

07



Udostępnianie infrastruktury kolejowej

Udostępnianie infrastruktury kolejowej odbywa się na zasadach określonych w ustawie o transporcie kolejowym i rozporządzeniu ministra transportu w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej, na podstawie umów o korzystanie z przydzielonych tras pociągów zawieranych z licencjonowanymi przewoźnikami kolejowymi.

Podstawowym produktem PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. jest rozkład jazdy sprzedawany jako trasa pociągu układana na zamówienie przewoźnika. W 2007 roku zrealizowano ogółem 2 456 464 przejazdy na podstawie:

- rocznego rozkładu jazdy (RRJ) przygotowywanego na podstawie wniosków przewoźników i aktualizowanego w trakcie obowiązywania RRJ w ustalonych terminach – 2 271 628 tras;
- indywidualnego rozkładu jazdy (IRJ) opracowanego przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. na podstawie wniosku przewoźnika o przydzielenie trasy pociągu, w związku z nieoczekiwaną zmianą popytu na usługi przewozowe niemożliwą do przewidzenia w okresie składania wniosków do RRJ – 113 138 tras;
- tras katalogowych zgodnie z parametrami przyjętymi przez zarządcę infrastruktury kolejowej i podanymi do publicznej wiadomości – 71 698 tras.

W 2007 r. na indywidualne zamówienia przewoźników sprzedano 5787 tras pociągów między-

narodowych, z których przejazdy przez granicę niemiecką stanowiły 58,8%, czeską – 38,2%, słowacką – 2,2%, ukraińską 0,7% i 0,1% przez granicę rosyjską.

Liczba polskich przewoźników biorących udział w międzynarodowych przewozach towarowych zwiększa się systematycznie z 8 w 2005 r., 13 w 2006 r. do 16 w 2007 r.

W celu ułatwienia klientom korzystania z międzynarodowych tras pociągów towarowych zamawianych w trybie indywidualnego rozkładu jazdy funkcjonuje wydział One Stop Shop (OSS).

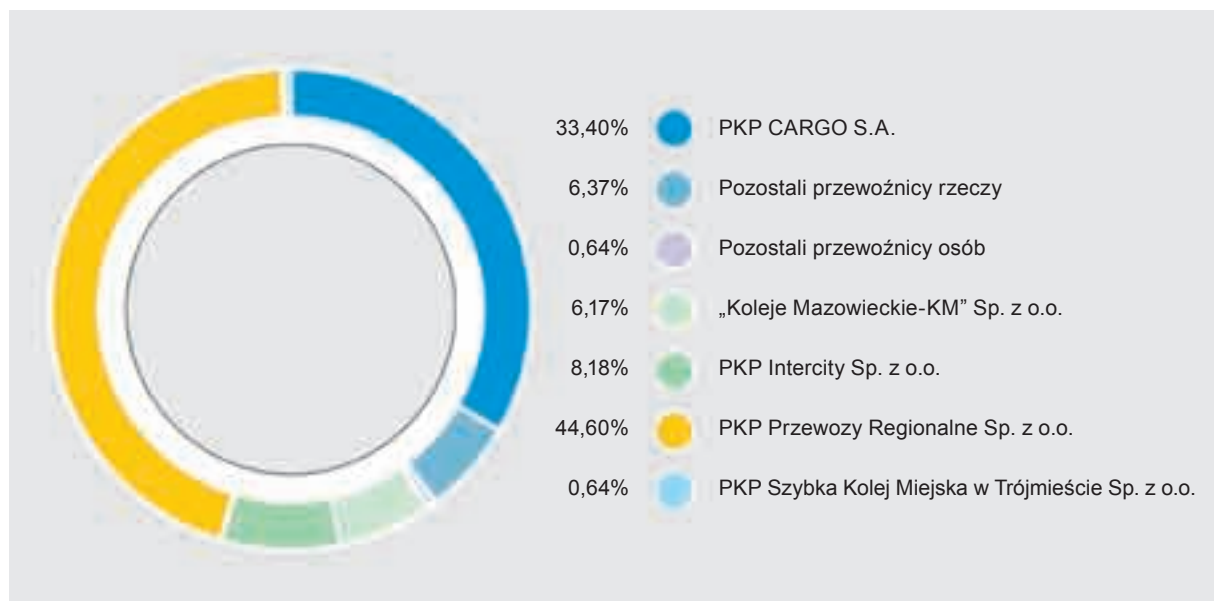
Wielkość świadczonych usług w zakresie udostępniania linii kolejowych jest mierzona pracą eksploatacyjną wyrażoną w pociągokilometrach [pockm]. W 2007 roku zrealizowano 228,26 mln pockm, w tym: 137,49 mln pockm w ruchu pasażerskim i 90,77 mln pockm w ruchu towarowym.

W 2007 roku nastąpił:

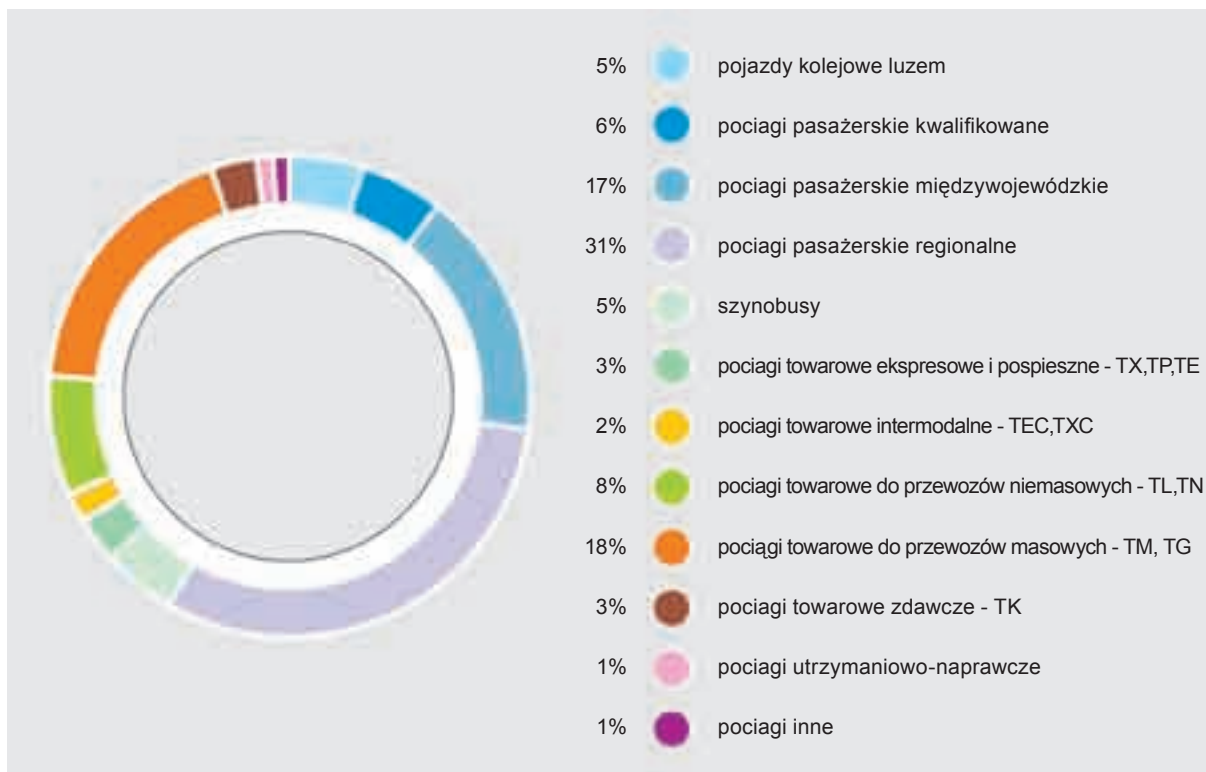
- spadek o 1,07 % ogólnej wielkości pracy eksploatacyjnej w stosunku do 2006 r., w tym w przewozach osób o 1,06 %, przewozach rzeczy o 1,10%;
- wzrost udziału przewoźników towarowych spoza PKP w pracy wykonywanej przez wszystkich przewoźników towarowych z 12,90 % w 2006 r. do 16,02 % w 2007 r.

Strukturę pracy eksploatacyjnej wg przewoźników i rodzajów pociągów w 2007 r. przedstawiono na poniższych wykresach.

Struktura pracy eksploatacyjnej wg przewoźników w 2007 roku



Struktura pracy eksploatacyjnej wg rodzajów pociągów w 2007 roku



W 2007 r. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. udostępniły linie kolejowe 46 przewoźnikom:

1. CEMET S.A.
2. České Dráhy a.s. (przejazdy w ramach tranzytu uprzywilejowanego)
3. Connex Česká Železniční s.r.o. (przejazdy w ramach tranzytu uprzywilejowanego)
4. Connex Sachsen GmbH (przejazdy w ramach tranzytu uprzywilejowanego)
5. CTL Express Sp. z o.o.
6. CTL Rail Sp. z o.o.
7. CTL Reggio Sp. z o.o.
8. CTL Train Sp. z o.o.
9. Dolnośląskie Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury Komunikacyjnej DOLKOM Sp. z o.o.
10. Euronaft Trzebinia Sp. z o.o.
11. Freightliner PL Sp. z o.o.
12. GATX Rail Poland Sp. z o.o.
13. „Kolej Bałtycka” S.A.
14. „Koleje Mazowieckie-KM” Sp. z o.o.
15. Kopalnia Piasku „Kotlarnia” S.A.
16. LOTOS Kolej Sp. z o.o.
17. Lubelski Węgiel „BOGDANKA” S.A.
18. Nadwiślański Zakład Transportu Kolejowego Sp. z o.o. w Bieruniu
19. ORLEN KolTrans Sp. z o.o.
20. PCC Kolchem Sp. z o.o.
21. PCC Rail COALTRAN Sp. z o.o.
22. PCC Rail S.A.
23. PCC Spedkol Sp. z o.o.
24. PKP CARGO S.A.
25. PKP Intercity Sp. z o.o.
26. PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o.
27. PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.
28. POL-MIEDŹ TRANS Sp. z o.o.
29. Polski Koncern Naftowy ORLEN S.A.
30. Pomorskie Przedsiębiorstwo Mechaniczno-Torowe Sp. z o.o.
31. Przedsiębiorstwo Robót Kolejowych i Inżynieryjnych S.A.
32. Przedsiębiorstwo Robót Komunikacyjnych w Krakowie S.A.
33. Przedsiębiorstwo Transportu Kolejowego „KOLTAR” Sp. z o.o.
34. Przedsiębiorstwo Transportu Kolejowego i Gospodarki Kamieniem S.A. w Rybniku
35. Przedsiębiorstwo Transportu Kolejowego Holding S.A.
36. Przedsiębiorstwo Usług Kolejowych KOLPREM Sp. z o.o.
37. RCO S.A.
38. Rail Polska Sp. z o.o.
39. RailTrans s.r.o. (przejazdy w ramach tranzytu uprzywilejowanego)
40. STK Sp. z o.o.
41. Szybka Kolej Miejska Sp. z o.o.
42. Transoda Sp. z o.o.
43. Zakład Inżynierii Kolejowej Leśkiewicz Kosmała Sp.j.
44. Zakład Napraw Infrastruktury Radom Sp. z o.o.
45. Zakład Napraw Infrastruktury Stargard Szczeciński Sp. z o.o.
46. X-Train Sp. z o.o.

Do 8 grudnia 2007 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. stosowały cennik obowiązujący w ramach rozkładu jazdy 2006/2007, opracowany na podstawie zasad zawartych w rozporządzeniu ministra transportu z dnia 30 maja 2006 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U. nr 107, poz. 737). Przy budowie cennika uwzględniona została dotacja na remonty i utrzymanie infrastruktury kolejowej pochodząca z budżetu państwa w wysokości 380 mln zł.

Od 9 grudnia 2007 r. obowiązuje cennik, przygotowany według zasad znowelizowanych rozporządzeniem ministra transportu z dnia 25 kwietnia 2007 r. (Dz. U. nr 81, poz. 552).

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

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

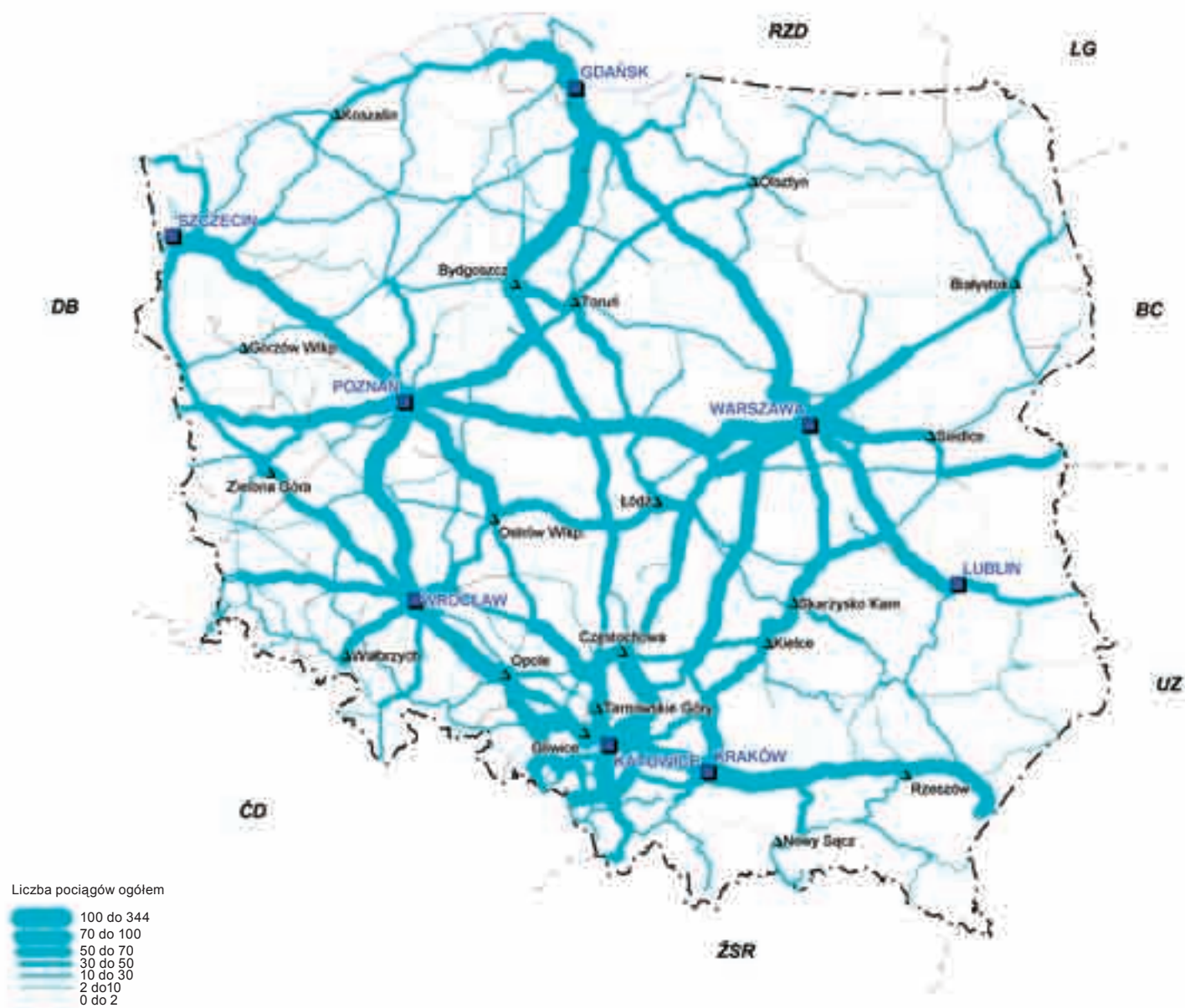
i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych);

- opłat za usługi podstawowe i dodatkowe w ramach udostępniania infrastruktury kolejowej (cennik opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.);
- zasad opracowywania rozkładu jazdy, są dostępne na stronach internetowych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. - www.plk-sa.pl.

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



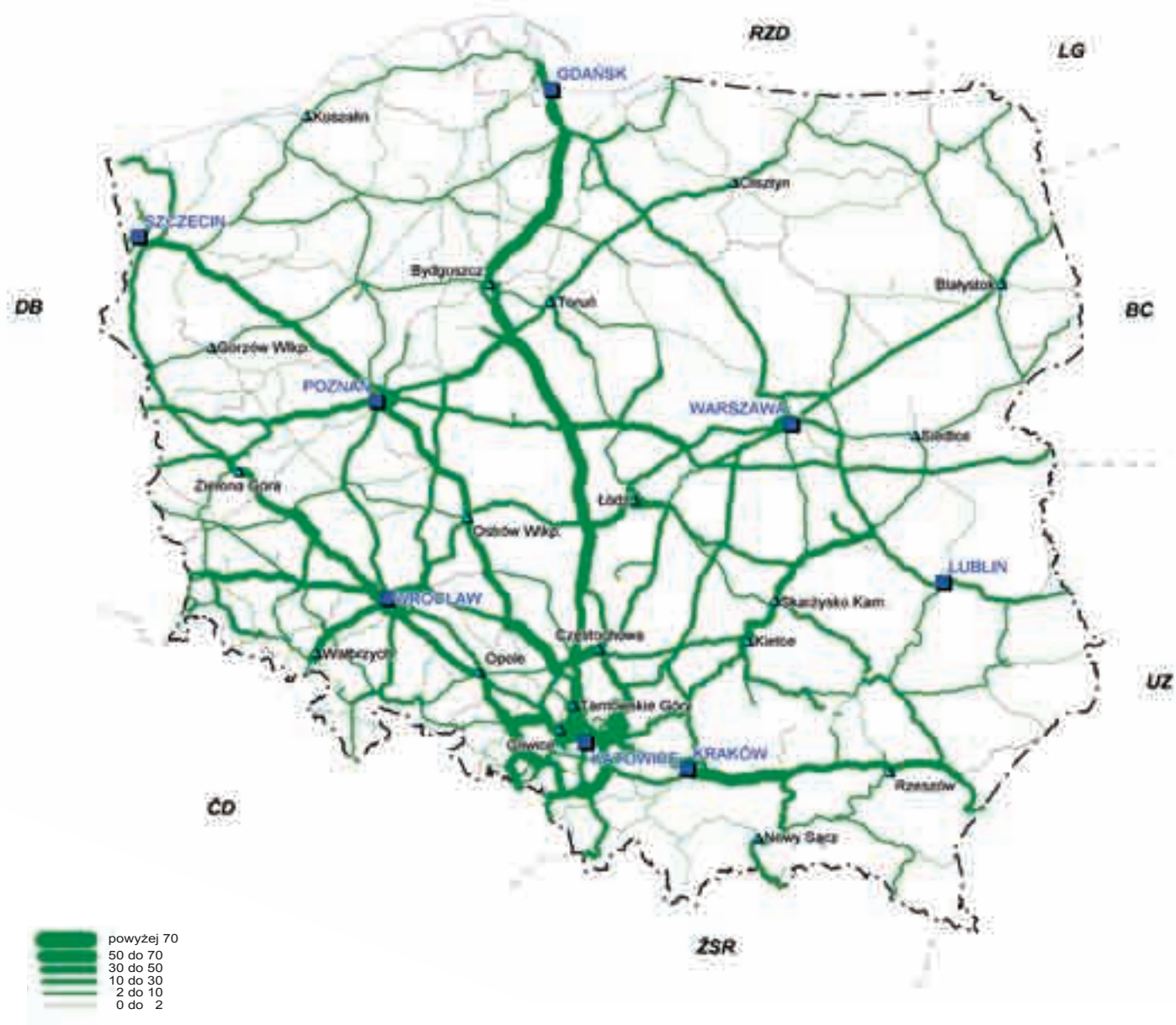
Obciążenie sieci PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – 2007 rok ogółem [poc./dobę w obu kierunkach]



**Obciążenie sieci PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – 2007 rok
pociągi pasażerskie [poc./dobę w obu kierunkach]**



Obciążenie sieci PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – 2007 rok pociągi towarowe [poc./dobę w obu kierunkach]



07



Ośłona zimowa linii kolejowych

Występujące w okresach zimowych opady śniegu, niskie temperatury oraz silne wiatry, stwarzają znaczne utrudnienia w utrzymaniu przejezdności szlaków kolejowych oraz powodują wzmożone uszkodzenia budynków, budowli i urządzeń kolejowych.

