15% (24 874), polsko-rosyjską 3% (4 257), polsko-ukraińską 2% (3 565), polsko-

-słowacką 2% (3 844) oraz polsko-litewską poniżej 1% (893).

W 2020 roku w ciągu doby PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. realizowały średnio



450 przejazdów w ruchu międzynarodowym w ramach Indywidualnego (IRJ) i Roczego Rozkładu Jazdy (RRJ).

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 przez członków RNE oraz oferowanych przez nich produktów i usług. Klient zainteresowany między-

narodowym przejazdem pociągu może zwrócić się do jednego z OSS-ów, który dalej poprowadzi proces alokacji na całej trasie przejazdu pociągu.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. współpracują z sąsiednimi zarządcami infrastruktury kolejowej zarówno w ramach RRJ, jak i IRJ w ruchu pasażerskim oraz towarowym. Współpraca z kolejami RŽD (Rosja), BC (Białoruś) i UZ (Ukraina) odbywa się na mocy porozumień dwustronnych, natomiast z DB Netz (Niemcy), LG (Litwa), SŽ (Czechy) i ŽSR (Słowacja) zarówno na mocy porozumień dwustronnych, jak i regulacji organizacji międzynarodowych.

Pociągi kursujące w ramach IRJ są uzgadnianie w odrębny sposób:

1. pomiędzy PKP Polskimi Liniami Kolejowymi S.A. a DB Netz, LG, SŽ oraz ŽSR, tj. na podstawie wspólnie opracowanej procedury (całodobowo, poprzez ekspozyturę Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym z koordynacją w Warszawie);
2. dla pozostałych sąsiednich zarządców infrastruktury przez komórkę OSS w Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym w Warszawie.

## DANE DOTYCZĄCE ZREALIZOWANYCH PRZEJAZDÓW KRAJOWYCH

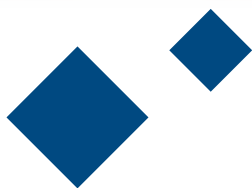
Na sieci zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w 2020 roku kursowało:

1. w ruchu pasażerskim 1 510 147 pociągów.
2. w ruchu towarowym 419 265 pociągów.

W 2020 roku punktualność pociągów pasażerskich osiągnęła najwyższy

wskaźnik od wielu lat (94,39%), jednak należy zwrócić uwagę na fakt, że jedną z przyczyn tak wysokiej punktualności pociągów pasażerskich, oprócz zmian jakościowych w infrastrukturze kolejowej wynikających z prowadzonych od wielu lat modernizacji, były ograniczenia przewozów związane z pandemią, co przełożyło się na spadek liczby kursujących pociągów o 129 268 w stosunku do 2019 roku.

Okres pandemii w ruchu towarowym spowodował mniejsze ograniczenia w liczbie kursujących pociągów, który był mniejszy o 27 232 pociągów w porównaniu do 2019 roku, jednak wzrost punktualności (45,98%) w tym segmencie przewozów był znacznie większy jak w przewozach pasażerskich.



# INFRASTRUKTURA

# DROGI KOLEJOWE

W 2020 roku długość eksploatowanych linii kolejowych w porównaniu do 2019 roku spadła o 18,264 km. Modyfikacja ta była następstwem konieczności dostosowania infrastruktury do zmieniających się potrzeb przewozowych.

Zestawienie eksploatowanej infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (według stanu na 31 grudnia 2020 roku):

- 18 566 km linii kolejowych – co daje 36 042 km torów, w tym:
  - 27 297 km torów szlakowych

i głównych zasadniczych na stacjach;

- 8 745 km torów stacyjnych;
- 39 389 szt. rozjazdów, w tym:
  - 18 609 szt. rozjazdów w torach szlakowych i głównych zasadniczych;
  - 20 780 szt. rozjazdów w torach stacyjnych.
- 13 695 szt. skrzyżowań w poziomie szyn, w tym na liniach eksploatowanych: ogółem 11 938 szt., w tym przejazdów kolejowo-drogowych kategorii:

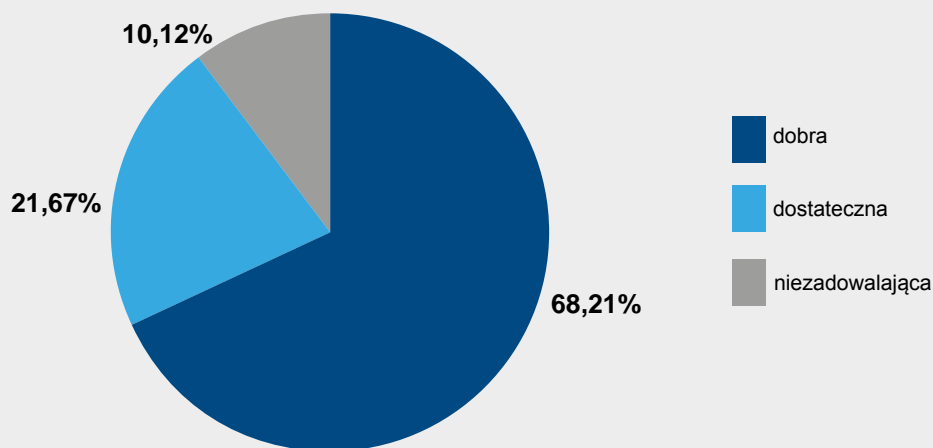
- A – 2 229 szt.;
  - B – 1 411 szt.;
  - C – 1 499 szt.;
  - D – 5 617 szt.;
  - F – 727 szt.;
  - przejść dla pieszych kategorii E – 455 szt.
- 24 792 szt. obiektów inżynierskich, w tym 6 338 szt. mostów i wiaduktów;
  - 5 269 szt. budynków;
  - 14 502 szt. budowli;
  - 282,6 km ekranów akustycznych.

## STAN TECHNICZNY INFRASTRUKTURY DROGOWEJ

W wyniku prowadzonych w 2020 roku robót utrzymaniowo-naprawczych oraz zadań inwestycyjnych długość torów linii kolejowych z dobrą oceną stanu

technicznego (według stanu na 31 grudnia 2020 roku) stanowiła 68,21% całkowitej długości torów eksploatowanych, co oznacza wzrost o 3,16%

w porównaniu ze stanem na 31 grudnia 2019 roku, ocenę dobrą uzyskało wówczas 65,05% torów.



Powyższy wykres opracowano według następujących kryteriów:

- ocena dobra** – linie kolejowe eksploatowane z założonymi parametrami, wymagane są tylko roboty konserwacyjne;
- ocena dostateczna** – linie kolejowe o obniżonych parametrach eksploatacyjnych (obniżona maksymalna prędkość rozkładowa, lokalne ograniczenia prędkości),

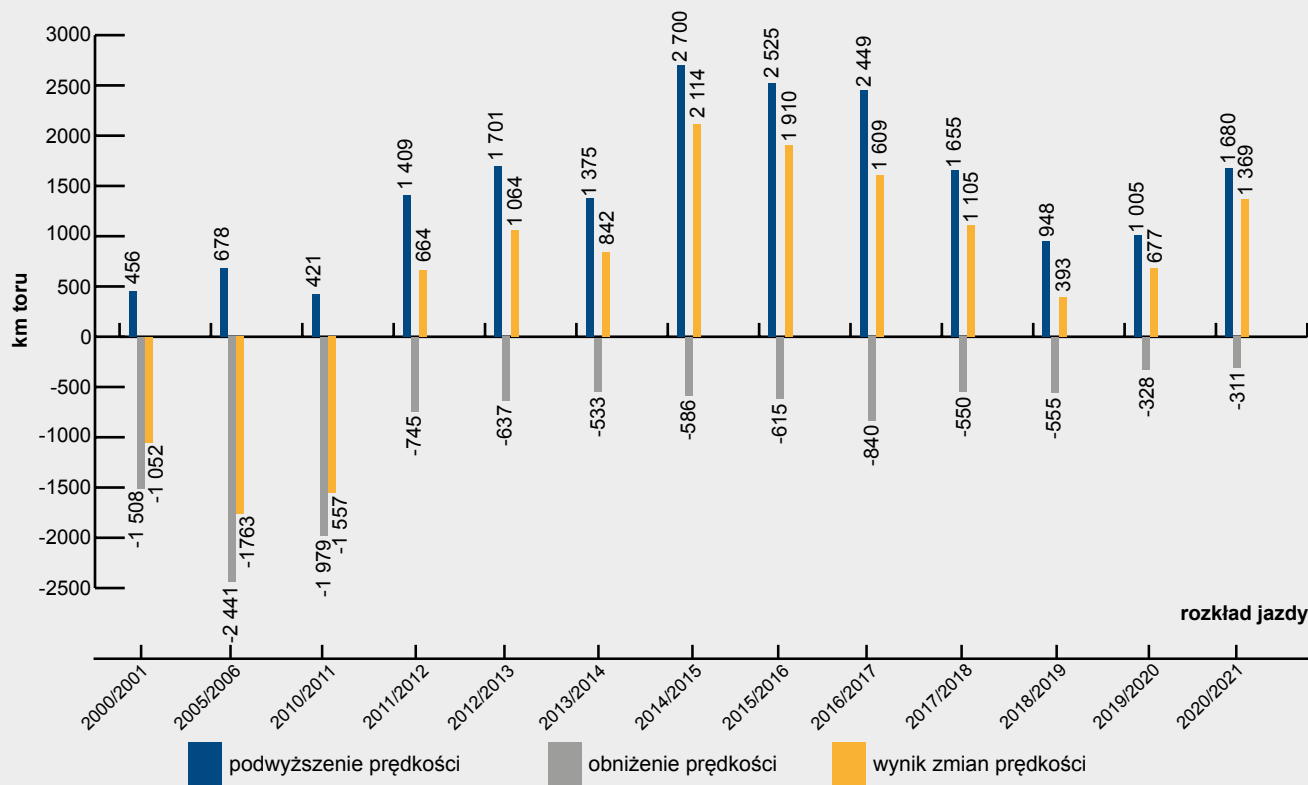
dla przywrócenia maksymalnych parametrów eksploatacyjnych, oprócz robót konserwacyjnych, wymagane jest wykonanie napraw bieżących polegających na wymianie uszkodzonych elementów torów;

- ocena niezadawalająca** – linie kolejowe o znacznie obniżonych parametrach eksploatacyjnych (małe prędkości rozkładowe, duża liczba lokalnych ograniczeń prędkości,

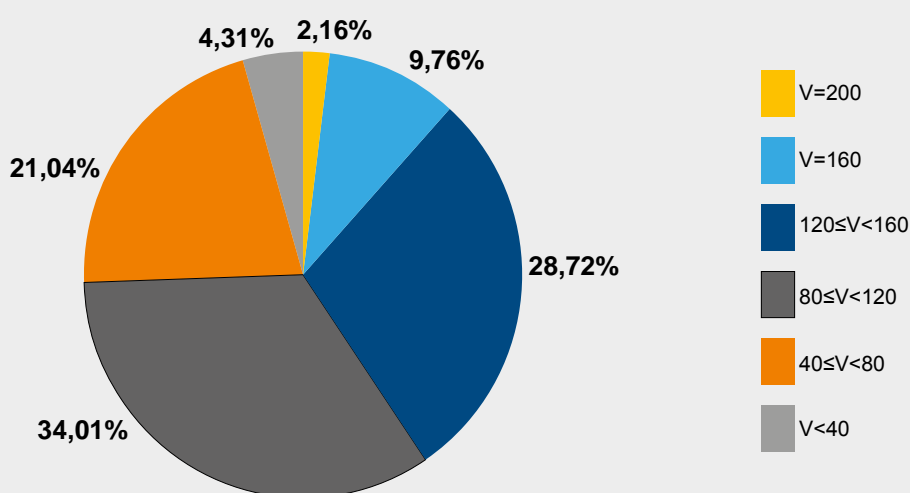
obniżone dopuszczalne naciski), kwalifikujące tory linii do kompleksowej wymiany nawierzchni.

Efektom poprawy stanu technicznego torów było podwyższenie w Rozkładzie Jazdy Pociągów (RJP) 2020/21 maksymalnej prędkości rozkładowej dla pociągów pasażerskich na odcinkach torów o długości 1 680 m torów, a obniżenie prędkości na długości 311 km torów.

**Długość eksploatowanych torów linii kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.,  
na których wprowadzono zmiany maksymalnych prędkości rozkładowych  
(na dzień wprowadzenia RJP 2020/2021)**



**Procentowa struktura maksymalnych prędkości rozkładowych  
na dzień wprowadzenia RJP 2020/2021**



Systematycznie od kilku lat wzrasta długości torów z obowiązującą maksymalną prędkością rozkładową  $V_{max} \geq 120$  km/h. Na koniec 2020 roku dłu-

gość takich torów wynosiła 11 131 km, podczas gdy na koniec 2019 roku długość takich torów wynosiła 10 605 km, z kolei na koniec 2018 roku było ich

10 278 km, a na koniec 2017 roku 10 244 km.

# AUTOMATYKA I TELEKOMUNIKACJA

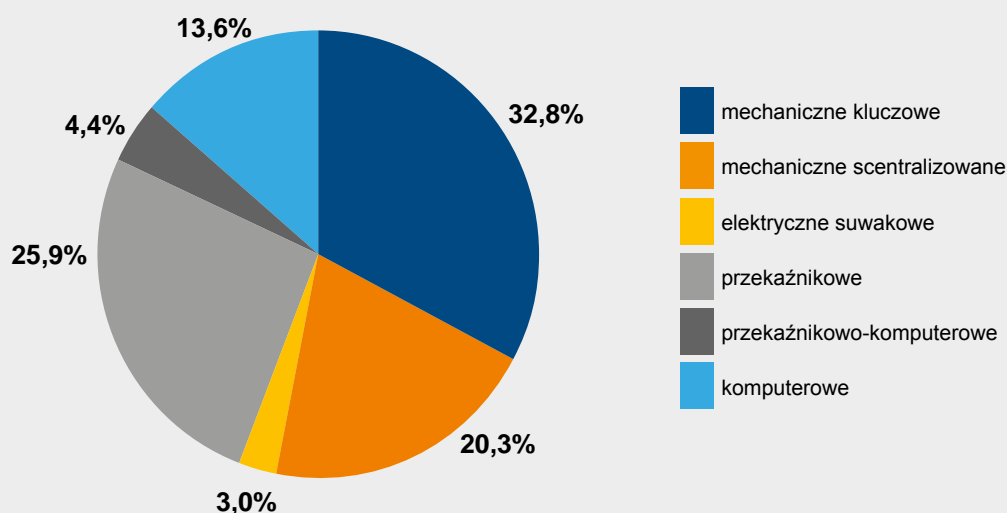
Systemy urządzeń sterowania ruchem kolejowym (srk) można podzielić na trzy zasadnicze grupy funkcjonalne:

1. urządzenia stacyjne, zainstalowane na posterunkach ruchu;
2. urządzenia liniowe, regulujące ruch pociągów na szlakach kolejowych;
3. urządzenia zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowo-drogowych.

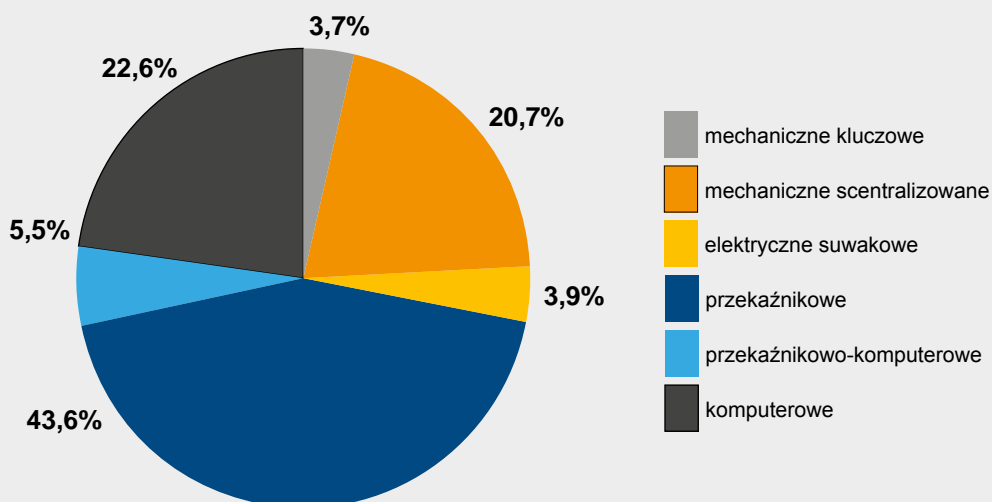
W systemach tych w przeważającej części funkcjonują nadal urządzenia wykonane w technologii przekaźnikowej i mechanicznej. Jednak dynamiczny rozwój techniki komputerowej zaowocował szerokim jej zastosowaniem w systemach automatyki i srk. Najnowsza generacja urządzeń srk to systemy komputerowe i przekaźnikowo-komputerowe (hybrydowe), które łączą w sobie nowoczesność, niezawodność i rozbudowaną funkcjonalność oraz zapewniają bardzo wysoki poziom bez-

pieczeństwa ruchu. Według stanu na 31 grudnia 2020 roku eksploatowane były 43 Lokalne Centra Sterowania (LCS), 4 LCS z systemem srk dedykowanym dla linii małoobciążonych oraz 34 odcinki linii, na których odbywa się zdalne sterowanie. W sumie zdalnym sterowaniem objętych jest 249 okręgów nastawczych o łącznej liczbie 4 783 zwrotnic przeliczeniowych i 6 310 sygnalizatorów na 2 633 km linii kolejowych.

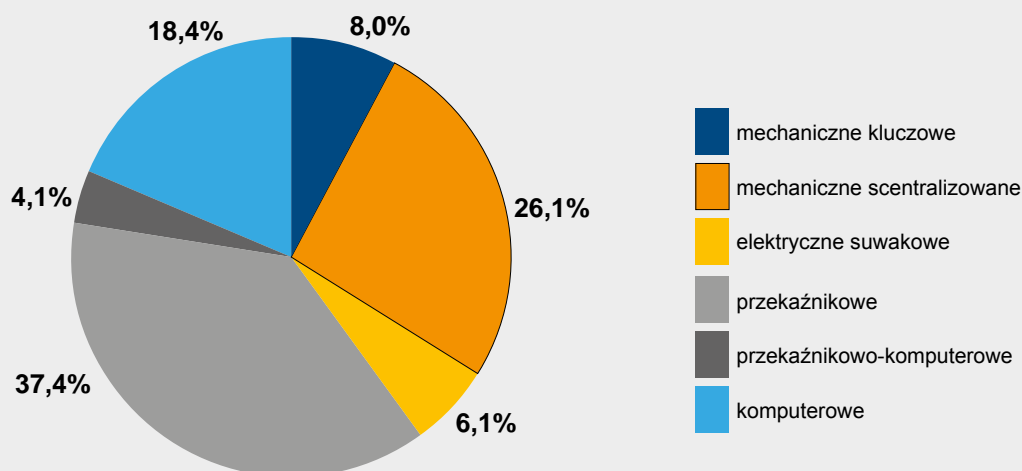
## Określi nastawcze w poszczególnych rodzajach stacyjnych urządzeń srk



## Sygnalizatory w poszczególnych rodzajach stacyjnych urządzeń srk



## Zwrotnice uzależnione w poszczególnych rodzajach stacyjnych urządzeń srk

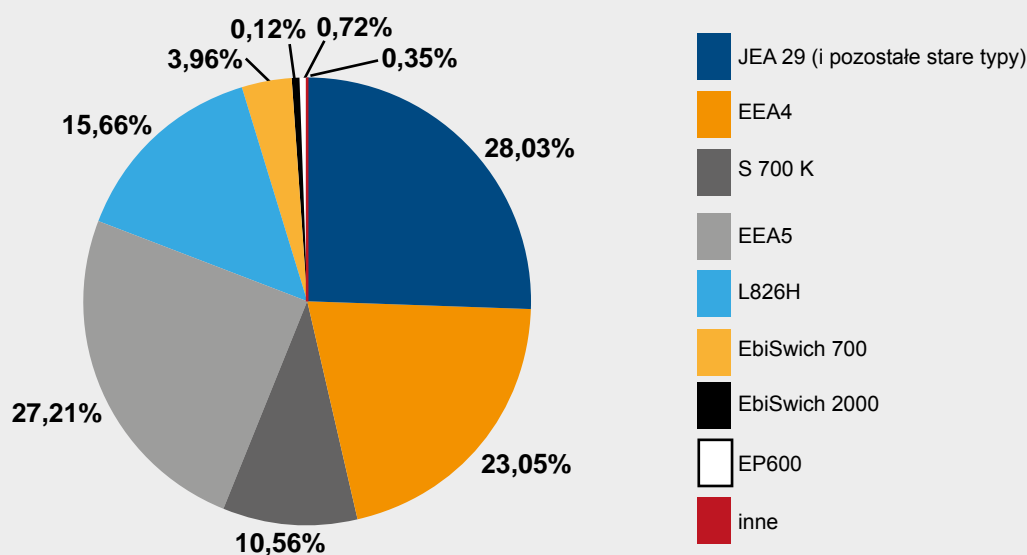


Ważną rolę w bezpiecznym i sprawnym prowadzeniu ruchu kolejowego pełnią napędy zwrotnicowe. W wyniku prowadzonych prac modernizacyjnych oraz zakupów realizowanych w ramach prac utrzymaniowych na sieci linii kolejowych zarządzanych

przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w 2020 roku przybyło 388 nowych napędów zwrotnicowych. Według stanu na 31 grudnia 2020 roku na sieci linii kolejowych zarządzanych przez Spółkę eksploatowano łącznie 38 543 mechanicznych i elektrycznych

napędów zwrotnicowych, przy czym 80,6% to napędy elektryczne, a 19,4% stanowią napędy mechaniczne. Udział poszczególnych typów elektrycznych napędów zwrotnicowych zaprezentowany został na poniższym wykresie.

## Typ eksploatowanych elektrycznych napędów zwrotnicowych



## Grupy urządzeń sterowania ruchem kolejowym w liczbach

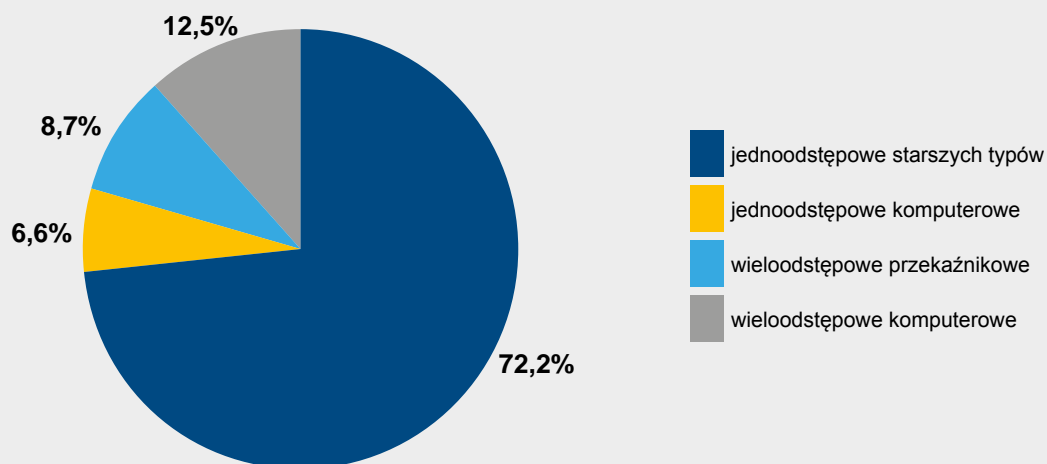
urządzenia stacyjne	Stan na 31.12.2020 r.		
	okręg nastawczy	zwoznica	sygnalizator
mechaniczne kluczowe	566	3 592	1 734
mechaniczne scentralizowane	916	11 714	9 651
elektryczne suwakowe	85	2 715	1 837
przełącznikowe	722	16 750	20 334
przełącznikowo-komputerowe	122	1 832	2 568
komputerowe	379	8 229	10 550
<b>Razem</b>	<b>2 790</b>	<b>44 832</b>	<b>46 674</b>

Bezpieczeństwo kursowania pociągów pomiędzy poszczególnymi posterunkami ruchu zapewniają blokady liniowe, jedno i wieloodstępowe, które zainstalowane są na 16 314 km linii kolejowych. Na sieci linii kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie

Kolejowe S.A. przeważają blokady jednodostępowe, w które jest wyposażonych 12 856 km linii kolejowych, przy czym 1 075 km to blokady wykonane w najnowszej technologii komputerowej. Blokady wieloodstępowe zainstalowane są na 3 458 km linii, z czego

2 033 km to blokady komputerowe wyposażone w zintegrowane systemy diagnostyki zdalnej, kontrolujące i rejestrujące parametry techniczno – eksploatacyjne systemu.

### Typy eksploatowanych blokad liniowych

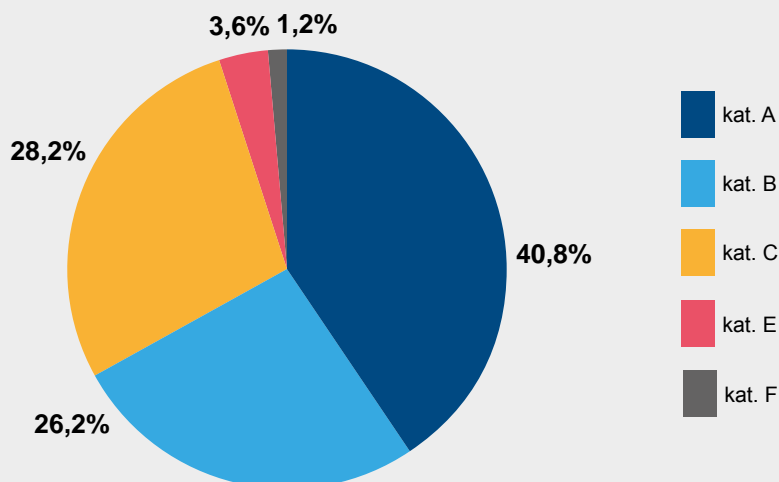


Na sieci linii kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. eksploatowanych jest 11 938 przejazdów kolejowo-drogowych, przy czym 5 521 wyposażonych jest w urządzenia zabezpieczenia ruchu, co stanowi 46% udziału w całkowitej liczbie eksploatowanych przejazdów kolejowo-drogowych.

W systemach zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowo – drogowych stosowana jest także technika komputerowa. Urządzenia przejazdowe nowej generacji wyposażone są w układy autodiagnostyki i rejestracji wszystkich zdarzeń eksploatacyjnych oraz pełną kontrolę pracy całego systemu. Skrzyżowania linii kolejowych zarządzanych

przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z drogami publicznymi wyposażone są w 2 261 kompletów takich nowoczesnych rozwiązań technicznych, zainstalowanych na przejazdach kat. A, B, C i przejściach kat. E, co stanowi 41% udziału we wszystkich eksploatowanych typach urządzeń przejazdowych.

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



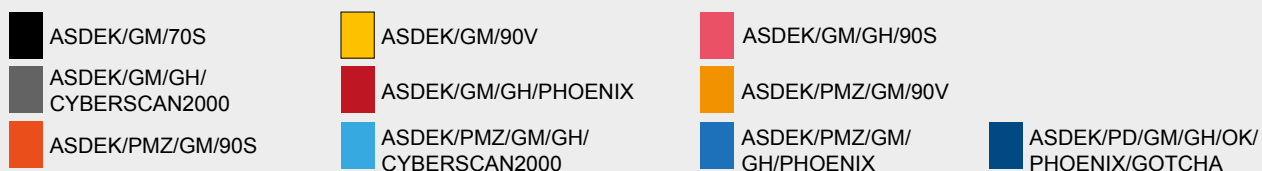
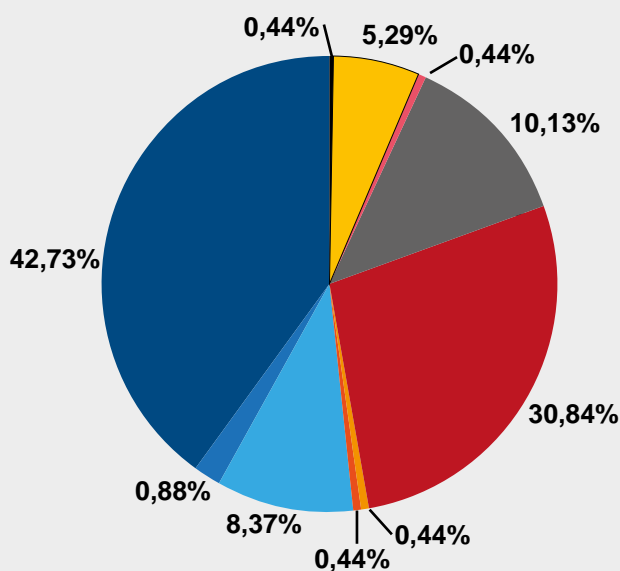
W celu zapewnienia stałego wysokiego poziomu bezpieczeństwa ruchu pociągów, modernizowane linie kolejowe wyposażane są w urządzenia detekcji stanów awaryjnych taboru (dSAT). Aktualnie urządzenia dSAT zainstalowane są w 227 lokalizacjach na 52 liniach

kolejowych. Urządzenia te w zależności od konfiguracji diagnostycznej, wykrywają zdalnie w jadącym pociągu następujące stany awaryjne:

- uszkodzenia łożysk osiowych (funkcja GM),

- uszkodzenia hamulców klockowych i tarczowych (funkcja GH),
- deformacje bieżni kół (funkcja PM),
- przeciążenia dynamiczne (funkcja PD),
- przekroczenia nacisków osiowych i liniowych (funkcja OK).

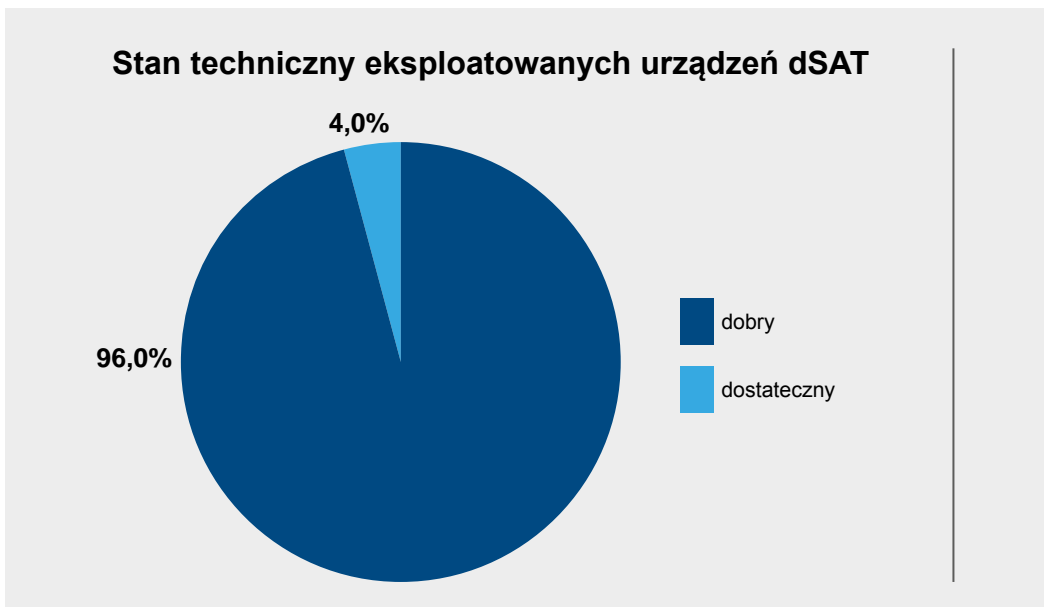
## Procentowy udział eksploatowanych typów urządzeń dSAT





W 2020 roku przekazano do eksploatacji następujące odcinki linii kolejowych wyposażone w system ERTMS/ETCS poziomu 2:

1. Obszar LCS Wrocław Muchobór – obejmujący linię kolejową nr 275 na odcinku Wrocław Nowy Dwór – Legnica (w ww. system wyposażony jest odcinek o długości ponad 54 km);
2. Obszar LCS Opole Zachodnie obejmujący linię kolejową nr 132 na odcinku Wrocław Brochów – Opole Zachodnie (w ww. system wyposażony jest odcinek o długości ponad 72 km);
3. Odcinek Warszawa – Gdynia, obejmujący linie kolejowe:
  - 9 na odcinku Warszawa Praga – Gdańsk Główny (w ww. system wyposażony jest odcinek o długości ponad 311 km);
  - 202 na odcinku Gdańsk Główny – Gdynia Chylonia (w ww. system wyposażony jest odcinek o długości ponad 27 km);



- 260 na odcinku Zajączkowo Tczewskie – Pruszcz Gdański (w ww. system wyposażony jest odcinek o długości ponad 11 km);
- 456 na odcinku Warszawa Praga – Chotomów (w ww. system wyposażony jest odcinek o długości ponad 13 km).