Usuwanie skutków zimy oraz podejmowanie działań dla złagodzenia wpływu niekorzystnych warunków atmosferycznych na infrastrukturę kolejową wymaga użycia specjalistycznego sprzętu i urządzeń odśnieżnych oraz zaangażowania znacznego potencjału roboczego. Do udziału w akcji zimowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dysponuje ok. 17 tys. osób oraz sprzętem odśnieżnym, w tym wysokowydajnymi maszynami: 20 zespołami odśnieżnymi, 95 pługami, 50 odśnieżarkami.

18 tysięcy rozjazdów kolejowych wyposażonych jest w stacjonarne urządzenia elektrycznego ogrzewania. Dla zabezpieczenia przed przymarzaniem rozjazdów stosowane są odporne na niskie temperatury środki smarne.

Do szybkiego usuwania awarii i usterek w nawierzchni kolejowej oraz urządzeniach sterowania ruchem kolejowym uruchamianych jest 150 specjalnych zespołów roboczych.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. prowadzi również prace odśnieżne na peronach, kładkach i przejściach dla pieszych. Całkowita powierzchnia tych obiektów przekracza 5 mln m².

W okresach występowania niekorzystnych warunków atmosferycznych, powodujących nasilenie utrudnień w prowadzeniu ruchu pociągów, szczególnej ośłonie podlegają linie kolejowe ważne ze względów gospodarczych i społecznych. Linie kolejowe podzielone zostały na trzy grupy kolejności zimowego utrzymania. W pierwszej kolejności odśnieżanych jest 13,2 tys. km torów, w drugiej 3,9 tys. km oraz 10,5 tys. km w dalszej kolejności.

Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym

07



1 października 2007 r. Centrum Kierowania Przewozami zmieniło nazwę na Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym, przejmując cały proces związany z przygotowaniem, realizacją i dokumentowaniem rozliczania podstawowego produktu zarządcy infrastruktury, jakim jest rozkład jazdy.

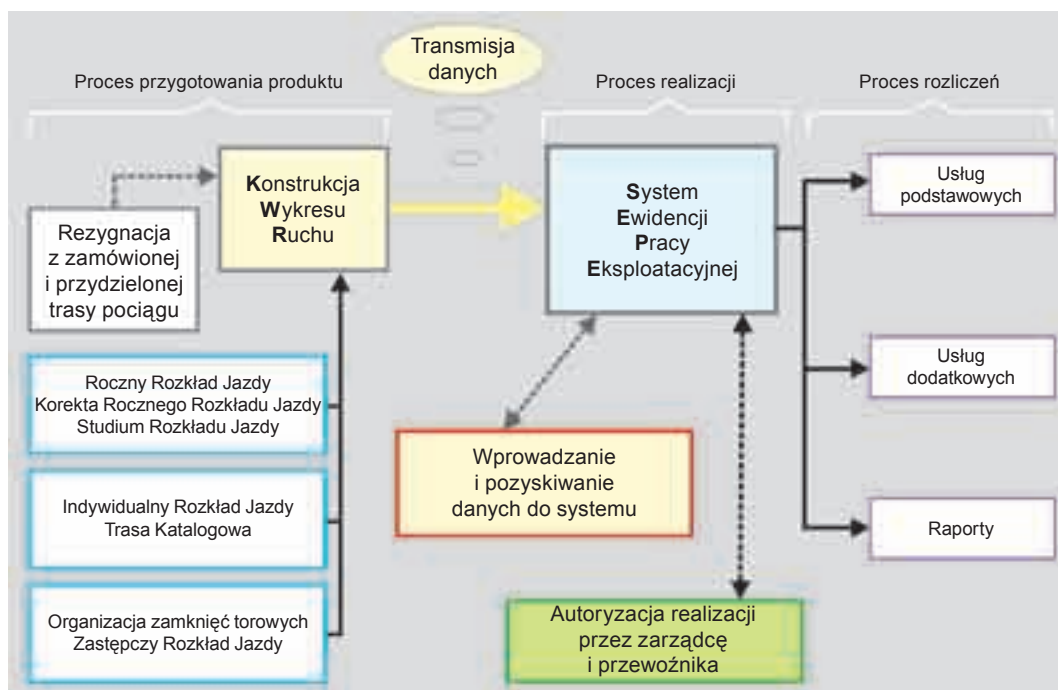
Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym przejęło od oddziałów regionalnych zadania związane z przygotowaniem rocznego, zastępczego oraz indywidualnego rozkładu jazdy.

Aby proces przygotowania rozkładu jazdy mógł przebiegać bez zakłóceń i jakość przygotowywanego produktu była coraz wyższa w ekspozyturach zarządzania ruchem kolejowym wyodrębniono trzy zespoły przygotowania rozkładu jazdy:

- **zespół podstawowy** opracowujący kanwę rozkładu jazdy oraz jego aktualizację stosownie do zmieniających się potrzeb przewozowych lub możliwości eksploatacyjnych;
- **zespół zamknięciowy** opracowujący zastępczy rozkład jazdy w celu opracowania organizacji ruchu dla wykonania prac modernizacyjnych oraz niezbędnych prac konserwacyjno - utrzymaniowych;
- **zespół bieżący** opracowujący całodobowo indywidualny rozkład jazdy dla zapewnienia bieżących potrzeb przewoźników.

W związku z licznymi pracami modernizacyjnymi, a także niezbędnymi pracami utrzymaniowymi zachodzi potrzeba dostosowywania kanwy podstawowego rozkładu do możliwości prowadzenia ruchu podczas zamknięć torowych. Aby procesy inwestycyjne i konserwacyjno-utrzymaniowe mogły przebiegać bez zakłóceń ruchowych, niezbędne jest opracowanie organizacji ruchu i ogłoszenie zastępczego rozkładu jazdy do czasu ich wykonania. Cały proces konstrukcji rozkładu jazdy jest uzgadniany i przekazywany przewoźnikom w czasie umożliwiającym jego ogłoszenie i zrealizowanie. Przygotowany rozkład jazdy w systemie konstrukcji wykresu ruchu (KWR) przekazywany jest elektronicznie do systemu ewidencji pracy eksploatacyjnej (SEPE). Od tego momentu rozpoczyna się cały proces realizacji i dokumentowania przez zespół dyspozytorów Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym. Na podstawie wprowadzonych informacji do systemu SEPE prowadzone są rozliczenia z udostępnianiem tras pociągów. W szczególności jest to bardzo ważne w okresie prowadzonych na szeroką skalę procesów inwestycyjnych na sieci zarządcy i związanych z tym zakłóceniami eksploatacyjnymi.

Przebieg procesów konstrukcji, realizacji i dokumentowania rozkładu jazdy w Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym



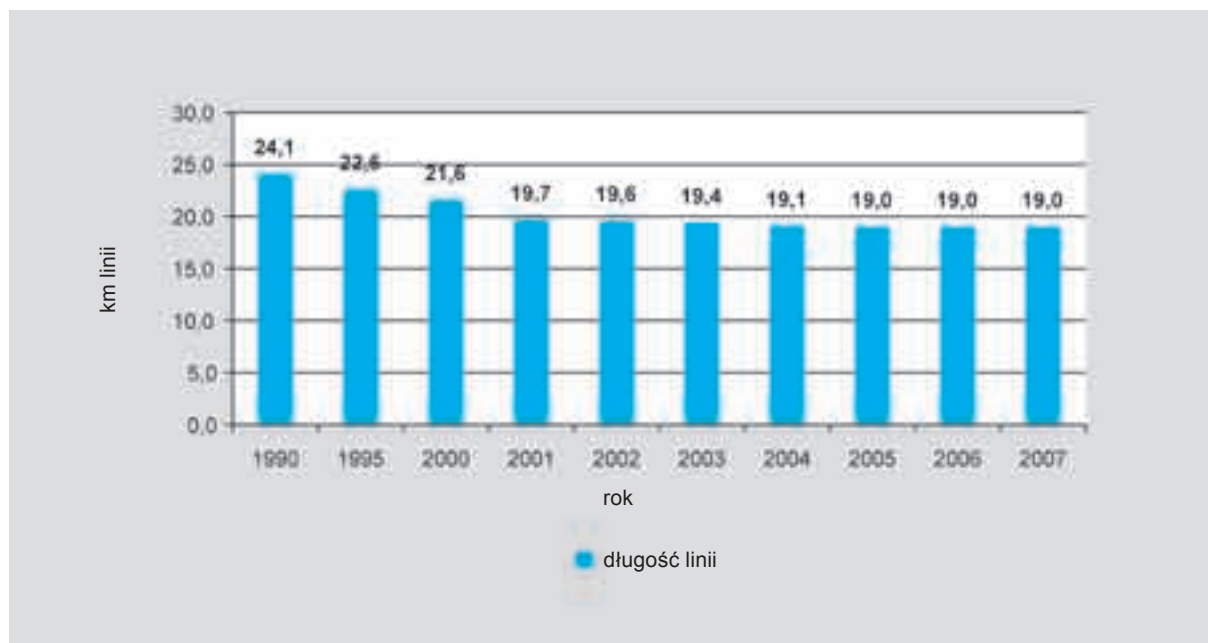
Drogi kolejowe

07



Długość eksploatowanych linii kolejowych ulega stałym zmianom w horyzoncie czasowym. Wielkość tych zmian obrazuje wykres.

Długość linii kolejowych



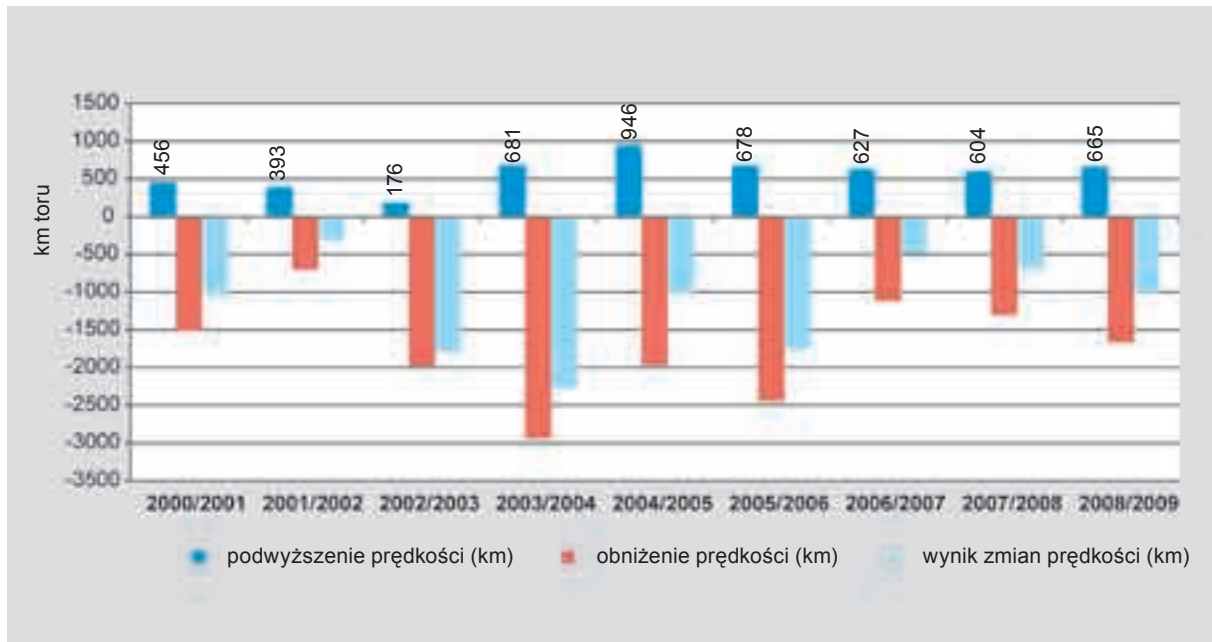
Największe ograniczenie ilości eksploatowanych linii miało miejsce w okresie od roku 1990 do roku 2001. Po 2001 roku nastąpiło wyraźne zmniejszenie tempa wyłączenia linii z eksploatacji, a w roku 2007, po raz pierwszy zanotowano fakt przywrócenia przewozów na niektórych odcinkach.

Ilość eksploatowanej infrastruktury drogowej podlega systematycznemu dostosowaniu do zmieniających się potrzeb przewozowych. Według stanu na 31.12.2007 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. eksploatowały następującą infrastrukturę drogową w podstawowych jej elementach:

- 18 993 km linii kolejowych to jest 36 934 km torów w tym:
 - 27 580 km torów szlakowych i głównych zasadniczych;
 - 9 354 km torów stacyjnych;
- 43 905 rozjazdów; w tym:
 - 18 470 rozjazdów w torach szlakowych i głównych zasadniczych;
 - 25 435 rozjazdów w torach stacyjnych;
- 16 291 przejazdów kolejowych (w tym 2 890 przejazdów kategorii A);
- 25 639 obiektów inżynierskich;
- 7004 budynki;
- 11 230 budowli.

Stan infrastruktury drogowej, z powodu niewystarczających środków kierowanych na jej naprawy, ulega systematycznemu pogorszeniu, o czym najbardziej świadczą porównanie zmian prędkości rozkładowych w poszczególnych rozkładach jazdy przedstawionych na wykresie.

Zmiany prędkości rozkładowych



Obniżanie prędkości rozkładowych w kolejnych rozkładach jazdy pociągów, nie przyczyniało się do zmniejszania ilości ograniczeń prędkości oraz ich długości. Na koniec roku 2007 wprowadzonych było 7501 ograniczeń prędkości na długości 3967,618 km, w tym w torach szlakowych i głównych zasadniczych na stacjach 5259 ograniczeń prędkości na długości 3212,285 km. Z uwagi na zły stan infrastruktury wprowadzono 5238 ograniczeń na długości 3232,765 km, w tym w torach szlakowych i głównych zasadniczych 3238 ograniczeń prędkości na

długości 2534,697 km. Głównymi przyczynami obniżania prędkości rozkładowych i wprowadzania punktowych ograniczeń prędkości są:

1. eksploatawanie podkładów o przekroczonym okresie żywotności (szczegółowe dane przedstawia tabela 1);
2. zaległości w dostosowywaniu obiektów inżynierskich do zmieniających się parametrów eksploatacyjnych w zakresie prędkości i dopuszczalnych nacisków.

Tabela 1

Statystyka podkładów eksploatowanych w torach PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Rodzaj podkładów	Ilość	Okres żywotności	Ilość z przekroczonym okresem żywotności	Udział podkładów z przekroczonym okresem żywotności
	(tys. szt.)	(lata)	(tys. szt.)	%
Iglaste	22 336	18	14 223	63,7%
Liściaste	3 083	25	820	26,6%
Prefabrykowane	32 817	35	6 320	19,3%
Inne	1 376	25	788	56,9%
RAZEM	59 612	-	21 151	37,2%

Zaległości w naprawach i modernizacji obiektów inżynierskich spowodowały, że na koniec 2007 roku:

- 19 obiektów inżynierskich (tj. 0,1%) było wyłączonych z eksploatacji z uwagi na ich stan techniczny, uniemożliwiający zachowanie bezpieczeństwa ruchu kolejowego, nawet przy wprowadzeniu najostrożniejszych warunków eksploatacyjnych;
- 148 obiektów inżynierskich (tj. 0,6%) jest zagrożonych wyłączeniem z eksploatacji w perspektywie najbliższych 12 miesięcy (tj. do końca 2008 r.);
- 858 obiektów inżynierskich (tj. 3,3%) eksploatowanych było z ograniczeniem eksploatacyjnym: prędkości, nośności, skrajni i wymagają podjęcia robót remontowych lub odtworzeniowych, przywracających pierwotne parametry eksploatacyjne;

- 1 087 obiektów inżynierskich (tj. 4,2%) zagrożonych jest wprowadzeniem do końca 2008 r. ograniczeń eksploatacyjnych wynikających z przewidywanego pogorszenia stanu technicznego, mogącego mieć wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego, przy zachowaniu dotychczasowych parametrów eksploatacyjnych.

Stan techniczny infrastruktury drogowej ma bezpośrednie przełożenie na wartości: prędkości maksymalnych, nacisków osiowych i liniowych na poszczególnych liniach. Porównanie wykorzystania prędkości konstrukcyjnych linii (prędkość konstrukcyjna jest to prędkość, na którą jest projektowany dany odcinek linii) przedstawione zostało w tablicy 2.

Tablica 2

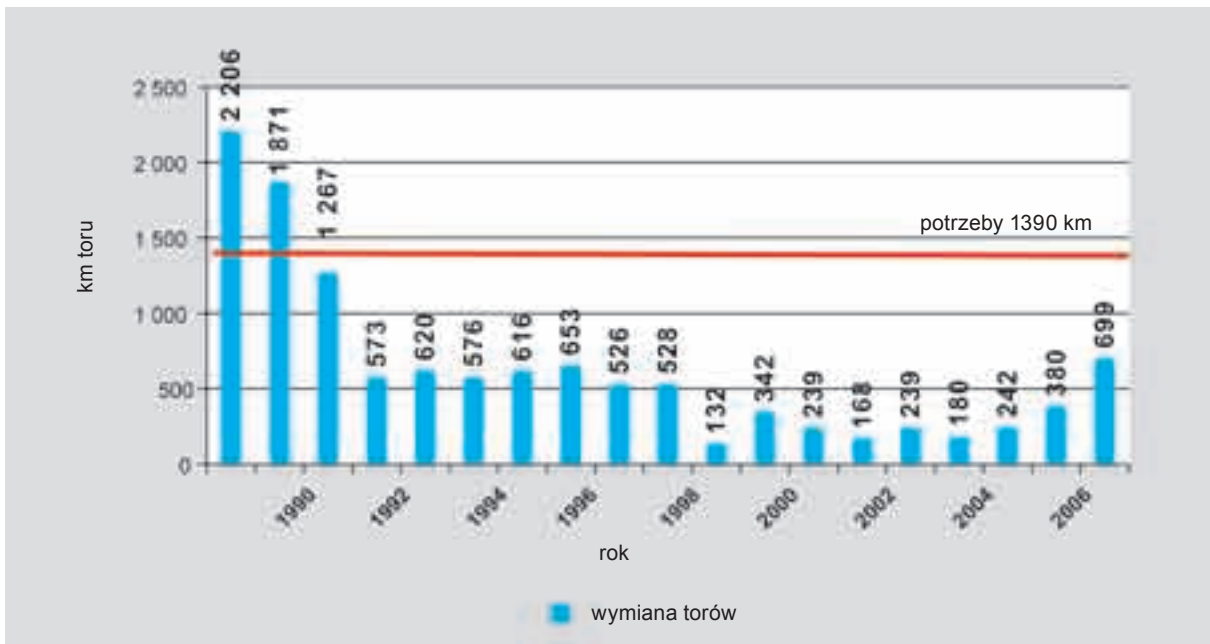
Wykorzystanie prędkości konstrukcyjnych linii

Rodzaj linii	Średnia prędkość konstrukcyjna	Wykorzystanie prędkości konstrukcyjnej
	km/h	%
Linie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. ogółem	99,2	79,4%
Linie korytarzowe (TEN, AGC, AGTC)	120,3	83,0%
Linie AGC	133,3	89,1%

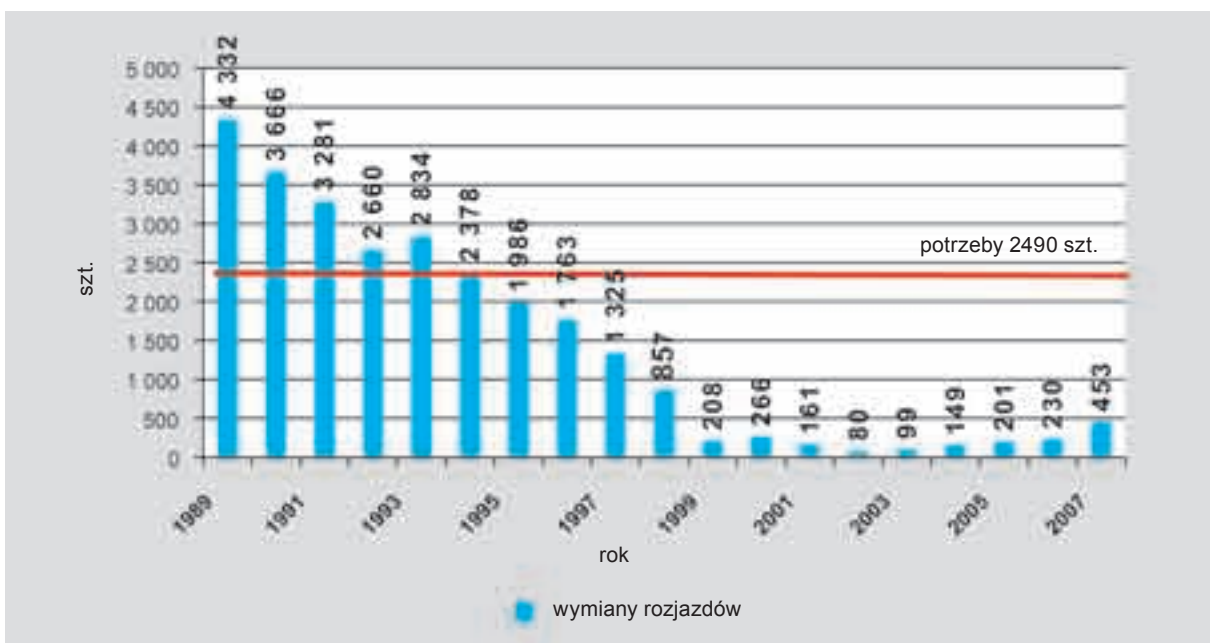
Dla poprawienia stanu technicznego infrastruktury drogowej konieczne jest zwiększenie ilości robót naprawczych i modernizacyjnych. Ilości wymian to-

rów i rozjazdów od roku 1989 przedstawiają poniższe wykresy.

Wymiany torów



Wymiany rozjazdów



Z ilości 699 km wymian torów, 662 km wykonano ze środków inwestycyjnych na wybranych liniach korytarzowych w torach szlakowych, głównych zasadniczych i stacyjnych.

Z wymienionych 453 rozjazdów, 409 rozjazdów wymieniono ze środków inwestycyjnych na wybranych liniach korytarzowych.

Tendencja wzrostowa ilości wymian torów i rozjazdów uwidaczniająca się od 2004 roku oraz perspektywa jej wzrostu pozwoli na zahamowanie tempa dekapitalizacji infrastruktury drogowej, a w dalszej przyszłości na poprawę stanu technicznego i przygotowanie atrakcyjniejszej oferty przewozowej.



Utrzymanie infrastruktury kolejowej i ratownictwo techniczne

07



Organizacja utrzymania infrastruktury

Od 2007 r. w strukturze Centrali PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. znalazło się Biuro Organizacji Utrzymania Infrastruktury, które zajmuje się m.in. planowaniem robót utrzymaniowych nawierzchni kolejowej, opracowywaniem zasad zlecania robót oraz monitorowaniem ich realizacji, prowadzeniem gospodarki maszynami. Współpracuje także z Urzędem Transportu Kolejowego w zakresie uzyskiwania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typów pojazdów kolejowych i zatwierdzania dokumentacji. Organizuje kolejowe ratownictwo techniczne, wsparcie techniczne w sytuacjach zagrożeń żywiołowych oraz koordynuje usuwanie skutków tych zagrożeń. Do zadań Biura należy także organizacja i merytoryczny nadzór bezpieczeństwa przewozu koleją towarów niebezpiecznych a także ochrony przeciwpożarowej. Jednostka prowadzi zagadnienia wynajmu podmiotom gospodarczym wysokowydajnych maszyn do robót torowych i usług kolejowego ratownictwa technicznego. Ścisłe współpracuje z Komendą Główną i jednostkami terenowymi Państwowej Straży Pożarnej (PSP). Podejmuje szereg działań wspólnie z jednostkami PSP w zakresie poprawy bezpieczeństwa na obiektach i obszarach zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Organizuje wspólne ćwiczenia na obiektach PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Uczestniczy również w krajowych i międzynarodowych ćwiczeniach ratowniczych. Załogę kolejowego ratownictwa technicznego tworzy kadra specjalistów wysokiej klasy. W 2007 r. 13 pracowników otrzymało odznaki „Zasłużony dla ochrony przeciwpożarowej”.

W PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. funkcjonują 24 zespoły kolejowego ratownictwa technicznego. Są one zlokalizowane tak, by zapewniały osłonę techniczną najważniejszych linii i węzłów kolejowych. Wyposażone są w żurawie kolejowe, pojazdy szynowo-drogowe, ciągniki gaśnicowe z platformami, samojezdne pociągi ratownictwa technicznego oraz wagony techniczno-gospodarcze ze sprzętem do działań ratownictwa technicznego. Zespoły kolejowego ratownictwa technicznego, poza działaniami ratowniczymi świadczą odpłatnie usługi dla spółek Grupy PKP i podmiotów zewnętrznych.

W PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. pojazdy kolejowego ratownictwa technicznego wykorzystywane są także (bez zakłócania gotowości do działań ratowniczych) do prac okołotorowych. W 2007 r. zbudowany został trzeci w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. samojezdny pociąg ratownictwa technicznego na bazie wózków motorowych WM 15 skierowany do eksploatacji w Zakładzie Linii Kolejowych w Katowicach. Wyposażony jest dodatkowo w wymienne urządzenia do prac okołotorowych; frez odśnieżny, obcinarkę krzewów i gałęzi drzew przy torowisku, nożyce do wycinania traw oraz mielenia traw i chrustu, czerpak z rotatorem do materiałów sypkich, szczególnie przydatny do usuwania usypów z torów (węgiel, koks itp.).

Z dniem 1 lipca 2007 r. wprowadzono znowelizowaną Instrukcję o kolejowym ratownictwie technicznym Ir-15, która m.in. określa sposób i tryb postępowania w akcjach usuwania skutków wypadków i wydarzeń kolejowych na liniach zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.



Diagnostyka infrastruktury kolejowej

07



Działania diagnostyczne prowadzone przez Centrum Diagnostyki obejmują całą sieć PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i wykonywane są w następujących obszarach:

- **pomiary diagnostyczne nawierzchni kolejowej obiektów inżynierskich.**

Centrum Diagnostyki wykonuje pomiary geometrii torów przy wykorzystaniu drezyn pomiarowych EM-120. W trakcie jazdy pomiarowej rejestrowane są następujące parametry:

- prostoliniowość osi toru;
- regularność krzywizn na łukach i krzywych przejściowych;
- rozstaw szyn (prześwit toru);
- pochylenie podłużne (profil) i poprzeczne toru (przechyłka);
- różnice poziomów toków szynowych na zadanej długości toru (wichrowatość toru).

Na wyposażeniu Centrum znajduje się również pojazd UPS-80, który służy do pomiaru skrajni budowli kolejowych na podstawie wykonywanych w czasie jazdy lub z zatrzymania cyfrowych zdjęć fotogrametrycznych oraz pomiaru dalmierzem laserowym. Pojazd ten od roku 2007 wykonuje zadania na rzecz diagnostyki kolejowej. Jednym z pierwszych zadań wykonanych tym pojazdem były pomiary po wyremontowaniu i oddaniu do użytku tunelu średnicowego w Warszawie.

Do dokonywania inspekcji obiektów inżynierskich służy pojazd inspekcyjny Volvo, który ułatwia inspektorom nadzoru dokładną analizę oraz ocenę stanu obiektów mostowych.

- **Badania defektoskopowe nawierzchni kolejowej.**

Defektoskopia kolejowa polega na wykrywaniu przy pomocy fal ultradźwiękowych w elementach nawierzchni kolejowej (szynach, elementach rozjazdów i złączach szynowych), nieciągłości i niejednorodności materiału tworzącego te elementy (wady materiałowe) oraz pęknięć, ubytków i innych uszkodzeń, a następnie na pomiarze ich wielkości i określaniu stopnia zagrożenia z ich strony dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Badania defektoskopowe prowadzone są za pomocą specjalnego wagonu oraz ręcznych wózków szynowych z aparatami defektoskopowymi.

- **Spawalnictwo kolejowe.**

Pośród regulaminowych zadań PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrum Diagnostyki w Warszawie jest działalność w zakresie realizacji szeroko pojętego spawalnictwa nawierzchni kolejowej. Pod pojęciem tym należy rozumieć m. in.:

- wykonywanie połączeń szyn metodą zgrzewania w warunkach stacjonarnych i na szlaku oraz spawania termitowego;
- regenerację przez napawanie łukowe stalowych elementów nawierzchni kolejowej.





Ogólny nadzór nad jakością w zakresie spawalniczości sprawuje zespół wysokokwalifikowanych inspektorów nadzoru spawalniczego wykonujących na sieci zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. m. in. czynności:

- szkolenia i egzaminowania personelu wykonującego prace spawalnicze wraz z dopuszczaniem w imieniu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. spawaczy, pracowników nadzoru bezpośredniego oraz firm do pracy na sieci kolejowej;
- opracowywania, doskonalenia i wdrażania nowych procesów technologicznych spawalnictwa nawierzchni kolejowej;
- przeprowadzania kontroli robót spawalniczych wykonywanych w nawierzchni kolejowej.

W dziedzinie nadzoru nad jakością stosowanych materiałów nawierzchniowych do robót torowych inspektorzy nadzoru Centrum Diagnostyki dokonują odbiorów technicznych materiałów nawierzchniowych u producentów:

- szyn w hutach i walcowniach w kraju i za granicą;
- rozjazdów kolejowych i skrzyżowań torów wszystkich typów;
- podkładów i podrozdnic strunobetonowych;
- kształtowników do budowy rozjazdów, dziobnic manganowych itp.

Laboratorium badań materiałów nawierzchni kolejowej prowadzi m.in. prace nad:

- badaniem własności mechanicznych stalowych elementów nawierzchni kolejowej i produktów spawalniczych;
- badaniami próbnymi połączeń spawanych i zgrzewanych testujących nowe technologie i materiały spawalnicze oraz w celu dopuszczenia przez Urząd Transportu Kolejowego (UTK) do eksploatacji w nawierzchni kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. typów budowli i urządzeń.

• Opis sieci linii kolejowej.

Głównym zadaniem w tej dziedzinie jest gromadzenie danych, tworzenie sprawozdań, zbiorczych raportów o stanie technicznym elementów infrastruktury kolejowej oraz analiza ekonomiczna tj. określanie kosztów i nakładów utrzymano-wo-naprawczych dla eksploatowanych linii i ciągów transportowych. Pracownicy tego działu biorą też udział w pracach potrzebnych do utworzenia zintegrowanego systemu zarządzania infrastrukturą kolejową (ZSZ) przez utworzenie GIS-RAIL - przestrzenno eksploatacyjnej bazy infrastruktury kolejowej powiązanej z systemem planowania zasobów (ERP).

Prace	Jednostka miary	Wykonanie dla Spółki
Badania defektoskopowe ciągle szyn:	km toru	51 842
ręczne aparatem defektoskopowym	km toru	38 961
wagonem defektoskopowym	km toru	12 881
Pomiary geometrii toru drezyną pomiarową EM120	km toru	31 589
Badania defektoskopowe specjalistyczne:	sztuk	5 033
spoin i zgrzein	sztuk	4 478
profilu poprzecznego szyn	sztuki	462
profilu podłużnego szyn	sztuk	60
elementów rozjazdów	sztuki	33
Inspekcja obiektów mostowych:	sztuk	161
Odbiory szyn 60E1 i 49E1	sztuk	50 518
Odbiory kompletnych rozjazdów na ogólną ilość	komplety	233
Odbiory podkładów i podrozjazdnic strunobetonowych w ilości	sztuk	314 470
Odbiory innych elementów nawierzchni kolejowej w ilość	sztuk	123 814



Bezpieczeństwo ruchu kolejowego

07



Zagadnienia bezpieczeństwa ruchu oraz statystyka wypadkowa na sieci PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podlegają już od roku 2005 implementowanemu do ustawodawstwa krajowego uregulowaniom dyrektywy nr 2004/49/WE z 29 kwietnia 2004 r. Jednym ze skutków zmian wówczas wprowadzonych jest przejście ogólnego nadzoru nad tą problematyką przez nowy niezależny organ państwowy, jakim stała się Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych. W jej gestii znalazło się prowadzenie dochodzeń w sprawie poważnych wypadków kolejowych (katastrof) oraz sprawy nadzoru nad działalnością komisji kolejowych złożonych z przedstawicieli zarządców linii i przewoźników kolejowych. Komisja prowadzi postępowania wyjaśniające i sprawy szeroko pojętej statystyki wypadkowej, w tym także kwalifikowania wypadków oraz incydentów kolejowych.

W PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. organem właściwym do tych spraw jest Główny Inspektorat Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego. Bezpośredni zaś udział, polegający na organizowaniu prac komisji kolejowych, uczestnictwie w ich pracach oraz tworzeniu bazy danych o wypadkach biorą, wszystkie zakłady linii kolejowych.

W roku 2007 na terenie zarządzanym przez PKP Polskie Linie Kolejowe SA odnotowanych zostało 949 wypadków. Na tę liczbę składają się trzy grupy wypadków:

- 459 wypadków z ludźmi związanych z ruchem pociągów,
- 274 kolizje z pojazdami drogowymi na przejazdach kolejowych,
- pozostałe 216 wypadków to grupa obejmująca:
 - wykolejenia (198),
 - kolizje (10),
 - pożary w pojazdach kolejowych (7),
 - inne (1).

Zwraca uwagę liczba wypadków na liniach kolejowych wywołana zachowaniami osób postronnych. Są nimi przede wszystkim piesi przechodzący przez tory w miejscach do tego nieprzeznaczonych (tylko w niewielkiej części mają one miejsce na przejściach oraz przejazdach), pasażerowie wskakujący lub wyskakujący z i do pociągów i kierujący pojazdami drogowymi. Osoby te przyczyniły się do powstania 733 wypadków na sieci PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Wypadki te stanowią aż 77% ogólnej liczby wypadków w analizowanym okresie. Ich skutki dezorganizują w sposób drastyczny ruch kolejowy. Powodują też ogromne straty materialne w mieniu zarządcy

cy linii oraz w mieniu przewoźników kolejowych. Ich przykładem niech będzie takie oto zdjęcie:



Fotografia dokumentuje jedynie straty materialne. Niestety, w tego rodzaju wypadkach tragicznym skutkiem są ofiary. W roku 2007 kilka bardzo groźnych wypadków na przejazdach skutkujących jednocześnie wieloma ofiarami spowodowało radykalny wzrost liczby ofiar w porównaniu do roku 2006. Podobnie znaczący przyrost ofiar związany tym razem ze wzrostem liczby wypadków skutkujących każdorazowo ofiarą odnotowany został w grupie wypadków z ludźmi.

W roku 2007 w grupie wypadków z ludźmi związanych z ruchem pociągów śmierć poniosło ogółem 302 osoby, a 166 zostało rannych.