## URZĄDZENIA ELEKTROENERGETYCZNE

### Urządzenia elektroenergetyczne zarządzane przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w 2020 roku w porównaniu do 2019 roku

Maszyna	j.m.	2020 r.	2019 r.
<b>Urządzenia sieci trakcyjnej:</b>			
długość linii kolejowych zelektryfikowanych	km	11 989	11 998
długość sieci trakcyjnej	tkm	24 995	24 991
odłączniki sieci trakcyjnej	sztuki	20 185	20 093
w tym sterowane	sztuki	13 595	13 483
<b>Urządzenia stałoprądowe 3 kV (dzierżawione PKP Energetyka S.A.):</b>			
podstacje trakcyjne / kabiny sekcyjne	sztuki	11	11
zmodernizowane podstacje trakcyjne / kabiny sekcyjne	sztuki	26	26
<b>Urządzenia elektrycznego ogrzewania rozjazdów (eor):</b>			
pojedyncze rozjazdy przeliczeniowe łącznie z zamknięciami nastawczymi	sztuki	35 199	33 587
<b>Oświetlenie zewnętrzne oraz instalacje elektryczne w obiektach:</b>			
punkty oświetlenia zewnętrznego	sztuki	210 293	205 826
punkty instalacyjne i oświetlenie wewnętrzne	sztuki	206 144	198 571
<b>Linie rozdzielcze SN:</b>			
linie potrzeb nietrakcyjnych (LPN)	km	784	757
<b>Punkty poboru energii elektrycznej:</b>			
ilość punktów poboru	sztuki	16 934	16 647
moc umowna	kW	398 442	379 494

## SIEĆ TRAKCYJNA

Kryteria oceny poszczególnych grup urządzeń wypracowane zostały w oparciu o założenia instrukcji eksploatacji poszczególnych grup urządzeń oraz opracowany algorytm matematyczny.

**Stan dobry** – urządzenia po modernizacji, o nieprzekroczonym stopniu zużycia, ich stan techniczny pozwala na dalszą bezpieczną eksploatację;

**Stan dostateczny** – urządzenia wymagające drobnych i punktowych napraw, ich stan techniczny pozwala na dalszą bezpieczną eksploatację;

**Stan niezadawalający** – urządzenia kwalifikujące się do remontu/modernizacji, stan techniczny urządzeń pozwala na ich dalszą eksploatację przy zwiększonym nadzorze diagnostycznym;

**Stan niewłaściwy** – urządzenia, które z powodu złego stanu technicznego powinny zostać poddane kompleksowej przebudowie (modernizacji). Mogą być eksploatowane przy zwiększonym nadzorze diagnostycznym i intensywniejszych czynnościach utrzymaniowych.

### Stan techniczny urządzeń sieci trakcyjnej (procentowy)

Wyszczególnienie	Stan techniczny	2020 r.	2019 r.	2020 r.
		%	%	vs. 2019 r.
Urządzenia sieci trakcyjnej	Dobry	25,1	24,6	+ 0,5
	Dostateczny	47,2	46,7	+ 0,5
	Niezadawalający	25,8	26,6	- 0,8
	Niewłaściwy	1,9	2,1	- 0,2

## URZĄDZENIA ELEKTRYCZNEGO OGRZEWANIA ROZJAZDÓW (EOR)

Kryteria oceny poszczególnych grup urządzeń wypracowane zostały w oparciu o założenia instrukcji eksploatacji poszczególnych grup urządzeń oraz opracowany algorytm matematyczny.

**Stan dobry** - ocena nadawana urządzeniom spełniającym niżej określone warunki:

- dotychczasowy okres eksploatacji urządzeń nie przekracza 50% przewidywanego okresu eksploatacji;
- posiadają parametry techniczne i eksploatacyjne zgodne z normami i wymaganiami określonymi dla przedmiotowych urządzeń;
- nie wymagają remontów, za wyjątkiem elementów wynikłych z naturalnego zużycia w trakcie eksploatacji.

**Stan dostateczny** - ocena nadawana urządzeniom spełniającym niżej określone warunki:

- dotychczasowy okres eksploatacji urządzeń wynosi od 50% do 100%

przewidywanego okresu eksploatacji;

- posiadają parametry techniczne i eksploatacyjne zgodne z normami i wymaganiami określonymi dla przedmiotowych urządzeń;
- wymagają wymiany wyeksploatowanych elementów w ramach planowych napraw/remontów.

**Stan niezadawalający** - ocena nadawana urządzeniom spełniającym niżej określone warunki:

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

**Stan niewłaściwy** - ocena nadawana urządzeniom spełniającym niżej określone warunki:

- 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 eor

Wyszczególnienie	Stan techniczny	2020 r.	2019 r.	2020 r. vs. 2019 r.
		%	%	
Urządzenia eor	Dobry	53,52	51,5	+ 2,0
	Dostateczny	44,43	45,8	- 1,4
	Niezadawalający	1,15	1	+ 0,2
	Niewłaściwy	0,9	1,7	- 0,8

Urządzenia eor są systematycznie wyposażane w automaty pogodowe umożliwiające bardziej racjonalne ich

wykorzystanie, co przekłada się na podniesienie efektywności pracy oraz ograniczenie zużycia energii elektrycz-

nej. Aktualnie 73,39% urządzeń eor jest sterowanych automatycznie, pozostała część sterowana jest ręcznie.

## URZĄDZENIA OŚWIETLENIA ZEWNĘTRZNEGO

Kryteria oceny poszczególnych grup urządzeń wypracowane zostały w oparciu o założenia instrukcji eksploatacji poszczególnych grup urządzeń oraz opracowany algorytm matematyczny.

**Stan dobry** – urządzenia po modernizacji, o nieprzekroczonym stopniu zużycia, ich stan techniczny pozwala na dalszą bezpieczną eksploatację;

**Stan dostateczny** – urządzenia wymagające drobnych i punktowych napraw, ich stan techniczny pozwala na dalszą bezpieczną eksploatację;

**Stan niezadawalający** – urządzenia kwalifikujące się do remontu/modernizacji, stan techniczny urządzeń pozwala na ich dalszą eksploatację przy zwiększonym nadzorze diagnostycznym;

**Stan niewłaściwy** – urządzenia, które z powodu złego stanu technicznego powinny zostać poddane kompleksowej przebudowie (modernizacji). Mogą być eksploatowane przy zwiększonym nadzorze diagnostycznym i intensywniejszych czynnościach utrzymaniowych.

## Stan techniczny urządzeń oświetlenia zewnętrznego

Wyszczególnienie	Stan techniczny	2020 r.	2019 r.	2020 r. vs. 2019 r.
		%	%	
Urządzenia oświetlenia zewnętrznego terenów kolejowych	Dobry	33,1	31,5	+ 1,6
	Dostateczny	25,8	27,2	- 1,4
	Niezadawalający	19,3	18,4	+ 0,9
	Niewłaściwy	21,8	22,9	- 1,1

W 2020 roku kontynuowano program wymiany opraw i słupów w oświetleniu zewnętrznym.

W ramach prac remontowych i programu poprawy efektywności energetycznej wymieniono 1 089 sztuk opraw na oprawy energooszczędne, m.in. typu

LED. Działania te zapewniają efektywniejsze oświetlenie terenów kolejowych oraz umożliwiają zmniejszenie zużycia energii elektrycznej.

## ZUŻYCIE I KOSZTY ZAKUPU ENERGII

Spółka w ramach realizacji podstawowej działalności - zapewnienia prawidłowego funkcjonowania infrastruktury kolejowej dokonuje zakupu energii, na terenie całego kraju.

W 2020 roku zakup energii elektrycznej odbywał się za pośrednictwem 16 934 szt. przyłączy elektroenergetycznych,

dla których zamawiane było 398 442 kW mocy elektrycznej.

W porównaniu z 2019 rokiem jest to zwiększenie liczby przyłączy o 287 szt., przy jednoczesnym zwiększeniu zainstalowanej mocy o 18 948 kW. Tak znaczne zwiększenie mocy zainstalowanej jest wynikiem oddawa-

nej do eksploatacji zmodernizowanej infrastruktury kolejowej. Rozszerzenie katalogu i liczby zainstalowanych urządzeń, pomimo stosowania energooszczędnych urządzeń, ich ilość oraz moc, przyczynia się do wzrostu zużycia, a tym samym wzrostu kosztów energii elektrycznej w Spółce.

## DZIERŻAWA URZĄDZEŃ

Spółka zarządza infrastrukturą służącą do dystrybucji energii elektrycznej, która jest dzierżawiona przez PKP Energetyka S.A. - podmiot wykorzystujący niniejszą infrastrukturę do pełnienia roli Operatora Systemu Dystrybucyjnego.

W 2020 roku dzierżawiono spółce PKP Energetyka S.A. elektroenergetycz-

ne urządzenia przetwórcze. W ramach umowy PKP Energetyka S.A. w 2020 roku korzystała z 885 elektroenergetycznych urządzeń przetwórczych i rozdzielczych.

Ponadto w 2020 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dzierżawiły PKP Energetyka S.A. w ramach umowy

część pomieszczeń w zarządzanych budynkach pod szafki sterownicze USb2 służące do sterowania lokalnego odłącznikami sieci trakcyjnej. W 2020 roku umowa obejmowała 822 obiekty, na których zamontowanych było 1 906 szaf USb2.

## CENTRUM DIAGNOSTYKI

Gwarancją bezpiecznego transportu kolejowego i komfortu podróżowania jest zapewnienie wymaganych standardów technicznych infrastruktury kolejowej poprzez odpowiednie jej utrzymanie. Diagnostyka kolejowa wyposażona w odpowiednie narzędzia monitoruje stopień zużycia i degradacji infrastruktury.

Diagnostyka kolejowa prowadzona jest w PKP Polskich Liniach Kolejowych S.A. poprzez:

1. Zespoły diagnostyczne w jednostkach organizacyjnych Spółki – Zakładach Linii Kolejowych, które wykorzystując przyrządy i urządzenia ręczne dokonują pomiarów i badań podtorza, nawierzchni kolejowej, obiektów inżynierskich, budynków i budowli kolejowych, a także urządzeń sieci energetycznych oraz urządzeń sterowania ruchem kolejowym (srk);
2. Centrum Diagnostyki w Warszawie, które jest wyspecjalizowaną jednostką w strukturach Spółki w zakresie prowadzenia diagnostyki infrastruktury kolejowej. Centrum Diagnostyki czuwa nad bezpieczeństwem ruchu kolejowego, poprzez stałą kontrolę i analizę stanu technicznego infrastruktury kolejowej w okresie jej eksploatacji. Ponadto jednostka pełni nadzór nad utrzymywaniem standardów technicznych wykonywania ele-

mentów nawierzchni kolejowej, podczas robót utrzymaniowych i inwestycyjnych.

Centrum Diagnostyki wykonuje pomiary, badania i analizuje stan techniczny infrastruktury w obszarach utrzymania i inwestycji w zakresie:

1. geometrii torów, skrajni budowli, pomiarów profilu poprzecznego i podłużnego szyn oraz innych specjalistycznych jak np. chropowatość czy twardość szyn; skład chemiczny spoin, itp.;
2. geometrii sieci trakcyjnej, zużycia przewodu jezdni oraz defektów i braków niektórych jej elementów;
3. badań defektoskopowych szyn, ich połączeń oraz niektórych elementów rozjazdów (ujawnianie wad w zakresie uszkodzeń powierzchniowych i wewnętrznych);
4. diagnostyki funkcjonalnej urządzeń dSAT (detekcji stanów awaryjnych taboru) poprzez symulacje stanów awaryjnych specjalną aparaturą zainstalowaną na wagonie pomiarowym;
5. wzorcowania urządzeń pomiarowych, takich jak toromierze i liniały stalowe o długości 1 000 mm;
6. nadzoru i kontroli spawalniczości szyn i rozjazdów oraz oceny wykonywanych złączy

szynowych;

7. badań terenowych i laboratoryjnych jakości połączeń szynowych oraz szkolenia kadry technicznej na potrzeby Spółki w tym zakresie;
8. odbioru technicznego elementów nawierzchni kolejowej, przeznaczonych do zabudowy w infrastrukturę kolejową;
9. obsługi technicznej przekazników (OTP) stosowanych w urządzeniach srk;
10. opracowywania opinii i ekspertyz w ww. dziedzinach.

**W 2020 roku Centrum Diagnostyki w ramach działalności podstawowej  
wykonało między innymi:**

Lp.	Zadanie	Ilość	Jednostka miary	
1.	Pomiar geometrii torów w planie i profilu, przy pomocy pojazdu wielofunkcyjnego DP-560, 2 pojazdów pomiarowych EM120 i pojazdu specjalnego UPS-80	52 950	km toru	
2.	Badanie struktury wewnętrznej szyn w torze wagonem defektoskopowym	12 312	km toru	
3.	Badania struktury wewnętrznej szyn w torze wózkami defektoskopowymi	42 443	km toru	
4.	Badanie defektoskopowe elementów nawierzchni kolejowej	Spoiny i zgrzeiny	1 021	sztuk
		Napoiny	130	sztuk
		Krzyżownice rozjazdów	2 412	sztuk
	Badanie specjalistyczne elementów nawierzchni kolejowej	Profil podłużny szyn	60 935	metrów
		Profil poprzeczny szyn	929	sztuk
		Chropowatość powierzchni tocznej szyn	178	sztuk
		Pomiar prostoliniowości złączy szynowych	2 019	sztuk
Badania wiroprowadowe szyn	32 177	metrów		
5.	Kontrolę pracy czujników zagrzanania osi poprzez przejazd wagonem DSAT symulującym awarię maźnic	316	urządzeń	
6.	Udział w inspekcjach obiektów mostowych, za pomocą specjalistycznego pojazdu typu – SRS Svabo, na potrzeby inspektorów z Zakładów Linii Kolejowych	250	obiektów	
7.	Badania laboratoryjne złączy szynowych spawanych termitem, zgrzewanych i napawanych	30	sprawozdań	
8.	Badania terenowe złączy szynowych spawanych termitem, zgrzewanych i napawanych	22	sprawozdań	
9.	Badania szynowych złączy spawalniczych na otwartych poligonach doświadczalnych złączy spawanych i zgrzewanych (2 krotne badania w ciągu roku)	8	sprawozdań	
10.	Kursy i szkolenia z zakresu spawalnictwa szyn i nadzoru spawalniczego	116	osób	
		19	kursów	
11.	Egzaminy okresowe i dopuszczające z zakresu spawalnictwa szyn	149	osób	
12.	Pouczenia i wydanie zaświadczeń kompetencji, identyfikatorów dla nadzoru spawalniczego	85	sztuk	
13.	Wzorcowanie	Toromierzy	1 030	sztuk
		Liniałów	151	sztuk
14.	Odbiór techniczny elementów nawierzchni kolejowej	Rozjazdy	1 032	kompletów
		Różne elementy do produkcji rozjazdów	24	sztuki
15.	Obsługa techniczna przekaźników	Siłami własnymi	44 876	sztuk
		Siłami zewnętrznymi	10 904	sztuk

Wymienione w powyższym zestawieniu wartości są corocznie planowane na podstawie obligacyjnych przepisów i zapotrzebowania składanego ze strony Zakładów Linii Kolejowych.

Z ważnych projektów prowadzonych w 2020 roku przez Centrum Diagnostyki należy wymienić:

1. kontynuację pomiarów geometrii torów linii normalnotorowych (o rozstawie szyn 1435 mm) na terenie Litwy, polskimi diagnostycznymi pojazdami szynowymi w ramach współpracy zarządców kolei polskiego i litewskiego;
2. zakończenie modernizacji Bazy Danych Diagnostycznych (BDD)

przechowującej od 2009 roku dane diagnostyczne o geometrii torów i defektoskopii szyn.

# PRZEDSIĘBIORSTWO NAPRAW INFRASTRUKTURY

Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury jest wyspecjalizowaną jednostką organizacyjną PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. realizującą zadania w zakresie bieżących napraw i utrzymania linii kolejowych, wykonującą prace torowe przy użyciu wysokowydajnych maszyn torowych, pozostałego sprzętu i pracy ręcznej.

Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury w 2020 roku wykonało typowe prace utrzymaniowe, tj: regulację w planie i w profilu torów i rozjazdów, oczyszczanie podsypki, łączenie szyn w torze metodą spawania termitowego i zgrzewania. W 2020 roku Przedsiębiorstwo

Napraw Infrastruktury zrealizowało ponad 30% regulacji torów wykonanych ogółem przez Spółkę oraz 44% regulacji w planie i w profilu torów z wykorzystaniem zespołu DPUS (w skład zespołu wchodzi podbijarka torów typu CSM, dynamiczny stabilizator toru typu DGS, zgarniarka tłucznia typu USP, co powoduje możliwość przywrócenia prędkości rozkładowej bezpośrednio po zakończeniu prac). Dodatkowo Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury wykonało ok. 30% zaplanowanych ogólnie w Spółce do realizacji regulacji w planie i w profilu rozjazdów podbijarkami rozjazdowymi, 26% robót związanych z oczyszczaniem podsypki oraz

blisko 56% połączeń szyn zgrzewanych zgrzewarką torową.

Powyższe prace zostały wykonane m.in. na liniach kolejowych nr 2 Warszawa Zachodnia – Terespol, nr 3 Warszawa Zachodnia – Kunowice, nr 6 Zielonka – Kuźnica Białostocka, nr 1 Warszawa Zachodnia – Katowice.

W 2020 roku dokonano także modernizacji, jak i kompleksowych napraw posiadanych maszyn wysokowydajnych i wagonów. Nastąpiło również wzmocnienie potencjału maszynowego poprzez zakup nowych maszyn i pojazdów na potrzeby Przedsiębiorstwa Napraw Infrastruktury.

## ZAKŁAD MASZYN TOROWYCH

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 regeneracji i zgrzewania szyn kolejowych.

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 i stabilnych wysokich parametrów geometrii 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 oraz urobku.

Regeneracja szyn wykonywana jest w specjalistycznej jednostce – Sekcji Zgrzewania Szyn w Bydgoszczy. W procesie tym przywracany jest właściwy profil główki szyny, a następnie szyny zgrzewane są w szynę o długości 210 m. W 2020 roku w Sekcji Zgrzewania Szyn w Bydgoszczy zgrzano 114 627 m szyn, z czego 89 537 m, były to szyny staroużyteczne po procesie reprofiliacji. Pozwala to na zagospodarowanie materiału staroużytecznego pozyskanego z modernizowanych linii kolejowych oraz realizowanie wymiany szyn na liniach kolejowych o mniejszym obciążeniu przy jednoczesnej minimalizacji kosztów. Zgrzewanie szyn nowych realizowane jest w Sekcji Zgrzewania Szyn w Kędzierzynie-Koźlu.

Warsztaty Zakładu Maszyn Torowych w Krakowie prowadzą przeglądy poziomu P2, P3 pojazdów kolejowych oraz naprawy planowe maszyn do robót torowych. Maszyny torowe i zgrzewalnie

obsługiwane są przez doświadczony i odpowiednio wykwalifikowany zespół pracowników, który zapewnia wysoką jakość wykonywanych prac odpowiadającą dużej niezawodności co skutkuje bezawaryjną pracą. Potwierdzeniem jakości usług wykonywanych w Zakładzie jest posiadanie certyfikatu ISO 9001:2015.

## Praca maszyn Zakładu Maszyn Torowych w 2020 roku

Maszyna	Ilość	j.m.
AHM 800 R	17 022	mb
P-93 i P-95	91 102	mb
OT-800 i RM 80	76 120	mb
CSM 09	246 543	mb
ZTU 300	216 758	mb
DGS 62 N	236 373	mb
UNIMAT [j.r.]	948	j.r.
UNIMAT [m.b.]	33 265	mb
USP [m.b.]	467 888	mb
USP [j.r.]	205	j.r.

## WAŻNIEJSZE OSIĄGNIĘCIA W ZAKRESIE BADAŃ I ROZWOJU TECHNICZNEGO

W 2020 roku kontynuowano współpracę Spółki z Narodowym Centrum Badań i Rozwoju (NCiBR). W ramach realizacji wspólnego przedsięwzięcia pn.: „BRIK – Badania i Rozwój w Infrastrukturze Kolejowej”, prowadzonych jest 10 projektów badawczo – rozwojowych o sumarycznej wartości ponad 42,9 mln zł (w tym wkład finansowy Spółki wynosi około 17,6 mln zł). W 2020 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A wraz

z NCBiR pracowały nad rozwojem współpracy i prowadziły prace koncepcyjne związane z przygotowaniem do ogłoszenia kolejnego konkursu na realizację nowego portfela projektów badawczo – rozwojowych.

Do jednego z kierunków rozwoju Spółki można zaliczyć również poszerzanie bazy dopuszczonych elementów do stosowania na sieci linii kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie

Kolejowe S.A. z branży: drogowej, automatyki i telekomunikacji oraz energetyki. W 2020 roku wydano łącznie 46 dopuszczeń w oparciu o procedurę SMS-PW-17. Dodatkowo w ramach wprowadzania do stosowania nowych rozwiązań technicznych, Spółka prowadziła dozór nad ponad 57 poligonami, gdzie obserwowanemu użytkownikowi i badaniom poddawane są urządzenia oraz elementy z ww. branż.

## OSIĄGNIĘCIA W OBSZARZE ENERGETYKI

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. realizują w ramach wspólnego przedsięwzięcia pn. „BRIK– Badania i Rozwój w Infrastrukturze Kolejowej” następujące projekty dedykowane obszarowi energetyki kolejowej:

a) opracowanie innowacyjnego systemu sterowania infrastrukturą

oświetleniową na sieci zarządzanej przez Spółkę;

b) wprowadzenie samoczyszczących, wydajnych paneli fotowoltaicznych na podłożu elastycznym zintegrowanym z ekranem akustycznym i inteligentnym systemem monitorowania;

c) opracowanie i wdrożenie elementów systemu antykradzieżowego sieci jezdnej w transporcie szynowym.

W 2020 roku Spółka kontynuowała realizację ww. projektów.

## POLIGON DOŚWIADCZALNY „SYSTEM OCHRONY PRZED PRZEPIĘCIAMI URZĄDZEŃ PRZYTOROWYCH ZNAJDUJĄCYCH SIĘ W STREFIE ODZIAŁYWANIA SIECI TRAKCYJNEJ 3 KV DC”

W 2020 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. kontynuowały realizację poligonu doświadczalnego pn. „System ochrony przed przepięciami urządzeń przytorowych znajdujących się w strefie oddziaływania sieci trakcyjnej 3 kV DC”. W ramach przedsięwzięcia

realizowane było obserwowanie awaryjności sieci trakcyjnej i urządzeń przytorowych w odniesieniu do sąsiednich odcinków innych linii kolejowych, na których nie zostaną zabudowane urządzenia ochronne. W wyniku realizacji przedsięwzięcia opracowany

został raport końcowy, wskazujący na właściwość kierunków podjętych działań.

## BADANIE SIECI TRAKCYJNYCH DO PRĘDKOŚCI 250 KM/H

W 2020 roku zlecono jednostce naukowej wykonanie badań symulacyjnych sieci trakcyjnych typu 2C120-2C-3 oraz YC150-2CS150 w celu oceny ich współpracy z pantografami pojazdów kolejowych poruszającymi się z prędkością do 250 km/h. W wyniku realizacji badań symulacyjnych wykazane zostały konieczne do realizacji zmiany w budowie sieci trakcyjnych, w celu dostosowania do wymogów stawianych przez Techniczne Specyfikacje Interoperacyjności (TSI) „Energia” wpro-

wadzonych Rozporządzeniem Komisji UE nr 1301/2014 z dnia 18 listopada 2014 roku. Wyniki badań symulacyjnych zmodyfikowanych sieci trakcyjnych wskazują jednak na możliwość ich eksploatacji z prędkością 250 km/h. W celu spełnienia wymagań TSI „Energia” konieczne jest jeszcze przeprowadzenie weryfikacji za pomocą badań dynamicznych.

Wyniki badań symulacyjnych oraz badań dynamicznych wykorzystane zostaną przez jednostkę notyfikowaną

podczas przeprowadzania oceny, na podstawie której wydany zostanie certyfikat WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności w postaci sieci trakcyjnej dla ww. prędkości. Powyższe działanie wpisuje się w plany Spółki mające na celu umożliwienie prowadzenia ruchu z prędkościami przekraczającymi 200 km/h.

## ODNAWIALNE ŹRÓDŁA ENERGII

Spółka wychodzi naprzeciw proekologicznym trendom podejmując działania mające na celu m.in. ograniczenie zużycia oraz kosztów zużycia energii elektrycznej ze źródeł nieod-

nawialnych. Sprzyja temu rozległość infrastruktury kolejowej zarządzanej przez Spółkę, umożliwiająca bezpieczny rozwój instalacji fotowoltaicznych w sąsiedztwie i na budynkach

zarządzanych przez Spółkę. Obecnie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. eksploatują 23 instalacje tego typu.

## OSIĄGNIĘCIA W OBSZARZE AUTOMATYKI I TELEKOMUNIKACJI

1. Prowadzono nadzór nad realizacją poligonów badawczych w celu przeprowadzenia prób eksploatacyjnych dla potrzeb uzyskania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typów urządzeń wydawanych przez Urząd Transportu Kolejowego dla:
  - półsamoczynnej blokady liniowej typu Eap-2000 firmy PPHU Maciej Grot Sp. z o.o.;
  - komputerowego pulpitu do sterowania przekaźnikowymi urządzeniami srk z funkcją

- zdalnego sterowania ATE-ZS firmy Zakład Produkcyjno-Handlowo-Usługowy „ATE” sp. z o.o.;
- komputerowego systemu sygnalizacji przejazdowej typu PERUN firmy ELESTER-PKP sp. z o.o.;
- elektro-hydraulicznego napędu zwrotnicowego ECOSTAR 4 firmy voestalpine SIGNALING Sopot Sp. z o.o.;
- kontrolera położenia iglic typu KPI-41 firmy AŽD Praha s.r.o.;
- sygnalizatora kolejowego typu

- AZD 70-PL firmy AŽD Praha s.r.o.;
  - sygnalizatora kolejowego typu ELS i ELK firmy KOLBUD;
  - elektrycznego napędu zwrotnicowego typu SWITCHGUARD ELS710 firmy Siemens Mobility sp. z o.o.;
  - napędu zwrotnicowego typu P-80 G F.E firmy Alstom.
2. Kontynuowano badania terenowe stacjonarnego czytnika w technologii RFID zabudowanego na linii kolejowej nr 401 (w lokalizacji



Łoźnica) w sąsiedztwie zabudowanych urządzeń dSAT (urządzenia detekcji stanów awaryjnych taboru). Pozytywny wynik prób terenowych umożliwi zabudowę systemu bramek i pełną identyfikację taboru uczestniczącego w ruchu kolejowym.

- Wybudowano 14 urządzeń dSAT w nowych lokalizacjach – na obszarze jednostek organizacyjnych Spółki (6 w Zakładzie Linii Kolejowych w Lublinie, 1 w Zakładzie

Linii Kolejowych w Łodzi, 5 Zakładzie Linii Kolejowych w Poznaniu, 2 w Zakładzie Linii Kolejowych w Siedlcach).

- Poddano modernizacji (wymianie na nowsze urządzenia bądź dobudowaniu nowych funkcji) 8 urządzeń dSAT.
- W celu usprawnienia prowadzenia ruchu kolejowego wdrożono do eksploatacji na sieci modyfikację oprogramowania 12 termi-

nali dSAT o funkcję automatycznego terminala (AT), pozwalającą na przekierowywanie informacji o wykrytych stanach awaryjnych w kierunku terminala dSAT, do którego zbliża się pociąg. Powyższą informację o wykrytej nieprawidłowości otrzymuje pracownik, który podejmuje decyzję o dalszym traktowaniu taboru znajdującego się w obszarze przez niego nadzorowanym.

## OSIĄGNIĘCIA W OBSZARZE OCHRONY ŚRODOWISKA

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w 2020 roku kontynuowały prace badawcze nad nowymi rozwiązaniami i urządzeniami w zakresie ochrony ludzi i budynków przed hałasem i drganiami powodowanymi eksploatacją linii kolejowych. Wspólne przedsięwzięcie pn. „BRİK – Badania i Rozwój w In-

frastrukturze Kolejowej” pozwoli na opracowanie skutecznych rozwiązań wibroakustycznych, innych niż standardowe ekrany akustyczne. Wdrożenie w przyszłości innowacyjnych rozwiązań spowoduje zminimalizowanie uciążliwości pochodzących od źródła dźwięku, jak również zmniejszenie

oddziaływania zastosowanych urządzeń na krajobraz naturalny. Prace badawcze prowadzone są w ramach dwóch projektów: „Nowe rozwiązania w zakresie ochrony ludzi i środowiska przed hałasem” oraz „Nowe rozwiązania w zakresie ochrony ludzi i środowiska przed drganiami”.

## SYSTEM ZARZĄDZANIA ZASOBAMI (ENTERPRISE ASSET MANAGEMENT)

Spółka w 2020 roku kontynuowała realizację zainicjowanego przygotowania do wdrożenia systemu informatycznego dla utrzymania infra-

struktury kolejowej - Enterprise Asset Management. Informatyzacja utrzymania infrastruktury kolejowej ma kluczowe znaczenie - Spółka dokonuje

znaczących inwestycji w ramach Krajowego Programu Kolejowego dbając o maksymalizację okresu eksploatacji jako efektu realizacji największego w historii programu modernizacji infrastruktury kolejowej.

## INFRASTRUKTURA PASAŻERSKA

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podejmują szereg inicjatyw w zakresie infrastruktury pasażerskiej, mając na względzie zapewnienie podróżnym lepszego komfortu korzystania z peronów, dróg dojścia do nich oraz dogodnego dostępu do pociągów. Zapewnione jest

czytelne oznakowanie stacji i przystanków osobowych, dostęp do informacji o ruchu pociągów. Stacje i przystanki osobowe są wyposażane w elementy niezbędne do wygodnego oczekiwania na pociąg, a także dostosowywane są

do potrzeb osób o ograniczonej możliwości poruszania się.

W 2020 roku Spółka zarządziła peronami i drogami dojścia na 2 769 stacjach i przystankach osobowych.

## INFORMACJA PASAŻERSKA

W 2020 roku nowelizacja ustawy o transporcie kolejowym spowodowała konieczność dostosowania przepisów wewnętrznych PKP Polskich Linii Kolejowych S. A. do nowych uregulowań. Zgodnie z przepisami ustawy z dnia 9 stycznia 2020 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 17 marca 2020 r. poz. 462) uległa zmianie definicja stacji pasażerskiej. W świetle nowych uregulowań ustawowych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. są operatorem stacji pasażerskiej w przypadku stacji, na których funkcjonują również dworce kolejowe, będące własnością Spółki, tj.: Łódź Fabryczna, Włoszczowa Północ, Bystra Podhalańska, Turowo Pomorskie, Jerzmanice Lubuskie. Na tych stacjach Spółka występuje także jako zarządca infrastruktury kolejowej, w tym jako zarządca peronów. W związku z powyższym opracowano nowy dokument pod nazwą „Ramowy regulamin korzystania ze stacji pasażerskiej i zasady korzystania z infrastruktury kolejowej na stacji”, który jest opublikowany na wszystkich zarządzanych przez Spółkę obiektach służących obsłudze pasażerów.

W 2020 roku zgodnie z wnioskami przewoźników kolejowych, po okresie

pilotażu, uruchomiono nową usługę – postoje na żądanie. Zostały nią objęte przystanki osobowe: Krzyżowa, Nowa Wieś Legnicka, Bolesławice Świdnickie, Kwieciszowice, Ubocze, Studzianka, Suszka, Wierzchowice, Jedlina Górna, Nowa Ruda Zdrojowisko, Nowa Ruda Przedmieście, Gorzuchów Kłodzki, Bierkowice, Unisław Śląski, Błazkowa, Kłodzko Książek, Kłodzko Zagórze, Stary Wielisław, Kulin Kłodzki, Lewin Kłodzki, Górzyniec.

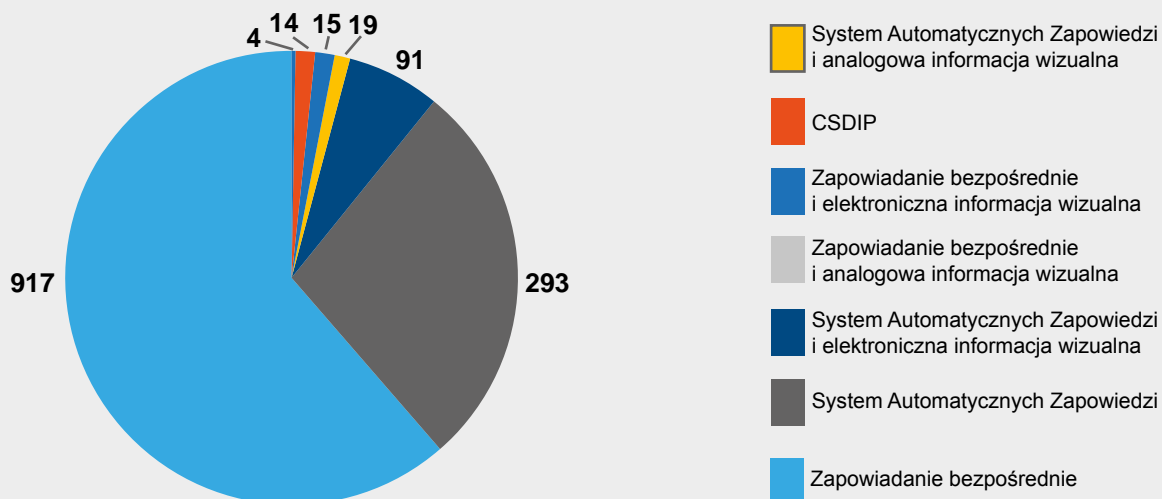


Usługa dynamicznej informacji pasażerskiej świadczona jest na 1 430 stacjach i przystankach osobowych w całym kraju, co stanowi ok. 52% wszystkich stacji i przystanków osobowych zarządzanych przez Spółkę. W 875 lokalizacjach jest to informacja głosowa bezpośrednia, wygłaszana przez operatora – dyżurnego ruchu bądź megafonistę. W 399 lokalizacjach zabudowany jest System Automatycznych Zapowiedzi (SAZ) korzystający z lokalnego serwera odpowiedzialnego za generowanie treści komunikatów przy wykorzystaniu syntezy mowy TTS (Text-to-Speech).