W wypadkach na przejazdach kolejowych (97% zawinionych przez kierowców) zginęło 48, a rannych zostało 106 osób. W innych wypadkach związanych z kolizjami i wykolejeniami odnotowano 1 osobę zabita i 3 ranne.

Te wypadki są poważnym problemem nie tylko dla PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Ich rozwiązanie nie będzie niestety możliwe w ramach działalności tylko naszej Spółki. Konieczna jest tu współpraca bardzo wielu podmiotów, tym bardziej, że liczba tego rodzaju wypadków rośnie.

Maszyny torowe i zgrzewalnie szyn

07



Zakład Maszyn Torowych w Krakowie realizuje zadania w zakresie inwestycyjnym, bieżących napraw i utrzymania linii kolejowych oraz zgrzewania szyn kolejowych. Do realizacji tych zadań dysponuje zestawami wysokowydajnych specjalistycznych maszyn do robót torowych i podtorzowych produkcji renomowanych firm z Austrii, Szwajcarii oraz Niemiec. Poszczególne maszyny jak też zestawy maszyn pozwalają na wykonanie specjalistycznych prac torowych w jednym przebiegu roboczym bez konieczności demontażu toru kolejowego. Zgrzewanie szyn wykonywane jest w wyposażonych w specjalistyczne maszyny zgrzewalnicach w Bydgoszczy, Skarżysku Kamiennej i Kędzierzynie Koźlu. Maszyny torowe i zgrzewalnie obsługiwane są przez doświadczony i wysoko wykwalifikowany zespół pracowników, którzy zapewniają wykonanie prac o jakości odpowiadającej wysokim wymaganiom klientów.

Zakład we współpracy z Firmą Plasser & Theurer dokonuje montażu specjalistycznych transporterów materiałów sypkich MFS 100YP.

Zakład Maszyn Torowych w Krakowie posiada Certyfikat ISO 9001:2000.

Przeroby maszyn za 2007 r. na wybranych lokalizacjach

Lokalizacja	Wykonanie [mb toru]
AHM-800 wymiana podtorza	
Łódź Andrzejów - Gałków	19 600,00
Legionowo - Nasielsk	14 300,00
Warszawa Zachodnia - Warszawa Okęcie	4 030,00
P-93.01, P-93.02	
Gądków - Jerzmanice	15 276,00
Ocice - Rzeszów	22 950,00
Warszawa - Kraków Miechów - Słomniki	11 770,00
Strzłkowo - Sokołowo Wrzesińskie	8 900,00
Jerzmanice - Drzeńsko	18 139,00
Łódź Andrzejów - Gałków	9 427,00
CSM Psary - Góra Włodowska	7 650,00
OT800 Wybieranie/Oczyszczanie	
Sokule - Biała Podlaska	19 450,00
Międzyrzec Podlaski - Sokule	7 330,00
Jerzmanice - Drzeńsko	9 220,00
Kostrzyn Wlkp. - Swarzędz	6 460,00
RM80 Wybieranie/Oczyszczanie	
Łódź Andrzejów - Gałków	13 314,00
Płyćwia - Skierniewice	11 907,00
Budachów - Gądków	11 880,00

Praca Zgrzewalni 2007 r. [mb] - zgrzewanie szyn krótkich w odcinki 210 m

IMZ 1 Skarżysko Kamienna	385 310	mb
IMZ 2 Kędzierzyn Koźle	375 170	mb
IMZ 3 Bydgoszcz	290 189	mb

Praca warsztatów

Warsztat w Krakowie dokonał naprawy 2 pociągów do szlifowania szyn dla szwajcarskiej firmy SPENO.

Praca maszyn wysokowydajnych w 2007 r.

Typ Maszyny	Wykonanie 2007 r.	j.m.
P-93 nr 01	121 707	mb
P-93 nr 02	115 487	mb
P 95	138 505	mb
Razem P-93 i P-95	375 699	mb
AHM 800 R	40 970	mb
OT 800 Nr 03	41 265	mb
OT 800 Nr 04	58 857	mb
RM 80	100 909	mb
Razem OT 800 i RM 80	201 031	mb
UNIMAT 943	20 444	mb
UNIMAT 943	67	j.r.
UNIMAT 947	26 829	mb
UNIMAT 947	763	j.r.
CSM	320 552	mb
RAZEM UNIMAT i CSM mb	367 825	mb
RAZEM UNIMAT j.r.	830	mb
DGS	193 450	mb
ZTU 300	654 420	mb

Automatyka i telekomunikacja kolejowa

07

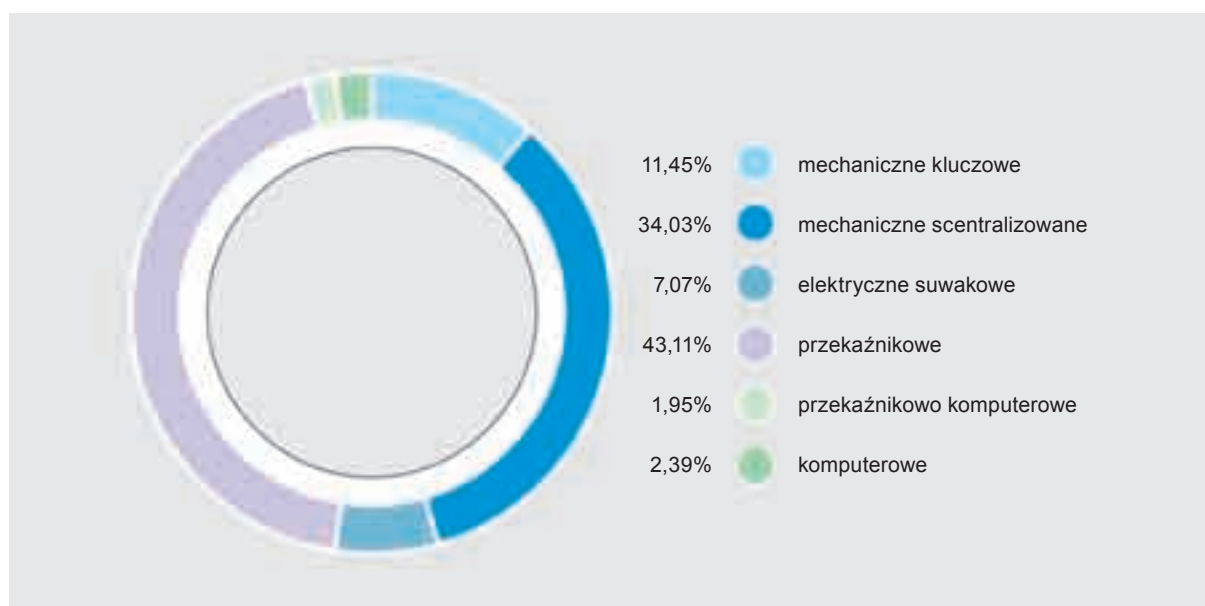


Ogólne informacje statystyczne

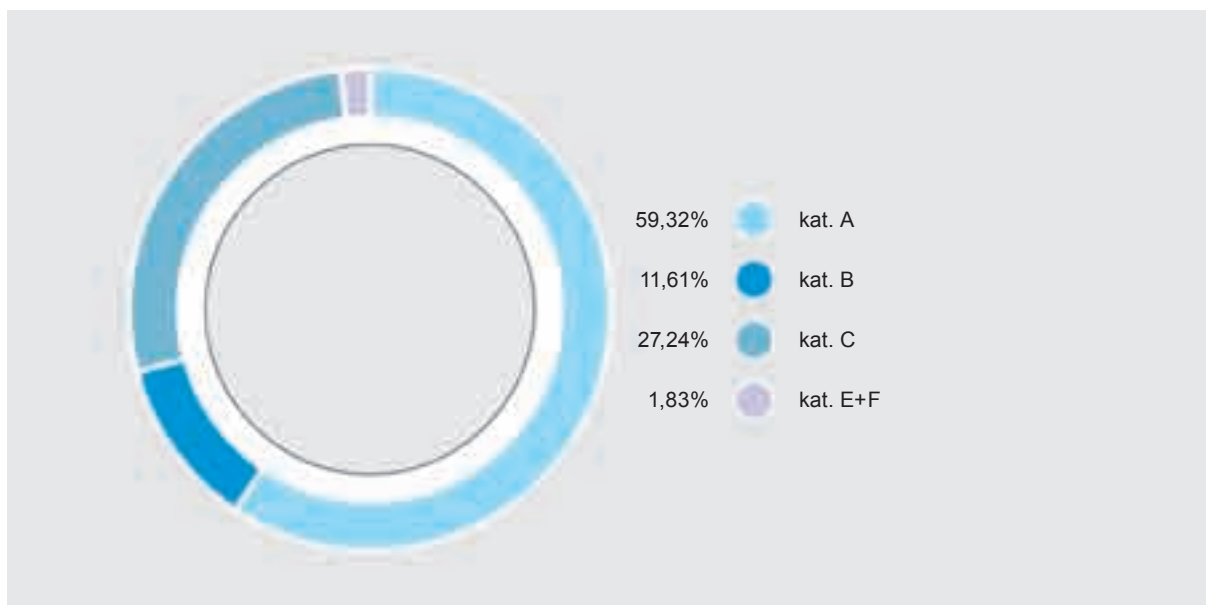
Podstawowym zadaniem systemów i urządzeń sterowania ruchem kolejowym (srk) jest zapewnienie bezpieczeństwa ruchu pociągów, utrzymanie płynności tego ruchu oraz maksymalizacja przepustowości linii kolejowych. Szerokie zastosowanie techniki komputerowej w konstrukcji systemów automatyki i sterowania powoduje, że systemy te stają się coraz bardziej przyjazne obsłudze, umożliwiają pełną autodiagnostykę zapewniającą dużą niezawodność oraz utrzymują stały, wysoki poziom bezpieczeństwa ruchu. Systemy srk można podzielić na trzy zasadnicze grupy funkcjonalne. Są to urządzenia stacyjne, w które wyposażone są stacje i posterunki ruchu, urządzenia liniowe regulujące ruch pociągów na liniach kolejowych oraz urządzenia zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowych. Komputerowe systemy sterowania ruchem kolejowym zainstalowane są w 52 okręgach nastawczych i sterują 1194 zwoznicami i 1348 sygnalizatorami. Urządzenia zdalnego sterowania obejmują 494,1 km linii kolejowych i 40 stacji, zgrupowanych w 10 centrach zdalnego sterowania ruchem. W komputerowe systemy zabezpieczenia ruchu wyposażonych jest również 720 przejazdów kolejowych. Blokady liniowe

zainstalowane na 16 083 km linii kolejowych zapewniają bezpieczeństwo kursowania pociągów pomiędzy poszczególnymi stacjami. Liczba ta obejmuje 13 381 km linii wyposażonych w blokady półsamoczynne i 2 701 km wyposażonych w blokady samoczynne, w tym 382 km to blokady komputerowe. Spośród 2 965 odstępów samoczynnych blokad liniowych, 540 odstępów obejmujących 512 km linii kolejowych wyposażonych jest w niezależne systemy diagnostyki zdalnej, kontrolującej i rejestrującej parametry techniczno – eksploatacyjne systemu. Dynamiczny rozwój i szerokie wprowadzanie do eksploatacji urządzeń detekcji stanów awaryjnych taboru (DSAT) stanowi wydzieleny kierunek działań mających na celu zapewnienie wysokiego poziomu bezpieczeństwa ruchu pociągów. 152 komplety takich urządzeń rozmieszczonych jest na głównych ciągach komunikacyjnych w sąsiedztwie dużych węzłów kolejowych. Urządzenia DSAT w sposób zdalny wykrywają i ostrzegają o możliwości wystąpienia stanów awaryjnych taboru kolejowego, mogących stać się przyczyną wypadków kolejowych. Urządzenia te zapewniają również komfort podróży pasażerom, minimalizują degradację stanu technicznego nawierzchni kolejowej oraz są elementem wspomagającym utrzymanie taboru kolejowego.

Ilości zwoznic uzależnionych w poszczególnych rodzajach stacyjnych urządzeń sterowania ruchem



Podział przejazdów kolejowych wyposażonych w urządzenia zabezpieczenia ruchu na poszczególne kategorie



Modernizacja urządzeń i systemów sterowania ruchem kolejowym

W ramach modernizacji linii kolejowej wchodzącej w skład europejskiego korytarza transportowego E 30 na odcinku Legnica – Węgliniec – Zgorzelec – granica państwa i CE 30 na odcinku Węgliniec – Bielawa Dolna – granica państwa zostały przekazane do eksploatacji:

- systemy samoczynnych sygnalizacji przejazdowych typu SPA-5 na 21 przejazdach kolejowych;
- systemy przejazdowe obsługiwane typu SPR-2 sterowane z odległości z wykorzystaniem systemów telewizji użytkowej TVu na 7 przejazdach kolejowych;
- systemy samoczynnych blokad liniowych (sbl) typu SHL-12 na odcinku Legnica – Węgliniec;
- stacyjne systemy komputerowe typu EBILOCK 950 na 7 stacjach, na których uzależnionych zostało 168 rozjazdów wyposażonych w elektryczne napędy zwrotnicowe typu EEA-5.

W wyniku modernizacji linii kolejowej nr 8 na odcinku Tunel – Niedźwiedz zostały przekazane do eksploatacji:

- systemy samoczynnych sygnalizacji przejazdowych typu SPA-5 na 16 przejazdach kolejowych;
- systemy półsamoczynnej blokady liniowej typu Eap na odcinku Tunel – Słomniki;
- elektryczne napędy zwrotnicowe typu EEA-5 przy 12 rozjazdach.

Kierunki rozwoju

W 2007 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. kontynuowały ścisłą współpracę z czołowymi producentami branży sterowania ruchem kolejowym tj. Bombardier ZWUS, THALES oraz KOMBUD Radom w zakresie wdrażania do stosowania nowych rozwiązań technicznych. Zaowocowało to szeregiem intensywnych działań związanych z prowadzeniem prób terenowych i badań eksploatacyjnych oraz opracowaniem założeń technicznych nowych prototypowych systemów i urządzeń sterowania ruchem.

W roku 2007 w zakresie produktów firmy Bombardier ZWUS rozpoczęto prace związane z wdrożeniem nowej platformy sprzętowo-programowej systemu Ebilock 950 oraz nowej generacji sterowników obiektowych STC-2. Nowa platforma sprzętowo-programowa zwiększa pojemność systemu w zakresie wielkości stacji i liczby sterowanych obiektów. Uzyskaniem bezterminowego świadectwa dopuszczenia do eksploatacji, zakończyły się próby

eksploatacyjne czujnika koła typu ELS-95. Dla potrzeb realizacji projektu modernizacji Poznańskiego Węzła Kolejowego przeprowadzono proces przystosowania logiki systemu ESTW L90 5 produkcji firmy THALES do wymagań polskich oraz sposobu zobrażenia sytuacji ruchowej i sposobu wydawania poleceń nastawczych w systemie Command 900.

W roku 2007 na stacji Górki Szczukowskie zakończono z wynikiem pozytywnym próby eksploatacyjne systemu zdalnego sterowania MOR-2zs oraz systemu komputerowych urządzeń sterowania ruchem MOR-3 produkcji firmy KOMBUD. Próby te potwierdziły prawidłowe działanie systemów. Złożono stosowne wnioski do prezesa Urzędu Transportu Kolejowego (UTK) o wydanie bezterminowych świadectw dopuszczenia do eksploatacji dla tych systemów. Rozpoczęto próbną eksploatację nowej generacji napędów zwrotnicowych:

- L-826H - firmy THALES - szczególnie predysponowanego do przestawiania rozjazdów wielonapędowych, stosowanym dla prędkości powyżej 160km/h;
- EBI Switsch 700 - firmy Bombardier – między innymi z wersją przygotowaną dla zapewnienia rozpruwalności długiego rozjazdu przestawianego z pomocą sprzężeń zamknięć nastawczych.

07



W roku 2007 PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zarządzała następującym majątkiem energetycznym:

Wyszczególnienie	Jednostka miary	Ilość
Urządzenia sieci trakcyjnej:		
- długość linii kolejowych zelektryfikowanych	km	11 799
- długość sieci trakcyjnej	tkm	25 159
- odłączniki sieci trakcyjnej	szt.	19 876
- w tym sterowane	szt.	13 060
Urządzenia stałoprądowe nowowobudowane 3 kV (dzierżawione „PKP Energetyka” sp. z o.o.):		
- podstacje trakcyjne	szt.	7
Urządzenia elektrycznego ogrzewania rozjazdów (eor):		
- stacje i posterunki odgałęźne wyposażone w urządzenia eor	szt.	826
- pojedyncze rozjazdy przeliczeniowe łącznie z zamknięciami nastawczymi	szt.	29 049
Urządzenia oświetlenia drogi kolejowej oraz instalacje elektryczne w obiektach infrastruktury:		
- punkty oświetlenia zewnętrznego	szt.	190 885
- punkty instalacyjne i oświetlenie wewnętrzne	szt.	208 737
Linie potrzeb nieatrakcyjnych	km	129

Sieć trakcyjna

Modernizacja infrastruktury kolejowej wiążąca się z podnoszeniem prędkości do 160 km/h i więcej powoduje konieczność modernizacji sieci trakcyjnej wraz z układem zasilania.

Idąc naprzeciw tym wyzwaniom w roku 2007 opracowano wstępną wersję „Wytycznych projektowania, budowy i odbioru sieci trakcyjnej oraz układów zasilania 2x25 kV 50 Hz dla prędkości jazdy $V \leq 350$ km/h”. Do końca roku 2008 powstać ma ostateczna wersja tego opracowania, recenzowana przez zagranicznych ekspertów w tym zakresie.

W zakresie urządzeń sieci trakcyjnej w roku 2007:

- zakończono prace związane z zaprojektowaniem, budową i badaniami eksploatacyjnymi nowych typów sieci trakcyjnych ze zwiększoną obciążalnością prądową, z zastosowaniem przewodów jezdnych z domieszką srebra o przekroju 150 mm². Badania zakończyły się pełnym sukcesem. Wy-

stąpiono do Urzędu Transportu Kolejowego (UTK) z wnioskiem o wydanie Świadectwa dopuszczenia do eksploatacji dla sieci trakcyjnej typu YC150-2CS150, z odmianą YC120-2CS150 dla prędkości jazdy $V=200$ km/h;

- podjęto realizację programu antykradzieżowego - „Opracowanie platformy monitoringu urządzeń kolejowych”. System monitoringu zainstalowany będzie pilotażowo w wyznaczonych lokalizacjach na terenie Zakładu Linii Kolejowych w Katowicach i Gliwicach. Zakłada się, że wdrożenie systemu ograniczy ilość kradzieży oraz zwiększy wykrywalność sprawców;
- opracowano i wdrożono do stosowania „Wytyczne projektowania i warunki odbioru sieci trakcyjnej, z uwzględnieniem standardów i wymogów dla linii interoperacyjnych”.

Przy modernizacji sieci trakcyjnej stosowane są nowoczesne technologie, powodujące skrócenie procesu inwestycyjnego, polegające na :

- wyburzaniu fundamentów po starych konstrukcjach wsporczych sieci trakcyjnej metodą minerską;
- pograżaniu w gruncie fundamentów palowych pod nowe konstrukcje wsporcze sieci trakcyjnej przy wykorzystaniu „palownicy”;
- potokowej wymianie sieci trakcyjnej pozwalającej na wywieszanie przewodów sieci trakcyjnej przy nominalnym naciągu.

Urządzenia oświetlenia zewnętrznego

W celu zmniejszenia kosztów energii elektrycznej zużywanej na oświetlenie terenów Spółki, w roku 2007 wymieniono 8000 szt. wyeksploatowanych opraw oświetleniowych na nowoczesne oprawy wyposażone w energooszczędne źródła światła. Nowe oświetlenie podniesie bezpieczeństwo pasażerów, użytkowników i pracowników oraz poprawi estetykę linii kolejowych. Wymienione oprawy zużywają o ok. 40% mniej energii elektrycznej.



Urządzenia elektrycznego ogrzewania rozjazdów

W celu zmniejszenia kosztów energii elektrycznej zużywanej przez urządzenia ogrzewania rozjazdów, stosowane są automaty pogodowe. Zapewniają one precyzyjne sterowanie ogrzewaniem rozjazdów, w zależności od występujących warunków atmosferycznych. W automatyczne sterowanie wyposażonych jest 55% urządzeń elektrycznego ogrzewania rozjazdów.

W roku 2007 w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wdrożono do stosowania „Instrukcję eksploatacji i utrzymania urządzeń elektrycznego ogrzewania rozjazdów let – 1”. Instrukcja reguluje procesy związane z obsługą oraz eksploatacją urządzeń, wpływając na poprawę funkcjonowania rozjazdów w trudnych warunkach zimowych.



07



Informatyka jest jednym z głównych narzędzi zarządzania Spółką. Nad dynamicznie rozwijającym się procesem informatyzacji firmy czuwa Biuro Informatyki. Wdrażane nowoczesne zintegrowane systemy informatyczne pozwalają na aktualizację i dostęp do danych on-line, standaryzację i automatyzację działań i procesów operacyjnych oraz zintegrowanie informacji i ich analizę na różnych poziomach organizacyjnych firmy.

W roku 2007 zostały zakończone działania w następujących obszarach:

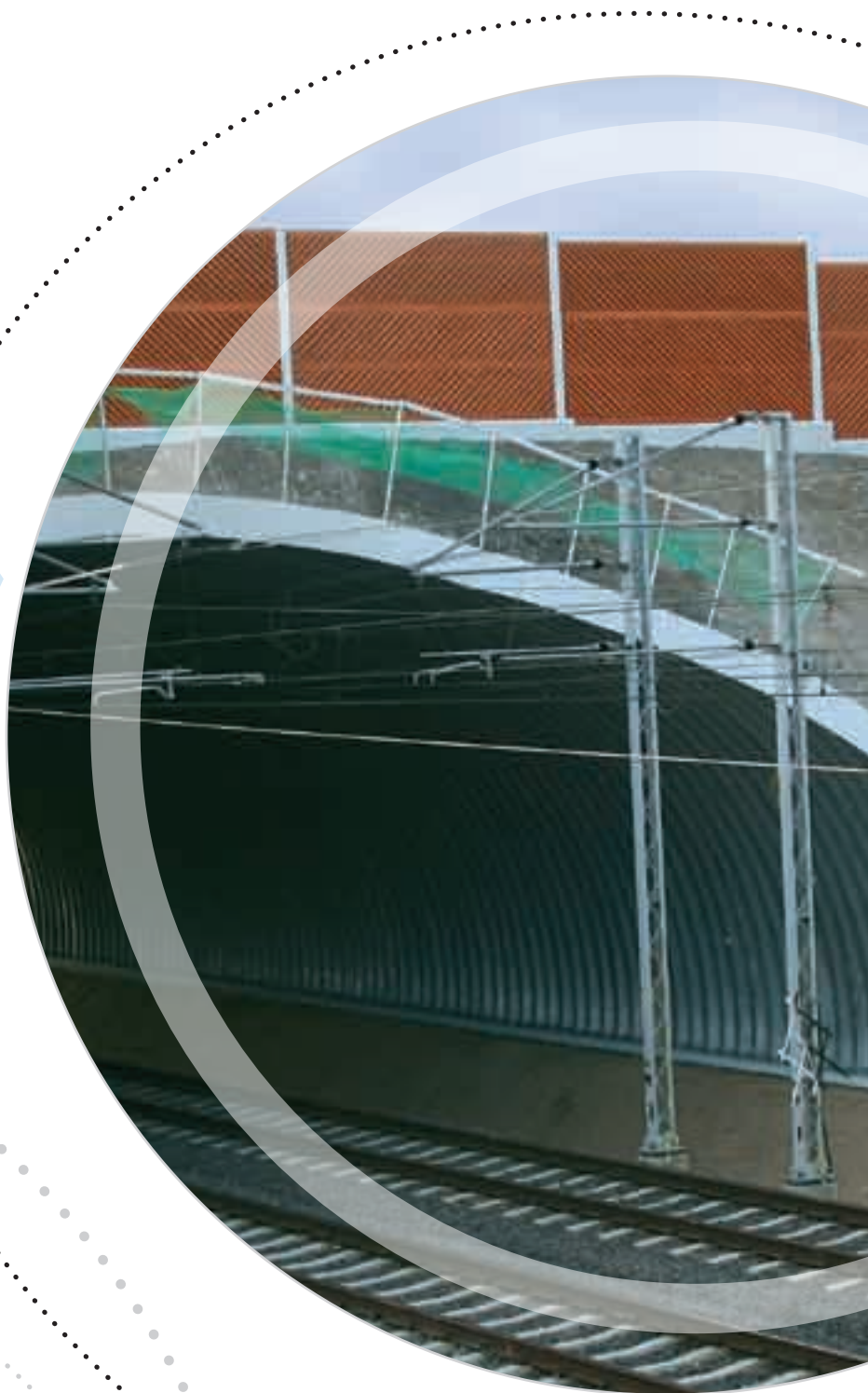
- we wrześniu przeprowadzono migrację kluczowych elementów środowiska hurtowni danych oraz migrację Business Objects (BO) 6.5 do najnowszej wersji XI Release 2. Innowacyjne rozwiązanie pozwoliło Spółce rozszerzyć dotychczasowe zastosowania narzędzi BO w obszarze analiz finansowych oraz skierować je na nowe obszary źródeł danych pozyskiwanych z systemów klasy ERP (Planowanie Zasobów Przedsiębiorstwa);
- w listopadzie przyznana została Spółce PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. nagroda Business Objects Polska „Klient Roku” za wybitne osiągnięcia w szybkim rozwoju systemu raportowania Business Objects;
- w grudniu zakończono wdrożenie modułu MT (majątek trwały) systemu SAP ERP. Zastąpił on dotychczasowy przestarzały system SARS. Rozwiązanie pozwoliło objąć wszystkie aktywa trwałe w jedną bazę danych. Obecnie cała Spółka posiada jednolitą formę obsługi oraz sprawozdawczości w tym zakresie;
- w grudniu zakończono również pilotażowe wdrożenie modułu PS systemu SAP ERP w oparciu o dane z projektu inwestycyjnego „Modernizacja linii kolejowej Warszawa - Łódź Fabryczna”. Wdrożone oprogramowanie pozwoliło na połączenie procesów planowania i ewidencji nakładów inwestycyjnych z systemową ewidencją kontraktów i przetargów oraz rozliczenie poniesionych nakładów na środki trwałe w budowie a następnie na docelowe środki trwałe (sporządzenie dokumentów OT);
- w 2007 roku zostało przeprowadzone usprawnienie pracy systemu SEPE (System Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej) poprzez przeniesienie systemu na nowe, wydajniejsze środowisko zlokalizowane w Centrum Administracji Sieci w Katowicach;
- zakończono budowę sieci IP VPN łączącej siedziby wszystkich jednostek organizacyjnych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Własna sieć IP VPN pozwoliła na zapewnienie bezpieczeństwa przesyła-

nych informacji dzięki zastosowaniu połączeń szyfrowanych oraz poprawiła niezawodność połączeń poprzez wpływ na zarządzanie ruchem w sieci IP VPN. W ramach usprawnienia dostępu do sieci informatycznych w kilkunastu jednostkach Spółki zostały wybudowane bądź zmodernizowane lokalne sieci (LAN).

W roku 2007 zostały rozpoczęte działania między innymi w następujących obszarach:

- udział w międzynarodowym przedsięwzięciu polegającym na wdrożeniu systemu TAF/TSI. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. jako zarządca infrastruktury w Polsce zostały zobligowane do śledzenia ruchu pociągów na sieci krajowej oraz generowania komunikatów i przekazywania ich zawartości między uczestnikami procesu przewozowego;
- w lipcu 2007 r. rozpoczęto wdrożenie modułu FI (rachunkowość finansowa), który umożliwi prowadzenie księgowej ewidencji zdarzeń gospodarczych oraz modułu CO (rachunkowość zarządcza-kontroling), który pozwoli zarządzać kosztami przedsiębiorstwa. Oba moduły systemu SAP ERP docelowo zastąpią przestarzały system FK. System sprawozdawczości finansowej będzie oparty o narzędzie hurtowni danych BW (Business Warehouse) systemu SAP ERP. Jest to jedno z największych wdrożeń tego typu w skali kraju;
- we wrześniu rozpoczęto wdrożenie systemu Płace-Kadry (PK), który obsługuje procesy związane z polityką kadrową i finansową. System został dostosowany do potrzeb PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i zastąpi dotychczas używane systemy: SKAF i PK-STAT. PK to nowoczesny system sieciowy z Centralną Bazą Danych, która integruje dane o pracownikach całej Spółki z zakresu kadrowo-płacowego;
- w listopadzie rozpoczęto wdrożenie platformy internetowej do publikacji ogłoszeń przetargowych, portalu do publikowania wewnętrznych aktów prawnych oraz wewnętrznego portalu intranetowego zawierającego między innymi: książkę teleadresową, prezentacje zamieszczane przez poszczególne jednostki i komórki organizacyjne Spółki, serwis prasowy, wzory dokumentów, forum dyskusyjne oraz galerię zdjęć;
- Biuro Informatyki zapewnia także stały nadzór nad utrzymaniem wdrożonych systemów, wykonuje usługi Help Desk w zakresie używanego sprzętu przez pracowników Centrali oraz w zakresie dostępu do usług sieciowych dla wszystkich pracowników PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

07



W 2007 roku kontynuowano przede wszystkim rozwiązywanie trudnych i kosztownych problemów ochrony środowiska w procesie inwestycyjnym.

Przejścia dla zwierząt

Najważniejszą i zarazem pierwszą tego typu inwestycją na sieci PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. była budowa dwóch przejść dla dużych zwierząt nad torami linii kolejowej E 20 na odcinku Rzepin – granica państwa w województwie lubuskim. Potrzeba ich budowy pojawiła się w związku z wypadkami z udziałem dużych ssaków w tym miejscu. Lokalizacja przejść została wyznaczona na podstawie analizy wykonanej przez przyrodników przy współudziale przedstawicieli Lasów Państwowych i Polskiego Związku Łowieckiego, w której określono gatunki i miejsca zwiększonej migracji zwierząt (km 466,778 i 470,199). Wiadukty te umożliwiają dzikim zwierzętom Puszczy Rzepińskiej bezkolizyjnie pokonywać linię kolejową. Ze względu na konieczność szybkiego montażu gwarantującego utrzymanie ciągłości ruchu zastosowano tzw. gruntowo-powłokowe konstrukcje mostowe ze stalowych blach falistych. Wiadukty mają kształt jedno-przęsłowego łuku z portalami brukowanymi kamieniem, dzięki czemu wpisują się w krajobraz. Stalowy ustrój oparty jest na fundamentach żelbetowych. Przejście mają aż 40,0 m szerokości użytkowej w największym miejscu i 20,0 m rozpiętości. Maksymalne nachylenie dojeżdż do wiaduktu nie przekracza 10%. Wzdłuż linii kolejowej zamontowano ogrodzenia naprowadzające zwierzynę, a na przejściach zainstalowano drewniane ekrany akustyczne i przeciwolśnieniowe. Planuje się nasadzenie zieleni izolacyjnej oraz wykonanie monitoringu w celu oceny skuteczności rozwiązania. Łączna wartość netto inwestycji obejmująca projekt, budowę i nadzór wyniosła ponad 5,1 mln euro.



Ochrona przed hałasem

Drugą ważną proekologiczną inwestycją było rozpoczęcie budowy ekranów akustycznych chroniących przed ponadnormatywnym hałasem. Ponadto, wykonano tzw. mapy akustyczne dla dwóch odcinków linii kolejowych o natężeniu ruchu pociągów przekraczającym 60 000 tysięcy przejazdów rocznie: linia nr 1 Zawiercie - Łazy, linia nr 9 i 260 Pszczółki - Pruszcz Gdański. Mapy pozwalają oszacować liczbę osób narażonych na ponadnormatywny hałas. Informacje takie będą dostępne na stronie internetowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Podjęto również współpracę z Urzędem Miasta Stołecznego Warszawa w zakresie sporządzenia mapy akustycznej stolicy, do której wykonania niezbędne było zebranie i podanie danych odnośnie natężenia ruchu pociągów, wybranych parametrów taboru i stanu infrastruktury. Ponadto kontynuowano szlifowanie szyn, które oprócz przedłużenia żywotności torów obniża hałas.



Ochrona powietrza

Kontynuowano wymianę starych systemów grzewczych na bardziej efektywne (ogrzewanie olejowe, gazowe i elektryczne), a część kotłowni zlikwidowano podłączając budynki do miejskich sieci ciepłych. To zmniejszyło negatywny wpływ na powietrze. Ponadto w celu ograniczenia strat ciepła część budynków ocieplono oraz wymieniono stolarkę okienną. Kontynuowano rozpoczętą w 2005 r. wymianę żarówek na bardziej energooszczędne.

Ochrona gruntów i wód

Oprócz wykonywania zabezpieczeń w ramach modernizacji linii kolejowej w postaci geowłóknin, rowów, osadników, kolektorów itp. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wykazała się szybkim działaniem w czasie m. in. dwóch wypadków.

19 lutego 2007 r. w Swarzędzu na linii nr 352 Swarzędz - Poznań Starołęka wyciekło ok. 80 t mazutu. Dzięki szybkiej akcji i sprawnej współpracy z Państwową Strażą Pożarną i Gminą Swarzędz polegającej na zebraniu mazutu i zabezpieczeniu przed rozprzestrzenianiem się zanieczyszczeń w Swarzędzu, udało się uratować przed zanieczyszczeniem pobliskie stawy oraz skansen pszczelarski. Skutki awarii usunęła specjalistyczna firma, sprawdzona w poprzednich latach w miejscu wypadku

w Miałach. Zakończenie akcji nastąpiło w czerwcu doprowadzaniem środowiska do stanu sprzed wypadku.

8 grudnia 2007 r. na linii nr 151 Kędzierzyn - Koźle - Chałupki w wyniku najechania na skład cystern w okolicach Starego Koźła wyciekło 47 ton etylobenzenu. Szybko zabezpieczono teren pianą neutralizującą oraz przepompowano substancję z dwóch uszkodzonych cystern. Podpisano również umowę ze specjalistyczną firmą, która wykona badania środowiska hydrogeologicznego i wykona projekt jego rekultywacji.



Seminaria i konferencje

17 lipca 2007 r. w Rzepinie zorganizowano specjalne seminarium poświęcone zagadnieniu zachowania drożności korytarzy migracyjnych „Budowa dwóch wiaduktów dla zwierząt nad torami linii kolejowej E 20, odcinek Rzepin-Granica Państwa”.

W dniach 13-14 listopada 2007 r. w Garbiczu k. Stubic PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. była współorganizatorem wraz ze Stowarzyszeniem Inżynierów i Techników Komunikacji RP konferencji naukowo-technicznej „Inwestycje na obszarach chronionych”, w której przedstawiono aspekty prawne, przyrodnicze i techniczne problemu ochrony zwierząt w procesie modernizacji linii kolejowych oraz dokonano analizy problemów towarzyszących budowie przejść na odcinku linii kolejowej E 20 Rzepin - granica państwa.

Ochrona zabytków

Modernizując linie kolejowe PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zwraca uwagę na właściwą organizację prac i stosowanie specjalnych zabezpieczeń w celu ochrony dziedzictwa kulturowego. Przykładem takich działań są: wytyczenie linii kolejowej Warszawa Zachodnia - Okęcie z ominięciem pozostałości XIX-wiecznych fortyfikacji fortu Zbarz w Warszawie, odnowienie zgodnie z wytycznymi konserwatora zabytków wiaty w Bolesławcu na linii kolejowej E 30, zbudowanie w ramach modernizacji linii Warszawa - Łódź specjalnej konstrukcji chroniącej piękną zabytkową wiatę na peronie w Skiernewicach.

Współpraca międzynarodowa

07



Współpraca międzynarodowa

Współpraca międzynarodowa jest jednym z priorytetowych zadań PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Jest ona zgodna z polityką transportową Unii Europejskiej i ukierunkowana na dwie podstawowe sfery działalności:

- rozwój dwustronnych relacji z zarządcami infrastruktury kolejowej w innych krajach, głównie z sąsiadami Polski;
- aktywne uczestnictwo w pracach różnych organizacji międzynarodowych, operujących w sferze transportu kolejowego.

Liberalizacja, harmonizacja techniczna, a ostatnio rozpoczęta dyskusja o harmonizacji zasad finansowania i kształtowania stawek dostępu do infrastruktury kolejowej w ramach systemu transportowego Unii Europejskiej stanowią podstawy tworzenia nowych zasad prawnych na styku sieci kolejowej z państwami sąsiedzkimi.