Na 136 stacjach i przystankach osobowych informacji głosowej towarzyszy także informacja wizualna, z czego 116 lokalizacji to systemy elektroniczne z wyświetlaczami ciekłokrystalicznymi LCD. W 20 lokalizacjach zamontowane są analogowe urządzenia informacji wizualnej.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. sukcesywnie wprowadzają zabudowę elementów wykonawczych Centralnego Systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej (CSDIP) na stacjach i przystankach osobowych. CSDIP to scentralizowany system stanowiący zbiór wszystkich urządzeń wyko-

### Systemy informacji pasażerskiej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.



nawczych, zabudowanych na stacjach i przystankach osobowych w celu prezentowania informacji dla podróżnych. Częścią CSDIP jest Centralna Aplikacja Systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej (CASDIP), która zasila go danymi o rozkładzie jazdy i informacją o ewentualnych opóźnieniach w ruchu pociągów. Aplikacja

CASDIP poza dostarczaniem danych źródłowych elementom wykonawczym CSDIP zapewnia wyświetlanie treści na wyświetlaczach oraz wygłaszanie komunikatów dzięki zaimplementowanemu syntezeatorowi mowy.

W latach 2016-2020 do CSDIP przyłączono 20 lokalizacji, m.in.: Jelenia

Góra, Zielona Góra Główna, Warszawa Wola, Warszawa Powązki, Miłanówek, Pruszków, Warszawa Włochy, Radom, Lubliniec i Białystok. Łącznie w systemie CSDIP według stanu na 31 grudnia 2020 roku działa 607 urządzeń.

## MONITORING WIZYJNY

W 2020 roku rozpoczęto realizację projektu budowy Systemu Monitoringu Wizyjnego (SMW) na stacjach linii kolejowej nr 351 (na odcinku Poznań Wola – Szczecin Dąbie), na stacji Poznań Główny (dotyczy peronu 3a) oraz na linii kolejowej nr 6 (na odcinku Czyżew – Białystok). Dodatkowo w 2020 roku zatwierdzono koncepcję projektową

dla projektu polegającego na utworzeniu Centrum Bezpieczeństwa Infrastruktury Pasażerskiej (CBIP), które będzie stanowiło punkt centralny w zakresie nadzoru dla systemów monitoringu wizyjnego w kraju należących do PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. W ramach przedmiotowego projektu 105 stacji wyposażone zostanie w no-

woczesny monitoring wizyjny – dotyczy linii kolejowej nr 2 (na odcinku Warszawa Rembertów – Terespol), linii kolejowej nr 3 (na odcinku Warszawa Ursus Północny – Kunowice), linii kolejowej nr 275 (na odcinku Wrocław Nowy Dwór – Jeziarzany) oraz linii kolejowej nr 282 (na odcinku Miłkowice – Węglińiec), a także stacji Warszawa Targówek.

## NAZEWNICTWO STACJI I PRZYSTANKÓW OSOBOWYCH

W 2020 roku kontynuowano proces porządkowania i kształtowania przestrzeni publicznej, w której porusza się podróżny poprzez nadawanie i zmienianie nazw stacjom i przystankom osobowym zgodnie z obowiązującymi regulacjami.

Nadano nazwy 29 nowym stacjom i przystankom osobowym, tj.: Wrocław Szczepin, Rzozów Centrum, Wola Radziszowska Lipki, Kochcice–Gli-

nica, Wadowice Osiedle Podhalanin, Skoczów Bajerki, Cieszyn Uniwersytet, Ustroń Brzegi, Wisła Jawornik, Łódź Warszawska, Łódź Radogoszcz Wschód, Łódź Retkinia, Biała Podlaska Wschodnia, Wieliszew Centrum, Olsztyn Likusy, Olsztyn Redykajny, Radom Stara Wola, Radom Północny, Radom Gołębiów, Miasteczko Śląskie Centrum, Pyrzowice Lotnisko, Mierzęcice, Zawiercie Kądziałów, Olsztyn Jezioro Ukiel, Katowice Uniwersytet, Katowice

Akademia, Katowice Kokociniec, Łódź Andrzejów Szosa, Warka Miasto. Ponadto 4 stacjom i przystankom osobowym zmieniono nazwy:

- Głogów Wróblin (wcześniej Wróblin Głogowski);
- Kutno Azory (wcześniej Azory);
- Zegrze Południowe (wcześniej Zegrze);
- Otmice (wcześniej Kamień Śląski).

## WYPOSAŻENIE I UTRZYMANIE PERONÓW ORAZ DRÓG DOJŚCIA DO PERONÓW

W 2020 roku kontynuowano realizację zadań mających na celu poprawę komfortu oczekiwania podróżnych na pociąg w obrębie stacji i przystanków osobowych, w tym:

1. zamontowano 9 wiat peronowych;

2. zamontowano około 200 koszy na śmieci;
3. zamontowano około 200 ławek peronowych;
4. zamontowano około 330 stojaków rowerowych;

5. zamontowano 37 gablot informacyjnych;
6. w ponad 20 lokalizacjach zamontowano nowe tablice oznakowania stałego.

## DOSTOSOWANIE INFRASTRUKTURY PASAŻERSKIEJ DO POTRZEB OSÓB Z NIEPEŁNOSPRAWNOŚCIAMI I OSÓB O OGRANICZONEJ MOŻLIWOŚCI PORUSZANIA SIĘ (PRM)

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. kontynuowały w 2020 roku działania w zakresie eliminacji barier architektonicznych na stacjach pasażerskich w celu dostosowania ich do potrzeb osób z niepełnosprawnościami oraz osób o ograniczonej możliwości poruszania się.

W ramach realizowanych przez Spółkę zadań odtworzeniowych i rewitalizacyjnych przebudowanych zostało 178 peronów oraz wybudowano 64 nowe perony, uwzględniając dostosowanie ich do potrzeb osób o ograniczonej możliwości poruszania się, w tym m.in.: zamontowano 80 dźwigów osobowych, zabudowano 143 pochylnie prowadzących na perony, zabudowano ścieżki dla osób niedowidzących i niewidomych, dostosowano wysokość peronów do obowiązujących wytycznych. Ponadto w 2020 roku Spółka kontynuowała współpracę z Polskimi Kolejami Państwowymi S.A. (PKP S.A.) w zakresie udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej na stacjach pa-

sażerskich przez pracowników ochrony fizycznej osób i mienia zatrudnionych przez PKP S.A. W ramach przedmiotowej współpracy w 2020 roku udzielono ponad 9 693 asyst osobom o ograniczonej mobilności na 58 stacjach pasażerskich.

Zbiorcze zestawienie efektów podjętych działań w 2020 roku służących dostosowaniu stacji i przystanków osobowych zarządzanych przez Spółkę do potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się przedstawia się w następujący sposób:

1. 1 740 peronów zostało zmodernizowanych;
2. zamontowano 376 dźwigów osobowych;
3. zamontowano 81 platform pionowych;
4. zamontowano 147 platform przyschodowych;
5. zamontowano 67 ciągów schodów ruchomych;
6. zamontowano 8 sztuk chodników ruchomych;

7. na ponad 1 000 stacji i przystankach osobowych zabudowano pochylnie prowadzące na perony i tereny zewnętrzne;
8. na około 200 stacjach i przystankach osobowych umieszczone zostały informacje w alfabecie Braille'a.

## UTRZYMANIE CZYSTOŚCI NA STACJACH PASAŻERSKICH

W 2020 roku dokonano wyboru wykonawcy usługi świadczenia usługi utrzymania czystości w wybranych lokalizacjach zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i PKP S.A., tj. dla ok. 2 750 stacji i przystanków osobowych. Ponadto została zmodyfikowana „Księga Standardów Utrzymania Czystości Stacji Pasażerskich PKP”,

do której wprowadzono nowe zapisy będące efektem doświadczeń wynikających z poprzednich lat.

W procesie kontroli poziomu wykonania usługi utrzymania czystości na stacjach i przystankach osobowych wykorzystywana jest struktura audytowa PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.

Pracownicy sprawdzający stan czystości wyposażeni są w mobilne urządzenia z dedykowaną aplikacją audytową umożliwiającą przekazanie oceny i ewentualne uwagi do wykonawcy usługi w czasie rzeczywistym.

## PRZEGLĄDY I AUDYTY INFRASTRUKTURY PASAŻERSKIEJ

W 2020 roku został zmodyfikowany zakres przeglądów stanu infrastruktury pasażerskiej oraz sporządzania raportów z tych przeglądów. Wprowadzenie zmian wynikało m.in. z konieczności dostosowania treści dokumentu do zapisów znowelizowanej ustawy o transporcie kolejowym.

Przeeglądy i audyty infrastruktury pasażerskiej przeprowadzane są w celu zidentyfikowania oraz usunięcia niezgodności z regulacjami wewnętrznymi Spółki w zakresie infrastruktury pasażerskiej, a także ze względu na potrzebę posiadania bieżącej i rzetelnej informacji o stanie infrastruktury pasażerskiej. Realizacja przeglądów i audytów stacji i przystanków osobowych jest procesem ciągłym, polegającym na wskazywaniu ewentualnych nieprawidłowości i usterek, w celu ich jak najszybszego usunięcia.

Średniomiesięczna liczba przeglądów w 2020 roku wyniosła blisko 3 900. Łącznie dokonano 46 642 przeglądów

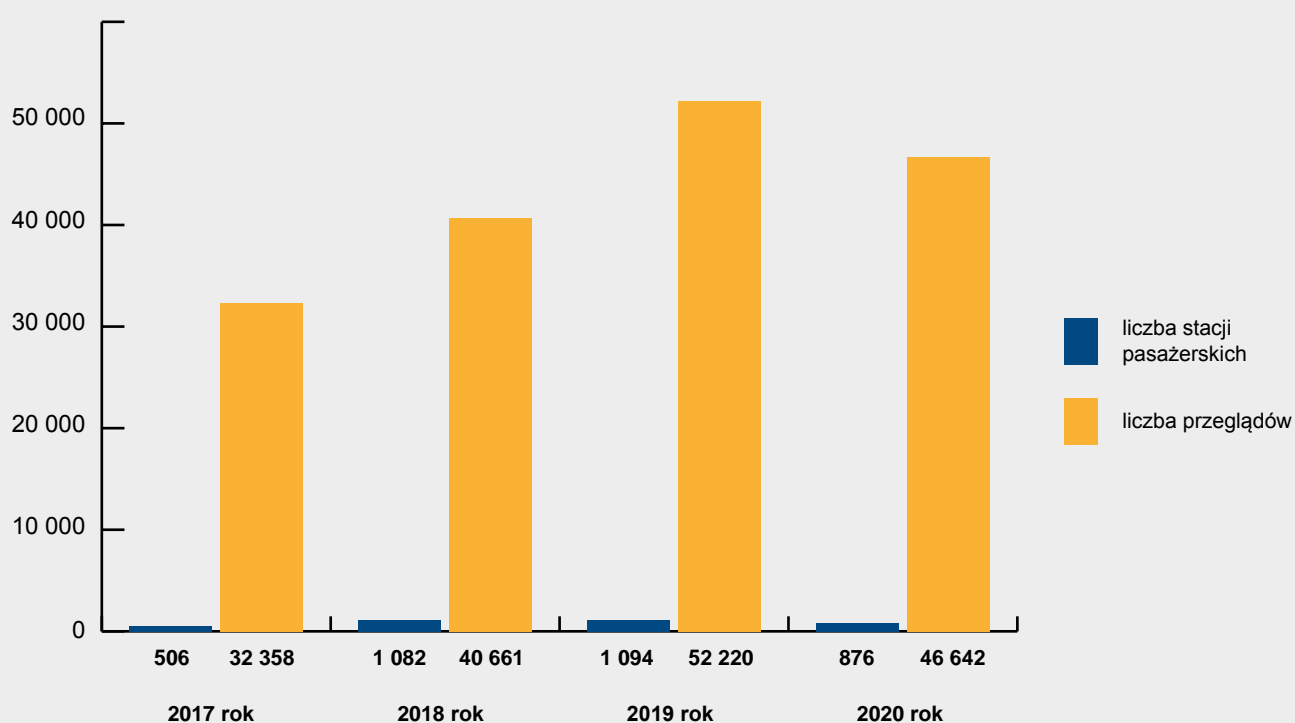
876 obiektów oraz audyty 2 538 obiektów. Działania audytowo-weryfikacyjne podejmowane są przede wszystkim w trosce o podróżnego. Mają one na celu zapewnienie wymaganego poziomu czystości i prawidłowego utrzymania elementów infrastruktury pasażerskiej dla zapewnienia komfortu podróżnym korzystającym z transportu kolejowego.

Przeeglądy i audyty polegały na sprawdzeniu obszarów z zakresu infrastruktury pasażerskiej, w szczególności:

1. poziomu utrzymania czystości obejmującego:
  - perony, drogi dościa, międzytorza, skarpy;
  - elementy małej architektury, oznakowanie peronów, elementy SDIP;
  - usuwanie graffiti na obiektach budowlanych i elementach małej architektury;
  - urządzenia PRM;
2. poziomu utrzymania zimowego obejmującego:

- perony, drogi dościa;
  - elementy małej architektury, oznakowanie peronów, elementy SDIP;
  - urządzenia PRM;
3. stanu technicznego infrastruktury pasażerskiej:
    - elementy małej architektury, elementy oznakowania peronów i dróg dościa, gabloty informacyjne, wiaty;
    - perony i drogi dościa, przejścia pod torami, kładki, inne ciągi komunikacyjne;
    - stojaki na rowery;
    - urządzenia PRM;
  4. publikacji różnych rodzajów rozkładów jazdy pociągów, w tym:
    - rozkładu wierszowego (szczegółowego);
    - rozkładu relacyjnego;
    - przyszłego rozkładu jazdy;
  5. sprawności dynamicznej informacji wizualnej i głosowej oraz sieci sygnalizacji czasu;
  6. występowania nielegalnych reklam.

**Porównanie łącznej liczby przeglądów infrastruktury pasażerskiej oraz liczby stacji, na których wykonano przegląd w latach 2017-2020**



## OSŁONA ZIMOWA LINII KOLEJOWYCH

Intensywne opady śniegu, niskie temperatury oraz silne wiatry mogą powodować zakłócenia procesu eksploatacyjno-przewozowego na kolei. W okresie pogotowia zimowego, który trwa od 15 listopada do 31 marca, w zależności od wpływu warunków atmosferycznych na prowadzenie ruchu pociągów, wprowadzana jest odpowiednia faza pogotowia zimowego. Wprowadzenie określonej fazy wiąże się z włączeniem do prac zimowych odpowiedniej liczby personelu, maszyn i urządzeń odśnieżnych. Szczególnej osłonie zimowej podlegają trasy komunikacyjne ważne pod względem gospodarczym i społecznym.

Linie kolejowe zostały podzielone na trzy grupy kolejności zimowego utrzymania. Priorytetowo traktowane są linie kolejowe, na których prowadzony jest

ruch regionalny związany z dojazdami do pracy i szkół.

Do prowadzenia robót zimowych w sezonie 2020/2021 PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zabezpieczyły blisko 14,0 tys. osób (pracowników własnych oraz podmiotów zewnętrznych). Podstawowy element osłony technicznej linii kolejowych stanowią maszyny odśnieżne – specjalne zespoły odśnieżne, pług i odśnieżarki. Spółka w 2020 roku posiadała łącznie 282 szt. ww. maszyn.

Dodatkowo ponad 18,1 tys. rozjazdów wyposażono w urządzenia elektrycznego ogrzewania (eor), aby zapewnić sprawne ich przekładanie podczas opadów śniegu. Wszystkie rozjazdy kolejowe smarowane są ponadto środkiem o niskiej temperaturze krzepnięcia. W 2020 roku do dyspozycji pozostawało także 177 zespołów szybkiego

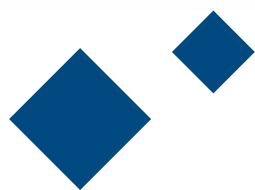
reagowania do usuwania awarii i usterek w nawierzchni kolejowej i urządzeniach sterowania ruchem kolejowym (srk). Ponadto miejsca narażone na zawiewanie śniegiem (ogółem 906 km torów) osłonięte zostały zastonami przeciwsnieżnymi stałymi i przenośnymi. Do usuwania awarii w sieci trakcyjnej zabezpieczono 66 pociągów pogotowia sieciowego wyposażonych w udarowe urządzenia do usuwania oblodzenia z przewodów jezdnych oraz w pantografy ze wzmocnionymi nakładkami do usuwania szronu i szadzi z przewodów jezdnych. Prawie 4 300 km przewodów jezdnych sieci trakcyjnej pokryto środkiem przeciwo-blodzeniowym ograniczającym skutki osadzania się szadzi i lodu.

## KOMERCYJNE ZAGOSPODAROWANIE INFRASTRUKTURY PASAŻERSKIEJ

Spółka realizuje w sposób bieżący wynajem powierzchni infrastruktury pasażerskiej w celach komercyjnych. Działania te prowadzone są w oparciu

o „Wytyczne ws. komercyjnego zagospodarowania infrastruktury pasażerskiej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.”, określające za-

sady zagospodarowania przestrzeni handlowo-usługowej i reklamowej na obszarach infrastruktury pasażerskiej.



# BEZPIECZEŃSTWO

# STATYSTYKA ZDARZEŃ KOLEJOWYCH

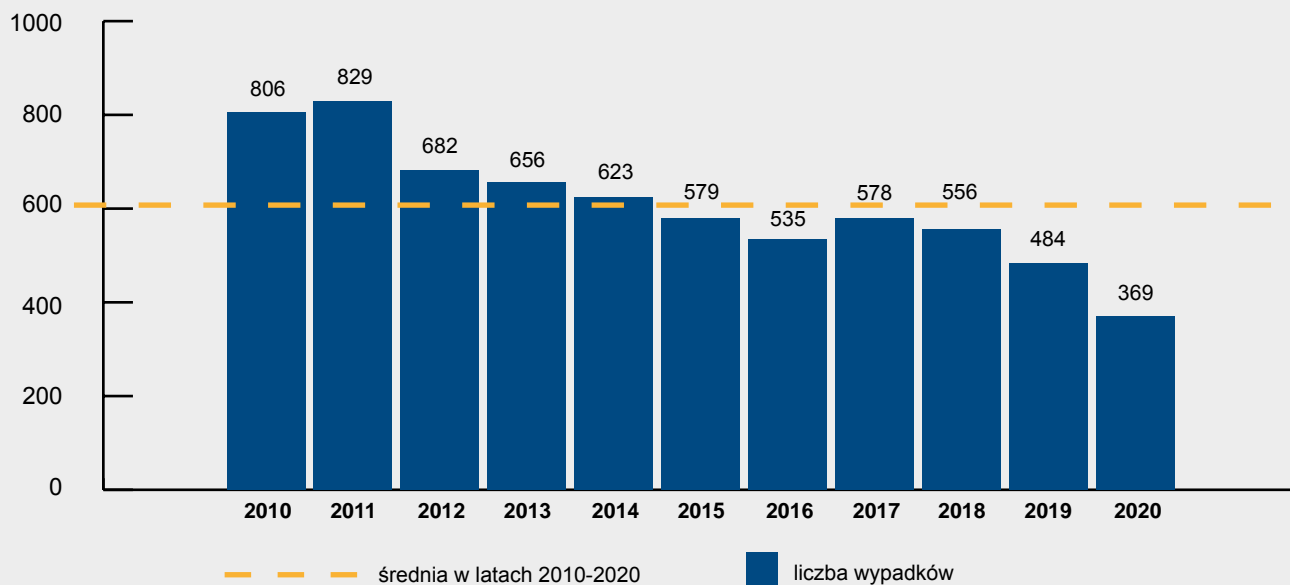
## (STAN NA DZIEŃ 30 LISTOPADA 2021 R.)

W okresie od 1 stycznia do 31 grudnia 2020 roku na sieci linii kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie

Kolejowe S.A. doszło do 369 wypadków (z wyłączeniem samobójstw). W porównaniu do 2019 roku odnoto-

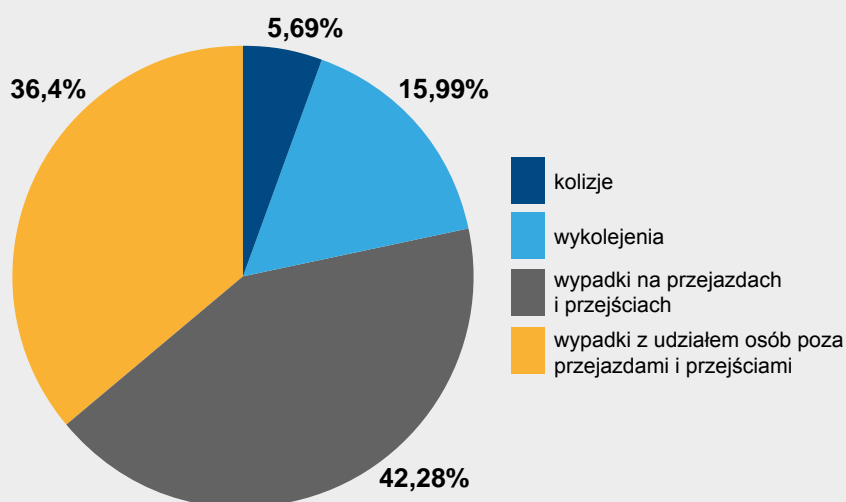
wano spadek liczby wypadków o 115 (24%).

### Porównanie liczby wypadków, do których doszło w latach 2010-2020 na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.



## WYPADKI I POWAŻNE WYPADKI W PODZIALE NA RODZAJE

### Struktura ilościowa wypadków na sieci PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. w 2020 roku w podziale na rodzaje



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



Z powyższego wykresu wynika, że zdecydowanie najliczniejszymi grupami wypadków, do których dochodziło na sieci zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., były wypadki na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach przez tory oraz wypadki z udziałem osób poza przejazdami i przejściami (potrącenia osób przebiegających na terenie kolejowym lub

wskakujących/wyskakujących do/z pociągów). Kolizje i wykolejenia stanowiły w 2020 roku w sumie niespełna 22% wypadków kolejowych. Są to zdarzenia, do których dochodzi zwykle z winy szeroko pojętego systemu kolejowego, tj. urządzeń technicznych, procedur i/lub czynnika ludzkiego oraz organizacyjnych (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, przewoźników kolejowych, a także projektantów, producentów i dostawców oraz wykonawców prac budowlanych i utrzymaniowych.

## POSZKODOWANI NA SKUTEK WYPADKÓW KOLEJOWYCH

Liczba osób poszkodowanych na skutek wypadków na sieci linii kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w 2020 roku wyniosła 187, z czego 143 osób to ofiary śmiertelne, a 44 osoby – ciężko ranne. W porównaniu do 2019 roku odnotowano spadek liczby ofiar śmiertelnych

o 13, zmalała również liczba osób ciężko rannych – o 3. Najliczniejszymi grupami śmiertelnych ofiar wypadków, do których doszło w 2020 roku, były osoby nieuprawnione do przebywania na terenie kolejowym (95 zabitych, tj. o 2 mniej niż w 2019 roku) oraz użytkownicy przejazdów i przejść (45 zabi-

tych, tj. o 13 mniej niż w 2019 roku). Wśród osób ciężko rannych w wypadkach kolejowych najliczniejszą grupę (23 osoby, tj. o 1 mniej niż w 2019 roku) stanowiły także osoby nieuprawnione do przebywania na terenie kolejowym oraz użytkownicy przejazdów i przejść (20 osób, tj. o 3 mniej niż w 2019 roku).

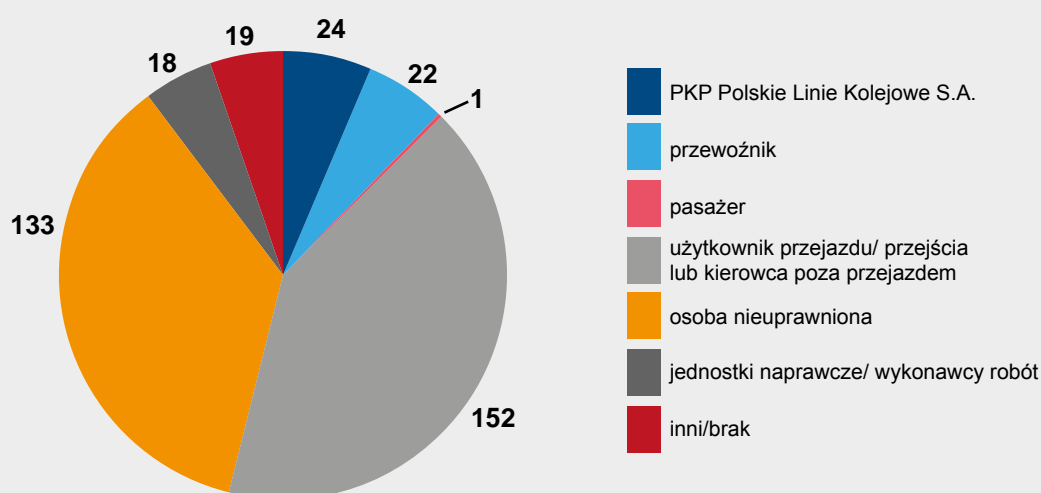
## WYPADKI W PODZIALE NA PODMIOTY ZAWINIONE

Statystyki pokazują, że za zdecydowaną większość wypadków w ruchu kolejowym winę ponoszą użytkownicy przejazdów i przejść oraz osoby nie-

uprawnione do przebywania na terenie kolejowym – ich liczba w porównaniu do pozostałych kategorii w zakresie podmiotów zawinionych za wypadki

na sieci linii kolejowych zarządzanych przez Spółkę jest przeważająca.

**Struktura ilościowa wypadków na sieci PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. w 2020 roku w podziale na podmioty zawinione**



W 2020 roku doszło do 24 wypadków obciążających PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., w tym: 2 kolizji, 18 wykolejeń oraz 4 wypadków na przejazdach ko-

lejowo-drogowych. Najczęściej występującymi przyczynami zdarzeń obciążających Spółkę były błędy popełnione przez pracowników prowadzących

ruch kolejowy oraz uszkodzenia lub zły stan techniczny nawierzchni drogi kolejowej.

# DZIAŁANIA PODEJMOWANE NA RZECZ POPRAWY BEZPIECZEŃSTWA RUCHU KOLEJOWEGO

## POPRAWA PARAMETRÓW BEZPIECZEŃSTWA INFRASTRUKTURY W WYNIKU PRAC INWESTYCYJNYCH NA LINIACH KOLEJOWYCH

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. realizują zakrojony na szeroką skalę program modernizacji i rewitalizacji linii kolejowych. Zakres przedmiotowy poszczególnych projektów inwestycyjnych obejmuje zwykle kompleksowe wymiany nawierzchni kolejowej, urządzeń sterowania ruchem kolejowym i elektroenergetyki (trakcyjnej i nietrakcyjnej), a także modernizację przejazdów kolejowo-drogowych oraz ich likwidację i zastępowanie skrzyżowaniami dwupoziomowymi. Wymiana starych, wyeksploatowanych i zdegradowanych elementów infrastruktury kolejowej oraz urządzeń technicznych na elementy i urządzenia nowe, wykonane z zastosowaniem nowoczesnych technologii, pozwala na znaczącą poprawę parametrów eksploatacyjnych linii kolejowych (głównie maksymalnych dopuszczalnych prędkości) przy co najmniej zachowaniu a zazwyczaj podniesieniu poziomu bezpieczeństwa. Dzięki modernizacjom i rewitalizacjom linii kolejowych zredukowane jest ryzyko występowania zdarzeń (wypadków i incydentów) oraz sytuacji potencjalnie niebezpiecznych spowodowanych

złym stanem technicznym lub awariami infrastruktury. Podobnie dzięki wyposażeniu w dodatkowe urządzenia zabezpieczenia i ostrzegania użytkowników zmniejsza się częstotliwość wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych.

W ramach realizowanych przez Spółkę projektów modernizacyjnych i rewitalizacyjnych na liniach kolejowych wymieniane oraz doposażane są między innymi elementy infrastruktury newralgiczne z punktu widzenia zagrożenia wykołaceniami, tj. rozjazdy. W 2020 roku na sieci zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. działania inwestycyjne objęły łącznie 1 010 szt. rozjazdów. W zakresie zapewnienia większej niezawodności i bezpieczeństwa transportu kolejowego w trudnych warunkach pogodowych, wszystkie rozjazdy montowane w ramach projektu pn. „Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami” zostały wyposażone w urządzenia elektrycznego ogrzewania rozjazdów (eor). Zapobiegają one zamarzaniu ruchomych elementów rozjazdów oraz ułatwiają usuwanie

śniegu i lodu, a zastosowana w nich nowoczesna technologia umożliwia automatyczne uruchamianie ogrzewania w zależności od zmian temperatury.

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

W 2020 roku działania inwestycyjne (w ramach ww. projektu) objęły łącznie 306 przejazdów, przy czym w różnych lokalizacjach zakres modernizacji obejmował również: zabudowę samoczynnej sygnalizacji przejazdowej (urządzeń SSP), instalację urządzeń telewizji użytkowej (TVU) i/lub wymianę nawierzchni przejazdu. Dodatkowo wybudowano, zmodernizowano lub zrewitalizowano 633 obiekty inżynieryjne, w tym 35 skrzyżowań dwupoziomowych.

## PODNIOSZENIE POZIOMU BEZPIECZEŃSTWA PODCZAS REALIZACJI PRAC INWESTYCYJNYCH ORAZ UTRZYMANIOWYCH

Realizacja prac inwestycyjnych oraz wykonywanie innych robót w torach wymaga udzielania zamknięć torowych, których właściwa organizacja jest bardzo ważna z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego na czynnym torze sąsiadującym z torem zamkniętym, a także na sąsiednich szlakach i w obrębie posterunków ruchu. Zamknięcie torowe pociąga za sobą konieczność wprowadzenia stosownych obostrzeń w ruchu pociągów, a w przypadku zamknięć długotrwałych – zmiany rozkładu jazdy pociągów. W pewnych niekorzystnych warunkach

może to stanowić dodatkowy czynnik ryzyka zaistnienia zdarzenia kolejowego.

W 2020 roku na sieci PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. udzielono łącznie 70 039 zamknięć torowych (o 12% więcej niż w roku 2019), w tym 5 755 zamknięć całodobowych (o 3% więcej niż rok wcześniej). Prowadzenie ruchu pociągów na liniach kolejowych, na których realizowane są prace inwestycyjne lub inne roboty w sąsiedztwie czynnych torów, wymaga zastosowania dodatkowych środków kontroli ryzyka.

Spółka podejmuje wiele działań mających na celu zapewnienie najwyższego poziomu bezpieczeństwa podczas realizacji prac inwestycyjnych oraz innych robót, zarówno w aspekcie bezpieczeństwa ruchu kolejowego, jak i bezpieczeństwa osób pracujących w sąsiedztwie czynnych torów. Realizowane w 2020 roku działania w tym zakresie to m.in:

- zwiększanie obsad posterunków ruchu w czasie prowadzenia inwestycji na stacjach/szlakach w łącznym wymiarze 57 817 godzin;

- tematyczne audyty wewnętrzne Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego w czasie wykonywania robót inwestycyjnych (w 2020 roku przeprowadzono 7 takich audytów);
- kontrole w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego w miejscach prowadzenia robót inwestycyjnych - w 2020 roku kontrolerzy z ramienia komórek i jednostek organizacyjnych Spółki przepro-

wadzili 15 kontroli w zakresie zabezpieczenia i osygnalizowania miejsc robót inwestycyjnych od strony torów czynnych dla ruchu pociągów, ze szczególnym uwzględnieniem miejsc prowadzonych robót przez różne podmioty gospodarcze (podwykonawców);

- stosowanie „Zasad bezpieczeństwa pracy podczas wykonywania prac inwestycyjnych, rewitalizacyjnych, utrzymaniowych i remontowych wykonywanych przez pra-

owników obcych firm na terenie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.” oraz „Wytycznych sposobu dostarczania informacji i poinformowania pracownika innego pracodawcy o zagrożeniach dla bezpieczeństwa i zdrowia podczas wykonywania prac na terenie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.” Ibh-105.