Współpraca dwustronna

Kontynuowano współpracę z sąsiednim zarządcami kolejowymi, szczególnie z DB Netz AG (Niemcy), ČD/SŽDC (Czechy), ŽSR (Słowacja), UZ (Ukraina), BC (Białoruś), LG (Litwa) i RŽD (Rosja).

W sprawach dotyczących modernizacji mostów granicznych na zachodniej granicy Polski zakończono negocjacje umowy międzyrządowej. W negocjacjach aktywnie uczestniczyli eksperci PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Podpisanie umowy przewidziano w I kwartale 2008 roku. Ekspertzy uczestniczyli także przy przygotowywaniu porozumień rządowych regulujących sprawy kolejowej komunikacji przez granicę państwa, między innymi przy projekcie nowej umowy pomiędzy Rzeczpospolitą Polską a Federacją Rosyjską o transporcie kolejowym przez granicę państwową oraz przy analizie przesłanej do Ministerstwa Infrastruktury pierwszej wersji umowy z Republiką Federalną Niemiec. W miesiącu sierpniu przekazano do ministerstwa projekt trójstronnej umowy rządowej, regulującej sprawy ruchu kolejowego i utrzymania infrastruktury na linii kolejowej Hradek n. Nisou - Zittau, przechodzącej przez terytorium Polski.

Ekspertzy PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. udzielili wsparcia przy rozmowach dotyczących projektu umowy rządowej o utrzymaniu granicznych kolejowych obiektów mostowych na granicy polsko-białoruskiej.

Biorąc pod uwagę kierunki nowelizacji umów rządowych oraz rozporządzenie ministra w sprawie udostępniania tras na polskiej sieci kolejowej, w 2007 roku zakończono rozmowy na szczecelu zarządców infrastruktury w sprawie nowych uregulowań kolejowych umów granicznych pomiędzy zarządcami infrastruktury kolejowej Polski i Czech oraz Polski i Niemiec. Umowy te weszły w życie początkiem 2008 roku. W związku z wejściem w życie nowej umowy zarządców infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – ČD/SŽDC, zainicjowano proces wymiany miejscowych porozumień granicznych (MPG) dla poszczególnych przejść granicznych z Czechami. W drugiej połowie roku rozpoczęto prace nad aktualizacją MPG dla przejścia granicznego Chałupki – Bohumin.

Z innymi kolejami sąsiedzkimi prowadzono również wspólne prace w sprawach dotyczących miejscowych porozumień granicznych, bezpieczeństwa prowadzenia pociągów w rejonie przygranicznym, koordynacji prac modernizacyjnych linii kolejowych, poprawy punktualności kursowania pociągów na przejściach granicznych oraz w sprawach bieżącej eksploatacji. Kontynuowane są prace z zarządcami infrastruktury kolei słowackich, białoruskich oraz nawiązano kontakt i poczyniono przygotowania do rozmów z kolejami litewskimi, rosyjskimi i ukraińskimi.

W połowie roku 2007 przygotowano aktualizację porozumienia z zarządcą infrastruktury kolei hiszpańskich (ADIF), ukierunkowując współpracę na zagadnienia pociągów dużej szybkości, projektów z zakresu Partnerstwa Publiczno-Prywatnego (PPP) i nowoczesnych technik w sprawach szkolenia pracowników. Nowe porozumienie będzie podpisane podczas przewidzianego spotkania prezesów zarządów w I kwartale 2008 roku, a jego realizacja jest ściśle powiązana z przygotowywanymi zadaniami wdrożenia kolei dużej prędkości w Polsce.

Niezwykle ważnym wydarzeniem z zakresu kontaktów dwustronnych było nawiązanie współpracy z kolejami chińskimi. Realizując Memorandum o współpracy między Ministerstwem Kolei Chińskiej Republiki Ludowej (ChRL) i Ministerstwem Transportu Rzeczypospolitej Polskiej w dziedzinie transportu kolejowego z maja 2007 roku, 11 września 2007 r., Prezes PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podpisał w Pekinie z dyrektorem generalnym Departamentu Współpracy Międzynarodowej Ministerstwa Kolei Chińskiej Republiki Ludowej list intencyjny. Wyrażono wolę nawiązania współpracy w obszarze zarządzania i rozwoju infrastruktury kolejowej.

Współpraca z organizacjami międzynarodowymi

W 2007 roku przedstawiciele PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. uczestniczyli w konsultacjach publicznych Komisji Europejskiej oraz brali udział w pracach kolejowych organizacji międzynarodowych, takich jak: Międzynarodowy Związek Kolejowy (UIC), Wspólnota Kolei Europejskich i Zarządców Infrastruktury (CER), Organizacja Współpracy Kolei (OSZD) i Kolejowa Sieć Europejska (RNE).

Realizację unijnej strategii wdrażania Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS) prowadzono w ramach grupy roboczej, opracowującej analizę korytarza F (Duisburg - Berlin - Warszawa), w której Spółka jest liderem raportującym wyniki bezpośrednio do Komisji Europejskiej. Bazując na bardzo dobrej współpracy z ministerstwem właściwym ds. transportu Rzeczypospolitej Polskiej, współdziałano w opracowaniu narodowego planu wdrożenia ERTMS i doprowadzono do podpisania w październiku, przez ministrów Polski i Niemiec, listu intencyjnego o współdziałaniu we wdrażaniu systemu.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. aktywnie włączyła się do prac przygotowawczych dla wdrożenia systemu TAF TSI (aplikacje telematyczne dla przewozów towarowych). System ma zapewnić ciągłą wymianę informacji na temat pociągu między zarządcą infrastruktury, przewoźnikiem i klientem. W styczniu przeprowadzono międzynarodowe seminarium na temat Technical Standard for Interoperability – Telematic Applications Freight (TSI-TAF), które przyjęło deklarację o utworzeniu Komitetu Sterującego TAF – Polska. Praca Komitetu, rozpoczęta w lutym 2007 roku, pozwoliła na zaprezentowanie w grudniu jego członkom pierwszych rezultatów na linii E 20. Prace te są kontynuowane także w łączności z utworzonym w połowie roku Komitetem Sterującym TAF UIC dla opracowania wspólnych komponentów dla wymiany informacji w krajach Unii Europejskiej.

Zakończono prace nad planem dla Europejskiej Infrastruktury Kolejowej (ERIM) przedstawiającym wspólne stanowisko środowiska kolejowego w zakresie obecnego stanu i dalszego rozwoju europejskiej infrastruktury kolejowej. Projekt ERIM podkreśla potrzebę bardziej efektywnego wykorzystania istniejącej już infrastruktury kolejowej i stawia problem niedostatecznego finansowania kolei europejskich w porównaniu do transportu drogowego. Pro-

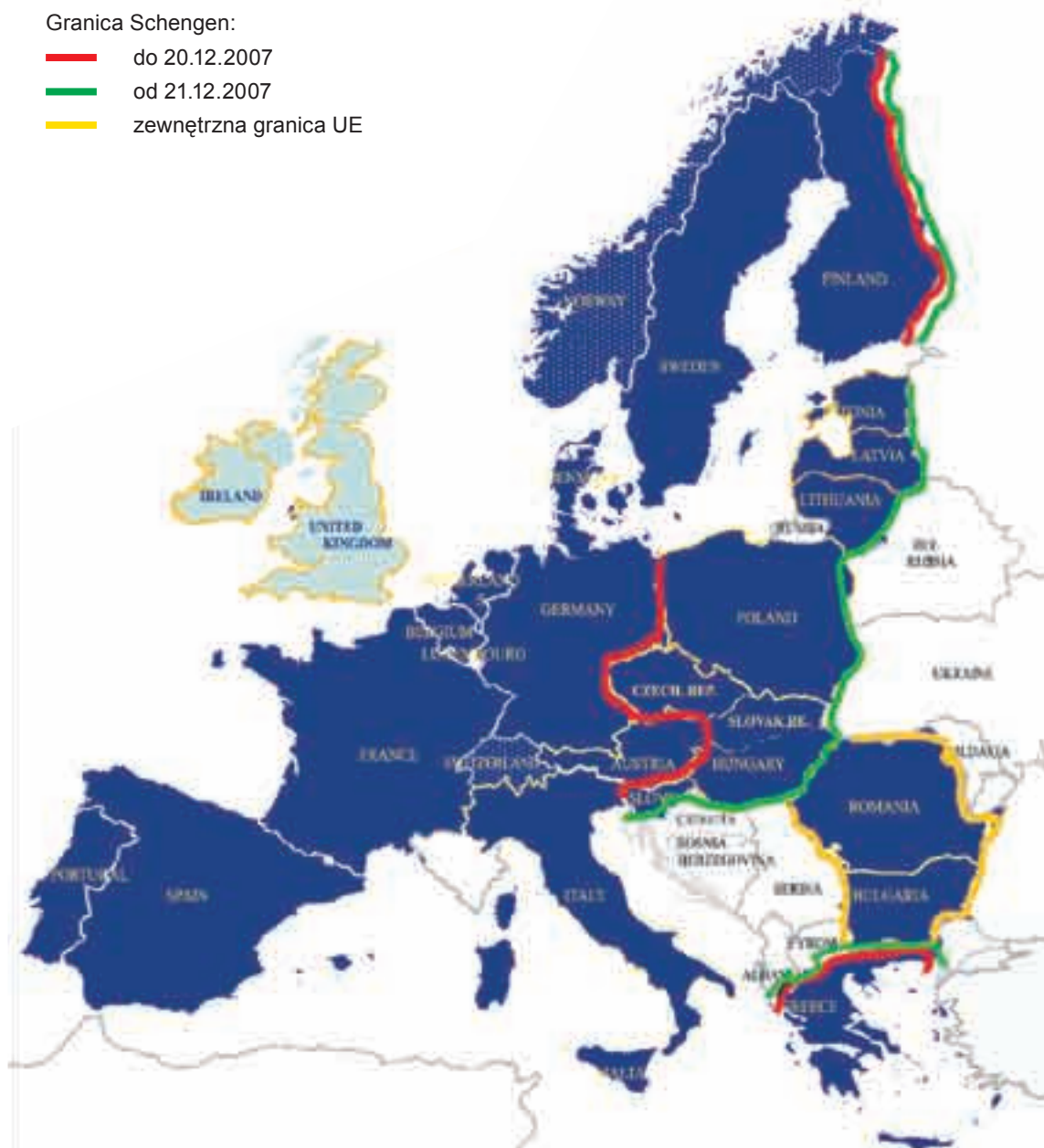
jekt skierowany jest do Komisji Europejskiej i innych instytucji europejskich, w celu przekonania ich do długookresowego planowania i przeznaczenia odpowiednio dużych środków na infrastrukturę kolejową. W ramach tego projektu ekspert PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., koordynował prace grupy Wschód (Polska, Czechy, Litwa, Łotwa i Estonia) dotyczące szczegółowej analizy ekonomicznej wyznaczonych ciągów przewozowych.

Dla dalszego propagowania i wyjaśniania problematyki Schengen wśród kolejarzy i przedstawiceli organów kontroli państwowej, pracujących w strefie kolejowych przejść granicznych (c.d. projektu UIC Schengenrail), kontynuowane są prace w ramach powołanej, po seminarium w listopadzie 2006 roku w Lublinie, grupie roboczej Platformy Bezpieczeństwa UIC – „Dorobek Schengen a nielegalna imigracja”. Przewodnictwo tej grupie, na wniosek UIC, objęła Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Program działania ukierunkowano na:

- aktywizację działań w krajach, które przystępowały do Unii Europejskiej;
- przygotowanie techniczne rejonu kolejowych przejść granicznych do wymogów kodeksu granicznego Schengen (KGS - wszedł w życie 13 października 2006 roku), określającego szczegółowo procedury obsługi przemieszczania się osób przez granicę strefy Schengen;
- problemy przy przekraczaniu granicy przez personel kolejowy, podczas wykonywania swych obowiązków służbowych – przez maszynistów, agentów przewoźników, konduktorów itp.

Granica Schengen:

- do 20.12.2007
- od 21.12.2007
- zewnętrzna granica UE



Na bazie prac w ramach projektu Schengenrail i grupy roboczej, opracowano metodologię działań, w strefie granicy zewnętrznej Unii Europejskiej.

Unijna agencja FRONTEX, z siedzibą w Warszawie, zaproponowała włączenie ekspertów z PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., do pilotażowego Ekspres Projektu, którego zadaniem jest monitorowanie wdrażania „Dorobku Schengen” na zewnętrznej granicy strefy Schengen.

W dniach 25-26 października odbyło się w Gdańsku IV Światowe Forum Bezpieczeństwa zorganizowane przez UIC i PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zgromadziło ono prawie 130 przedstawicieli z 25 krajów, z pięciu kontynentów. Na Forum przedstawiono problemy zapewnienia szeroko pojętego bezpieczeństwa na terenach kolejowych, omówiono metody i procedury zapewniające sprawny i bezpieczny przewóz pasażerów, towarów i ochrony obiektów kolejowych.

Od 2004 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. jest członkiem organizacji Rail Net Europe, skupiającej zarządców infrastruktury kolejowej i działającej



Gdańsk, 25 października 2007 r. – IV Światowe Forum Bezpieczeństwa



Warszawa, 15 lutego 2007 – spotkanie z ADIF (hiszpański zarządca infrastruktury)



Gdańsk, 26 października 2007 r. – IV Światowe Forum Bezpieczeństwa

w celu wdrożenia ułatwień w organizacji międzynarodowego ruchu kolejowego. Organizacja ta ma wyznaczać zdolności transportowe dla wszystkich rodzajów ruchu kolejowego, w oparciu o procedury budowy tras kolejowych, zgodnie z obowiązującymi przepisami i prawem Unii Europejskiej i każdego z państw członkowskich.

W ramach współpracy międzynarodowej organizowano spotkania pracowników Spółki z przedstawicielami firm zagranicznych z branży kolejowej, dla zapoznania ich z aktualnymi rozwiązaniami projektowymi, technicznymi, technologicznymi czy logistycznymi w Europie. Były one wykorzystane w realizacji zadań inwestycyjnych i w pracy bieżącej poszczególnych komórek i jednostek. Wspierano także działania promocyjne Spółki na arenie międzynarodowej, poprzez udział w seminariach, konferencjach czy wystawach z zakresu transportu.



Paryż, 7 lutego 2007 – II posiedzenie grupy roboczej „Dorobek Schengen a nielegalna imigracja”

07



PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wiele uwagi poświęca kształtowaniu wizerunku zarządcy sieci kolejowej, a także całego transportu kolejowego, jako bezpiecznego i przyjaznego środowiska środka transportu. Szeroko informuje się o kluczowych kwestiach związanych z jego funkcjonowaniem i rozwojem w Polsce i na świecie. Spółka pielęgnuje tradycje kolei.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zorganizowała w 2007 roku wiele konferencji i spotkań, wzięła udział w targach krajowych i zagranicznych, umocniła relacje z dotychczasowymi i nawiązała kontakty z nowymi kontrahentami.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. otrzymała 26 kwietnia 2007 roku wyróżnienie w konkursie „Mocni Wizerunkiem” podczas VI Kongresu Public Relations w Rzeszowie. Nagroda została przyznana za intensywne działania na polu społecznym. Idea propagowania bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych, która zaowocowała zorganizowaniem, po raz pierwszy w 2005 roku, kampanii społecznej „Bezpieczny przejazd”, kontynuowanej w latach następnych, została doceniona.

W dniu 14 maja 2007 r. na dworcu PKP Łódź Fabryczna w holu stacyjnym odbyła się konferencja prasowa poświęcona postępowi prac modernizacyjnych na odcinku Skierniewice – Łódź Widzew w ramach projektu nr SPOT/1.1.1/82/04 „Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź. Etap I: odcinek Skierniewice – Łódź Widzew”. Inwestycja współfinansowana jest z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i budżetu państwa w ramach sektorowego programu operacyjnego „Transport” (SPOT). Organizatorem konferencji była PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. W spotkaniu udział wzięli: przedstawiciele władz miasta Łodzi, przedstawiciele PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. - przewoźnika realizującego przewozy pasażerów na tej linii oraz przedstawiciele Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Wydarzeniem towarzyszącym konferencji była wystawa na temat historii linii oraz przebiegu modernizacji na odcinku Skierniewice – Łódź Widzew.

Wraz z innymi spółkami Grupy, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. była organizatorem Dni Techniki Kolejowej. To cykl imprez, które odbyły się od 15-go do 17-go czerwca na terenie całego kraju. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przygotowała między innymi: pokaz najnowszych maszyn torowych, sprzętu ratowniczego, pojazdów kolejowo-drogowych; zorganizowano wystawy poświęcone kolei, konkursy z nagrodami, wzięła udział w licznych sympozjach i konferencjach związanych z rozwojem techniki kolejowej.

W ramach projektu nr ISPA/FS 2001/PL/16/P/PT/014 „Modernizacja Poznańskiego Węzła Kolejowego (linia kolejowa E 20) zlokalizowanego w Polsce” 24 lipca 2007 roku zorganizowano uroczystość związaną z otwarciem i przekazaniem do ruchu kolejowego dwupoziomowego skrzyżowania z linią kolejową przy ul. Kirkora w Swarzędzu. W uroczystości udział wzięli: przedstawiciele władz samorządowych i województwa, przedstawiciele PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., zaproszeni goście oraz mieszkańcy Swarzędza.

24 lipca 2007 roku w miejscowości Roskosz k. Białej Podlaskiej odbyło się seminarium poświęcone realizacji robót modernizacyjnych na odcinku linii kolejowej Międzyrzec Podlaski – Biała Podlaska (linia kolejowa E 20) współfinansowanych przez Unię Europejską w ramach programu ISPA/FS.

22 sierpnia 2007 roku dla dziennikarzy i zaproszonych gości zorganizowano pokaz pracy maszyny AHM 800R, która była wykorzystana przy robotach modernizacyjnych w ramach projektu SPOT/1.1.1./160/05 „Modernizacja linii kolejowej nr 8”.

12 września 2007 roku zakończyła się trzecia edycja kampanii społecznej Bezpieczny przejazd – „Zatrzymaj się i żyj”. Na konferencji prasowej, podsumowującej tegoroczną akcję, organizatorzy i partnerzy kampanii spotkali się z dziennikarzami. Gośćmi konferencji byli: prof. Mirosław Chaberek - podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, przedstawiciele Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego oraz Policji, Straży Granicznej i Żandarmerii Wojskowej. Zbigniew Zarychta - członek Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz Krzysztof Łańcucki - rzecznik prasowy Spółki przedstawili wyniki i omówili przebieg kampanii. Prezes Zbigniew Zarychta złożył serdeczne podziękowania wszystkim zaangażowanym w ideę poprawy bezpieczeństwa na przejazdach: patronom, partnerom kampanii, dziennikarzom i wolontariuszom.