## ZAKUP SPECJALISTYCZNEGO SPRZĘTU TECHNICZNEGO DO DIAGNOSTYKI ORAZ USUWANIA USTEREK W INFRASTRUKTURZE

W 2020 roku Spółka realizowała umowy na zakup 2 podbijarek torów, 1 podbijarki rozjazdów, 1 profilarki tęcznia oraz 1 pojazdu dwudrogowe-

go do kontroli obiektów inżynierskich. Zrealizowano także dwie umowy na dostawę łącznie 42 wózków motorowych z oprzyrządowaniem. Nowe

maszyny zwiększą bezpieczeństwo i punktualność ruchu pociągów, pozwalając w krótkim czasie usuwać awarie infrastruktury i ich skutki.

## MONTAŻ UKŁADÓW KONTROLI NIEZAJĘTOŚCI TORÓW

W 2020 roku w celu redukcji ryzyka kolizji taboru kolejowego na torach stacyjnych kontynuowane było działanie po-

legające na montażu układów kontroli niezajętości torów na stacjach dotąd niewyposażonych w takie urządzenia.

W latach 2015 – 2020 układy kontroli niezajętości zostały zamontowane na 1 075 torach 275 stacji kolejowych.

## ZABUDOWA UZALEŻNIEŃ URZĄDZEŃ PRZEJAZDOWYCH W STACYJNYCH URZĄDZENIACH STEROWANIA RUCHEM KOLEJOWYM

W celu poprawy bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych znajdujących się w granicach stacji kolejowych, w 2016 roku zostało zainicjowane, a w 2020 roku było kontynuowane działanie polegające na zabudowie

w urządzeniach sterowania ruchem kolejowym tzw. uzależnień, dzięki którym wyświetlanie na semaforach sygnałów zezwalających na jazdę pociągów jest możliwe pod warunkiem, że rogatki na przejeździe zostały zamknięte.

W latach 2015 – 2020 opisane rozwiązanie techniczne zostało zastosowane na 376 przejazdach kolejowo-drogowych. W 2021 roku działania w tym zakresie będą kontynuowane.

## ZAKUP I MONTAŻ WYŚWIETLANYCH WSKAŹNIKÓW W 24 WYKONANYCH W TECHNOLOGII LED

Począwszy od 2016 roku Spółka realizuje działanie doskonalące system bezpieczeństwa na sieci kolejowej, polegające na wymianie wskaźników W 24 „Wskaźnik kierunku przeciwnego” wykorzystujących żarowe źródła światła na wskaźniki wykonane w technologii LED. Dzięki zastosowaniu takiej technologii uzyskuje się znaczne zwiększenie widoczności i czytelności

wspomnianych wskaźników, zarówno z uwagi na lepszą widoczność źródła światła, jak i możliwość dostosowania jasności wskaźnika do panujących warunków (pora dnia, warunki atmosferyczne). Zgodnie z wytycznymi ujętymi w regulacjach wewnętrznych Spółki oraz bazowych dokumentach inwestycyjnych, podczas zabudowy nowych lub wymiany starych urządzeń stero-

wania ruchem kolejowym (srk) należy stosować wyłącznie wskaźniki W 24 wykonane w technologii LED, natomiast w urządzeniach nieobjętych projektami inwestycyjnymi należy wskaźniki stopniowo i w miarę możliwości wymieniać.

W 2020 roku w ramach centralnego zakupu wskaźników W 24 wykonanych

w technologii LED, z przeznaczeniem do instalacji w lokalizacjach wyznaczonych w oparciu o zidentyfikowane potrzeby i kryteria eksploatacyjne, tj. średniodobowy ruch pociągów,

kategoria linii, typ urządzeń srk zabudowanych na posterunku, zakupiono i zamontowano 705 wskaźników (w latach 2016 - 2020 łącznie 3 420 wskaźników). Zastąpiły one

w wytypowanych lokalizacjach dotychczasowe wskaźniki wykonane w technologii opartej na żarowych źródłach światła (żarówkach sygnałowych).

## OZNAKOWANIE DOJAZDÓW DO PRZEJAZDÓW KOLEJOWO-DROGOWYCH POZIOMYMI LINIAMI SPOWALNIAJĄCYMI JAZDĘ

W celu redukcji zagrożenia kolizjami na przejazdach kolejowo-drogowych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wdrożyły w 2014 roku i kontynuowały w kolejnych latach działanie polegające na umieszczaniu na dojazdach do przejazdów specjalnych oznaczeń ostrzegawczo-spowalniających. Zadaniem pasów nanoszonych na nawierzchnię drogi dojazdowej w odpowiedniej odległości od linii kolejowej jest ostrzeżenie kie-

rowcy pojazdu drogowego o zbliżaniu się do skrzyżowania z linią kolejową – miejsca podwyższonego ryzyka, w którym należy zachować szczególną ostrożność. Dzięki niewielkiej wypukłości pasy generują charakterystyczne drgania oraz dźwięk, zaś jaskrawo czerwony kolor jest wizualnym czynnikiem informacyjno-ostrzegawczym. Działanie ukierunkowane jest głównie na zwiększenie poziomu bezpieczeństwa na przejazdach

kolejowo-drogowych kategorii D (bez zapór i sygnalizacji świetlno-dźwiękowej), jednakże w uzasadnionych przypadkach oznakowania wykonywane są również na przejazdach kategorii B oraz C. Od momentu zainicjowania projektu do końca 2020 roku oznakowania zostały wykonane na dojazdach do 458 przejazdów kolejowo-drogowych w całym kraju.

## DZIAŁANIA NA RZECZ DOSKONALENIA KOMPETENCJI PRACOWNIKÓW ORAZ ROZWOJU KULTURY BEZPIECZEŃSTWA

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. realizują program działań związanych z rozwojem kultury bezpieczeństwa w Spółce, jak również wśród jej interesariuszy. Działania podjęte w tym obszarze w 2020 roku to między innymi:

- realizacja XVI edycji kampanii społecznej Bezpieczny przejazd – „Szlaban na ryzyko!”;
- prowadzenie rozmów o bezpieczeństwie i kół bezpieczeństwa;
- prowadzenie szkoleń na symulatorze urządzeń srk i łączności;
- realizacja staży stanowiskowych w zakresie podstawowych informacji na temat Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem, zarządzania ryzykiem, czynnika ludzkiego i kultury bezpieczeństwa;
- przekazywanie wszystkim pracownikom Spółki informacji półrocznej oraz rocznej o bezpieczeństwie na zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. sieci kolejowej;
- opracowywanie i dystrybucja do pracowników odpowiedzialnych za bezpieczeństwo ruchu kolejowego biuletynów informacyjnych o zaistniałych zdarzeniach kolejowych.

W 2020 roku Spółka zainicjowała także cykl szkoleń, którego celem ogólnym było usprawnienie procedury działania i wzajemnej współpracy przedstawicieli policji, prokuratury i kolei na terenie całego kraju, podczas badania wypadków kolejowych oraz przywracania płynnego prowadzenia ruchu kolejowego i jego bezpieczeństwa.

Szkolenia te adresowane są do policji, prokuratorów okręgowych i rejonowych oraz przedstawicieli innych zainteresowanych jednostek i organów administracji publicznej, wykonujących zadania związane z prowadzeniem postępowania, śledztwa policyjnego i prokuratorskiego w zakresie zdarzeń kolejowych. Priorytetem w tego typu sprawach jest przede wszystkim bezpieczeństwo i zapobieganie ewentualnym wypadkom kolejowym w przyszłości, na całej sieci zarządzanej przez Spółkę. Niemniej jednak, równie kluczowe jest dokonanie wzmocnienia organizacji całego systemu zarządzania kryzysowego w taki sposób, aby niezwłocznie po wystąpieniu przyczyny powodującej przerwę w prowadzeniu ruchu kolejowego, jak

najszybciej i w pełni przywrócić możliwość wykonywania przewozów kolejowych.

W 2020 roku z uwagi na stan epidemii koronawirusa, odbyły się dwa spotkania w Warszawie i Gdyni. Powyższe szkolenia będą kontynuowane w następnych latach.

W 2020 roku w Spółce wprowadzono także wewnętrzną regulację odnoszącą się do zasad postępowania podczas kontroli pracowników w zakresie stanu trzeźwości czy obecności w organizmie środków wpływających na sprawność psychofizyczną. Powyższe działanie ma na celu zapobieżenie wykonywania obowiązków pracowniczych w stanie pod wpływem takich środków w aspekcie możliwości stworzenia zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego, a także bezpieczeństwa życia lub zdrowia ludzkiego.

## MONITOROWANIE SYSTEMU ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., wypełniając 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, stosowanej m.in. przez zarządców infrastruktury po otrzymaniu autoryzacji bezpieczeństwa, realizują proces monitorowania Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS), określony w procedurze SMS/MMS-PD-04 „Monitorowanie i ciągłe doskonalenie Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem oraz Systemu Zarządzania Utrzymaniem” (MMS). Ponadto zgodnie z wymogami ww. rozporządzenia, realizowana jest Strategia monitorowania określająca m.in. zasady doboru metod i narzędzi monitorowania Systemu SMS do obszarów problemowych oraz jakościowe i ilościowe wskaźniki stosowane w procesie monitorowania SMS. Głównymi obszarami podlegającymi procesowi monitorowania są:

1. poziom bezpieczeństwa ruchu kolejowego na sieci kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.;
2. poprawność i skuteczność stosowania procedur Systemu SMS w Spółce;

3. wprowadzanie zmian technicznych, eksploatacyjnych i organizacyjnych, uznanych za znaczące w procesie zarządzania zmianą;
4. współpraca z dostawcami oraz wykonawcami, których produkty/usługi mają bezpośredni lub pośredni wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego;
5. skuteczność wdrażania środków zapobiegawczych oraz korygujących, w tym między innymi:

- realizacja zaleceń i rekomendacji Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych (PK-BWK);
- realizacja zaleceń komisji kolejowych zawartych w Protokołach ustaleń końcowych (PUK);
- realizacja wniosków pokontrolnych z kontroli przeprowadzonych przez UTK lub inne organy administracji publicznej;
- realizacja wniosków i zaleceń z audytów SMS, kontroli SMS, przeglądów SMS;
- realizacja zaleceń zespołów dokonujących analizy ryzyka;
- realizacja wniosków z wcześniejszego stosowania procesu monitorowania;

- realizacja zadań ujętych w Programie poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego;
  - realizacja szkoleń, pouczeń okresowych oraz pouczeń dołączonych.
6. skuteczność wdrożonych środków kontroli ryzyka oraz działań zrealizowanych w ramach ciągłego doskonalenia Systemu SMS.

Do podstawowych metod i narzędzi monitorowania Systemu SMS w Spółce należą natomiast:

1. prowadzenie bazy Wypadki i Wydarzenia (WiW) oraz analiza statystyczna gromadzonych w niej danych;
2. prowadzenie aplikacji System Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej (SEPE) oraz analiza statystyczna gromadzonych w niej danych;
3. analiza wartości wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI) oraz tendencji ich zmian w czasie;
4. audyty SMS;
5. kontrole SMS, z uwzględnieniem wszystkich regulacji wewnętrznych dot. wykonywania kontroli w Spółce;
6. przeglądy SMS.

## DZIAŁANIA W ZAKRESIE ZARZĄDZANIA RYZYKIEM

W 2020 roku przeprowadzono łącznie 753 ocen znaczenia zmiany, co stanowi wzrost o 17,65% w porównaniu z 2019 rokiem. Spośród 753 zakończonych w 2020 roku ocen znaczenia zmiany, 5 zmian zostało uznane za znaczące – w rozumieniu Rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeń-

stwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylające rozporządzenie (WE) nr 352/2009.

Dokonano także 245 wycen ryzyka (wzrost o 5,15% w porównaniu z 2019 rokiem) w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego, jako elementu obowiązującego w Spółce Systemu SMS i Systemu MMS, w celu określenia,

w uzasadnionych przypadkach, dodatkowych środków kontroli ryzyka i minimalizowania poziomu ryzyka (podwyższenia poziomu bezpieczeństwa) w działalności Spółki. Spośród wszystkich przeprowadzonych ocen ryzyka największą część stanowiły działania przeprowadzone w obszarze zagrożeń na przejazdach kolejowo – drogowych (67 ocen).

## REALIZACJA PROGRAMU POPRAWY BEZPIECZEŃSTWA RUCHU KOLEJOWEGO

Podstawowym celem realizacji Programu poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego w 2020 roku było zapobieganie pojawieniu się ryzyka na poziomie niedopuszczalnym, a także ograniczenie częstotliwości występowania zagrożeń oraz ich skutków – poprzez stosowanie odpowiednich środków kontroli ryzyka. Działania ujęte w Programie ukierunkowane były na realizację głównych celów bezpieczeństwa na 2020 rok, określonych w uchwale nr 682/2019 Zarządu Spółki z dnia 5 listopada 2019 roku.

Program, poza działaniami przypisanymi do poszczególnych inicjatyw i celów, obejmuje wskaźniki umożli-

wiające bieżące monitorowanie stanu realizacji celów. Wskaźniki zostały tak przygotowane, aby było możliwe ich porównywanie w okresach narastających ze stanem na koniec roku bazowego. Dla każdego wskaźnika zostały także określone wartości ostrzegawcze i alarmowe w odniesieniu do wszystkich okresów.

Komórki oraz jednostki organizacyjne Spółki miały za zadanie składać kwartalne sprawozdania z realizacji Programu w 2020 roku.

W sprawozdaniach tych jednostki uczestniczące w realizacji Programu przedstawiały ilościowe (w ujęciu procentowym) i jakościowe informacje dotyczące wykonania zadań ujętych

w poszczególnych inicjatywach, jak również podawały wartości mierników osiągnięcia głównych celów bezpieczeństwa w zakresie swojej działalności. Na podstawie weryfikacji i analizy przekazywanych informacji opracowywane zostały kwartalne sprawozdania z realizacji Programu na 2020 rok, które podlegały akceptacji Wiceprezesa Zarządu, dyrektora ds. eksploatacji.

W 2020 roku Spółka podjęła również szereg dodatkowych działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego we wszystkich obszarach działalności.

## KOLEJOWE RATOWNICTWO TECHNICZNE

Zespoły kolejowego ratownictwa technicznego są wyposażone w specjalistyczny sprzęt i ulokowane na terenie całej sieci zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., głównie na stacjach węzłowych, aby jak najszybciej dojechać do miejsc zdarzeń. Według stanu na 31 grudnia 2020 roku działało 18 zespołów, tj. 11 Specjalnych Pociągów Ratownictwa Technicznego (SPRT) i 7 Pociągów Ratownictwa Technicznego (PRT). Podstawowe zadania kolejowego ratownictwa technicznego to usuwanie skutków wypadków i zdarzeń kolejowych, które spowodowały przerwę lub ograniczenie w ruchu kolejowym oraz transport pojazdów kolejowych uszkodzonych w wyniku awarii technicznych do najbliższej stacji. Zespoły kolejowego ratownictwa są przygotowane do pracy w każdych warunkach pogodowych panujących przez cały rok na terenie naszego kraju. Rozmieszczenie oraz rodzaje zespołów kolejowego ratownictwa dostosowano do potrzeb i natężenia ruchu na sieci kolejowej.

W 2020 roku kolejowe ratownictwo techniczne miało do dyspozycji m.in. 17 pojazdów szynowo - drogowych typu UniRoller - S oraz 2 pojazdy typu Uniman. Pojazdy są wyposażone

w sprzęt przeznaczony do usuwania skutków wypadków kolejowych (głównie podnośniki hydrauliczne, mostki do wkolejania, pulpity sterownicze, rozpieracze, sprzęt tnący i oświetleniowy oraz drewno do podbudowy). Pojazdy te również przewożą załogę (ekipę) wykonującą zadania wkolejania pojazdów kolejowych. Poruszają się po drogach z prędkością do 80 km/h, a po torach do 50 km/h.

Kolejowe ratownictwo techniczne dysponuje także 9 pojazdami ratownictwa technicznego typu WM-15A/PRT. Pojazdy te wyposażono w urządzenia do szybkiego usuwania skutków wypadków na sieci kolejowej. Posiadane zaplecze umożliwia prowadzenie długotrwałych działań w trudnych warunkach atmosferycznych.

W 2020 roku kolejowe ratownictwo techniczne dysponowało także 15 żurawiami kolejowymi o udźwigu max. 125 ton (6 żurawiami typu EDK 750 i 9 żurawiami typu EDK 1000) oraz jednym żurawiem typu EDK 2000 o udźwigu max. 250 ton, 10 wozami zabezpieczenia technicznego typu WZT na podwoziu czołgowym - przeznaczonych do usuwania z torów

zniszczonych lub uszkodzonych pojazdów kolejowych, których ze względu na uszkodzenia nie można wstawić na tory. Ponadto na wyposażeniu zespołów są 63 wagony techniczno - gospodarcze, w tym 10 platform do przewozu ciągników gąsienicowych na podwoziu czołgowym, pozostałe do przewozu sprzętu i wyposażenia niezbędnego do usuwania skutków wypadków kolejowych, w tym do przewozu żurawi kolejowych, a część tych wagonów stanowi zaplecze socjalne dla załóg kolejowego ratownictwa technicznego, komisji kolejowych ustalający przyczyny zdarzeń lub innych osób biorących udział w akcjach ratowniczych.

# STRAŻ OCHRONY KOLEI

Blisko 14,5% mniej niebezpiecznych zdarzeń odnotowała Straż Ochrony Kolei (SOK) w 2020 roku w porównaniu z 2019 rokiem. Skuteczne działania prewencyjne prowadzone przez funkcjonariuszy SOK wspiera nowoczesny sprzęt oraz wyszkolona kadra. W terenie działają mobilne centra monitoringu – samochody wyposażone w kamery na masztach, przenośne i termowizyjne. Na wyposażeniu funkcjonariuszy SOK znajdują się także noktowizory i termowizory, które gwarantują lepszą efektywność w działaniach nocą, foto-pułapki - urządzenia powiadamiające funkcjonariuszy służby dyżurnej, gdy w obszarze zabezpieczanym pojawia się osoba nieuprawniona. SOK wykorzystuje też specjalnie szkolone psy patrolowo-obronne oraz samochody służbowe, które sprawdzają się w trudnych warunkach terenowych.

Od marca 2020 roku funkcjonariusze SOK wykonywali dodatkowe zadania w związku z wydanymi przez Ministra właściwego ds. zdrowia rozporządzeniami: z 13 marca 2020 r. w sprawie ogłoszenia na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej stanu epidemicznego, a następnie z dnia 20 marca 2020 r. w sprawie ogłoszenia na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej stanu epidemii oraz wydanymi w dniu 12 marca 2020 r. poleceniami wojewodów działających na podstawie art. 11 ust. 1 ustawy z dnia 02 marca 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych w celu zapobiegania rozprzestrzenieniu się choroby zakaźnej COVID – 19 wywołanej wirusem SARS-CoV-2. Przy współpracy z Policją i Strażą Graniczną oraz przewoźnikami kolejowymi, dokonywany był pomiar temperatury ciała u podróżnych w pociągach międzynarodowych wjeżdżających na teren Polski z Niemiec, Czech i Słowacji. Na kolejowych przejściach granicznych funkcjonariusze SOK przeprowadzali wspólnie z funkcjonariuszami Straży Granicznej pomiar temperatury ciała u pracowników obsługi pociągów towarowych wjeżdżających na teren Polski.

Podczas operacji „Lot do Domu” patrole SOK zabezpieczały pociągi na całej trasie przejazdu pociągów oraz na postojach. Ponadto zgodnie z dodatkowymi poleceniami wydanymi przez Wojewodę Mazowieckiego i Wojewodę Małopolskiego funkcjonariusze SOK pełnili patrole zabezpieczając stacje: Warszawa Centralna, Warszawa Lotnisko Chopina i Kraków Główny.

Od początku pandemii Covid-19 funkcjonariusze SOK w ramach realizacji ustawowych zadań prowadzili także czynności w zakresie kontroli przestrzegania ograniczeń, nakazów i zakazów, ustanowionych na mocy rozporządzenia Rady Ministrów w związku z wystąpieniem stanu epidemii. Natomiast od dnia 29 listopada 2020 r., tj. z dniem wejścia w życie ustawy z dnia 28 października 2020 r. o zmianie niektórych ustaw w związku z przeciwdziałaniem sytuacjom kryzysowym związanym z Covid-19, funkcjonariusze SOK uzyskali dodatkowe uprawnienie w postaci prawa do nakładania grzywnien w drodze mandatu karnego za wykroczenia polegające na nieprzestrzeganiu na obszarze kolejowym i w pociągach ww. przepisów porządkowych, w tym przede wszystkim obowiązku zaślania ust i nosa.

W 2020 roku Straż Ochrony Kolei prowadziła wzmożone działania prewencyjne i przeciw kradzieżowe w pociągach, na dworcach, na stacjach i szlakach kolejowych. Dzięki aktywności funkcjonariuszy SOK w 2020 roku o 14,49% zmniejszyła się liczba przestępstw i wykroczeń popełnianych na obszarze kolejowym (z 7 535 w 2019 roku do 6 443 w 2020 roku, tj. o 1 092 zdarzenia mniej).

W 2020 roku w porównaniu do 2019 roku zarejestrowano zwiększenie szacunkowej wartości strat powstałych w wyniku przestępstw i wykroczeń popełnionych na obszarze kolejowym o 14,93% (o 2 304 tys. zł).

W 2020 roku największą część wszystkich odnotowanych zdarzeń (46,11%) stanowiły dewastacje oraz inne wybryki chuligańskie. W porównaniu do 2019 roku liczba zarejestrowanych w tej kategorii zdarzeń spadła o 200 przy-

padków (z 3 171 w 2019 roku do 2 971 w 2020 roku), co stanowi spadek zdarzeń o 6,31%.

Kolejnymi grupami zdarzeń, które wyróżniają się ze względu na zarejestrowaną liczbę odnotowanych przypadków były:

- kradzieże i dewastacje urządzeń na przejazdach kolejowo-drogowych – 10,14% wszystkich zdarzeń zarejestrowanych w 2020 roku. W porównaniu do 2019 roku liczba zarejestrowanych w tej kategorii zdarzeń spadła o 196 przypadków (z 849 w 2019 roku do 653 w 2020 roku). Stanowi to spadek zdarzeń o 23,09%;
- kradzieże i dewastacje urządzeń na czynnych liniach kolejowych – 10,48% wszystkich zdarzeń zarejestrowanych w 2020 roku. W porównaniu do 2019 roku liczba zarejestrowanych w tej kategorii zdarzeń spadła o 66 przypadków (z 630 w 2019 roku do 564 w 2020 roku). Stanowi to spadek zdarzeń o 10,48%;
- ujęcie sprawców przestępstw i wykroczeń dokonanych poza obszarem kolejowym – 8,15% wszystkich zdarzeń zarejestrowanych w 2020 roku. W porównaniu do 2019 roku liczba zarejestrowanych w tej kategorii zdarzeń spadła o 204 przypadki (z 729 w 2019 roku do 525 przypadków w 2020 roku). Stanowi to spadek zdarzeń o 27,98%;
- przeszkody na torach – 6,60% wszystkich zdarzeń zarejestrowanych w 2020 roku. W porównaniu do 2019 roku liczba zarejestrowanych w tej kategorii zdarzeń spadła o 51 przypadków (z 476 w 2019 roku do 425 w 2020 roku). Stanowi to spadek zdarzeń o 10,71%;
- kradzieże elementów nawierzchni taboru, materiałów, narzędzi, przedmiotów służbowych oraz towarów z przesyłek leżących luzem - 5,99% wszystkich zdarzeń zarejestrowanych w 2020 roku. W porównaniu do 2019 roku liczba zarejestrowanych w tej kategorii

zdarzeń spadła o 197 przypadków (z 583 w 2019 roku do 386 w 2020 roku). Stanowi to spadek zdarzeń o 33,79%;

- zdarzenia związane z przesyłkami towarowymi – 5,18% wszystkich zdarzeń zarejestrowanych w 2020 roku. W porównaniu do 2019 roku liczba zarejestrowanych w tej kategorii zdarzeń spadła o 3 przypadki (z 337 w 2019 roku do 334 w 2020 roku). Stanowi to spadek zdarzeń o 0,89%;
- kradzieże na szkodę podróżnych – 4,64% wszystkich zdarzeń zarejestrowanych w 2020 roku. W porównaniu do 2019 roku liczba zarejestrowanych w tej kategorii zdarzeń spadła o 94 przypadki (z 393 w 2019 roku do 299 w 2020 roku). Stanowi to spadek zdarzeń o 23,92%;
- obrzucenia pociągów – 2,08% wszystkich zdarzeń zarejestrowanych w 2020 roku. W porównaniu do 2019 roku liczba zarejestrowanych w tej kategorii zdarzeń spadła o 24 przypadki (z 158 w 2019 roku do 134 w 2020 roku). Stanowi to spadek zdarzeń o 15,19%;
- kradzieże i dewastacje urządzeń na nieczynnych liniach kolejowych – 1,43% wszystkich zdarzeń zarejestrowanych w 2020 roku.

W porównaniu do 2019 roku liczba zarejestrowanych w tej kategorii zdarzeń spadła o 27 przypadków (z 119 w 2019 roku do 92 w 2020 roku). Stanowi to spadek zdarzeń o 22,69%;

- pobicia osób – 0,70% wszystkich zdarzeń zarejestrowanych w 2020 roku. W porównaniu do 2019 roku liczba zarejestrowanych w tej kategorii zdarzeń spadła o 13 przypadków (z 58 w 2019 roku do 45 w 2020 roku). Stanowi to spadek zdarzeń o 22,41%;
- przestępstwa o charakterze bandytyzmu, terroryzmu, zabójstwa i zgwałcenia - 0,23% wszystkich zdarzeń zarejestrowanych w 2020 roku. W porównaniu do 2019 roku liczba zarejestrowanych w tej kategorii zdarzeń spadła o 17 przypadków (z 32 w 2019 roku do 15 w 2020 roku). Stanowi to spadek zdarzeń o 53,13%.

W 2020 roku funkcjonariusze Straży Ochrony Kolei:

- wylegitymowali 28 684 osoby;
- pouczyli 41 384 osoby;
- nałożyli 22 538 grzywn w drodze mandatu karnego;
- przeprowadzili ogółem 13 424 kontrole punktów skupu złomu, podczas

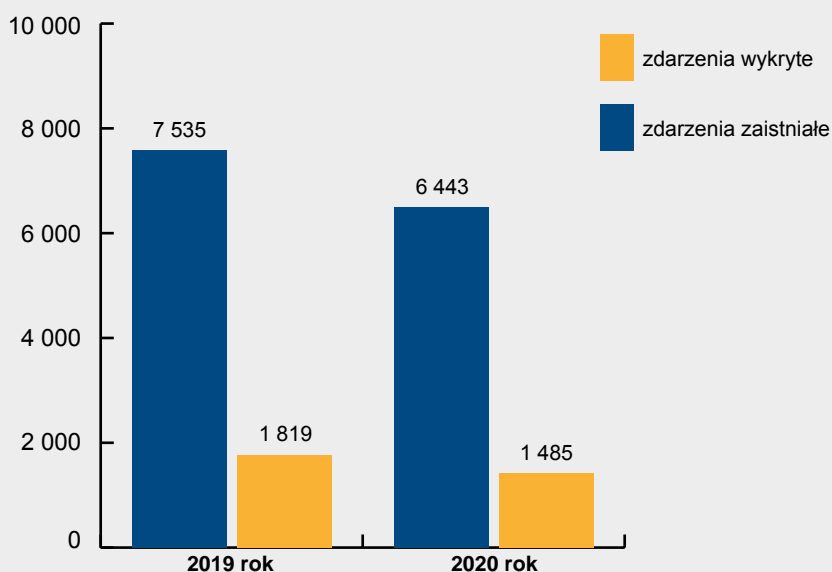
których ujawniono 15 przypadków mienia kolejowego pochodzącego z kradzieży o łącznej wartości 10 159 zł. W wyniku działań ujęto 3 skupujących oraz 13 zbywających nielegalnie zdobyte elementy infrastruktury kolejowej;

- ujęli 1 815 sprawców popełniających przestępstwa i wykroczenia;
- wykonali 42 465 patroli w pociągach pasażerskich;
- dokonali 180 182 patrole szlaków;
- dokonali 196 233 patrole dworców i stacji osobowych;
- dokonali 55 845 patroli stacji towarowych;
- dokonali 4 084 patrole posterunków stałych;
- sprawdzili 853 306 wagonów towarowych.

Ponadto funkcjonariusze SOK brali czynny udział w następujących działaniach:

- kampania społeczna Bezpieczny przejazd – „Szlaban na ryzyko!” w ramach działań realizowanych w zakresie kampanii funkcjonariusze SOK objęli ochroną 26 115 przejazdów kolejowych oraz podjęli interwencję w stosunku do 2 365 osób, które popełniły wykroczenia;
- „Dzikie przejścia” – w ramach projektu funkcjonariusze SOK objęli ochroną 48 078 tzw. „dzikich przejść” oraz podjęli interwencję w stosunku do 8 619 osób, które przechodziły przez tory w miejscu do tego niewyznaczonym;
- „Bezpieczne Tory” – w ramach przedmiotowego działania mającego na celu kontrolę uprawnień do przebywania na obszarze kolejowym funkcjonariusze SOK skontrolowali 10 701 pracowników wykonujących prace na obszarze kolejowym oraz 2 820 osób postronnych. W podjętych działaniach udział wzięło 13 941 funkcjonariuszy SOK;
- „Infrastruktura” – w ramach ogólnopolskich działań funkcjonariusze SOK objęli kontrolą 10 389 szlaków kolejowych oraz dokonali 6 929 kontroli punktów skupu złomu. W trakcie działań ujęto 25 sprawców kradzieży;
- przeprowadzono 176 prelekcji, w których udział wzięło 8 517 dzieci i młodzieży.

## Zdarzenia zarejestrowane przez SOK w latach 2019-2020

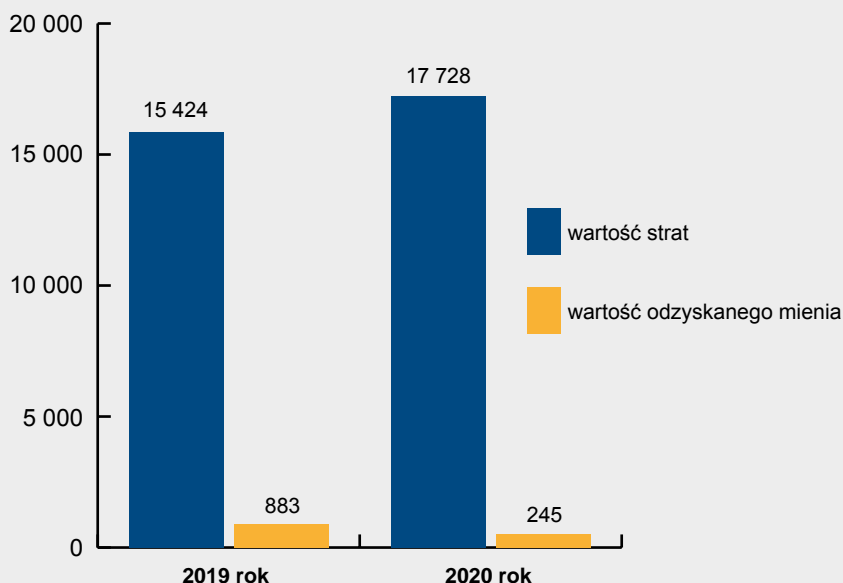




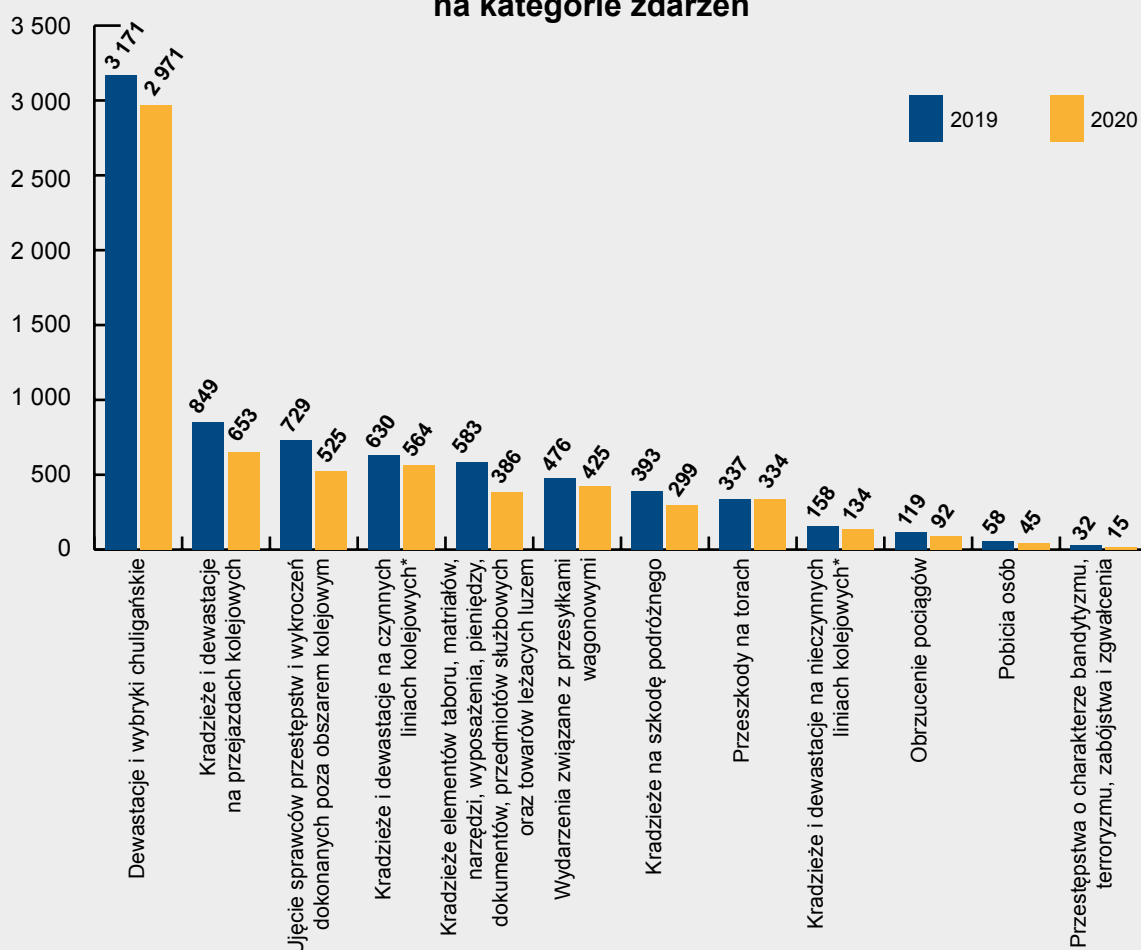
W stałym zainteresowaniu Straży Ochrony Kolei pozostaje również bezpieczeństwo pasażerów w czasie przejazdu uczestników imprez masowych środkami komunikacji kolejowej. W 2020 roku funkcjonariusze SOK zabezpieczyli obszar kolejowy podczas przejazdu 743 pociągów, w których przewieziono 71 763 kibiców piłkarskich. W czasie przejazdów kibiców ład i porządek zabezpieczało 8 323 funkcjonariuszy SOK i 8 313 funkcjonariuszy Policji.

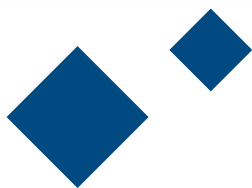
W Komendzie Głównej Straży Ochrony Kolei funkcjonuje ogólnopolski telefon alarmowy o numerze 22 474 00 00, na który przyjmowane są zgłoszenia o zaistniałych zdarzeniach na obszarze kolejowym. W 2020 roku zarejestrowano 2 760 zgłoszeń.

### Wartość strat z tytułu popełnionych przestępstw i wykroczeń na obszarze kolejowym w tys. zł



### Zdarzenia na obszarze kolejowym w 2019 i 2020 roku według podziału na kategorie zdarzeń





# KIERUNKI ROZWOJU

# RAMY STRATEGICZNE

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zgodnie z ustawowo określonymi obowiązkami wypełniają funkcje zarządcy narodowej infrastruktury kolejowej i realizują politykę państwa w obszarze transportu kolejowego.

Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do 2020 roku (z perspektywą do 2030 r.)<sup>1</sup> definiuje programy strategiczne dla sektora kolejowego. Dwa z nich odnoszą się wprost do działalności Spółki. Są to: „Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku. Infrastruktura kolejowa zarządzana przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.”<sup>2</sup> (KPK), oraz program wieloletni „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku” (zgodnie z Uchwałą RM z dnia 5 stycznia 2021 r. funkcjonujący pod zmienioną nazwą: Wsparcie zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2023 roku.) KPK ujmuje projekty inwestycyjne współfinansowane ze środków UE w ramach perspektywy finansowej 2014-2020/23 oraz pozostałe inwestycje w infrastrukturę kolejową zarządzaną przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. finansowane ze środków publicznych, natomiast drugi z ww. programów – ma zapewnić trwałość parametrów eksploatacyjnych infrastruktury kolejowej,

stabilność finansowania oraz efektywne zarządzanie infrastrukturą.

Program wieloletni „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku” jest realizowany komplementarnie do działań prowadzonych w ramach KPK, zapewniając dofinansowanie kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową do 2023 roku, zwłaszcza w obszarze utrzymania i remontów. Pozwoli to na poprawę jakości infrastruktury kolejowej oraz wpłynie na skrócenie czasu przejazdu koleją, zwiększenie bezpieczeństwa podróżnych, a w efekcie – wzrost konkurencyjności transportu kolejowego. Wykonaniem przedmiotowego programu jest umowa<sup>3</sup> zawarta pomiędzy PKP Polskimi Liniami Kolejowymi S.A. a Ministerstwem właściwym ds. infrastruktury z dnia 21 grudnia 2018 roku.

W 2020 roku zapoczątkowano ustanowiony w 2019 roku kolejny program wieloletni dedykowany rozwojowi infrastruktury kolejowej, który prowadzony jest pod egidą Ministerstwa właściwego ds. infrastruktury, a za którego realizację odpowiedzialne są PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Program pn. „*Program Uzupełniania*

*Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2028 roku*” (dalej Program wieloletni Kolej+) stanowi narzędzie osiągnięcia celów polityki państwa w zakresie zapewnienia dostępności komunikacyjnej regionów. Program składa się z m.in. z podstawowego komponentu inwestycyjnego, w ramach którego PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. we współpracy z jednostkami samorządu terytorialnego będą realizować projekty służące rozwojowi sieci połączeń kolejowych w miejscowościach liczących powyżej 10 tys. mieszkańców, które nie posiadają dostępu do połączeń pasażerskich z miastami wojewódzkimi lub takich, które posiadają dostęp do kolei, ale istniejące połączenia wymagają usprawnienia. Zadania inwestycyjne będą mogły być sfinansowane w 85% ze środków Programu, a w 15% ze środków pochodzących z samorządów.

Rozwinięcie i uszczegółowienie najważniejszych celów strategicznych rządu w zakresie transportu zostało przedstawione w Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku (SRT2030), horyzontalnej, zintegrowanej strategii sektorowej w ramach systemu dziewięciu zintegrowanych strategii rozwoju kraju.

<sup>1</sup> Dokument przyjęty uchwałą Rady Ministrów z dnia 14 lutego 2017 r.

<sup>2</sup> Dokument przyjęty uchwałą Rady Ministrów z dnia 15 września 2015 r.

<sup>3</sup> Umowa z dnia 21 grudnia 2018 r. na realizację programu wieloletniego „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku”

## PRZEWIDYWANE KIERUNKI ROZWOJU

Kierunki rozwoju PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. wynikają z postanowień dotyczących transportu kolejowego przyjętych w unijnych i krajowych dokumentach strategicznych. Zakłada się ich realizację w trybie ciągłym w kolejnych latach.

Kluczowe działania rozwojowe w 2021 roku i w kolejnych latach skupiać się będą na realizacji inwestycji określonych w KPK i w Szczegółowym Planie Realizacji KPK, zawierającym planowane wydatki i źródła finansowania poszczególnych projektów inwestycyjnych.

Zasadnicze kierunki rozwoju Spółki wyznaczają także działania służące poprawie bezpieczeństwa ruchu kolejowego, podnoszeniu jakości oferty infrastrukturalnej oraz rozszerzaniu współpracy z przewoźnikami i kontrahentami. Przewiduje się dalszą realizację prac w celu poprawy efektywności działań Spółki. Szczególna uwaga zostanie zwrócona na kwestie efektywności kosztowej prowadzonej działalności oraz na jak najpełniejsze uwzględnienie potrzeb przewoźników kolejowych oraz oczekiwań formułowanych ze strony społeczeństwa i gospodarki. Kontynuowane będą także działania

związane z zapewnieniem zgodności rozwiązań technicznych z wymaganiami Technicznych Specyfikacji Interoperacyjności (TSI).

W dalszej perspektywie, działania Spółki nadal skupiać się będą na realizacji projektów inwestycyjnych służących modernizacji sieci linii kolejowych oraz zapewnieniu oferty infrastrukturalnej na poziomie odpowiadającym zapotrzebowaniu rynkowemu i oczekiwaniom społeczeństwa. Będą one wykonywane w związku z realizacją programu wieloletniego będącego kontynuacją obowiązującego KPK.

## DZIAŁANIA PRZECIW WYKLUCZENIU KOMUNIKACYJNEMU

W 2020 roku Spółka realizowała działania wpisujące się w ograniczenie zjawiska wykluczenia komunikacyjnego w związku z postanowieniami Programu wieloletniego Kolej+ oraz przygotowaniem do ustanowienia nowego programu dedykowanego infrastrukturze przystankowej.

Program wieloletni Kolej+, którego PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. są wykonawcą, stanowi bezpośrednie narzędzie w zakresie poprawy dostępności komunikacyjnej regionów. W 2020 roku działania podejmowane przez Spółkę dotyczyły przygotowania Programu do wdrożenia i rozpoczęcia naboru projektów. Opracowano „Wytyczne naboru projektów do Programu Uzupelniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej+ do 2028

roku” zaś w dniu 26 maja 2020 roku ogłoszono nabór zgłoszeń projektów do Programu.

Wnioskodawcy, których projekty zakwalifikowały się do II etapu naboru do Programu, mają 12 miesięcy na przygotowanie dokumentów aplikacyjnych, w tym opracowanie wstępnego studium planistyczno-prognostycznego. Spółka rozpoczęła współpracę celem wsparcia wnioskodawców w prowadzonych działaniach, szczególnie w zakresie przygotowania wstępnych studiów planistyczno-prognostycznych.

W 2020 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. prowadziły prace zmierzające do opracowania nowego narzędzia w zakresie ograniczania zjawiska wykluczenia komunikacyjnego. Spółka

wraz z Ministerstwem właściwym ds. infrastruktury opracowała projekt programu wieloletniego zatwierdzonego Uchwałą nr 63/2021 Rady Ministrów z dnia 19 maja 2021 r. pn. „Rządowy program budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021–2025” uwzględniający listę podstawową, liczącą 173 zadań i rezerwową ze 182 zadaniami, opracowanych na podstawie analiz Spółki oraz postulatów składanych przez organy samorządowe (prezydentów miast, urzędy gminy, urzędy marszałkowskie), przewoźników, przedsiębiorców, lokalne stowarzyszenia oraz obywateli. Budżet Programu obejmujący zakres budowy, przebudowy, rozbudowy lub modernizacji przystanków kolejowych oraz infrastruktury towarzyszącej ustalono w wysokości 1 mld zł.

## INTEROPERACYJNOŚĆ

W 2020 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. kontynuowały działania mające na celu podniesienie prędkości do 200 km/h na linii kolejowej nr 9 (Warszawa – Gdańsk).

Wraz z wejściem w życie rozkładu jazdy 2020/2021 tj. od 13 grudnia 2020 roku, dzięki wykorzystaniu systemu

ETCS poziomu drugiego skrócił się czas przejazdu pociągów na trasie Warszawa - Gdańsk.

# ROZWÓJ KORYTARZY TOWAROWYCH

Korytarze towarowe funkcjonują na mocy Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 913/2010 z dnia 22 września 2010 roku w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy. Na tej podstawie utworzono 11 korytarzy towarowych, spośród których trzy przebiegają przez terytorium Polski: korytarz towarowy nr 5 Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie, korytarz towarowy nr 8 Morze Północne – Morze Bałtyckie oraz Bursztynowy Korytarz Towarowy nr 11.

Korytarze towarowe nie są projektami inwestycyjnymi. Mają one przede wszystkim za zadanie zwiększyć konkurencyjność międzynarodowego przewozu towarów koleją, dzięki współpracy między unijnymi zarządcami infrastruktury kolejowej, organami alokującymi, ministerstwami właściwymi ds. transportu, przewoźnikami oraz zarządcami i właścicielami terminali. Poprawa funkcjonowania wewnętrznego rynku kolejowego, w szczególności w zakresie międzynarodowego transportu towarowego, jest zasadniczym elementem postępu w kierunku osiągnięcia mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju.

W tym zakresie są i nadal będą realizowane działania obejmujące: usprawnienia organizacyjne, harmonizowanie wymogów i usuwanie barier (zwłaszcza transgranicznych), informacje dla klientów oraz możliwość złożenia wspólnej oferty przepustowości zamawianej w jednym miejscu, w punkcie kompleksowej obsługi wniosków (C-OSS). Z oferty korytarzy towarowych mogą korzystać upoważnieni wnioskodawcy, czyli przewoźnicy kolejowi, międzynarodowe ugrupowania przewoźników, nadawcy, spedytorzy towarowi czy operatorzy transportu kombinowanego. Korytarz towarowy nr 5 Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie stanowi połączenie polskich portów z portami Morza Adriatyckiego. W ramach korytarza współpracuje sześć krajów: Polska, Czechy, Słowacja, Austria, Słowenia oraz Włochy. Korytarz towarowy nr 8 Morze Północne – Morze Bałtyckie, który łączy wschód i zachód Europy, tworzą: Belgia, Holandia, Niemcy, Polska, Czechy i Litwa. W dniu 20 października 2020 Korytarz nr 8 został wydłużony na Łotwę i Estonię. Oba korytarze zostały uruchomione pod koniec 2015 roku i na każdym funkcjonuje Europejskie Zgrupowanie Interesów Gospodarczych (EZIG).

Od 2019 roku działa także, przebiegający przez Polskę, Słowację, Węgry i Słowenię Bursztynowy Korytarz Towarowy nr 11. Południowy kraniec korytarza sięga położonego nad Adriatykiem portu Koper, a na północy prowadzi do Warszawy oraz granicy polsko-białoruskiej w Terespolu. Głównym zadaniem korytarza jest połączenie ośrodków przemysłowo-handlowych krajów tworzących korytarz wspólną ofertą przepustowości dla międzynarodowych pociągów towarowych. Korytarz został włączony w europejską sieć korytarzy towarowych i uzupełnił tym samym system korytarzy towarowych przebiegających przez Polskę. Funkcję korytarzowego punktu kompleksowej obsługi wniosków (C-OSS) pełnią PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Ponadto przez terytorium Polski przebiega 5 z 13 korytarzy OSZD tj. nr 1, 3, 4, 7, 13. W odniesieniu do korytarza nr 4 przez terytorium Polski przebiegają także jego odgałęzienia 4w i 4e.

# WSPÓŁPRACA MIĘDZYNARODOWA

W zakresie współpracy międzynarodowej Spółka uczestniczyła w 2020 roku w pracach najważniejszych organizacji międzynarodowych: Międzynarodowego Związku Kolei (UIC), Organizacji Współpracy Kolei (OSŽD), Stowarzyszenia Europejskich Zarządców Infrastruktury Kolejowej RailNet Europe (RNE), Wspólnoty Kolei Europejskich a także Zarządców Infrastruktury Kolejowej (CER), Zgromadzenia Ogólnego Stowarzyszenia Europejskich Zarządców Infrastruktury Kolejowej (EIM), Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ), Colpofer (europejskiej organizacji powstałej w 1980 roku, zrzeszającej kolejowe firmy i siły policyjne) oraz Platformy Europejskich Zarządców Infrastruktury Kolejowej (PRIME).

W 2020 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. były reprezentowane w organach statutowych wybranych organizacji i gremiów międzynarodowych, m.in. RailNetEurope (RNE), projekcie Koleje Transeuropejskie (TER) EKG ONZ oraz EIM.

Do najważniejszych wydarzeń z zakresu aktywności Spółki w organizacjach i gremiach międzynarodowych w 2020 roku należało uczestnictwo przedstawicieli w: m.in. Zgromadzeniu Ogólnym RNE, Zgromadzeniu Ogólnym EIM, Posiedzeniu CEO Club EIM oraz posiedzeniu plenarnym PRIME. Ekspersi Spółki kontynuowali pracę w wybranych komisjach i grupach roboczych OSŽD, EIM, PRIME, CER oraz w projektach UIC.

W ramach współpracy z partnerami niemieckimi do najważniejszych wydarzeń w 2020 roku należy zaliczyć Konferencję Graniczną Spółki i DB Netz AG z przewoźnikami, która odbyła się w Poznaniu na początku marca 2020 r. oraz warsztaty Okrągłego Stołu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i DB Netz AG z przewoźnikami towarowymi. Współpraca z partnerem niemieckim dotyczyła również planowania i realizacji projektów infrastrukturalnych w obszarze granicznym.

W zakresie współpracy z Czeskim Zarządcą Infrastruktury w 2020 roku

kontynuowano prace związane z aktualizacją Miejscowych Porozumień Granicznych oraz przygotowaniem do opracowania projektu zmiany napięcia na czeskim odcinku transgranicznym Chałupki – Bohumin.

W ramach współpracy z litewskim partnerem (AB LTG Infra) do najważniejszych wydarzeń w 2020 roku należało spotkanie przedstawicieli PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. oraz AB LTG Infra, w trakcie którego omówione zostały kwestie techniczne dotyczące parametrów infrastruktury linii Rail Baltica na odcinku granicznym pomiędzy Polską a Litwą.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w 2020 roku w zakresie działalności na styku dwóch kolejowych systemów technicznych 1435 mm/1520 mm kontynuowały współpracę z Kolejami Rosyjskimi (RŽD), Koleją Białoruską (BCZ) oraz Kolejami Ukraińskimi (UZ). Współpraca dwustronna dotyczyła: bezpieczeństwa ruchu transgranicznego, przepustowości kolejowych przejść granicznych, realizacji wspólnych projektów inwestycyjnych, realizacji projektów inwestycyjnych w strefach przygranicznych po obu stronach granicy państwa, opracowania dwustronnych dokumentów prawnych.

Kontynuowano działalność przedstawicielstwa PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. na Białorusi (z rozszerzeniem na Litwę, Rosję i Ukrainę), wspierając m.in. kluczowe przedsięwzięcia inwestycyjne realizowane na granicy polsko-białoruskiej oraz działania związane z rosnącym natężeniem ruchu kolejowego przez granicę.

W 2020 roku kontynuowano także współpracę z NIF Zrt. w zakresie wymiany doświadczeń i dobrych praktyk na temat przygotowania i realizacji inwestycji. Odbyły się także warsztaty dotyczące ryzyka w inwestycjach.

W zakresie współpracy z Rail Baltica w 2020 roku do najważniejszych wydarzeń należały spotkania Grup Zadaniowych ds. Rail Baltica oraz Rail Baltica Global Forum. Celem spotkań różnego

szczebla była kontynuacja i zacieśnienie współpracy w zakresie realizacji oraz wymiana informacji o realizacji projektu Rail Baltica.

W ramach współpracy multilateralnej w 2020 roku Spółka była zaangażowana w prace zespołu ekspertów kolei Grupy Wyszehradzkiej ds. kolei dużych prędkości, zespołu 7 kolei (Białorusi, Chin, Kazachstanu, Mongolii, Niemiec, Polski i Rosji) na rzecz rozwoju Nowego Jedwabnego Szlaku.

Ponadto w 2020 roku przedstawiciele Spółki uczestniczyli w szeregu spotkań międzynarodowych z partnerami m.in. z Holandii, Estonii, Japonii, wspierając współpracę w zakresie inwestycji transgranicznych oraz rozwoju połączeń kolejowych, np. na linii Rail Baltica.

Działalność międzynarodowa umożliwiła wymianę doświadczeń oraz dobrych praktyk, a także pozwoliła na rozszerzenie rynku wykonawców dla prowadzonych i planowanych przez Spółkę inwestycji. Wpłynęła również na wzmocnienie wizerunku PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. jako partnera otwartego na dialog i nowe technologie.

## LEGISLACJA I STRATEGIA UNIJNA ORAZ UDZIAŁ W PROJEKTACH UE

W zakresie dokumentów UE w 2020 roku w Spółce realizowano prace związane z propozycjami rozporządzeń w ramach Wieloletnich Ram Finansowych (w tym drugiej edycji instrumentu „Łącząc Europę” Connecting Europe Facility 2 (CEF 2) i Funduszu Odbudowy (w zakresie proponowanego Instrumentu na rzecz Odbudowy i Odporności), a także prace nad projektem nowego rozporządzenia o prawach i obowiązkach pasażerów w ruchu kolejowym oraz projektem dyrektywy w sprawie usprawniania środków na rzecz poczynienia postępów w realizacji inwestycji na sieci TEN-T (tzw. SMART TEN-T).

Ponadto prowadzono prace w ramach rewizji rozporządzenia w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) oraz utworzenia nowej „Strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności”. Spółka monitorowała również inicjatywy legislacyjne i pozalegislacyjne UE dotyczące unijnej polityki klimatycznej w zakresie Europejskiego Zielonego Ładu, w tym prace nad taksonomią dla zrównoważonych inwestycji. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. były zaangażowane w opiniowanie decyzji w sprawie Europejskiego Roku Kolei 2021.

Spółka monitorowała również wszystkie wytyczne i akty prawne UE związane z przeciwdziałaniem skutkom pandemii na kolei, a także przekazywała niezbędne informacje do struktur unijnych na temat skutków pandemii i podejmowanych działań.

Ponadto Spółka uczestniczyła w sposób bezpośredni lub poprzez organizacje sektorowe w wybranych konsultacjach publicznych Komisji Europejskiej.

# KIERUNKI ROZWOJU

## OBSZAR SYSTEMÓW – DOMENA KOLEJOWA

1. W ramach utrzymywanego i rozwijanego systemu „Prowadzenie Opisu Sieci” (POS, e-POS) oraz aplikacji Zmiana Parametrów Eksploatacyjnych Linii Kolejowych (ZMIPEL) opracowano i wdrożono moduł do generowania wybranych działek Regulaminów Technicznych; opracowano mechanizmy generujące dane do „Opisu trasy” udostępniane przewoźnikom kolejowym, wdrożono moduł do opisywania systemów informacji pasażerskiej na stacjach i przystankach osobowych.
2. W ramach utrzymywanego i rozwijanego Systemu Konstrukcji Rozkładu Jazdy (SKRJ) i Internetowego Systemu Zamawiania Trasy Pociągu (ISZTP) opracowano i wdrożono kontrolę maksymalnych rezerw dla wybranych rodzajów pociągów. Opracowano i wdrożono formularze pokazujące dopuszczalne naciski, prędkości i klasy linii dla ułożonej na mapie trasy pociągu. Opracowano i wdrożono moduł do wyznaczania czasów jazdy dla pociągów jadących pod kontrolą systemu ETCS. Zmodyfikowano mechanizm zarządzania zamknięciami torowymi na potrzeby systemu EPM. Opracowano i wdrożono funkcjonalność wyznaczania tras okrężnych na potrzeby systemu SEPE 2.
3. W zakresie utrzymywanego Systemu Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej (SEPE) opracowano i wdrożono zmiany w modułach: Rozliczenia z tytułu dostępu przewoźników do infrastruktury kolejowej w RJ 2020/21 oraz Jakości z tytułu wykonania rozkładu jazdy RJ 2020/21.
4. W ramach realizowanego systemu pn. System Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej wersja 2 (SEPE 2) przygotowano wersję produkcyjną systemu wraz z interfejsami zewnętrznymi, zintegrowano system SEPE 2 z innymi systemami eksploatowanymi w Spółce.
5. W ramach realizowanego systemu Elektroniczny Dziennik Ruchu (EDR) przygotowano system do współpracy z systemem SEPE2. Na ponad 1 200 posterunkach ruchu uruchomiono jednocześnie przekazywanie danych z systemu EDR do systemów SEPE oraz SEPE 2. Zaimplementowano mechanizmy umożliwiające płynne przejście użytkownikom systemu EDR do współpracy z systemem SEPE lub SEPE 2. Zaimplementowano i uruchomiono obsługę roli/trybu Kontrolera.
6. W zakresie rozwijanego i utrzymywanego systemu Portal Pasażera (PDP) została wdrożona nowa funkcjonalność „Udogodnienia dla niepełnosprawnych”, umożliwiająca zarządzanie informacjami i raportowanie dostępności urządzeń dla osób niepełnosprawnych i o ograniczonej możliwości poruszania się na stacjach i przystankach osobowych (perony, dworce). W Portalu Pasażera (na stronie www i w aplikacji mobilnej) wdrożono nową postać deklaracji dostępności stron www w języku polskim i angielskim według wytycznych Ministerstwa właściwego ds. cyfryzacji.
7. W ramach rozwijanego Systemu Informacji dla Linii Kolejowych (SILK) zrealizowano kolejne etapy jego rozwoju, w tym: zwiększenie zakresu integracji z systemami PDP, EPM, JOGI oraz zwiększenie możliwości wykorzystania usług zewnętrznych m.in. oferowanych przez Główny Urząd Geodezji i Kartografii.

## OBSZAR SYSTEMÓW – DOMENA BIZNESOWA

### Zaimplementowane rozwiązania:

1. Wdrożenie Jednolitego Pliku Kontrolnego (JPK V7M) dla faktur VAT sprzedaży zgodnie z wymogami Ministerstwa właściwego ds. finansów.
2. Biała Lista (eNIP2) – wdrożono i skonfigurowano w SAP rozwiązanie pozwalające na bieżącą weryfikację danych Kontrahentów w oparciu o Białą Listę podatników VAT oraz rejestry czynnych płatników VAT.
3. Obsługa faktur w formacie XML – wdrożono rozwiązania pozwalające na przyjmowanie do dekretacji faktur przesyłanych w formacie XML z pominięciem procesu skanowania dokumentów.
4. Wdrożenie rozwiązania wspierającego proces rozliczenia Pracowniczych Planów Kapitałowych (PPK).



## OBSZAR INFRASTRUKTURY

- |   |   |   |
|---|---|---|
| <ol style="list-style-type: none"><li>1. W związku z pandemią COVID-19 w 2020 roku przygotowano rozwiązania umożliwiające pracę zdalną blisko 3 000 pracownikom Spółki.</li><li>2. Dokonano zwiększenia przepustowości głównych łączy sieci IP VPN.</li></ol> | <ol style="list-style-type: none"><li>3. Przeprowadzono migrację systemu zapór sieciowych do najnowszej platformy optymalizując pracę systemu i zapewniając aktualizację oprogramowania.</li><li>4. Dokonano modernizacji sieci LAN w jednostkach organizacyjnych Spółki. W ramach zawartej umowy</li></ol> | <p>dostarczono przełączniki sieciowe wraz z gwarancją i usługami wsparcia technicznego.</p> |
|---|---|---|

## OBSZAR ARCHITEKTURY I WSPÓŁPRACY MIĘDZYNARODOWEJ

- |  |  |   |
|--|--|---|
| <ol style="list-style-type: none"><li>1. W ramach rozwijanego systemu TAF/TAP TSI (Telematyczne Aplikacje dla Transportu Towarowego/Pasażerskiego) zaktualizowano Interfejs do najnowszej wersji co poprawiło wydajność i bezpieczeństwo systemu. Zaktualizowano stacje raportowania i kody PLC (Punkty Eksploatacyjne na sieci)</li></ol> | <p>w bazie CRD (Centralne repozytorium danych). Poprawiono jakość wysyłanych danych do systemu TIS (Train Information System).</p> <ol style="list-style-type: none"><li>2. W zakresie rozwijanego systemu RINF (Rejestr Infrastruktury) nastąpiła poprawa kompletności i jakości danych o infrastrukturze kolejowej Spółki przekazywanych</li></ol> | <p>do rejestru RINF. Dostosowano rejestr RINF PLK do nowego Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) 2019/777 z dn. 16 maja 2019 roku w sprawie wspólnych specyfikacji rejestru infrastruktury kolejowej i uchylające decyzję wykonawczą 2014/880/UE.</p> |
|--|--|---|

## OBSZAR TELEKOMUNIKACJI

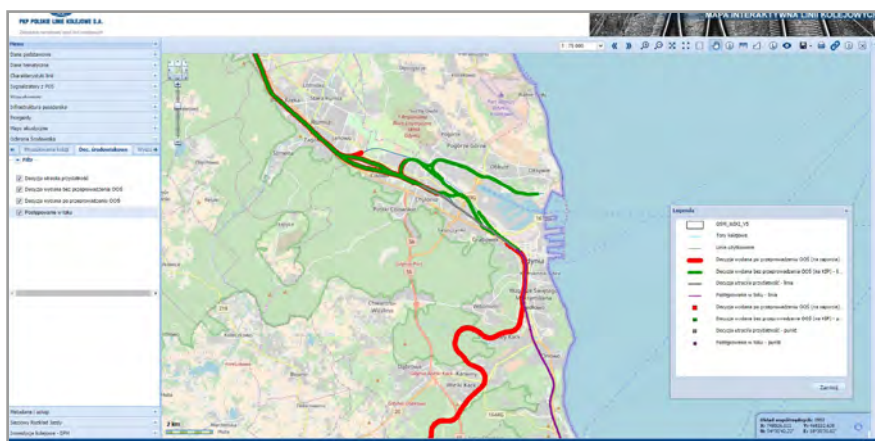
- |  |   |  |
|--|---|--|
| <p>W ramach interdyscyplinarnych prac związanych z wdrożeniem systemu ETCS poziomu 2 na linii kolejowej nr 9 i 202 przeprowadzono liczne analizy na podstawie danych uzyskanych z syste-</p> | <p>mu GSM-R. Przeprowadzenie eksploatacji obserwowanej poprzedzało produkcyjne wdrożenie działania systemu ETCS poziomu 2 oraz umożliwiło od 13 grudnia 2020 roku wprowadzenie roz-</p> | <p>kładowej prędkości pociągów V=200 km/h na linii kolejowej nr 9.</p> |
|--|---|--|

# GEOINFORMACJA

System Informacji dla Linii Kolejowych (SILK) z roku na rok zwiększa swoje znaczenie ze względu na coraz szersze wykorzystania funkcjonalności Systemu w codziennej pracy pracowników komórek i jednostek organizacyjnych Spółki, a także wśród pozostałych użytkowników systemu. W ramach działań mających na celu rozwój Systemu SILK podjęto i zrealizowano w 2020 roku szereg inicjatyw rozwojowych, a najistotniejszymi z nich są:

- rozbudowa Mapy Interaktywnej Linii Kolejowych (MILK) o kolejne zbiory danych w tym z zakresu ochrony środowiska, zarządzania inwestycjami kolejowymi oraz wizualizacją geograficzną granic działek ewidencyjnych;
- dostarczenie nowych funkcjonalności na potrzeby analiz i wizualizacji danych na MILK wspomagających proces zarządzania infrastrukturą pasażerską. Wskazane funkcjonalności dzięki zintegrowaniu z bazami danych Portalu Pasażera pozwalają wykonywać analizy do jakich punktów pasażerskich uda się podróżnym dojechać w określonym czasie uwzględniając pociągi osobowe oraz pospieszne;
- dostarczenie funkcjonalności pozwalającej wyszukać za pomocą MILK stacji kolejowych będących w określonej przez użytkownika odległości wyrażonej w kilometrach;
- podniesienie poziomu bezpieczeństwa usług SILK, zapewniających operatorom numeru alarmowego 112 ciągły dostęp do lokalizacji geograficznej przejazdów kolejowo-drogowych na sieci linii kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.;
- analiza potrzeb i rozpoczęcie prac nad przygotowaniem funkcjonalności i danych w SILK zgodnie z wymaganiami projektu zarządzania infrastrukturą kolejową Enterprise Asset Management.