14 września 2007 r. odbył się specjalny, roboczy przejazd modernizowaną linią kolejową Warszawa – Łódź. Celem spotkania było sprawdzenie i ocena postępu prac na modernizowanej linii w ramach projektu nr SPOT/1.1.1/82/04 „Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź. Etap I: odcinek Skierniewice – Łódź Widzew”. W spotkaniu udział wzięli m.in. Barbara Kondrat - podsekretarz stanu ds. europejskich w Ministerstwie Transportu, Andrzej Wach - prezes Zarządu PKP S.A., Krzysztof Celiński - prezes Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Agnieszka Safuta-Pawlak - członek Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz przedstawiciele wykonawcy ro-

bót na modernizowanej linii. Podczas przejazdu wagonem z szybą panoramiczną, włączonym do pociągu relacji Warszawa – Łódź Fabryczna, uczestnicy spotkania mogli oglądać prowadzone prace modernizacyjne. W trakcie przejazdu omówiono też propozycje dalszej modernizacji linii, zaplanowanej do realizacji w ramach Etapu II.

Celem spotkania z przewoźnikami kolejowymi w Bartlewie było omówienie zagadnień dotyczących współpracy podjętej z przewoźnikami kolejowymi. Zapoznano także słuchaczy ze zmianami w strukturze organizacyjnej Spółki i przedstawiono zmiany w udostępnieniu infrastruktury kolejowej. Ponadto, omówiono zagadnienia na temat Systemu Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej (SEPE).

Podczas Dni Transportu Publicznego na dworcu Gdańskim w Warszawie przedstawiliśmy zalety korzystania z transportu kolejowego, kolei aglomeracyjnej i dalekobieżnej. Przez cały weekend odbywały się liczne wystawy, pokazy pojazdów, prelekcje i konkursy. Zainteresowanym została przybliżona tradycja i historia transportu. Odwiedzający mieli okazję poznać modernistyczne rozwiązania mające zastosowanie w transporcie zbiorowym.

W październiku Spółka wzięła udział w Międzynarodowych Targach Kolejowych TRAKO 2007. Targi TRAKO są największą tego typu imprezą w Polsce. Odbywają się co dwa lata. Celem przedsięwzięcia jest promocja transportu szynowego i prezentacja najnowszych technologii. To doskonała okazja do spotkania przedstawicieli firm, instytucji krajowych i zagranicznych działających w branży kolejowej. W tegorocznej imprezie wzięło udział ponad trzystu wystawców z Polski i z zagranicy.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zorganizowały w Gdańsku IV Światowe Forum Bezpieczeństwa w dniach 25-26 października przy współpracy z UIC. Swoją obecnością zaszczytili przedstawiciele kolei europejskich, Afryki Płd. i Japonii. Oficjalnego otwarcia forum dokonali: Zbigniew Zarychta - członek Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz Jacques Colliard - starszy doradca bezpieczeństwa UIC. Podczas konferencji omówiono między innymi procedury i regulacje związane z wejściem Polski do układu z Schengen.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz Railway Business Forum już po raz trzeci zorganizowały Galę „Człowiek roku-przyjaciel kolei”. Kapituła, której członkami byli: Krzysztof Celiński - prezes Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Henryk Klimkiewicz - przewodniczący Zarządu Railway Business Forum, Andrzej Wach - prezes Zarządu PKP S.A., Krzysztof Tchórzewski - sekretarz stanu w Ministerstwie Gospodarki, Tomasz Zaboklicki - prezes Za-

ządu Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A. Holding, prof. dr hab. Juliusz Engelhardt z Uniwersytetu Szczecińskiego, red. Katarzyna Kozińska – dziennikarka „Gazety Prawnej”, przyznała nagrody w czterech kategoriach: „Polityk Roku”, „Menadżer Roku”, „Naukowiec Roku” i „Dziennikarz Roku” oraz nagrody honorowe. Statuetki wręczono 5 listopada podczas uroczystej Gali w Teatrze Narodowym w Warszawie. Nagrodę w kategorii „Polityk Roku” otrzymał Mirosław Chaberek - podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, który przyczynił się do zmian w polskim transporcie kolejowym. Przyznano także wyróżnienie dla polityka zagranicznego – otrzymał je Jacques Barott - Wiceprzewodniczący Komisji Europejskiej, komisarz ds. transportu, działający na rzecz rozwoju kolei w krajach Unii Europejskiej. „Menadżerem Roku” został Tadeusz Skobel - prezes Zarządu PKP Energetyka Sp. z o.o. Nagrodę w kategorii „Naukowiec Roku” otrzymał prof. dr hab. inż. Andrzej Chudzikiewicz z wydziału transportu Politechniki Warszawskiej, a „Dziennikarzem Roku” został Piotr Faryna – redaktor naczelny „Rynku Kolejowego”. Po raz drugi wręczono „Nagrody Honorowe”. W tym roku otrzymali je: prof. dr hab. inż. Mirosława Dąbrowa-Bajon i prof. dr hab. inż. Roman Bogacz.

W dniu 13 listopada 2007 roku w auli Collegium Polonicum w Słubicach odbyła się uroczystość związana z zakończeniem projektu nr 2000/P/16/P/PT/003 „Modernizacja linii kolejowej E 20, odcinek Rzepin – granica państwa” współfinansowanego z Fun-



duśzu Spółności. Uczestniczyli w niej między innymi przedstawiciele Departamentu Leśnictwa, Ochrony Przyrody i Krajobrazu Ministerstwa Środowiska oraz przedstawiciele Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Odbyła się również konferencja prasowa.

Na targach kolejowych #railtec 2007 w Dortmundzie przedstawiciele Spółki informowali o działaniach związanych z rozwojem infrastruktury kolejowej w Polsce. Zainteresowani w dniach 12-14 listopada mogli się zapoznać m.in. z raportem Spółki, ulotką Zakładu Maszyn Torowych, ogólną ulotką o spółce oraz folderami dotyczącymi modernizacji linii: Warszawa-Łódź, E 20, E 65, CE 65, E 30, E 59, E 75, a także folderem o kolejach dużych prędkości. Targom towarzyszył kongres skupiający przedstawicieli przedsiębiorstw państwowych, firm prywatnych i ekspertów odpowiedzialnych za politykę transportową z Belgii, Bułgarii, Czech, Holandii, Polski, Rosji i Węgier.

W dniu 6 grudnia 2007 roku w Mościbrodach odbyło się seminarium nt. „Nowe twarze - nowe wyzwania na rynku budownictwa kolejowego w Polsce”, związane z rozpoczęciem robót w zakresie kontraktu nr 2001/PL/16/P/PT/012-04 lot B w ramach projektu „Modernizacja linii kolejowej E 20 na odcinku Siedlce – Terespol. Etap I”. Celem spotkania było przedstawienie zakresu realizacji robót oraz zaprezentowa-

nie wykonawcy. W spotkaniu udział wzięli przedstawiciele wykonawcy, władz lokalnych oraz przedstawiciele PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

13 grudnia 2007 r. odbyło się spotkanie podsumowujące efekty prac modernizacyjnych linii kolejowej Warszawa - Łódź, w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego Transport, nr projektu: SPOT/1.1.1/82/04 „Modernizacja linii kolejowej Warszawa - Łódź. Etap I: odcinek Skierniewice - Łódź Widzew”. Spotkanie rozpoczęło się od objazdu modernizowanej linii kolejowej, w którym udział wzięli: minister infrastruktury Cezary Grabarczyk, podsekretarz stanu ds. europejskich Barbara Kondrat, podsekretarz stanu ds. transportu kolejowego Mirosław Chaberek, prezes Zarządu PKP S.A. Andrzej Wach, prezes Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Krzysztof Celiński, członkowie Zarządu Teresa Zwiernik i Agnieszka Safuta-Pawlak oraz przedstawiciele wykonawców robót modernizacyjnych z: konsorcjum ARCADIS Profil Sp. z o.o./Kolltech Inwestor Sp. z o.o., „Konsorcjum - Trakcja Polska”, konsorcjum PKP Energetyka (lider konsorcjum) oraz Bombardier Transportation (ZWUS) Polska Sp. z o.o. Podczas objazdu linii wykonawcy przedstawili uwarunkowania realizacyjne projektu, stan zaawansowania prac oraz efekty prac modernizacyjnych. Druga część spotkania odbyła się w Urzędzie Miasta i Gminy w Koluszkach, gdzie spotkali się przedstawiciele resortu infrastruktury, kolei i administracji lokalnej.

W 2007 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podpisała 19 umów współfinansowanych ze środków Unii Europejskiej.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. informuje opinię publiczną i środki masowego przekazu o istotnych sprawach z życia Spółki. Stały kontakt z mediami utrzymują rzecznicy prasowi: Centrali, oddziałów regionalnych oraz zakładów linii kolejowych i Straży Ochrony Kolei (SOK). Prowadzona jest również własna działalność wydawnicza: do pracowników PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. sześć razy w roku trafia biuletyn informacyjny „Infrator”. Dużą poczytnością w Spółce i poza nią cieszy się codzienny „Serwis Prasowy” (ponad 2000 wydań od 2000 r.) oraz wydawany 1-2 razy w miesiącu „Przegląd Międzynarodowy”.



Straż Ochrony Kolei

07



Poprawa stanu bezpieczeństwa i porządku publicznego na obszarach kolejowych to jeden z podstawowych celów działania Straży Ochrony Kolei. Nerozerwalnie wiąże się z nim wzrost poczucia bezpieczeństwa pasażerów w pociągach, na stacjach i przystankach osobowych. Inne ważne zadania Straży Ochrony Kolei to zapewnienie ochrony ładunków przewożonych koleją oraz mienia kolejowego.

W latach 1999-2004 bezpieczeństwo osób i mienia pogarszało się. Nastąpił znaczny wzrost przestępstw i wykroczeń na obszarach kolejowych. Podjęte stosowne działania przyczyniły się do spadku ilości zdarzeń, w tym także w roku 2007.

W porównaniu z rokiem 2006 liczba rejestrowanych zdarzeń spadła z 18 328 do 18 225, tj. o 0,6%. Największą część zdarzeń stanowiły kradzieże i dewastacje urządzeń sterowania ruchem kolejowym, telekomunikacji i elektroenergetyki kolejowej. Liczba tych zdarzeń w porównaniu z rokiem 2006 spadła o ponad 1500 przypadków. Sukcesywnie poprawia się bezpieczeństwo pasażerów w pociągach, na stacjach i przystankach osobowych.

Współpraca

Straż Ochrony Kolei współpracuje z:

- Policją
- Strażą Graniczną
- Żandarmerią Wojskową
- organami kontroli skarbowej
- Inspekcją Transportu Drogowego
- Służbą Celną

Szkolenia

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

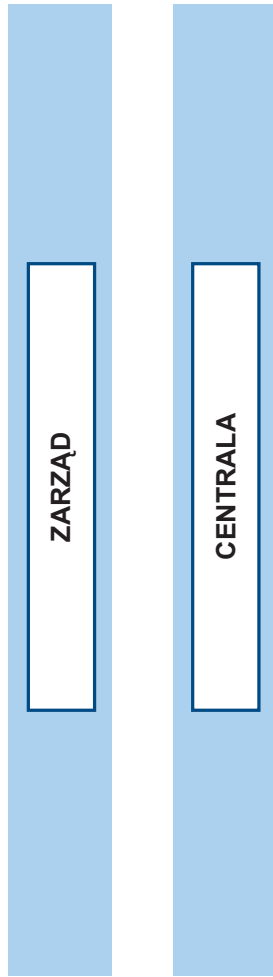
- kursy dla kandydatów na funkcjonariuszy straży ochrony kolei;
- kursy doskonalące z zakresu samoobrony i technik interwencyjnych;
- kursy z zakresu posługiwania się pałką służbową;
- kurs na przewodnika psa służbowego;
- tresura psów służbowych patrolowo - obronnych;
- szkolenie podstawowe z zakresu bhp dla osób poruszających się po terenie kolejowym, uprawniające do otrzymania karty wstępu na obszar kolejowy;
- inne kursy i szkolenia specjalistyczne.

Spółka zapewnia profesjonalną, doświadczoną i wysoko kwalifikowaną kadrę wykładowczą.

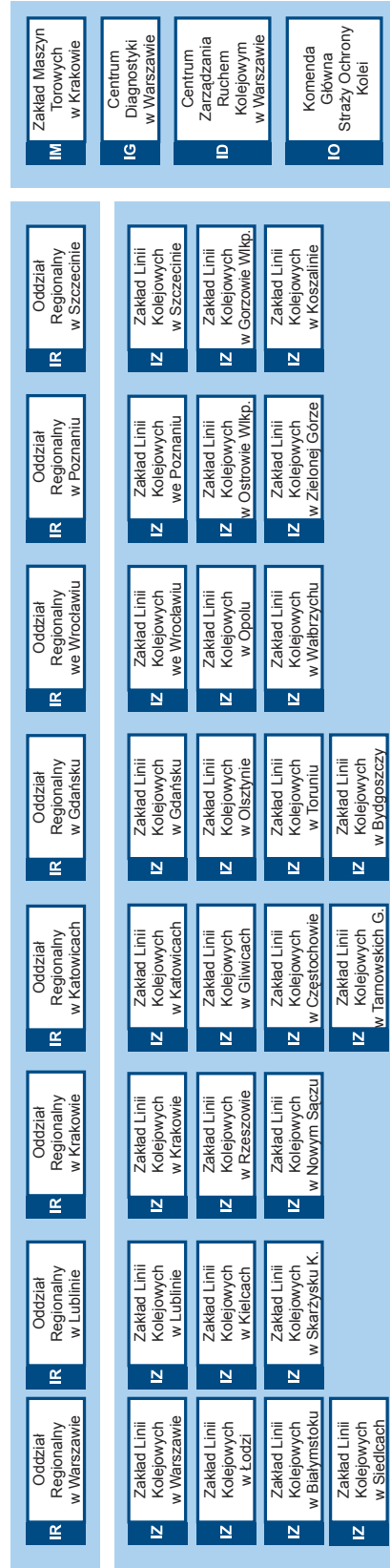
Liczba zdarzeń zarejestrowanych przez SOK w latach 1999 - 2007



Struktura organizacyjna



JEDNOSTKI ORGANIZACYJNE



Dane teleadresowe

Jednostka / komórka organizacyjna	Numer telefonu	Numer faksu	E-mail
Prezes Zarządu	(022) 47-320-00	(022) 47-339-43	h.rutkowska@plk-sa.pl
Członek Zarządu Dyrektor ds. finansowych i ekonomicznych	(022) 47-320-04	(022) 47-339-43	h.rutkowska@plk-sa.pl
Członek Zarządu Dyrektor ds. sprzedaży	(022) 47-320-01	(022) 47-328-38	e.binkowska@plk-sa.pl
Członek Zarządu Dyrektor ds. utrzymania infrastruktury	(022) 47-320-02	(022) 47-328-38	e.binkowska@plk-sa.pl
Członek Zarządu Dyrektor ds. projektów unijnych	(022) 47-320-03	(022) 47-333-34	e.biskup@plk-sa.pl
Członek Zarządu Dyrektor ds. inwestycji	(022) 47-330-08	(022) 47-333-34	e.biskup@plk-sa.pl
Członek Zarządu Dyrektor ds. strategii i rozwoju	(022) 47-320-07	(022) 47-333-34	e.biskup@plk-sa.pl
Biuro Organizacyjno-Prawne	(022) 47-333-77	(022) 47-335-88	ior@plk-sa.pl
Biuro Spraw Pracowniczych	(022) 47-320-20	(022) 47-322-12	ipr@plk-sa.pl
Biuro Ekonomiczne	(022) 47-334-20	(022) 47-320-89	iek@plk-sa.pl
Biuro Rachunkowości i Finansów	(022) 47-320-90	(022) 47-328-09	irf@plk-sa.pl
Biuro Planowania Inwestycji	(022) 47-329-03	(022) 47-320-59	ipi@plk-sa.pl
Biuro Przygotowania Inwestycji	(022) 47-324-91	(022) 47-328-70	iip@plk-sa.pl
Biuro Realizacji Inwestycji	(022) 47-320-80	(022) 47-326-96	iiw@plk-sa.pl
Zespół Projektowy E 65	(022) 47-329-21	(022) 47-336-79	izp.e65@plk-sa.pl
Zespół Projektowy CMK	(022) 47-335-30	(022) 47-33-428	izp.cmk@plk-sa.pl
Zespół Projektowy Linii Dużych Prędkości	(022) 47-336-02	(022) 47-321-0	izp.ldp@plk-sa.pl
Biuro Funduszy Unijnych	(022) 47-330-72	(022) 47-329-00	iiu@plk-sa.pl
Biuro Zamówień Publicznych	(022) 47-323-80	(022) 47-323-73	iiz@plk-sa.pl
Biuro Eksploatacji	(022) 47-320-10	(022) 47-324-76	ies@plk-sa.pl
Biuro Dróg Kolejowych	(022) 47-320-40	(022) 47-334-96	ilk@plk-sa.pl
Biuro Geodezji Kolejowej	(022) 47-325-77	(022) 47-325-78	igk@plk-sa.pl
Biuro Organizacji Utrzymania Infrastruktury	(022) 47-320-42	(022) 47-322-35	iou@plk-sa.pl
Biuro Automatyki i Telekomunikacji	(022) 47-320-50	(022) 47-333-69	iat@plk-sa.pl
Biuro Energetyki	(022) 47-320-70	(022) 47-330-50	ien@plk-sa.pl
Biuro Logistyki	(022) 47-333-26	(022) 47-323-99	ilg@plk-sa.pl
Biuro Informatyki	(022) 47-336-48	(022) 47-329-14	iin@plk-sa.pl
Biuro Sprzedaży	(022) 47-320-30	(022) 47-328-04	ius@plk-sa.pl
Biuro Promocji	(022) 47-323-38	(022) 47-323-34	ioz@plk-sa.pl
Rzecznik Prasowy	(022) 47-330-02	(022) 47-322-00	irp@plk-sa.pl
Asystent Zarządu	(022) 47-323-39	(022) 47-339-43	ias@plk-sa.pl
Biuro Strategii	(022) 47-334-37	(022) 47-330-55	isr@plk-sa.pl
Biuro Współpracy Międzynarodowej	(022) 47-327-80	(022) 47-327-34	iwm@plk-sa.pl
Biuro Kontroli Wewnętrznej	(022) 473-36-46	(022) 47-337-78	ikk@plk-sa.pl
Biuro Ochrony Informacji Niejawnych	(022) 47-339-80	(022) 47-336-96	ioi@plk-sa.pl
Biuro Spraw Obronnych	(022) 47-333-90	(022) 47 333 94	iso@plk-sa.pl
Biuro Ochrony Środowiska	(022) 47-335-53	(022) 47-327-44	ios@plk-sa.pl
Główny Inspektorat Bezpieczeństwa i Higieny Pracy	(022) 47-333-23	(022) 47-330-40	ibh@plk-sa.pl
Główny Inspektorat Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego	(022) 47-325-56	(022) 47-330-58	ibr@plk-sa.pl
Zespół Audytorów Wewnętrznych	(022) 47-339-06	(022) 47-234-79	iaw@plk-sa.pl
Główne Archiwum	(022) 47-334-67	(022) 47-334-68	iga@plk-sa.pl