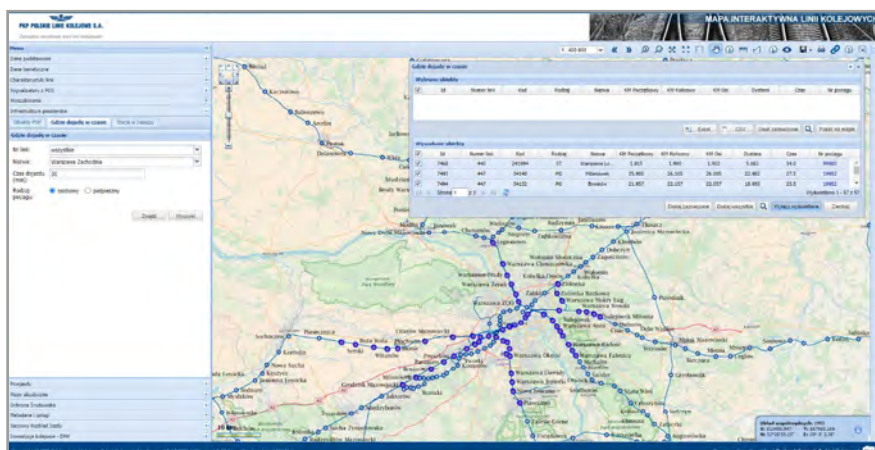
SILK stale rozszerza integrację z systemami działającymi wewnątrz Spółki zapewniając aktualne dane przestrzenne,



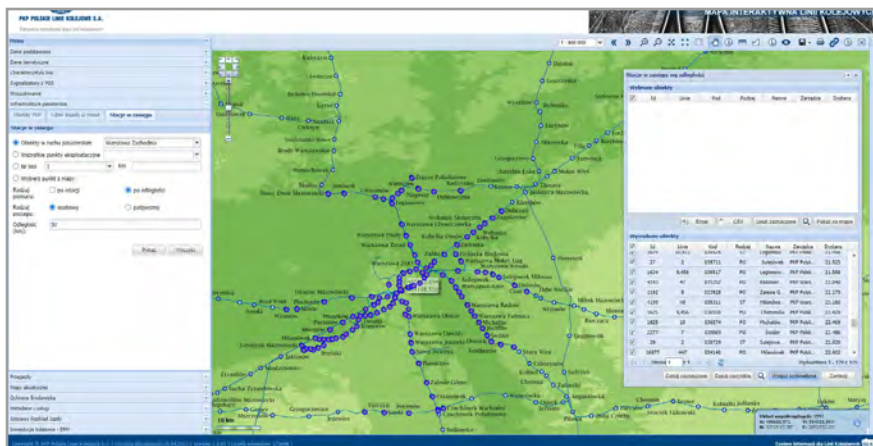
Wizualizacja z MILK – decyzje środowiskowe



Wizualizacja z MILK – wizualizacja działek ewidencyjnych



Wizualizacja z MILK – funkcjonalność „gdzie dojadę w czasie”



Wizualizacja z MILK – funkcjonalność „stacje w zasięgu”

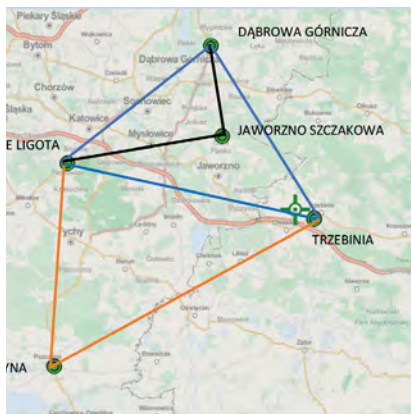
## GEODEZJA

W 2020 roku realizowano pracę badawczą pn.: „Założenie stacji referencyjnych przy linii kolejowej”, której celem było sprawdzenie, czy przy zastosowaniu satelitarnych technik pomiarowych możliwe jest wykonywanie pomiarów geometrii torów z wymaganą, przy pracach projektowych i utrzymaniowych, dokładnością.

W tym celu w wybranych lokalizacjach założone zostały anteny nadawczo-odbiorcze stanowiące odniesienie dla wykonania geodezyjnych pomiarów przy zastosowaniu satelitarnej technologii pomiarowej – GNSS (Global Navigation Satellite System - globalne systemy nawigacji satelitarnej), których głównym zadaniem jest wyznaczenie pozycji użytkownika w trójwymiarowym układzie współrzędnych.

W ramach projektu zaplanowano ustalenie 5 stacji referencyjnych w takim

układzie, aby ich wzajemne rozmieszczenie pozwoliło na uzyskanie różnej wielkości trójkątów łączących stacje. Pozwoliło to na przeanalizowanie i zweryfikowanie optymalnej odległości między stacjami zapewniającej wymaganą dokładność pomiaru.



Położenie punktów sieci

na podstawie których wykonywane są opracowania kartograficzne. Działania rozwojowe aplikacji SILK wspierają realizację kluczowych projektów Spółki, a także realizację innych projektów zawierających komponent kolejowy tj. Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK).

Zgodnie z przyjętymi założeniami stacje zostały podłączone do geodezyjnej osnowy kraju o najwyższej dokładności (tzw. osnowy fundamentalnej) wynoszącej 10 mm w poziomie i 15 mm w pionie. Pomiarów testowych zrealizowano w trzech różnych trójkątach utworzonych przez najbliższe stacje referencyjne, wykorzystując łącznie wszystkie dostępne satelity z systemów: GPS, GLONASS, BeiDou i Galileo.

Z wykonanych pomiarów i ich analiz stwierdzono, że istnieją pewne graniczne odległości odbiornika pomiarowego od stacji referencyjnej, które zapewniają uzyskanie dopuszczalnych błędów pomiaru, czyli:

- współrzędne w poziomie do 12 km,
- wyznaczenie składowej pionowej do 10 km.

# OCHRONA ŚRODOWISKA

Ochrona środowiska jest szczególnie ważną częścią działalności PKP Polskich Linii Kolejowych S. A. z uwagi na wysokie wymagania obowiązujących przepisów obecnych na każdym z etapów utrzymania linii kolejowych oraz realizacji przedsięwzięć inwestycyjnych. Powyższe ma wpływ przede wszystkim na termin oraz koszty przygotowania i realizacji inwestycji. Przygotowanie do prac budowlanych wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, a często również przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko z udziałem społeczeństwa, do której przeprowadzenia konieczne jest opracowanie szczegółowej dokumentacji środowiskowej. Dokumentacja wymaga przeprowadzenia analizy środowiska przyrodniczego wzdłuż linii kolejowej (w tym rozpoznania warunków przyrodniczych) oraz oceny wpływu planowanej inwestycji na środowisko.

Na potrzeby uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla inwestycji kolejowych realizowanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z perspektywy UE 2014 – 2020 w 2020 roku realizowane były dwie umowy ramowe zawarte w latach 2015 i 2018 na wykonanie dokumentacji środowiskowej. W ramach ww. umów w 2020 r. podpisanych zostało 12 Umów Wykonawczych na łączną kwotę 1 244 745,75 zł netto.

W 2020 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. uzyskały 33 decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach oraz 6 decyzji zmieniających decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, a także 7 postanowień określających warunki realizacji inwestycji, na etapie ponownej oceny oddziaływania na środowisko. Uzyskanie tych decyzji pozwoliło na podjęcie dalszych kroków administracyjnych, mających na celu pozyskiwanie kolejnych niezbędnych decyzji w procesie przygotowania inwestycji.

Wydane decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach określają w niektórych przypadkach potrzeby monitorowania środowiska po zakończeniu

realizacji inwestycji poprzez wdrożenie obowiązku przeprowadzenia analizy porealizacyjnej oraz monitoringu przyrodniczego.

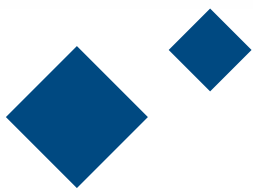
W 2020 roku podjęto prace nad opracowaniem prognozy oddziaływania na środowisko do dokumentu strategicznego pn. „PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 r.”. Przeprowadzono również konsultacje społeczne ww. dokumentu, w wyniku których zaszła potrzeba zmiany dokumentu strategicznego, co spowodowało konieczność weryfikacji, aktualizacji i uzupełnienia prognozy oddziaływania na środowisko oraz wystąpienia do organów ochrony środowiska o dane o środowisku, a także nowe opinie Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska i Głównego Inspektora Sanitarnego.

Rozbudowa i przebudowa infrastruktury kolejowej, a tym samym zwiększenie prędkości ruchu pociągów oraz potoków ruchu mogą zmienić charakter oddziaływania – w szczególności oddziaływania akustycznego. Ma to istotne znaczenie z uwagi na obserwowany wzrost zurbanizowania terenów zlokalizowanych w bezpośrednim oraz bliskim sąsiedztwie obszaru kolejowego oraz zbliżenie pierwszej linii zabudowy, zwłaszcza na terenach miast, do obszaru kolejowego. Lokalizowanie nowej zabudowy chronionej akustycznie w bezpośrednim sąsiedztwie linii kolejowych wpływa na wzrost liczby ludzi narażonych na ponadnormatywny hałas. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. aktywnie uczestniczą w opinio-waniu dokumentów planistycznych, a w szczególności miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin, w celu ograniczania wprowadzania zabudowy mieszkaniowej w bardzo bliskim sąsiedztwie linii kolejowych. W tym celu w 2020 roku przeanalizowano łącznie ok. 747 dokumentów planistycznych.

Bieżącą analizę poziomu hałasu pochodzącego od linii kolejowych zwłasz-

cza w sytuacjach konfliktowych, a także analizę dokumentacji środowiskowej wspiera specjalistyczne Laboratorium Akustyczne do prowadzenia pomiarów hałasu kolejowego w środowisku, działające w strukturach Spółki, którego kompetencje zostały potwierdzone certyfikatem Polskiego Centrum Akredytacji (PCA). W 2020 roku Laboratorium przeprowadziło pomiary poziomu hałasu w 70 różnych lokalizacjach na terenie całego kraju, nie licząc pomiarów systemowych, tj. realizowanych w ramach audytu zewnętrznego, audytu prowadzonego w nadzorze PCA, interkalibracji i porównań międzylaboratoryjnych.

W 2020 roku Laboratorium Akustyczne zakończyło badanie wpływu zabudowy absorberów przyszynowych typ VICON AMSA 60 FSV na emisję hałasu od linii kolejowej. Badania były prowadzone na poligonie badawczym zlokalizowanym w ciągu linii kolejowej nr 9, odcinek Legionowo – Nasielsk. Całkowity czas trwania pomiarów poziomu hałasu wyniósł ok. 50 godzin pomiarowych, z czego wyodrębniono 126 niezakłóconych przejazdów różnych typów pociągów. Wykonana analiza akustyczna wpływu zabudowy absorberów przyszynowych na emisję hałasu pozwoliła na dopuszczenie do stosowania tych urządzeń na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.



# INWESTYCJE

# PERSPEKTYWA FINANSOWA 2014-2020

## INFORMACJE OGÓLNE

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. jako zarządca narodowej infrastruktury kolejowej ma na celu poprawę dostępności, sprawności i wydajności systemu transportowego kraju, poprzez realizację szerokiego programu inwestycyjnego obejmującego modernizację wielu linii kolejowych.

2020 rok był siódmym rokiem realizacji przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. projektów inwestycyjnych ujętych w Krajowym Programie Kolejowym do 2023 roku (KPK). Program ten został uchwalony we wrześniu 2015 roku, a następnie był kilkakrotnie aktualizowany, ostatnia aktualizacja miała miejsce w czerwcu 2020 roku i została przyjęta Uchwałą Rady Ministrów nr 73/2020 z dnia 12 czerwca 2020 roku. Celem KPK jest wzmocnienie roli transportu kolejowego w zintegrowanym systemie transportowym kraju poprzez stworzenie spójnej i nowoczesnej sieci linii kolejowych, co wynika bezpośrednio z zapisów „Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą

do 2030 roku)” w zakresie dotyczącym transportu kolejowego.

Okres realizacji i rozliczenia inwestycji w ramach KPK pokrywa się z perspektywą finansową UE na lata 2014-2020 i uwzględnia zasadę n+3, co oznacza, że okres kwalifikowalności wydatków zakończy się z dniem 31 grudnia 2023 roku KPK zakłada maksymalne wykorzystanie środków UE na sfinansowanie projektów w ramach: Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020 (POLiŚ 14-20), instrumentu finansowego „Łącząc Europę” (CEF 14-20), Programu Operacyjnego Polska Wschodnia na lata 2014-2020 (PO PW 14-20) oraz Regionalnych Programów Operacyjnych na lata 2014-2020 (RPO 14-20).

Wartość programu KPK na lata 2014–2023 w zakresie listy podstawowej wynosi 75,5 mld zł<sup>1</sup>. Wybrane największe projekty (o wartości nakładów powyżej 2 mld zł) realizowane w ramach listy podstawowej KPK to:

1. prace na linii kolejowej C-E 65 na odcinku Chorzów Batory - Tarnowskie Góry - Karsznice - Inowrocław - Bydgoszcz – Maksymilianowo – POLiŚ 14-20;
2. prace na linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk na odcinku Warszawa – Otwock – Dęblin – Lublin – POLiŚ 14-20;
3. budowa infrastruktury systemu ERTMS/GSM-R na liniach kolejowych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w ramach NPW ERTMS – POLiŚ 14-20;
4. prace na linii kolejowej E-59 na odcinku Poznań Główny – Szczecin Dąbie – CEF 14-20;
5. prace na linii E 75 na odcinku Czyżew – Białystok – CEF 14-20;
6. prace na linii średnicowej w Warszawie na odcinku Warszawa Wschodnia - Warszawa Zachodnia – POLiŚ 14-20.

## REALIZACJA KRAJOWEGO PROGRAMU KOLEJOWEGO

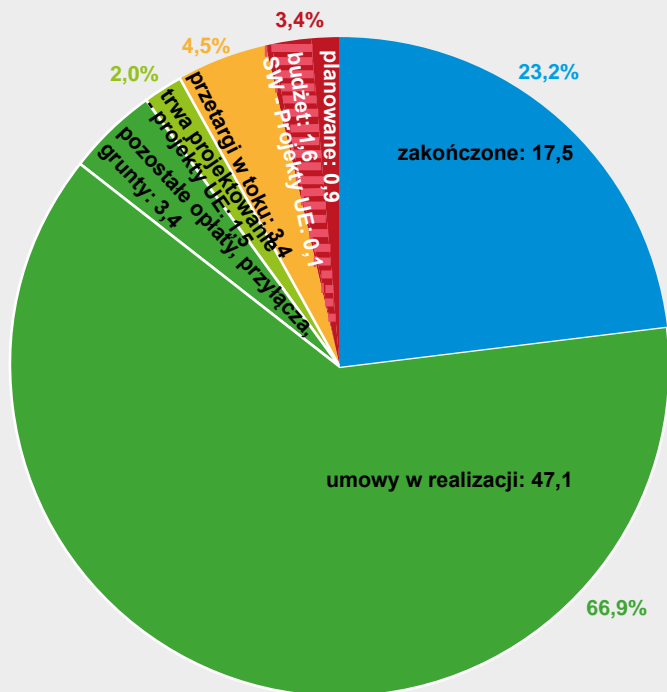
W 2020 roku Spółka realizowała projekty inwestycyjne na terenie całego kraju, na podstawie zawartych umów z wykonawcami. W dalszym ciągu prowadzone były działania związane

z kompleksowym monitorowaniem wszystkich projektów z listy podstawowej KPK, w szczególności w zakresie kluczowych zagadnień takich jak: realizacja robót na placach budów,

prognozowane wykonanie nakładów, postępowania o udzielenie zamówień publicznych, terminowa realizacja kamieni milowych oraz harmonogramów projektów.

<sup>1</sup> Zgodnie z Uchwałą RM nr 73/2020 z dnia 12 czerwca 2020 r. Tabela 1 Planowane wydatki w latach według docelowych źródeł finansowania.

## Status realizacji KPK – stan na 31 grudnia 2020 roku



**Zakończone** – wartość umów zakończonych

**Umowy w realizacji** – wartość umów podpisanych

**Pozostałe opłaty i przyłącza** – wartość nakładów realizowanych na bieżąco na projektach bez konieczności przeprowadzania postępowań o udzielenie zamówienia

**Przetargi w toku** – wartość realizowanych postępowań przetargowych (szacunkowe wartości zamówień netto)

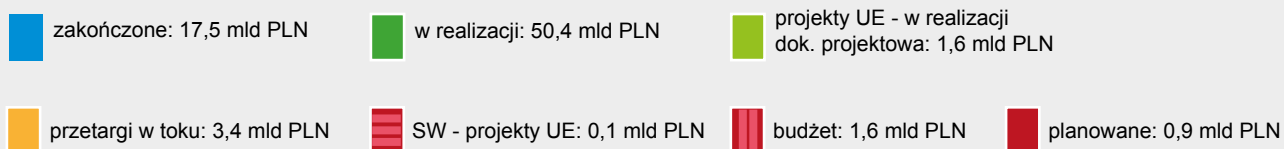
**Projekty UE w realizacji dokumentacja projektowa** – wartość planowanych do ogłoszenia postępowań przetargowych na roboty budowlane, dla których przygotowana jest dokumentacja projektowa

**SW – Projekty UE** – wartość, na którą są przygotowywane studia wykonalności

**Planowane** – umowy przed ogłoszeniem postępowania o udzielenie zamówienia

**Budżet** – wartość umów planowanych do realizacji w kolejnych latach zgodnie z limitami budżetu na poszczególne lata do końca realizacji KPK

Zestawienie obejmuje wartości zamówień dla projektów ujętych w KPK do limitu zapewnionego finansowania w KPK na liście podstawowej.



Na koniec siódmego roku trwania bieżącej perspektywy UE z kwoty globalnej programu KPK 75,5 mld zł ok. 90%

znajdowało się w realizacji (na różnych poziomach zaawansowania) lub było ukończonych. W 2020 roku zostały

podpisane umowy na projekty ujęte w KPK na łączną wartość 10,9 mld zł netto.\*

\* Łączna wartość umów zawartych w 2020 r. uwzględniających zakres finansowany tylko przez Spółkę wynosi 10 756,3 mln zł (netto), w tym POIiŚ 14-20 4 723,5 mln zł.

## Największe podpisane w 2020 roku umowy (mln zł)

Lp.	Nazwa projektu	Program	Nazwa zamówienia	Wartość netto umowy z Wykonawcą
1.	Prace na linii E-75 na odcinku Czyżew-Białystok	CEF 14-20	Wykonanie robót budowlanych na odcinku Czyżew-Białystok od km 107,260 do km 178,500	3 366,0
2.	Prace na linii średnicowej w Warszawie na odcinku Warszawa Wschodnia – Warszawa Zachodnia	POLIŚ 14-20	Wykonanie robót budowlanych związanych z przebudową stacji Warszawa Zachodnia	1 941,5**
3.	Prace na linii kolejowej C-E 65 na odc. Chorzów Batory – Tarnowskie Góry – Karsznice – Inowrocław – Bydgoszcz – Maksymilianowo	POLIŚ 14-20	Opracowanie dokumentacji projektowej oraz realizacja robót budowlanych dla zadania pn. LOT A - Prace na linii kolejowej 131 na odcinku Chorzów Batory (km 5,900) – Nakło Śląskie (km 29,000)	1 242,4
4.	Rewitalizacja i odbudowa częściowo nieczynnej linii kolejowej nr 182 Tarnowskie Góry – Zawiercie	POLIŚ 14-20	Opracowanie projektów wykonawczych i wykonanie robót budowlanych	660,2
5.	Prace na linii kolejowej E-59 na odcinku Wronki - Słonice	CEF14-20	Modernizacja systemów torowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą na linii kolejowej E-59 na odcinku Dobiegniew – Słonice, od km 105,820 do km 128,680	429,2
6.	Prace na linii kolejowej E-59 na odcinku Wronki - Słonice	CEF 14-20	Modernizacja systemów torowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą na linii kolejowej E-59 na odcinku Wronki - Krzyż (bez stacji Krzyż), od km 53,500 do km 81,877	398,2
7.	Prace na linii kolejowej E-59 na odcinku Wronki - Słonice	CEF 14-20	Modernizacja systemów torowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą na linii kolejowej E-59 na odcinku Krzyż – Dobiegniew, od km 81,877 do km 105,820	374,8
8.	Budowa Podmiejska Kolei Aglomeracyjnej - PKA - realizacja	POLIŚ 14-20	Zaprojektowanie i wykonanie robót dla zadania pn. Budowa i modernizacja linii kolejowych oraz infrastruktury przystankowej	299,6
9.	Prace na linii kolejowej E-30 na odcinku Kędzierzyn Koźle – Opole Zachodnie	CEF 14-20	Realizacja robót budowlanych na odcinku Kędzierzyn Koźle – Opole Zachodnie linia kolejowa 132 Bytom – Wrocław Główny na odcinku Opole Groszowice – Opole Zachodnie w zakresie linii 132 od km 97,210 do km 101,100	275,0
10.	Prace na linii kolejowej E-59 na odcinku Wronki - Słonice	CEF 14-20	Instalacja urządzeń sterowania ruchem kolejowym i sygnalizacji oraz urządzeń kolejowej sieci telekomunikacyjnej na odcinku Wronki - Słonice, od km 53,500 do km 81,877 (Lokalne Centrum Sterowania i Sygnalizacji (LCS) w Poznaniu) oraz od km 81,877 do km 128,680 (Lokalne Centrum Sterowania i Sygnalizacji (LCS) w Stargardzie)	207,9

Zdecydowaną większość podpisanych w 2020 roku umów stanowiły zamówienia na roboty budowlane – ponad

95%. Jednocześnie ponad 94% stanowiły umowy dla programów realizowanych z funduszy unijnych perspektywy

2014-2020 (CEF 14-20, POLIŚ 14-20, PO PW 14-20, RPO 14-20).

\*\* Wartość uwzględnia także część zobowiązania Tramwajów Warszawskich z umów (roboty i nadzór) dot. stacji Warszawa Zachodnia w łącznej wysokości 0,1 mld zł.



## Podpisane w 2020 roku umowy w podziale na programy i rodzaje (mln zł)

	Budżet	CEF 14-20	PO PW 14-20	POIiŚ 14-20	RPO 14-20	Razem
Dostawy	1,2	0,0	0,0	203,0	0,0	204,2
Roboty budowlane	503,4	5 066,9	7,4	4 556,7*	259,5	10 394*
Usługi	101,0	56,5	8,8	107,6**	28,1	302**
<b>Razem</b>	<b>605,6</b>	<b>5 123,4</b>	<b>16,2</b>	<b>4 867,3***</b>	<b>287,6</b>	<b>10 900,2***</b>

\* Wartość uwzględnia także część zobowiązania Tramwajów Warszawskich z umowy na roboty dot. stacji Warszawa Zachodnia w łącznej wysokości 142,6 mln zł.

\*\* Wartość uwzględnia także część zobowiązania Tramwajów Warszawskich z umowy na nadzór dot. stacji Warszawa Zachodnia w łącznej wysokości 1,2 mln zł.

\*\*\* Łączna wartość umów zawartych w 2020 r. uwzględniających zakres finansowany tylko przez Spółkę wynosi 10 756,3 mln zł (netto), w tym POIiŚ 14-20 4 723,5 mln zł.

## INWESTYCJE W 2020 ROKU

Podstawą działalności inwestycyjnej Spółki w 2020 roku, analogicznie jak w latach poprzednich, był Plan Inwestycyjny Spółki (PI2020), który zakładał realizację projektów finansowanych ze środków Funduszu Spójności, budżetu państwa, Funduszu Kolejowego oraz środków własnych Spółki.

PI2020 jako element Planu Działalności Spółki został przyjęty przez Zarząd PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. uchwałą Nr 154/2020 z dnia 3 marca 2020 roku. Najistotniejszą grupę w PI2020 stanowiły projekty finansowane z CEF 14-20 oraz POIiŚ 14-20. Wykonanie nakładów inwestycyjnych w 2020 roku wyniosło 10,6 mld zł. Największe projekty to:

1. prace na linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk na odcinku Warszawa – Otwock – Dęblin – Lublin, etap I (774,3 mln zł);
2. prace na linii kolejowej E-59 na odcinku Poznań Główny - Szczecin Dąbie (753,8 mln zł)
3. poprawa infrastruktury kolejowego dostępu do portu Gdańsk (468,2 mln zł);
4. prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E-30 i E-65) na obszarze Śląska, etap I linia E-65 na odc. Będzin – Katowice – Tychy – Czechowice Dziedzice – Zebrzydowice, LOT C (453,3 mln zł);
5. prace na linii kolejowej E-59 na odcinku Wrocław – Poznań etap IV odcinek granica województwa dolnośląskiego – Czempień (450,9 mln zł);
6. poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu (394,7 mln zł);
7. prace na linii kolejowej E-59 na odcinku Wronki - Słonice (365 mln zł);
8. prace na linii kolejowej C-E 65 na odc. Chorzów Batory – Tarnowskie Góry – Karsznice – Inowrocław – Bydgoszcz – Maksymilianowo (337,1 mln zł);
9. poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni (323,6 mln zł);
10. budowa infrastruktury systemu ERTMS GSM-R na liniach kolejowych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w ramach NPW ERTMS (304,4 mln zł).

## NAKLĄDY INWESTYCYJNE W UJĘCIU RZECZOWYM

Zakres przedmiotowy poszczególnych projektów inwestycyjnych realizowanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. obejmuje kompleksowe wymiany nawierzchni kolejowej, urządzeń sterowania ruchem kolejowym i elektroenergetyki (trakcyjnej i nietrakcyjnej), a także modernizację przejazdów kolejowo-drogowych w jednym poziomie oraz ich likwidację i zastępowanie skrzyżowaniami dwupoziomowymi.

Wymiana starych, wyeksploatowanych oraz zdegradowanych elementów infrastruktury kolejowej oraz urządzeń technicznych na elementy i urządzenia nowe, wykonane z zastosowaniem współczesnych technologii, pozwala na znaczącą poprawę parametrów eksploatacyjnych linii kolejowych (głównie maksymalnych dopuszczalnych prędkości) przy zachowaniu i podniesieniu poziomu bezpieczeństwa ruchu.

W ramach realizacji PI2020 na sieci kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wykonane zostały roboty inwestycyjne obejmujące w szczególności modernizację, rewitalizację lub budowę blisko 1 000 km torów, 335 przejazdów oraz 170 peronów.

### Wykonanie wskaźników rzeczowych w 2020 roku

Lp.	Wskaźnik	Jednostka miary	Plan	Wykonanie
1.	Modernizacja drogi kolejowej (w tym: naprawa nawierzchni kolejowej, podtorza, szyn OC)	km toru	967,87	999,5
2.	Zabudowa rozjazdów	szt.	951	1074
3.	Obiekty inżynierskie, w tym:	szt.	769	707
	Mosty	szt.	150	134
	Wiadukty	szt.	100	68
	Przepusty	szt.	519	505
4.	Perony	szt.	204	170
5.	Sieć trakcyjna	tkm	818,88	948,23
6.	Przejazdy kolejowe	szt.	446	335

## ZAGROŻENIA I RYZYKA ORAZ PODJĘTE DZIAŁANIA

Realizacja projektów infrastrukturalnych realizowanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w 2020 roku była przedmiotem licznych analiz pod kątem identyfikacji zagrożeń, tj. potencjalnych ryzyk, wypracowania a następnie wdrożenia działań prewencyjnych oraz redukcyjnych, których zadaniem było zminimalizowanie wpływu zagrożenia na przyjęte cele danych projektów, przy jednoczesnej zdolności do prowadzenia ruchu pociągów.

Najistotniejsze obszary ryzyka, które miały wpływ na przebieg realizacji projektów w 2020 roku to m.in.:

#### 1. Niska jakość dokumentacji projektowej opracowywanej przez wykonawców

Ryzyka wynikające z niskiej jakości dokumentacji projektowej sporządzanej przez wykonawców były głównie powodowane:

- brakiem uwzględnienia w materiałach przetargowych wszystkich koniecznych do wykonania prac, np. wzmocnienia podtorza (niepełne rozpoznanie warunków geologiczno-inżynierskich);
- niedostatecznymi wizjami lokalnymi istniejących obiektów;
- niedoszacowaniem kosztu robót.

Niska jakość przekazywanej dokumentacji projektowej przez wykonawców przyczyniała się do generowania następujących ryzyk:

- opóźnienie realizacji prac w związku z oczekiwaniem na poprawioną

dokumentację projektową;

- opóźnienie w składaniu wniosków o decyzje administracyjne;
- opóźnienie w postępowaniach przetargowych spowodowane zapytaniami oferentów do dokumentacji projektowej i koniecznością jej korygowania i uzupełniania;
- zwiększenie wartości projektu w związku z nieujętymi pracami lub niewłaściwym oszacowaniem wartości projektu.

W celu zminimalizowania zagrożenia dotyczącego pojawienia się błędów i braków w dokumentacji projektowej przekazywanej przez wykonawców, Spółka konsekwentnie rozwijała potencjał kadrowy wspierający i weryfikujący przedkładane dokumenty.

## 2. Wydłużenie procedury wydawania decyzji administracyjnych

Wielobranżowy, złożony charakter projektów inwestycyjnych realizowanych przez Spółkę powoduje konieczność pozyskania wielu decyzji administracyjnych umożliwiających realizację przedsięwzięcia. W 2020 roku ogłoszenie na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej stanu epidemii spowodowało, że dotrzymanie założonych w pierwotnych harmonogramach projektów inwestycyjnych terminów pozyskania decyzji środowiskowych, lokalizacyjnych czy pozwoleń na budowę było zagrożone, m.in. przez przedłużające się procedury wydawania uzgodnień, zezwoleń i zgód niezbędnych do skompletowania wniosków o wydanie poszczególnych decyzji.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. prowadzi bieżący nadzór nad działaniami wykonawców tak, aby czynności związane z pozyskiwaniem decyzji administracyjnych były realizowane terminowo, a składane dokumenty były wysokiej jakości, celem minimalizowania ryzyka materializacji opóźnień na realizowanych projektach inwestycyjnych. Spółka ściśle współpracuje z organami wydającymi poszczególne decyzje oraz kładzie nacisk na poprawę jakości dokumentacji przedkładanej organom do zatwierdzenia – zarówno w obszarze wewnętrznego nadzoru komórek merytorycznych w Spółce, jak i w ramach wsparcia działań zleczanych podmiotom zewnętrznym na podstawie realizowanych umów.

### Czynniki zewnętrzne dotyczące organizacji robót oraz powiązanie projektów w ramach realizowanego Programu

W przypadku gdy realizacja danego projektu jest zależna od zakończenia innego projektu lub etapu innego projektu (projekty powiązane), identyfikuje się ryzyka związane z czynnikami wpływającymi na poziom koordynacji, takie jak:

- przesunięcia terminów podpisania umów na roboty dla projektów powiązanych;
- zmiana harmonogramu wpływająca na projekty powiązane;
- wydłużenie zamknięć torowych w projektach powiązanych.

Powyższe czynniki bezpośrednio prowadziły w projektach powiązanych do konieczności bieżącego korygowania harmonogramów prac, rozpoczęcia asortymentów robót wymagających pozyskania dokumentacji z innego projektu, czy korekty harmonogramów zamknięć torowych.

W celu zminimalizowania zagrożenia dotyczącego czynników zewnętrznych, Spółka podejmuje działania, zarówno wspomagając wykonawców, jak i podejmując działania kontraktowe, polegające na mobilizacji i zobowiązaniu wykonawców do opracowywania planów naprawczych na realizowanych umowach oraz egzekwowania ich realizacji. Spółka czynnie wspiera także wykonawców w działaniach, na bieżąco monitorując postęp realizacji robót budowlanych oraz na bieżąco rozwiązując utrudnienia pojawiające się w trakcie realizacji projektu.

### Niewystarczający potencjał kadrowy i sprzętowy wykonawców oraz ograniczona dostępność podwykonawców

W 2020 roku zidentyfikowano przypadki zagrożenia zmniejszenia tempa realizacji robót czy możliwości zaopatrzenia w materiały ze względu na pogorszenie płynności finansowej wykonawców, skutkującą ryzykiem wydłużenia terminu płatności wobec podwykonawców. Konsekwencją było ryzyko niewystarczającego zaangażowania potencjału kadrowego i sprzętowego, a co za tym idzie niewykorzystania pełnego frontu robót i niedotrzymywania harmonogramu prac. Mając na uwadze powyższe, Spółka podjęła działania mające na celu wsparcie płynności finansowej wykonawców poprzez:

- realizację przyspieszonych płatności na wnioski wykonawców;
- umożliwienie wyprzedzającego zakupu materiałów budowlanych;
- umożliwienie tworzenia zabezpieczenia należytego wykonania umowy przez potrącenia z faktur wystawianych przez wykonawców;
- dokonywanie bezpośrednich płatności na rzecz podwykonawców występujących do Spółki.

### 3. Występowanie niezidentyfikowanych na etapie projektowania kolizji z infrastrukturą

Mimo dochowania należytej staranności na etapie wykonywania map do celów projektowych oraz uzgodnień dokumentacji projektowej występują nieprzewidziane kolizje realizowanych elementów z nieewidencjonowanymi elementami infrastruktury podziemnej. Konsekwencją materializacji takich ryzyk jest m.in. konieczność ustalenia warunków usunięcia kolizji, konieczność opracowania dokumentacji umożliwiającej realizację prac, co prowadzi do chwilowego wstrzymania robót budowlanych przewidzianych harmonogramem, a w następstwie przesunięcia terminów w ramach realizowanej inwestycji. Wśród działań mitygujących wyróżnić można: zmianę technologii wykonywanych prac przez wykonawców, opracowywanie dodatkowych dokumentacji projektu oraz przeprowadzanie uzgodnień z gestorami sieci i właścicielami obiektów. W tym aspekcie Spółka również prowadzi działania zmniejszające ryzyka poprzez np. korekty zaplanowanych zamknięć torowych, w celu podjęcia innych frontów robót, umożliwiających wykorzystanie potencjału wykonawców w trakcie uzgadniania usunięcia kolizji.

### 4. Wpływ epidemii Covid-19 na inwestycje

W 2020 roku pandemia COVID-19 była również pośrednio przyczyną zagrożeń w czasie realizacji zadań inwestycyjnych w Spółce. Pomimo ograniczeń prace budowlane nie zostały jednak zatrzymane, a ponadto:

- Spółka wydała zalecenia w zakresie zdalnego prowadzenia narad i rad budowy, a także bezpiecznego organizowania odbiorów wykonanych prac;
- prowadzone były cykliczne wideokonferencje z wykonawcami, w trakcie których na bieżąco rozwiązywano problemy.

Dodatkowo na mocy art. 15r ustawy z dnia 2 marca 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych wprowadzone zostały rozwiązania poprawiające przepływy finansowe w czasie pandemii (ulestycznienie procesu wnoszenia zabezpieczenia należytego wykonania

i umożliwienie wyższego pułapu płatności za materiał – do 90%).

Bezpośredni wpływ na realizowane prace miały:

- opóźnienia w wydawaniu decyzji administracyjnych;
- zawieszenie rozpatrywania, a następnie opóźnienia w rozpatrywaniu odwołań przez Krajową Izbę Odwoławczą;

- ograniczenia w przekraczaniu granic przez podwykonawców i pracowników zagranicznych;
- ograniczenia w funkcjonowaniu obiektów hotelowych utrudniające prace w delegacji;
- utrudnienia w dostawach specjalistycznych urządzeń produkowanych poza granicami kraju;

- zakażenia lub kwarantanna kluczowego personelu wykonawcy;
- brak doświadczeń w postępowaniu w sytuacji epidemii. Konieczność wypracowania rozwiązań pozwalających zapewnić ochronę zdrowia przy zachowaniu ciągłości realizacji i przepływów finansowych.

## DZIAŁANIA USPRAWNIAJĄCE PROCES INWESTYCYJNY

### 1. Zmiany w dokumentach bazowych

#### Dokumenty bazowe w zakresie Instrukcji dla Wykonawców:

- a) zmniejszono poziom wymaganego zabezpieczenia należytego wykonania umowy do 5% ceny całkowitej podanej w ofercie albo maksymalnej wartości nominalnej zobowiązania zamawiającego wynikającego z umowy, w związku z wejściem w życie z dniem 1 lipca 2020 r., przepisów art. 77 pkt 24 oraz art. 93 ustawy z dnia 19 czerwca 2020 r. o dopłatach do oprocentowania kredytów bankowych udzielanych przedsiębiorcom dotkniętym skutkami COVID-19 oraz o uproszczonym postępowaniu o zatwierdzenie układu w związku z wystąpieniem COVID-19, wprowadzające do ustawy z dnia 2 marca 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych art. 15 va oraz 15 vb;
- b) zmniejszono dla zamówień na roboty budowlane o wartości od 50 mln zł do 100 mln zł poziom wymaganego wadium z 2% do 1%.

#### Dokumenty bazowe w zakresie umów:

- a) zaktualizowano i zmodyfikowano postanowienia umowne w stosowanych w Spółce dokumentach bazowych (warunkach umowy) dla

zamówień realizowanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Wprowadzone zmiany obejmowały przede wszystkim:

- dostosowanie postanowień umów do zmienionych przepisów ustawy o zapobieganiu nadmiernym opóźnieniom w transakcjach handlowych – „duży przedsiębiorca”;
- wprowadzenie w umowach na roboty budowlane obowiązku prowadzenia list podwykonawców;
- zmodyfikowanie postanowień dotyczących komunikacji elektronicznej (w tym wprowadzenie zapisu dotyczącego podpisu elektronicznego);
- dopuszczenie możliwości składania faktur elektronicznych;
- zmodyfikowanie postanowień dotyczących odstąpienia od umowy przez zamawiającego w związku z sytuacją finansową wykonawcy (w zakresie dostosowania do przepisów prawa upadłościowego);
- postanowienia dotyczące skutków ograniczenia zamawiającemu środków na finansowanie – wskazano jako okoliczność uprawniającą zamawiającego do odstąpienia od umowy w całości lub w części (przed zmianą okoliczność ta była przesłanką zmiany umowy, która wymagała formy pisemnej – pisemnego aneksu);
- zaktualizowano postanowienia wprowadzone w umowach w związku ze zmianą ustawy o podatku VAT (tzw. biała

księga), tj. zapisy dotyczące obowiązku posiadania przez wykonawców do rozliczeń rachunku bankowego widniejącego w elektronicznym wykazie podmiotów na stronie Ministerstwa właściwego ds. finansów.

- b) dostosowano postanowienia umowne w obecnie stosowanych w Spółce dokumentach bazowych (warunkach umowy) dla zamówień realizowanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. do wymogów ustawy z dnia 2 marca 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych:
- zmniejszenie do 5% poziomu wymaganego zabezpieczenia należytego wykonania umowy;
  - zmodyfikowanie zapisów dotyczących płatności częściowych.
- c) we wzorach umów bazowych dla projektów tzw. krajowych, wprowadzono zmiany polegające na:
- zmianie sposobu obliczania kar umownych, tj. od wartości netto umowy, a nie brutto jak przez zmianą;
  - wprowadzeniu daty odniesienia ułatwiającej ustalenie prawa obowiązującego dla danego kontraktu;
  - wprowadzeniu mechanizmu

dotychczasowej kontroli inżyniera projektu nad zmianami realizacji umowy spowodowanymi odmiennymi warunkami geologicznymi.

## 2. Udział w pracach nad opracowaniem nowej ustawy PZP

Wykorzystując doświadczenia z przeprowadzenia postępowań przetargowych o wielkiej skali, w 2020 roku przedstawiciele Spółki opiniowali zmiany do nowej ustawy - Prawo zamówień publicznych oraz projekty aktów wykonawczych do ustawy.

### Przeprowadzanie czynności otwarcia ofert w trybie zdalnym

Mając na uwadze stan epidemii wywołany wirusem SARS-CoV-2, Spółka zainicjowała w prowadzonych postępowaniach o udzielenie zamówienia otwarcia ofert za pośrednictwem powszechnie dostępnych narzędzi teleinformatycznych do komunikacji zdalnej.

## 3. Forum inwestycyjne

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. od 2012 roku prowadzi w ramach Forum Inwestycyjnego współpracę i dialog z wykonawcami oraz administracją publiczną w tematyce inwestycyjnej dla szeroko pojętego sektora kolejowego. Powołanie w ramach Forum Grup Roboczych, m.in. Grupa Inżynier + Projektant i Grupa Zapisy Umów umożliwiło efektywną współpracę, wymianę doświadczeń oraz udoskonalenie dokumentów bazowych. W 2020 roku pomimo pandemii COVID-19, zorganizowano spotkania w formie wideokonferencji dla Grupy Roboczej Zapisy Umów, Grupy Roboczej Projektant + Inżynier oraz Grupy Roboczej Technicznej.

Działania Grupy Roboczej Zapisy Umów w 2020 roku związane były z opracowaniem nowych zapisów umowy bazowej na roboty, z wyłączeniem ze stosowania warunków kontraktowych FIDIC. W ramach cyklicznych spotkań z wykonawcami przy udziale przedstawicieli Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT) i Prokuratury Generalnej RP omówiono uwagi i postulaty zgłoszone przez wy-

konawców do nowych zapisów umowy bazowej, dotyczące między innymi postanowień w zakresie ubezpieczeń, waloryzacji wynagrodzenia, odstąpienia od umowy, praw autorskich, poufności informacji czy kar umownych.

Spotkania Grupy Roboczej Projektant + Inżynier w 2020 roku również były związane z rozpoczęciem prac nad aktualizacją dokumentów bazowych dotyczących przygotowania studium wykonalności, dokumentacji projektowej oraz usługi nadzoru. Spotkania miały na celu wymianę doświadczeń w zakresie realizacji usług projektowych i nadzoru w kwestiach dotyczących w szczególności harmonogramu realizacji dokumentacji projektowej, realizacji badań geotechnicznych oraz wyboru i działalności Inżyniera.

Spotkania Grupy Roboczej Technicznej dotyczyły zapotrzebowania PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. na materiały strategiczne oraz obecnej sytuacji producentów i dostawców w czasie pandemii COVID-19, ich istniejącej mocy produkcyjnej i dalszych planów rozwojowych.

## 4. Prace grupy wysokiego szczebla ds. inwestycji kolejowych (High Level Group)

W 2020 roku kontynuowane były prace powołanej w grudniu 2016 roku Grupy Wysokiego Szczebla (HLG), w skład której wchodził m.in. przedstawiciele Komisji Europejskiej (KE), Ministerstwa właściwego ds. funduszy i polityki regionalnej, Ministerstwa właściwego ds. infrastruktury, CUPT oraz PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.

W 2020 roku dyskutowano głównie nad zaawansowaniem realizacji KPK, występujących trudnościach głównie w zakresie zapewnienia finansowania projektów, uproszczenia procedur i przepisów oraz podejmowanych działaniach zaradczych. Omawiano również plany Spółki na następną perspektywę finansową UE, w tym ścieżkę dojścia do realizacji sieci bazowej TEN-T w perspektywie do 2030 r.

## 5. Usprawnienia zarządzania i monitorowania projektów

### Bezzałogowe Statki Powietrzne

2020 rok okazał się być przełomowy dla Spółki w zakresie monitorowania inwestycji. Postawiono na wykorzystanie nowoczesnej technologii i innowacyjnego rozwiązania jakim jest monitorowanie inwestycji przy pomocy Bezzałogowych Statków Powietrznych (BSP) – w 2020 roku zakupiono 11 BSP. Przeprowadzono także szkolenia w zakresie prowadzenia BSP przy utrzymaniu bezpośredniego kontaktu wzrokowego UAWO VLOS.

W 2020 roku utworzono struktury organizacyjne w Spółce, w których realizowany jest monitoring inwestycji przy pomocy BSP. Przyjęto również procedury regulujące pracę BSP, harmonogramy oblotów oraz standardy wykonywania zdjęć i filmów.

Obloty przy użyciu BSP rozpoczęły się w maju 2020 roku. Miesięcznie wykonywanych było średnio około 31 operacji lotniczych, dzięki którym dokonano oblotów najważniejszych inwestycji kolejowych, realizowanych przez Spółkę, na łącznej długości ponad 3 000 km linii kolejowych. Wśród nadzorowanych inwestycji znalazły się m.in.:

- a) modernizacja linii kolejowej nr 8, odcinek Warszawa Okęcie – Radom (L0TA, B, F);
- b) prace na linii E-75 na odcinku Czyżew-Białystok;
- c) udrożnienie Łódzkiego Węzła Kolejowego TEN-T, etap II, odcinek Łódź Fabryczna – Łódź Kaliska - Łódź Żabieniec;
- d) prace na linii kolejowej E-59 na odcinku Poznań Główny - Szczecin Dąbie;
- e) prace na linii kolejowej E-59 na odcinku Wronki - Słonice;
- f) poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu;
- g) poprawa infrastruktury kolejowego dostępu do portu Gdańsk;
- h) poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni.

Ważnym wydarzeniem na koniec 2020 roku był skoordynowany przez

3 zespoły pilotów BSP jednocześnie oblot, który dotyczył około 70 km linii kolejowej nr 8 na odcinku Czachówek Górny – Radom.

W 2020 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. uzyskały status Operatora wydany przez Urząd Lotnictwa Cywilnego, a pracownicy Spółki (operatorzy BSP) - status pilotów PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Ponadto w 2020 roku kontynuowany był także monitoring terenowy na placach budowy najważniejszych inwestycji ujętych w KPK. Pomimo stanu pandemii i związanych z nim obostrzeń zespoły monitoringowe wykonały łącznie 97 wizyt monitorujących na gruncie. Skoncentrowane były one na najwięk-

szych realizowanych projektach oraz na projektach kluczowych dla prowadzenia ruchu kolejowego.

W obszarze narzędzi do wsparcia realizacji inwestycji w 2020 roku Spółka kontynuowała prace zmierzające do usprawnienia systemu EPM. Miały one na celu m. in.: podniesienie jakości wprowadzanych danych oraz zwiększenie możliwości analitycznych narzędzi informatycznych wykorzystywanych w Spółce. Umożliwiło to uzyskanie pełniejszej informacji zarządczej zarówno o projektach, jak i programach.

W 2020 roku kontynuowano również monitorowanie poszczególnych projektów ujętych w KPK oraz całego dokumentu w formie tabeli statusowej

(monitoringowej) KPK. Zawiera ona wszystkie projekty z KPK z rozpisaniem na poszczególne kontrakty wraz z informacjami dotyczącymi, m.in. postępowań przetargowych, umów, postępu rzeczowo - finansowego, kamieni milowych. Raport przygotowywany jest z częstotliwością miesięczną i przekazywany jest do Ministerstwa właściwego ds. infrastruktury, Ministerstwa właściwego ds. inwestycji oraz CUPT.

## ŹRÓDŁA FINANSOWANIA

### WNIOSKI O DOFINANSOWANIE UE (WoD)

W 2020 roku Spółka złożyła 4 wnioski o dofinansowanie w ramach IV naboru do Instrumentu „Łącząc Europę” (CEF) dla projektów opisanych w tabeli poniżej.

#### Wykaz złożonych WoD w ramach CEF 2014-2020 w 2020 roku (tys. zł)

Lp.	Nazwa Projektu	Data złożenia wniosku	Koszt całkowity netto projektu z WoD	Kwota dofinansowania UE zgodnie z WoD
1.	Prace na linii E-75 na odcinku Czyżew – Białystok (faza II)	2020-02-26	2 218 929	1 886 090
2.	Prace na linii kolejowej E-75 na odcinku Ełk – Trakiszki (granica państwa) – dokumentacja projektowa	2020-02-26	185 000	157 250
3.	Prace na linii kolejowej E-20 na odcinku Siedlce – Terespol, etap III - LCS Terespol – pozostałe roboty	2020-02-26	192 000	163 200
4.	Prace na obwodnicy towarowej Poznania	2020-02-26	1 203 752	1 023 190
<b>Ogółem</b>			<b>3 799 681</b>	<b>3 229 730</b>

W wyniku rozstrzygnięć konkursowych dla 2 z nich podpisano Grant Agreement zgodnie z poniższą tabelą:

### Wykaz projektów dla których podpisano GA w 2020 roku

Lp.	Nazwa Projektu	Data złożenia wniosku	Koszt całkowity netto projektu z GA w tys. EUR	Kwota dofinansowania UE zgodnie z GA w tys. EUR	Kwota dofinansowania UE zgodnie z GA w tys. zł
1.	Prace na linii kolejowej E-75 na odcinku Elk – Trakiszki (granica państwa) - dokumentacja projektowa	2020-11-11	43 151	36 678	157 250
2.	Prace na linii E-75 na odcinku Czyżew – Białystok (faza II)	2020-11-27	453 787	385 719	1 653 692
<b>Ogółem</b>			<b>496 938</b>	<b>422 397</b>	<b>1 810 942</b>

### UMOWY O DOFINANSOWANIE

W 2020 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zawarły z Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT)

2 umowy o dofinansowanie w ramach POIiŚ na łączną kwotę netto 419 464 tys. zł, w tym środki unijne na pozio-

mie 274 140 tys. zł – zgodnie z tabelą poniżej.

### Podpisane umowy o dofinansowanie w ramach POIiŚ w 2020 roku (tys. zł)

Lp.	Nazwa Projektu	Data podpisania umowy o dofinansowanie	Koszt całkowity netto	Koszty kwalifikowane netto	Dofinansowanie w umowie o dofinansowanie	Dofinansowanie UE
1.	Prace na linii kolejowej nr 8 na odcinku Skarżysko Kamienna – Kielce – Kozłów – prace przygotowawcze	2020-06-30	22 598	20 802	20 802	17 682
2.	Prace na liniach kolejowych nr 132, 138, 147, 161, 180, 654, 655, 657, 658, 699 na odcinku Gliwice – Bytom – Chorzów Stary – Mysłowice Brzezinka – Oświęcim oraz Dorota – Mysłowice Brzezinka	2020-11-27	396 866	396 684	301 716	256 458
<b>Razem:</b>			<b>419 464</b>	<b>417 486</b>	<b>322 518</b>	<b>274 140</b>

Na koniec 2020 roku Spółka miała zkontraktowane środki unijne dla 72 projektów, według poniższego z rozróżnieniem poszczególnych programów pomocowych UE:

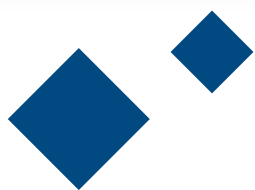
1. Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ) - 39 pro-

jektów na łączną kwotę alokacji UE – 16 206 042 tys. zł;

2. Program Operacyjny Polska Wschodnia (POPW) - 9 projektów na łączną kwotę alokacji UE – 1 583 589 tys. zł;

3. Connecting Europe Facility (CEF) - 22 projekty na łączną kwotę alo-

kacji UE – 3 167 973 tys. euro. Dodatkowo w 2020 roku podpisano dla 2 projektów Grant Agreement na łączną kwotę alokacji UE – 422 397 tys. euro, co oznacza że łącznie udział dofinansowania UE wynosi - 3 590 370 tys. euro.



# KADRY



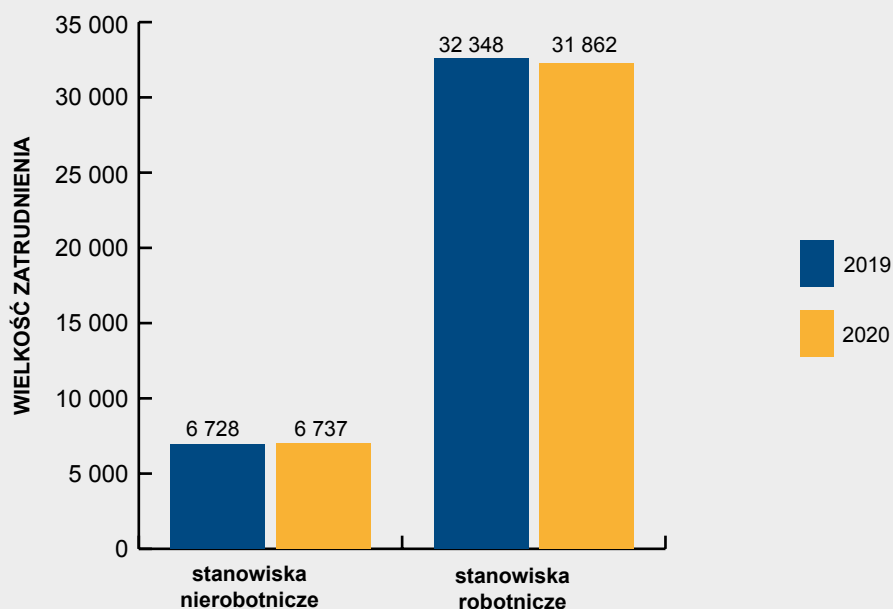
# ANALIZA ZATRUDNIENIA

Poziom zatrudnienia w PKP Polskich Liniach Kolejowych S.A. według stanu na 31 grudnia 2020 roku wyniósł 38 599 pracowników i zmniejszył się w porównaniu do 31 grudnia 2019 roku o 477 osób (1,22%). Na stanowiskach robotniczych poziom zatrudnienia zmniejszył się z 32 348 pracowników (stan zatrudnienia na 31 grudnia 2019 roku) do 31 862 pracowników (stan za-

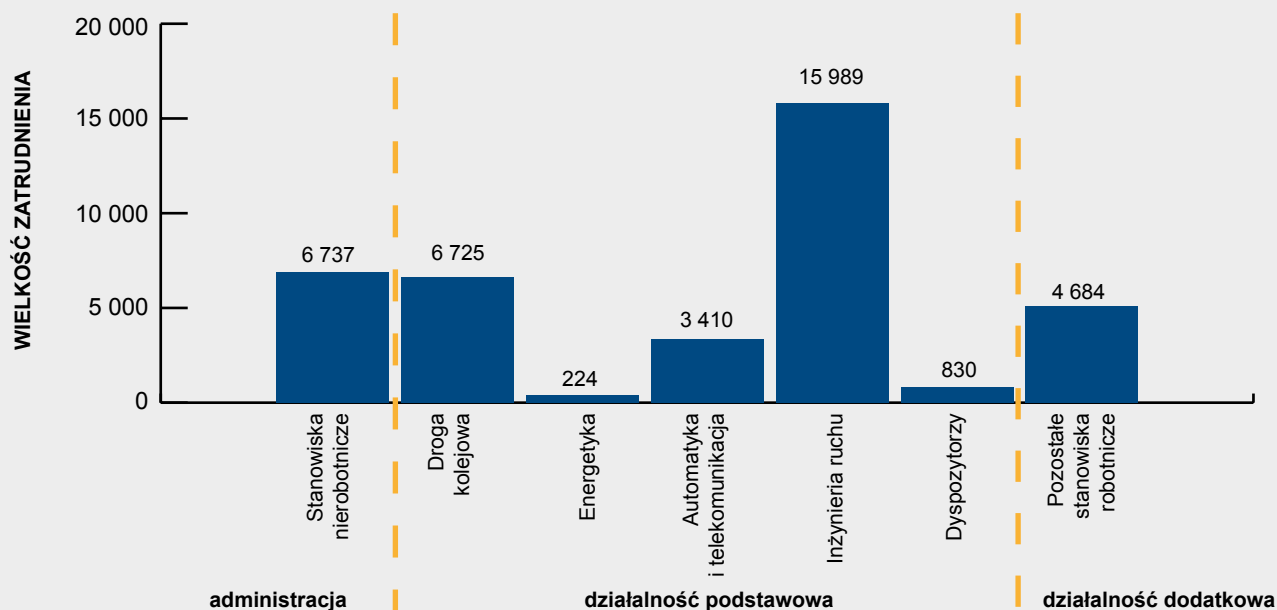
trudnienia na 31 grudnia 2020 roku), tj. nastąpił spadek o 486 osób (1,24%). Poziom zatrudnienia na stanowiskach robotniczych był niższy z uwagi na postępujące zmiany technologiczne polegające na wprowadzaniu nowych urządzeń i stopniową automatyzację procesów. Na stanowiskach nierobotniczych poziom zatrudnienia zwiększył się z 6 728 pracowników (stan zatrud-

nienia na 31 grudnia 2019 roku) do 6 737 pracowników (stan zatrudnienia na 31 grudnia 2020 roku), tj. nastąpił wzrost o 9 osób (0,02%). Zwiększenie poziomu zatrudnienia na stanowiskach nierobotniczych wynika między innymi ze wzmocnienia zespołów realizujących inwestycje.

## Zatrudnienie w grupach zawodowych (stan na 31 grudnia 2020 roku – w osobach)



## Zatrudnienie w grupach zawodowych (stan na 31 grudnia 2020 roku – w osobach)

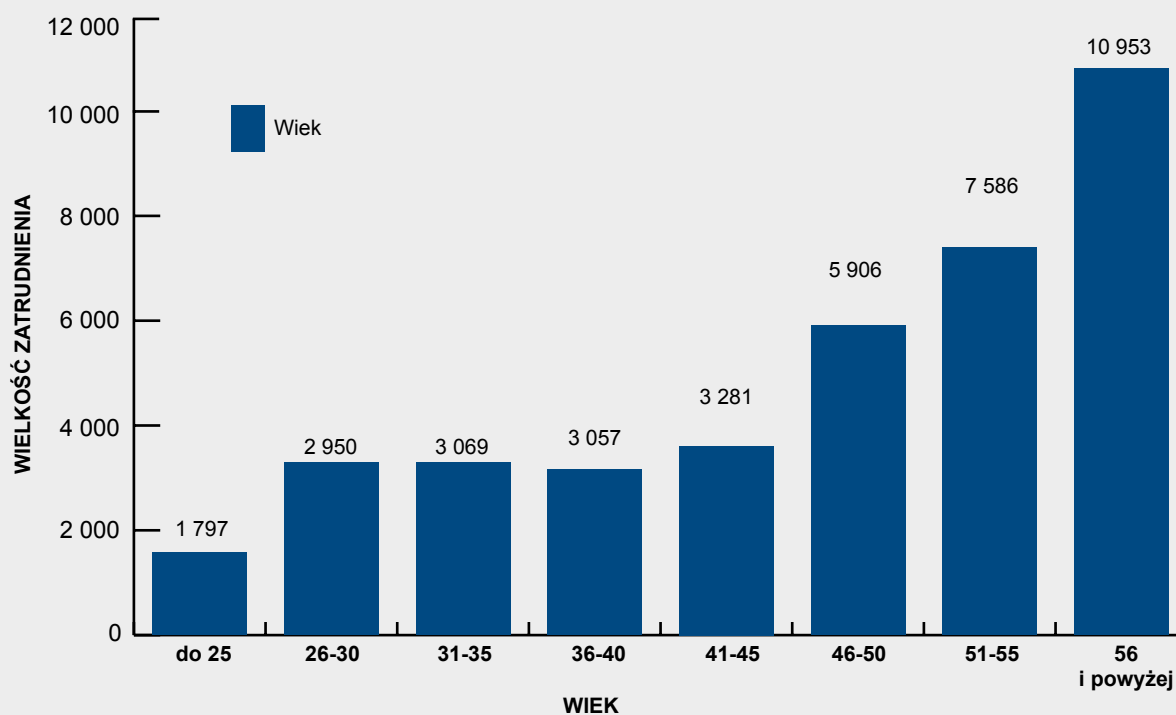


Najliczniejszą grupą w strukturze zatrudnienia w Spółce są pracownicy w przedziale wiekowym powyżej 51 lat. W 2020 roku stanowili oni 48,03% ogółu zatrudnionych (18 539 pracowników). W odniesieniu do 2019 roku, w tej grupie odnotowano spadek

zatrudnienia o 42 pracowników, tj. o 0,11%. Pracownicy w przedziale wiekowym 26-50 lat, czyli będący w okresie swojej największej aktywności zawodowej w 2020 roku stanowili 47,31% załogi (18 263 pracowników). W tej grupie zanotowano spadek w po-

równaniu do 2019 roku o 419 pracowników, tj. o 1,07%. Pracownicy mający 25 lat i mniej stanowili w 2020 roku 4,66% załogi (1 797 pracowników). W porównaniu do 2019 roku zanotowano spadek zatrudnienia w tej grupie o 16 pracowników, tj. o 0,04%.

## Struktura zatrudnienia wg wieku (stan na 31 grudnia 2020 roku – w osobach)

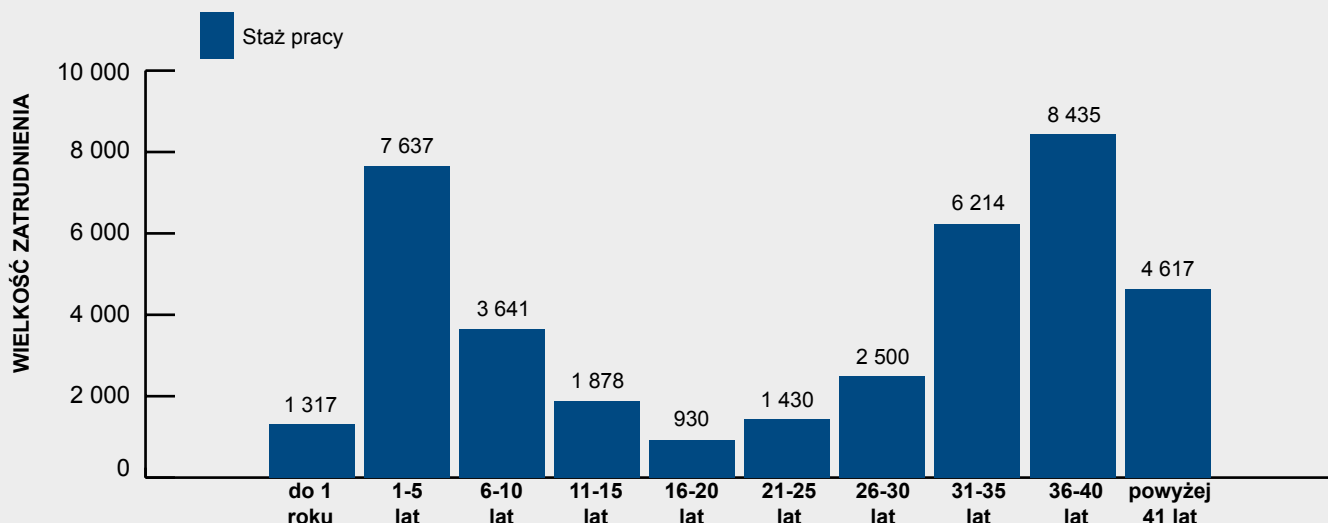


Pracownicy ze stażem pracy do 10 lat stanowili 32,63% załogi (12 595 pracowników) – w tej grupie zanotowano wzrost w stosunku do 31 grudnia 2019 roku o 765 pracowników, tj. o 1,96%. Pracownicy ze stażem pracy od 11 do

20 lat stanowili 7,27% załogi (2 808 pracowników) – w stosunku do 31 grudnia 2019 roku odnotowano wzrost w tej kategorii o 185 pracowników, tj. o 0,47%. W 2020 roku grupą dominującą w Spółce byli pracownicy ze stażem

powyżej 21 lat pracy, którzy stanowili 60,10% ogółu zatrudnionych (23 196 pracowników) – w tej grupie nastąpił spadek w stosunku do 31 grudnia 2019 roku o 1 427 pracowników, tj. o 3,65%.

### Struktura zatrudnienia wg stażu pracy (stan na 31 grudnia 2020 roku – w osobach)

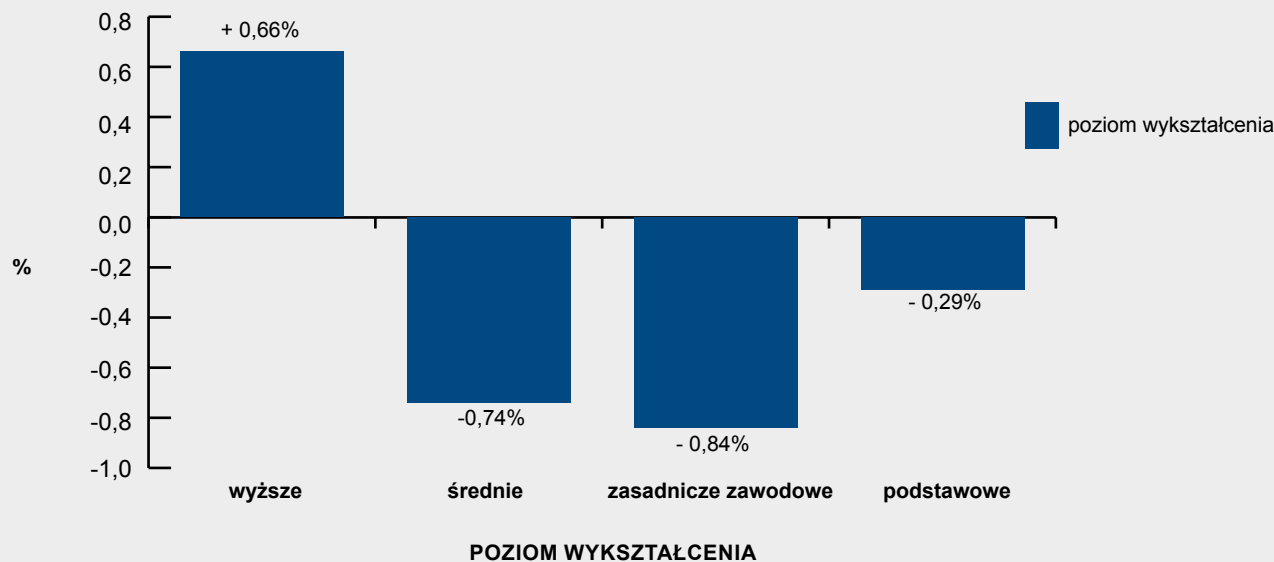


Struktura zatrudnienia w PKP Polskich Liniach Kolejowych S.A. ze względu na wykształcenie ulega systematycznej poprawie. W 2020 roku odnotowano wzrost udziału pracowników z wykształceniem wyższym o 0,66%

w odniesieniu do 2019 roku, przy jednoczesnym spadku liczby osób z wykształceniem średnim, zasadniczym zawodowym i podstawowym.

Jest to wynik świadomej polityki zatrudnienia ukierunkowanej na pozyskiwanie wysokokwalifikowanych pracowników oraz prowadzonego przez Spółkę systemu doksztalcenia.

### Dynamika zmiany wykształcenia w 2020 roku



# PODNOSZENIE KWALIFIKACJI I ROZWÓJ PRACOWNIKÓW

Spółka stale podnosi kwalifikacje pracowników poprzez m.in. kierowanie pracowników na szkolenia (w tym specjalistyczne), konferencje oraz np. refundowanie kosztów nauki języków obcych. Pracownicy Spółki realizują naukę na studiach wyższych i podyplomowych. Spółka inwestuje również w rozwój pracowników związanych z prowadzeniem ruchu pociągów kierując ich na specjalistyczne kursy zawodowe, w tym wewnętrzne kursy, dzięki którym mogą zdobyć nowe uprawnienia. W 2020 roku Spółka przeznaczyła 5,2 mln złotych na podnoszenie kwalifikacji pracowników.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. od lat współpracują także ze Związkiem Pracodawców Kolejowych w zakresie studiów podyplomowych, w szczególności studiów MBA, prowadzonych przez Gdańską Fundację Kształcenia Menedżerów.

Ponadto w 2020 roku Spółka uruchomiła trzecią edycję studiów podyplomowych z zakresu zarządzania zasobami ludzkimi we współpracy z Gdańską Fundacją Kształcenia Menedżerów oraz CS Natura Tour Sp. z o.o.

Istotną grupą pracowników, do której kierowane są specjalnie przygotowane cykle szkoleń są pracownicy zespołów realizujących inwestycje oraz działów przygotowujących i wspierających te działania. Spółka stosuje zasadę długofalowych inwestycji w rozwój pracowników poprzez finansowanie nauki na poziomie akademickim. W ostatnich latach największym zainteresowaniem wśród pracowników cieszą się studia podyplomowe, studia MBA, studia magisterskie II stopnia oraz kursy językowe. Z tej możliwości kształcenia skorzystało w 2020 roku 422 pracowników. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dbają także o pozyskanie kadry inwestując w edukację przyszłych kolejarzy. Spółka w 2020 roku prowadziła współpracę z 46 szkołami średnimi na terenie całego kraju, które kształcą młodzież na kierunkach kolejowych, tj.:

- Technik Transportu Kolejowego;
- Technik Elektroenergetyk Transportu Szynowego;
- Technik Budownictwa Kolejowego;
- Technik Automatyk Sterowania Ruchem Kolejowym.

W ramach prowadzonej współpracy, Spółka refunduje najzdolniejszym uczniom stypendia, które w 2020 roku otrzymało 226 stypendystów. Wszyscy uczniowie mają możliwość odbywania praktyk i staży w jednostkach organizacyjnych Spółki – Zakładach Linii Kolejowych oraz mogą doskonalić swoją wiedzę i umiejętności m.in. na nowoczesnym symulatorze urządzeń sterowania ruchem kolejowym. Spółka pomaga przy tworzeniu zaplecza dydaktycznego placówek szkolnych, a także kieruje w tym celu do współpracy wykwalifikowanych wykładowców przedmiotów zawodowych tj. własnych pracowników. Ponadto PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. na potrzeby szkolnych pracowników zawodowych przekazują m.in. elementy infrastruktury kolejowej, takie jak: urządzenia sterowania ruchem, szyny, rozjazdy czy semafor, które pomagają uczniom w przygotowywaniu się do pracy na kolei.

## EDUKACJA KOLEJOWA

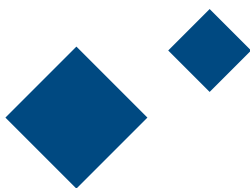
W 2020 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. kontynuowały przygotowywanie pracowników do pracy na stanowiskach związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego systemem wewnątrzzakładowym. Z uwagi na sytuację epidemiczną szkolenia teoretyczne w ramach kursu kwalifikacyjnego na stanowiska: dyżurny ruchu, nastawniczy, zwrotniczy, dróżnik przejazdowy, toromistrz, dróżnik obchodowy, automatyk i kierownik pociągu w specjalności pociągu gospodarczego i roboczego organizowane były systemem zdalnym i prowadzone przez odpowiednio przygotowanych do tego pracowników Spółki.

W 2020 roku zorganizowano 65 kursów kwalifikacyjnych, w których udział wzięło 1 291 uczestników.

Dla bieżącego uzupełniania kadry uprawnionej do prowadzenia pojazdów kolejowych Spółka systemem zleconym zorganizowała egzaminy na świadectwo maszynisty, w których uczestniczyło 31 pracowników (w 4 grupach) oraz 1 szkolenie na świadectwo maszynisty, w którym uczestniczyło 15 pracowników Spółki.

W szkoleniach w celu rozszerzenia świadectwa maszynisty o nowe typy pojazdów uczestniczyło w 2020 roku

137 pracowników, a w sprawdzianach wiedzy i umiejętności w celu uzyskania uprawnień do kierowania nowymi pojazdami uczestniczyło 99 pracowników. W ramach doskonalenia zawodowego w szkoleniu przy użyciu symulatora pojazdu kolejowego uczestniczyło 672 maszynistów. Taka organizacja systemu szkoleń zawodowych jest odpowiedzialnością na obowiązujące przepisy i wymogi dotyczące kompetencji i umiejętności zawodowych pracowników, ale przede wszystkim stanowi wyraz troski Spółki o bezpieczeństwo prowadzenia ruchu kolejowego.



# **DZIAŁALNOŚĆ W OBSZARZE SPOŁECZNEJ ODPOWIEDZIALNOŚCI BIZNESU**

# KAMPANIA SPOŁECZNA BEZPIECZNY PRZEJAZD – „SZLABAN NA RYZYKO!”

W 2020 roku działania realizowane w ramach kampanii społecznej Bezpieczny przejazd – „Szlaban na ryzyko!” były dostosowywane do aktualnych wytycznych sanitarno-epidemiologicznych. Nie przeszkodziło to jednak w do-

tarcu do setek tysięcy osób. Działania skupiły się na aktywności w mediach, współpracy z influencerami, czy też przeprowadzeniu szkoleń dla instruktorów nauki jazdy i wykładowców Ośrodków Szkolenia Kierowców w trybie

online. W 2020 roku kontynuowane były również dotychczas realizowane projekty, tj. „Bezpieczny piątek” czy „Październik miesiącem edukacji”. W 2020 roku kampania obchodziła swoje 15-lecie.

## KAMPANIA W MEDIACH

W 2020 roku w ramach kampanii społecznej „Bezpieczny przejazd” przeprowadzone zostały cztery kampanie spotowe w największych, ogólnopolskich stacjach telewizyjnych. Kampanie w serwisie YouTube przyczyniły się do ponad 14,3 mln wyświetleń spotów: „Posłuchaj głosu rozsądku” oraz „ŻółtaNaklejkaPLK”. W marcu 2020 roku materiał wideo o #ŻółtaNaklejkaPLK zajął 3 miejsce wśród najchętniej oglądanych reklam

według YouTube Ads Leaderboard. Natomiast spoty kampanii umieszczone w serwisach internetowych VoD zanotowały blisko 5 mln odsłon. W multipleksach, kinach studyjnych i lokalnych ponad 3,65 mln widzów obejrzało ww. materiały wideo. Ponadto tematyka kampanii poruszona została w telewizyjnych programach „Pytanie na śniadanie” oraz „Na ratunek 112”. Grafika kampanii społecznej umieszczona została na billboardach

zlokalizowanych w 460 miejscach na terenie całego kraju. Zaś w punktach użyteczności publicznej na ekranach LED wyemitowane zostały spoty dot. kampanii w liczbie przekraczającej 7,2 mln. Reklamy prasowe dedykowane kampanii opublikowane zostały 98 razy w dziennikach ogólnopolskich i regionalnych oraz tygodnikach ogólnopolskich.

## #ŻÓŁTANAKLEJKAPLK WSPIERA UŻYTKOWNIKÓW PRZEJAZDÓW KOLEJOWO-DROGOWYCH

Jednym z kluczowych projektów realizowanych w ramach kampanii w 2020 roku była #ŻółtaNaklejkaPLK. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oznakowały blisko 14 tys. przejazdów kolejowo-drogowych specjalnymi naklejkami zawierającymi indywidualny numer identyfikacyjny pozwalający na zlokalizowanie danego skrzyżowania (INI). Dodatkowo baza

danych o INI została zintegrowana z systemem informatycznym wykorzystywanym przez operatorów numeru alarmowego 112.

Numer identyfikacyjny przejazdu zawarty na żółtej naklejce, przekazywany przez osobę zgłaszającą zagrożenie bądź wypadek, pozwala operatorowi numeru alarmowego 112 na dokładną

lokalizację przejazdu lub przejścia oraz podjęcie szybkiej reakcji przez pracowników kolejowych, a także w razie potrzeby – służb ratunkowych. Natychmiastowa reakcja zwiększa szansę np. na zatrzymanie rozpędzonego pociągu w bezpiecznej odległości od przejazdu, a tym samym może zapobiec wypadkowi. W 2020 roku z naklejek skorzystano 5 707 razy, dzwoniąc pod numer alarmowy 112 i wykorzystując informacje na nich zawarte. W 438 przypadkach zastosowano ograniczenie prędkości pociągów i polecenie ostrożnej jazdy dla maszynisty, a w 167 przypadkach wstrzymano ruch pociągów, aby nie doszło do tragedii.

numer  
skrzyżowania:

**003 299 660**

W razie wypadku lub zagrożenia wypadkiem tel.:

**112**

W razie awarii tel.: +48 012 345 678, +48 01 23 45 678

## O BEZPIECZEŃSTWIE NA PRZEJAZDACH – DLA DZIECI I DOROSŁYCH

Do równie istotnych aspektów działalności PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. w ramach kampanii społecznej Bezpieczny przejazd – „Szlaban na ry-

zyko!” należy zaliczyć warsztaty i szkolenia. W 2020 roku, do czasu wprowadzenia obostrzeń pandemicznych, zostały przeprowadzone 2 warsztaty

w trybie stacjonarnym, a kolejne 2 były już zrealizowane w formie spotkania w trybie online. Jak co roku w warsztatach udział wzięli specjaliści z dziedziny

bezpieczeństwa, w tym przedstawiciele lokalnych Ośrodków Szkolenia Kierowców, Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego, Straży Ochrony Kolei, Wojewódzkich Komend: Policji, Państwowej Straży Pożarnej oraz zespołów ratownictwa medycznego. Podczas spotkań poruszane były tematy dotyczące prawa o ruchu drogowym w kontekście przejazdów kolejowo-drogowych, szczególnie zaprezentowano kategorie przejazdów oraz najczęstsze wykroczenia popełniane przez kierowców, a także materiały wideo z kamer przemysłowych, ukazujące niebezpieczne zachowania kierowców.

Innym projektem zrealizowanym w ramach kampanii w 2020 roku był „Bezpieczny piątek”, organizowany dorocznie w całej Polsce w każdy wakacyjny piątek na najbardziej ruchliwych przejazdach w kraju oraz wzdłuż torów,

gdzie występują tzw. „dzikie przejścia”. W 2020 roku w ramach projektu przeprowadzono 570 akcji informacyjno-prewencyjnych, rozdano około 53 tys. materiałów informacyjnych, udzielono ponad 500 pouczeń niewłaściwie zachowującym się osobom, wystawiono 132 mandaty i przeprowadzono ponad 460 kontroli trzeźwości. Ta niezwykle ważna inicjatywa ma za zadanie przypomnieć każdemu uczestnikowi ruchu o obowiązku postępowania zgodnie z przepisami ruchu drogowego i zdrowym rozsądkiem.

Spółka dotarła z przekazem kampanii Bezpieczny przejazd – „Szlaban na ryzyko!” również do dzieci poprzez organizację prelekcji edukacyjnych w szkołach i przedszkolach. W 2020 roku przeprowadzono ponad 571 prelekcji, w których wzięło udział 19 218 dzieci. Podczas spotkań edukacyjnych

dzieci uczyły się podstawowych zasad przekraczania przejazdów kolejowo-drogowych, poznawały znaki, nabywały wiedzę czego nie wolno robić na terenie kolejowym.

W 2020 roku nawiązano współpracę z twórcami kanałów internetowych o tematyce motoryzacyjnej: EMCE i Miłośnicy 4 Kółek (M4K). We współpracy z EMCE został nakręcony film pt. „Co robić, gdy utkniesz na torach?”, opisujący ciekawostki techniczne w kwestii bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych. Wyświetlono go ponad 148 tys. razy. Z kanałem M4K opracowano film pt. „Trochę za późno...” - skierowany do fanów motoryzacji, a dotyczący zachowania na przejazdach oraz korzystania z #ŻółtejNaklejkiPLK. Film został odtworzony 154 tys. razy.

## BEZPIECZNY PRZEJAZD – „SZLABAN NA RYZYKO!” W LICZBACH

W 2020 roku:

- przeprowadzono 571 prelekcji edukacyjnych na temat bezpieczeństwa kolejowego (w tym 363 w ramach projektu „Październik miesiącem edukacji”);
- wyedukowano 19 218 dzieci (w tym 10 095 w ramach projektu „Październik miesiącem edukacji”);
- przeprowadzono 865 akcji ulotkowych i prewencyjnych na przejazdach/przejściach (w tym 570 w ramach „Bezpiecznego piątku”); Ponadto:
  - wystawiono 533 mandaty (w tym 132 – w ramach projektu „Bezpieczny piątek”);
  - wręczono 872 upomnienia (w tym 517 – w ramach projektu „Bezpieczny piątek”);
  - przeprowadzono 1 471 kontroli trzeźwości (w tym 368 – w ramach projektu „Bezpieczny piątek”).

- 71 250 uczestników ruchu zetknęło się z akcjami ulotkowymi i prewencyjnymi (w tym 53 054 w ramach projektu „Bezpieczny piątek”);
- zgłoszono 230 usterek przy pomocy formularza „Zgłoś usterkę”;
- opublikowano 12 artykułów w prasie regionalnej;
- przeprowadzono 79 eventów promocyjnych;
- zorganizowano 4 warsztaty dla Ośrodków Szkolenia Kierowców (w tym dwa w formie online);
- przeprowadzono chat z ekspertem dot. bezpieczeństwa na przejazdach;
- rozdystrybuowano ponad 4 000 materiałów edukacyjnych na oddziałach dziecięcych szpitali.

Kampania osiągnęła:

- ponad 14 000 000 wyświetleń spotu kampanii na kanale Youtube;
- ponad 7 200 000 wyświetleń spotów reklamowych kampanii na ekranach LED umieszczonych w punktach użyteczności publicznej;
- blisko 5 000 000 odsłon spotów kampanii w serwisach VoD;
- ponad 3 650 000 widzów obejrzało materiały wideo kampanii w multipleksach i kinach studyjnych;
- 154 000 wyświetleń filmu wykonanego we współpracy z M4K;
- 148 000 wyświetleń filmu wykonanego we współpracy z EMCE.

# TRADYCJA KOLEJOWA

---

W 2020 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przekazały 24 darowizny na kwotę ponad 860 tys. zł instytucjom, które dbają o historię i tradycję kolejową. Wyłużony sprzęt kolejowy został przekazany m.in. do Instytutu Historii i Transportu Techniki w Warszawie (semafony kształtowe), Pomorskiego Towarzystwa Miłośników Kolei Żelaznych w Gdyni (elementy toru), Polskiego Towarzystwa Krajoznawczego w Zielonej Górze (urządzenia sterowania ruchem kolejowym), Choszczeńskiego Stowarzyszenia Miłośników Kolei SEMAFOR (pług odśnieżny), Gminy Lubaczów

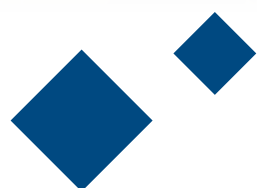
(konstrukcje mostów stalowych z linii kolejowej nr 101 Munina-Hrebenne), Powiatu Średzkiego (podkładki żebrowe, łubki czterootworowe), Polskiego Towarzystwa Krajoznawczego w Zielonej Górze (podkłady stalowe) oraz Muzeum Ziemi Kościerskiej (pług odśnieżny typu 411S). W 2020 roku Spółka wsparła także Grodziską Kolej Drezynową, do której trafiły elementy infrastruktury kolejowej.

Spółka wspiera także placówki oświatowe. W 2020 roku wśród obdarowanych szkół i uczelni znalazła się m.in. Politechnika Wrocławska (mechaniczne

urządzenia automatyki), Zespół Szkół Komunikacji im. Hipolita Cegielskiego w Poznaniu (urządzenia sterowania ruchem kolejowym), Zespół Szkół im. Stanisława Staszica w Małkini Górnej (materiały i urządzenia infrastruktury kolejowej) oraz Zespół Szkół Budowlano-Technicznych w Stargardzie (odśnieżarka torów OM-3A).

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przekazały dotychczas blisko 100 darowizn instytucjom, które dbają o historię i tradycję kolei.





# KOMUNIKACJA ZEWNĘTRZNA

## PLK LAUREATEM NAGRODY „BURSZTYN POLSKIEJ GOSPODARKI 2020”

Podczas Ogólnopolskiego Szczytu Gospodarczego w Lublinie w 2020 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. otrzymały nagrodę „Bursztyn Polskiej Gospodarki” za konsekwentne i skuteczne realizowanie Krajowego Programu Kolejowego (KPK) poprzez poprawę ruchu kolejowego w aglomeracjach, podniesienie standardu podróży na

trasach regionalnych oraz polepszenie warunków przewozu towarów.

„Bursztyn Polskiej Gospodarki” jest nagrodą przyznawaną za szczególne działania w zakresie rozwoju i bezpieczeństwa polskiej gospodarki w kraju i za granicą. Laureaci są uhonorowani za determinację oraz konsekwencję

w realizacji podjętych zobowiązań lub wyzwań stawianych przed nimi z tytułu pełnionego stanowiska lub przyjętej strategii firmy.

## WSPARCIE SŁUŻBY ZDROWIA W WALCE Z EPIDEMIĄ KORONAWIRUSA

W 2020 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przekazały ponad 2,25 mln złotych na wsparcie służby zdrowia w walce z COVID-19. Cztery instytucje na terenie kraju zaangażowane w działania przeciwko pandemii otrzymały finansową pomoc od PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. w tym Narodowy Instytut Zdrowia Publicznego – Państwowy Zakład Higieny w Warszawie, Instytut Hematologii i Transfuzji w Warszawie, Wojewódz-

ka Stacja Pogotowia Ratunkowego w Rzeszowie oraz Specjalistyczny Szpital Wojewódzki w Ciechanowie. W 2020 roku Grupa Kapitałowa PKP Polskich Linii Kolejowych przekazała łącznie prawie 5 mln złotych na wsparcie służby zdrowia w walce z COVID-19.

Przekazane wsparcie finansowe zostało przez instytucje służby zdrowia wydatkowane m.in. na zakup niezbęd-

nego sprzętu medycznego, środków zabezpieczenia sanitarnego, środków ochrony indywidualnej, doposażenia do laboratoryjnych badań w kierunku COVID-19 oraz pilne potrzeby szpitali wynikające z walki z koronawirusem.

Poza zaangażowaniem finansowym PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. udostępniły 76 samochodów na terenie całego kraju na potrzeby służby zdrowia.

## PLK AKTYWNYM UCZESTNIKIEM FORUM EKONOMICZNEGO W KARPACZU I EUROPEJSKIEGO KONGRESU GOSPODARCZEGO W KATOWICACH

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. aktywnie uczestniczyły w Europejskim Kongresie Gospodarczym (EKG), który odbył się w terminie 02-04.09.2020 roku w Katowicach oraz podczas Forum Ekonomicznego (FEK), które odbyło się w terminie 8-10.09.2020 roku w Karpaczu. Podczas Europejskiego Kongresu Gospodarczego przedstawiciele Zarządu Spółki wzięli udział w debatach

pn.: „Strategia transportowa dla Polski”, „Centralny Port Komunikacyjny”, „Rynek budowlany w nowych realiach” oraz „Inwestycje publiczne”. W ramach Forum Ekonomicznego przedstawiciel Zarządu Spółki uczestniczył w dwóch debatach pn.: „Krajowe mega inwestycje szansą na rozwój państwa” oraz „Kolej na gospodarkę – nowe połączenia impulsem do rozwoju regionów”.

Udział przedstawicieli Zarządu Spółki w FEK oraz EKG umożliwił prezentację działań PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. jako podmiotu realizującego największy w historii program inwestycyjny w infrastrukturę kolejową oraz pozwolił podkreślić rolę jaką pełni Spółka, będąc zarządcą narodowej sieci linii kolejowych.

## NAJWAŻNIEJSZE WYDARZENIA W 2020 ROKU

### Styczeń

- II edycja Kongresu Rozwoju Kolei organizowana przez spółki kolejowe - PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., PKP S.A., PKP CARGO S.A., oraz PKP Intercity S.A.
- Podpisanie przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. umowy za ponad 181 mln zł netto na zaprojektowanie, dostawę i instalację elementów dynamicznej informacji pasażerskiej oraz systemu monitoringu na 133 stacjach i przystankach w ramach zadania „Projekt, dostawa i instalacja elementów prezentacji dynamicznej informacji pasażerskiej oraz systemu monitoringu wizyjnego wraz z infrastrukturą techniczną na dworcach, stacjach i przystankach kolejowych”, współfinansowanego przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.
- Podpisanie przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. umowy za 21,5 mln zł na zakup 6 wózków motorowych. Zamówienie jest częścią projektu o wartości 250 mln zł, pn. „Poprawa bezpieczeństwa ruchu kolejowego poprzez zakup specjalistycznego sprzętu technicznego”, współfinansowanego przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.
- Podpisanie przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. umowy za 94,7 mln zł netto na zwiększenie standardu obsługi na 22 peronach i dostosowanie ich w pełni do potrzeb podróżnych z ograniczoną możliwością poruszania się na 15 stacjach i przystankach w trzech województwach. Inwestycja realizowana w ramach projektu „Poprawa stanu technicznego infrastruktury obsługi podróżnych (w tym dostosowanie do wymagań TSI PRM), Etap IV”.
- Podpisanie przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. czterech umów o łącznej wartości 1,4 mld zł

w ramach projektu „Prace na linii kolejowej E59 na odcinku Poznań Główny – Szczecin Dąbie”, współfinansowany przez Unię Europejską z instrumentu finansowego „Łącząc Europę” CEF.

### Luty

- Podpisanie przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. umowy na przygotowanie studium wykonalności dla budowy dodatkowych torów aglomeracyjnych na trasie z Warszawy do Piaseczna i Czachówka wraz z połączeniem do Konstancina-Jeziorny.
- Podpisanie przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. umowy o współpracy z Powiatem Poznańskim przy budowie wiaduktu kolejowego w Kobylnicy za ok. 37 mln zł w ramach projektu pn. „Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami – Etap III”, współfinansowanego przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.
- Zakończenie prac budowlanych na projekcie „Prace na linii kolejowej nr 219 na odcinku Szczytno – Elk”, realizowanego w ramach Programu Operacyjnego Polska Wschodnia. Wartości projektu ponad 300 mln zł.
- Podpisanie przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. umowy na modernizację 16 obiektów inżynierskich na szlaku Pilichowice - Olszawowice w ramach projektu „Modernizacja linii kolejowej nr 4 – Centralna Magistrala Kolejowa etap II”. Wartość inwestycji to blisko 57 mln zł netto. Finansowanie inwestycji zapewnione jest ze środków krajowych.
- Podpisanie przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. umowy o wartości 28,9 mln zł netto na opracowanie dokumentacji projektowej dla zadania „Prace w ciągu C-E 65 na odcinku Zduńska Wola – Inowrocław – Tczew” LCS Bydgoszcz Główna.

### Marzec

- Podpisanie przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad porozumienia ramowego o współpracy pomiędzy dwoma zarządcami infrastruktury krajowej.
- Udział przedstawiciela PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. w forum Rail Baltica w Brukseli. Przedstawiciele Komisji Europejskiej, rządów i eksperci branży kolejowej wymieniali opinie nt. priorytetów rozwoju europejskiej sieci kolejowej w świetle perspektyw finansowych UE na lata 2021-2027 i europejskiego zielonego porozumienia.
- Podpisanie przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i miasto Kraków listu intencyjnego w sprawie powstania kładki pieszo-rowerowej nad Wisłą w ramach modernizacji krakowskiej linii średnicowej. Projekt pn. „Prace na linii kolejowej E30 na odcinku Kraków Główny Towarowy – Rudzice wraz z dobudową torów linii aglomeracyjnej” współfinansowany jest przez Unię Europejską z instrumentu finansowego „Łącząc Europę” CEF.
- Podpisanie przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. umowy za 1,9 mln zł na opracowanie koncepcji rozwoju Poznańskiego Węzła Kolejowego.
- Podpisanie przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wspólnie z Urzędem Marszałkowskim Województwa Małopolskiego umowy na opracowanie dokumentu pn. „Wstępne Studium Wykonalności kolejowych inwestycji infrastrukturalnych w Małopolsce”, który pomoże określić najważniejsze inwestycje na liniach kolejowych w najbliższych latach.
- Podpisanie przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. umowy za 139 mln zł na zaprojektowanie i wykonanie prac budowlanych dla zadania pn. „Rewitalizacja linii kolejowej nr 207 na odcinku Toruń Wschodni – Chelmża”. Projekt jest współfinansowany przez Unię

Europejską w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego.

#### **Kwiecień**

- Zakończenie modernizacji stacji Szczecin Główny w ramach projektu „Poprawa stanu technicznego infrastruktury obsługi podróżnych (w tym dostosowanie do wymagań TSI PRM), Etap I Szczecin Główny”, współfinansowanego przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.
- PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podpisały umowę na projekt i budowę tunelu pod torami w Skarżysku-Kamiennej o wartości ok. 40 mln zł. Projekt współfinansowany przez Unię Europejską w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Świętokrzyskiego.
- Podpisanie przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. umowy wartej 34,1 mln zł netto na opracowanie dokumentacji projektowej i wykonanie robót budowlanych w ramach projektu „Prace na linii kolejowej nr 28 Wieliszew – Zegrze”. Projekt jest współfinansowany przez Unię Europejską w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego.

#### **Maj**

- Podpisanie porozumienia przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i Politechnikę Rzeszowską o współpracy w zakresie kształcenia przyszłych inżynierów dla branży kolejowej na nowym kierunku studiów stacjonarnych I stopnia transport, specjalność transport szynowy.
- 26 maja - ogłoszenie Programu Uzupelniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej - Kolej Plus do 2028 roku. Rozpoczęcie naboru wniosku do I- wszego etapu Programu.
- Podpisanie przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. umowy z firmą Bombardier Transportation (ZWUS) za blisko 26 mln na usługi w zakresie wsparcia utrzymania

komputerowych urządzeń sterowania ruchem kolejowym w latach 2020-2021.

- Pociągi pojechały pierwszym z trzech nowych mostów kolejowych nad Wisłą w Krakowie. Inwestycja warta przeszło 1 mld zł współfinansowana jest w ramach instrumentu finansowego „Łącząc Europę” CEF.

#### **Czerwiec**

- 15 lecie kampanii społecznej Bezpieczny Przejazd – „Szlaban na ryzyko!”.
- Podpisanie przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. umowy za ponad 3,3 mld zł na przebudowę kolejnego odcinka trasy Rail Baltica - odcinek Czyżew - Białystok. Projekt współfinansowany ze środków instrumentu finansowego „Łącząc Europę” CEF.
- Udział PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. w wideokonferencji dotyczącej Rail Baltica z przedstawicielami litewskiego zarządcy infrastruktury kolejowej.
- Oddanie do użytku nowego przystanku Kraków Bronowice. Inwestycja zrealizowana w ramach projektu pn. „Modernizacja linii kolejowej E 30, na odcinku Zabrze-Katowice-Kraków, etap IIb”, współfinansowanego ze środków Unii Europejskiej, w ramach instrumentu finansowego „Łącząc Europę” CEF.
- PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podpisały z Zarządzeniem Województwa Lubelskiego porozumienie dotyczące współpracy w zakresie opracowania koncepcji programowo-przestrzennej na potrzeby powstania Lubelskiej Kolei Aglomeracyjnej.
- Dostarczenie do Łodzi wszystkich elementów dwóch maszyn TBM do drażenia podziemnej linii kolejowej Łódź Fabryczna - Łódź Kaliska/ Łódź Żabieniec. Inwestycja za ponad 1,7 mld zł współfinansowana z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

#### **Lipiec**

- Podpisanie umowy za ponad 1,9 mld zł na modernizację stacji Warszawa Zachodnia w ramach

projektu „Prace na linii średnicowej w Warszawie na odcinku Warszawa Wschodnia - Warszawa Zachodnia”, współfinansowanego przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

- Zakończenie modernizacji stacji Krzeszowice. Inwestycja zrealizowana w ramach projektu „Modernizacja linii kolejowej E 30, na odcinku Zabrze-Katowice-Kraków, etap IIb”, współfinansowana ze środków Unii Europejskiej, w ramach instrumentu finansowego „Łącząc Europę” CEF.
- Ogłoszenie pierwszych przetargów w ramach Rządowego programu budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021 – 2025 – na modernizację stacji Niemojki, Pasłęk i Szklarska Poręba Średnia.

#### **Sierpień**

- Podpisanie przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i Gminę Dąbrowa Górnicza umowy na opracowanie dokumentacji projektowej i budowę wiaduktu kolejowego w Dąbrowie Górniczej w ramach projektu „Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami – Etap III” współfinansowanego przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.
- Podpisanie przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. porozumienia dot. realizacji i koordynacji prac związanych z przebudową stacji Kielce i budową parkingu nad torami. Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z instrumentu finansowego „Łącząc Europę” CEF.
- Odebranie przez spółkę zależną PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. - Zakład Robót Komunikacyjnych - DOM w Poznaniu Sp. z o.o. uniwersalnej podbijarki rozjazdów i torów typu UNIMAT 09-4x4/4S Dynamic.

## Wrzesień

- Zakończenie naboru wniosków do pierwszego etapu Programu Uzupelniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej Kolej Plus.
- Rail Baltica. Rozpoczęcie prac na odcinku Czyżew – Białystok. Projekt „Prace na linii E75 na odcinku Czyżew – Białystok”, dofinansowany jest ze środków instrumentu finansowego „Łącząc Europę” CEF.
- Podpisanie umowy na nadzór dla projektu „Prace na linii średnicowej w Warszawie na odcinku Warszawa Wschodnia - Warszawa Zachodnia”, współfinansowanego przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

## Październik

- Podpisanie umowy za ponad 660 mln zł na realizację projektu pn. „Rewitalizacja i odbudowa częściowo nieczynnej linii kolejowej nr 182 Tarnowskie Góry – Zawiercie”, dofinansowanego z unijnego Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.
- Podpisanie przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i Gminę Kozłuszki umowy z wykonawcą na budowę nowego skrzyżowania bezkolizyjnego w Gałkowie na linii Kozłuszki – Łódź Widzew w ramach projektu pn. „Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami – Etap III”, współfinansowanego z unijnego Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

## Listopad

- Rozpoczęcie II etapu naboru do Programu Uzupelniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej Kolej Plus.
- Podpisanie umowy na opracowanie koncepcji Lubelskiej Kolei Aglomeracyjnej.

- Podpisanie umowy na przebudowę peronu w Niemojkach w ramach Programu budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021 – 2025.
- Podpisanie umowy o wartości 275 mln zł na przebudowę trasy Opole Zachodnie – Opole Groszowice, w ramach projektu „Prace na linii kolejowej E30 na odcinku Kędzierzyn Koźle – Opole Zachodnie”, dofinansowanego z instrumentu finansowego „Łącząc Europę” CEF.

## Grudzień

- Krótszy czas podróży z Warszawy do Trójmiasta dzięki systemowi ERTMS/ETCS poziomu 2 i wprowadzeniu na linii Warszawa – Gdańsk prędkości 200 km/h.
- Zakończenie elektryfikacji trasy Lublin - Stalowa Wola Rozwadów, w ramach projektu „Prace na liniach kolejowych 68, 565 na odcinku Lublin – Stalowa Wola Rozwadów” wartego 451,4 mln zł netto, dofinansowanego z Programu Operacyjnego Polska Wschodnia.
- Podpisanie umowy za prawie 45 mln zł na modernizację 21 mostów, wiaduktów i przepustów na Centralnej Magistrali Kolejowej, celem podniesienia prędkości pociągów do 250 km/h. Finansowane ze środków budżetowych.
- Podpisanie umowy na zaprojektowanie i budowę linii kolejowych oraz infrastruktury przystankowej w ramach projektu „Budowa Podmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej” współfinansowanego przez Unię Europejską ze środków Funduszu spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.
- Podpisanie przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie porozumienia dot. budowy nowego mostu kolejowego na Regalicy w Szczecinie. Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z instrumentu finansowego „Łącząc Europę” CEF.
- Podpisanie przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz Miasto Skierniewice umowy na budowę bezkolizyjnego skrzyżowania w Skierniewicach w ramach

projektu pn. „Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami – Etap III”, dofinansowanego z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.



# DANE TELEADRESOWE

ul. Targowa 74  
03-734 Warszawa  
[www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl)  
[www.plk-inwestycje.pl](http://www.plk-inwestycje.pl)  
[www.bezpieczny-przejazd.pl](http://www.bezpieczny-przejazd.pl)

## BIURO ZARZĄDU

tel. (22) 473 25 18  
fax (22) 473 25 67  
e-mail: [ibz@plk-sa.pl](mailto:ibz@plk-sa.pl)

## BIURO KOMUNIKACJI I PROMOCJI

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

## BIURO LOGISTYKI

tel. (22) 473 33 26  
tel. (22) 473 24 69  
e-mail: [ilg@plk-sa.pl](mailto:ilg@plk-sa.pl)

## BIURO SPRZEDAŻY

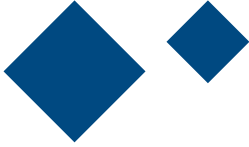
tel. (22) 473 20 30  
fax (22) 473 28 04  
e-mail: [ius@plk-sa.pl](mailto:ius@plk-sa.pl)

## CENTRUM REALIZACJI INWESTYCJI

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

## RZECZNIK PRASOWY

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



# MAPA LINII KOLEJOWYCH