Jednostka / komórka organizacyjna	Numer telefonu	Numer faksu	E-mail
Oddział Regionalny w Warszawie	(022) 47-321-50	(022) 47-321-54	ir.warszawa@plk-sa.pl
Zakład Linii Kolejowych w Warszawie	(022) 47-333-00	(022) 47-335-11	iz.warszawie@plk-sa.pl
Zakład Linii Kolejowych w Siedlcach	(025) 64-473-51	(025) 74-633-29	iz.siedlce@plk-sa.pl
Zakład Linii Kolejowych w Białymstoku	(085) 65-180-42	(085) 67-315-42	iz.lodz@plk-sa.pl
Zakład Linii Kolejowych w Łodzi	(042) 20-553-40	(042) 20-552-07	iz.lodz@plk-sa.pl
Oddział Regionalny w Lublinie	(081) 53-246-18	(081) 47-236-07	ir.lublin@plk-sa.pl
Zakład Linii Kolejowych w Lublinie	(081) 47-233-40	(081) 47-234-90	iz.lublin@plk-sa.pl
Zakład Linii Kolejowych w Kielcach	(041) 36-601-71	(041) 27-835-68	iz.kielce@plk-sa.pl
Zakład Linii Kolejowych w Skarżysku Kamiennej	(041) 27-843-33	(041) 27-844-92	iz.skarzysko@plk-sa.pl
Oddział Regionalny w Krakowie	(012) 39-333-08	(012) 39-315-40	ir.krakow@plk-sa.pl
Zakład Linii Kolejowych w Krakowie	(012) 39-358-04	(012) 39-358-09	iz.krakow@plk-sa.pl
Zakład Linii Kolejowych w Rzeszowie	(017) 85-250-81	(017) 71-122-92	iz.rzeszow@plk-sa.pl
Zakład Linii Kolejowych w Nowym Sączu	(018) 44-206-03	(018) 44-206-03	iz.nowysach@plk-sa.pl
Oddział Regionalny w Katowicach	(032) 71-963-00	(032) 71-963-05	ir.katowice@plk-sa.pl
Zakład Linii Kolejowych w Katowicach	(032) 71-955-40	(032) 71-964-06	iz.katowice@plk-sa.pl
Zakład Linii Kolejowych w Gliwicach	(032) 71-943-40	(032) 71-945-43	iz.gliwice@plk-sa.pl
Zakład Linii Kolejowych w Częstochowie	(034) 37-052-30	(034) 37-632-40	iz.czestochowa@plk-sa.pl
Zakład Linii Kolejowych w Tarnowskich Górach	(032) 71-914-37	(032) 71-924-24	iz.tarnowskiegory@plk-sa.pl
Oddział Regionalny w Gdańsku	(058) 72-133-00	(058) 72-159-00	ir.gdansk@plk-sa.pl
Zakład Linii Kolejowych w Gdańsku	(058) 72-113-00	(058) 72-111-20	iz.gdansk@plk-sa.pl
Zakład Linii Kolejowych w Olsztynie	(089) 67-753-40	(089) 67-755-57	iz.olsztyn@plk-sa.pl
Zakład Linii Kolejowych w Toruniu	(056) 69-933-40	(056) 69-930-40	iz.torun@plk-sa.pl
Zakład Linii Kolejowych w Bydgoszczy	(052) 51-833-40	(052) 51-835-62	iz.bydgoszcz@plk-sa.pl
Oddział Regionalny we Wrocławiu	(071) 71-733-00	(071) 71-759-95	ir.wroclaw@plk-sa.pl
Zakład Linii Kolejowych we Wrocławiu	(071) 71-743-00	(071) 71-743-10	iz.wroclaw@plk-sa.pl
Zakład Linii Kolejowych w Opolu	(077) 55-413-40	(077) 55-414-69	iz.opole@plk-sa.pl
Zakład Linii Kolejowych w Wałbrzychu	(074) 84-778-34	(074) 84-746-53	iz.walbrzych@plk-sa.pl
Oddział Regionalny w Poznaniu	(061) 63-323-00	(061) 63-323-70	ir.poznan@plk-sa.pl
Zakład Linii Kolejowych w Poznaniu	(061) 63-313-00	(061) 63-317-96	iz.poznan@plk-sa.pl
Zakład Linii Kolejowych w Ostrowie Wlkp.	(062) 72-433-40	(062) 72-432-67	iz.ostrow@plk-sa.pl
Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze	(068) 41-923-00	(068) 41-925-27	iz.zielonagora@plk-sa.pl
Oddział Regionalny w Szczecinie	(091) 47-133-00	(091) 47-118-00	ir.szczecin@plk-sa.pl
Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie	(091) 47-155-50	(091) 47-154-09	iz.szczecin@plk-sa.pl
Zakład Linii Kolejowych w Koszalinie	(094) 71-313-00	(094) 71-313-14	iz.koszalin@plk-sa.pl
Zakład Linii Kolejowych w Gorzowie Wlkp.	(095) 72-030-23	(095) 72-252-14	iz.gorzow@plk-sa.pl
Zakład Maszyn Torowych	(012) 39-343-00	(012) 39-343-56	im.krakow@plk-sa.pl
Komenda Straży Ochrony Kolei	(022) 47-410-65	(022) 47-441-57	io.warszawa@plk-sa.pl
Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym	(022) 47-323-17	(022) 47-323-59	id@plk-sa.pl@plk-sa.pl
Centrum Diagnostyki	(022) 47-433-47	(022) 47-433-14	ig@plk-sa.pl

Notatki:

bezpieczne i ciche

systemy nawierzchni szynowych



www.tines.pl

Bezpieczeństwo

We współczesnej Europie coraz większego znaczenia nabiera transport kolejowy jako jeden z podstawowych czynników rozwoju gospodarki. Wymaga to znacznego zwiększenia prędkości pociągów wywołującej wzrost oddziaływań pomiędzy pojazdem a torem. Niekorzystne skutki podwyższenia prędkości dotyczą takich sfer jak bezpieczeństwo, trwałość konstrukcji toru, koszty eksploatacji, komfort podróżowania oraz oddziaływania na środowisko rozumiane głównie poprzez wpływ hałasu i wibracji na otoczenie tras komunikacyjnych.

Firma TINES specjalizuje się w rozwiązywaniu problemów eksploatacyjnych dróg szynowych w zakresie bezpieczeństwa, trwałości, komfortu i oddziaływań na środowisko skutecznie wdrażając, sprawdzone w praktyce, nowoczesne rozwiązania konstrukcji nawierzchni kolejowej, tramwajowej i metra.

budimex

dromex

kolej na nas

Modernizacja i przebudowa stacji Święta Katarzyna na linii kolejowej E-30

Generalny wykonawca: konsorcjum Budimex Dromex SA
i Ferrovial Agraman SA

Terminy realizacji: sierpień 2004 - listopad 2005

Wartość: **31,8 mln PLN**

Modernizacja stacji Gdynia Główna Osobowa

Generalny Wykonawca: konsorcjum Budimex Dromex SA
i Ferrovial Agraman SA

Terminy realizacji: lipiec 2007 - styczeń 2010

Wartość: **38,1 mln EUR**

Kontakt:
ul. Stawki 40, 01-040 Warszawa
tel. (+48) 022 623 60 00
fax (+48) 022 623 60 01
e-mail info.bd@budimex.com.pl

www.budimex-dromex.com.pl



kolej i metro

systemy nawierzchni szynowych



www.tines.pl

Infrastruktura kolejowa

Wzrost gospodarczy, uwarunkowany sprawnym systemem transportu, stawia coraz wyższe wymagania jednemu z istotnych elementów tego systemu, jakim są obiekty infrastruktury kolejowej. Prezentowane rozwiązania technologiczne, których dostawcą jest firma TINES, zwiększają trwałość eksploatacyjną nawierzchni, a tym samym obniżają koszty jej utrzymania. Rozwiązania te gwarantują także ograniczenie oddziaływań dynamicznych od ruchu pociągów na otoczenie linii i stacji kolejowych, skracają czas realizacji inwestycji poprzez uproszczenie technologii montażu oraz zapewniają bezpieczeństwo ruchu pojazdów szynowych dzięki wysokiej niezawodności eksploatacyjnej nawierzchni.

Korzystając z długoletnich doświadczeń, w oparciu o profesjonalny zespół fachowców Zakłady Automatyki KOMBUD S.A. w Radomiu od kilku lat realizują intensywny program badawczo-rozwojowy.

Efektami prac zespołów konstruktorskich są nowoczesne, spełniające wymogi eksploatacyjne, komputerowe systemy sterowania ruchem kolejowym:

- system monitorowego odwzorowania MOR-1
- system zdalnego sterowania MOR-2zs
- system komputerowych urządzeń stacyjnych MOR-3
- licznikowy system kontroli niezajętości torów SKZR

Platforma sprzętowa MOR wraz systemem SKZR umożliwia sterowanie i bezpieczne prowadzenie ruchu na wydzielonym obszarze sterowania z Lokalnego Centrum Sterowania.

Zakłady Automatyki KOMBUD SA w zakresie badań współpracują z ośrodkami badawczymi i naukowymi:

- Politechniką Warszawską,
- Politechniką Radomską,
- Instytutem Technologii i Eksploatacji - Państwowym Instytutem Badawczym,
- Centrum Naukowo-Technicznym Kolejnictwa.



Zakłady Automatyki KOMBUD S.A. są producentem systemów zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowych:

- samoczynna sygnalizacja przejazdowa RASP-4F i 4Ft
- sygnalizacja przejazdowa RHR-A
(dla przejazdów sterowanych z miejsca i z odległości
- do ok. 1000 metrów z wykorzystaniem systemów TV)
- sygnalizacja przejazdowa RHR-TSR
(dla przejazdów sterowanych z odległości)

**Zapraszamy na nasze strony:
www.kombud.com.pl**



Budowa i modernizacja linii kolejowych



torpol

GRUPA POLIMEX-MOSTOSTAL

szlaki i stacje kolejowe
torowiska tramwajowe
drogi i ullice
obiekty inżynieryjne

TORPOL Spółka z o.o.
ul. Mogileńska 10 G, 61-052 Poznań
tel. 061 87 82 700, fax 061 87 82 790

www.torpol.pl

DZIĘKI NAM TRANSPORT NA CAŁYM ŚWIECIE JEST BEZPIECZNIEJSZY

Thales jest jednym z liderów na rynku rozwiązań systemowych dla transportu, dzięki którym przewozy na całym świecie są bezpieczne i efektywne jak nigdy dotąd.

Zawsze przychodzimy z pomocą, kiedy w grę wchodzi bezpieczeństwo i sterowanie ruchem. Jesteśmy wiodącym dostawcą zintegrowanych rozwiązań automatyki dla transportu.

Posiadamy doświadczenie w dziedzinie automatyki kolejowej, monitoringu pokładowego, centrów zarządzania ruchem, systemów biletowych, systemów pobierania i rozliczania opłat drogowych. Jesteśmy uznanym ekspertem w kierowaniu dużymi i złożonymi projektami. Przy ich realizacji zawsze maksymalnie koncentrujemy się na potrzebach klientów, traktując ich jako naszych stałych partnerów. Dzięki najnowocześniejszej technologii dostarczamy kompleksowe i łatwe w obsłudze rozwiązania, w pełni spełniające oczekiwania naszych klientów. Transport ma świetlaną przyszłość. My wspieramy jego rozwój.

W celu uzyskania szczegółowych informacji zapraszamy na naszą stronę internetową: www.thalesgroup.com/security-services



THALES

The world is safer with Thales

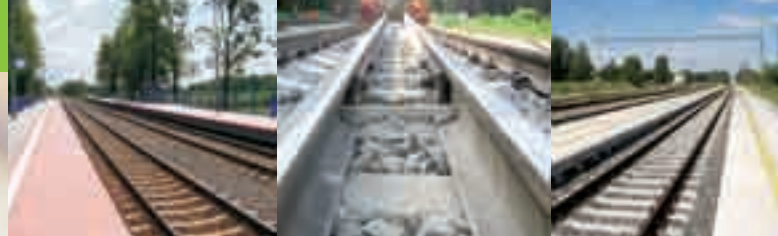
Thales Rail Signalling Solutions Sp. z o.o.

ul. Zachodnia 15, 60-701 Poznań

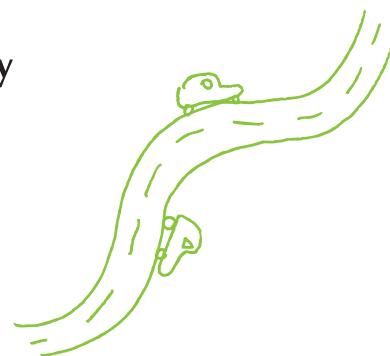
tel. (+48 61) 886-44-01, fax: (+48 61) 886-44-02

Biuro Handlowe: ul. Stawki 2, 00-193 Warszawa

tel. (+48 61) 886-43-55, fax: (+48 61) 886-43-56



**Budujemy
i modernizujemy
linie, stacje
i węzły
kolejowe**



TCHAS, Sp. z o.o.
Oddział w Polsce
ul. Górczewska 212/226
Warszawa 01-460, Polska



TCHAS Polska, Sp. z o.o.
ul. Górczewska 212/226
Warszawa 01-460, Polska

www.tchas.com - www.eiffage.com

VolkerRail Polska



WROCLAW

VolkerRail Polska Sp. z o.o.
Biuro we Wrocławiu
Al. Armii Krajowej 59
50-541 Wrocław
tel. +48 71 796 68 60
fax: +48 71 796 68 80
e-mail: wroclaw@volkerrail.pl
www.volkerrail.pl



VolkerRail Polska Sp. z o. o. jest przedsiębiorstwem budownictwa kolejowego.

Realizujemy kontrakty budowlane w zakresie dróg szynowych.



VolkerRail Polska Sp. z o.o. jest członkiem europejskiego koncernu budowlanego Koninklijke Volker Wessels Stevin nv.

kolej i metro

systemy nawierzchni szynowych



Mosty wiadukty

Wysokość konstrukcyjna nawierzchni szynowych na mostach ma szczególne znaczenie dla ich budowy i eksploatacji. Zastosowanie systemu szyny w otulinie ERS umożliwia znaczne obniżenie wysokości konstrukcyjnej nawierzchni oraz obiektu mostowego. System ERS na mostach stalowych pozwala na istotne skrócenie czasu montażu całych przęseł, które są wykonane poza placem budowy jako prefabrykowane segmenty z ukształtowanymi kanałami szynowymi. Istotną cechą systemu jest ograniczenie drgań i hałasu wywołanego ruchem pociągów na obiekcie. Obiekty mostowe wykonane z zastosowaniem tego systemu są nazywane „cichymi mostami”.

Przejazdy

Nawierzchnia typu Edilon LC-L (Level Crossing) dzięki zintegrowaniu nawierzchni kolejowej i drogowej jest skutecznym rozwiązaniem problemu nierównomiernego osiadania toru i jezdni, spełnia wszystkie wymagania stawiane nowoczesnym konstrukcjom nawierzchni układanych na przejazdach. Wyeliminowanie nierówności pionowych zwiększa bezpieczeństwo ruchu na przejeździe. Ponadto prefabrykacja płyt przejazdowych w tym systemie pozwala na znaczne skrócenie czasu wykonania przejazdu, a także ogranicza koszty utrzymania nawierzchni na przejeździe.

Tunele

Prowadzenie tras komunikacyjnych w tunelach, przebiegających zwykle pod gęsto zabudowanymi rejonami miast, wymaga istotnego ograniczenia wibracji oddziaływujących niekorzystnie na pobliskie budynki i ich mieszkańców. Systemy ERS (szyna w otulinie) i EBS (szynowe podpory blokowe) zapewniają sprężyste podparcie toru, przez co redukują emisję drgań. Charakteryzują się uproszczoną technologią, która istotnie skraca czas budowy nawierzchni w tunelu. Spełniają również wymogi bezpieczeństwa oraz umożliwiają przeprowadzenie sprawnej akcji ratunkowej dzięki dostępności drogi szynowej dla pojazdów samochodowych.

Przedsiębiorstwo Robót Komunikacyjnych w Krakowie Spółka Akcyjna

PRK

KRAKÓW



NAJWAŻNIEJSZE REALIZACJE: ROBOTY NA LINIACH KOLEJOWYCH (POLSKA)

- ◆ Kraków - Przemyśl
- ◆ Kraków - Zakopane
- ◆ Tamów - Krynica
- ◆ Centralna Magistrala Kolejowa
- ◆ Linia Hutniczo-Sałkowska
- ◆ Linia E-20 (Berlin - Warszawa - Moskwa)
- ◆ Linia E-30 (Drezno - Wrocław - Kraków - Medyka)
- ◆ Linia E-65 (Gdańsk - Warszawa - Wiedeń)

ROBOTY NA LINIACH KOLEJOWYCH (ZAGRANICĄ)

- ◆ Tanzania (Dar Es Salaam - Mikambako)
- ◆ Egipt (Sohag - Hammady - Faw)

STACJE KOLEJOWE I ROZRZĄDOWE

- ◆ Stacja przybudowa dla HL
- ◆ Dąbrowa Górnicza-Towarowa (Huta Katowice)
- ◆ Przebudowa Centrum Komunikacyjnego Miasta Krakowa
- ◆ Jaworzno - Szczakowa
- ◆ Tamowskie Góry
- ◆ Opole Zachodnie
- ◆ Przemyśl Główny

KOLEJOWE PRZEJŚCIA GRANICZNE

- ◆ Łupków - Medzilaborce (Słowacja)
- ◆ Muszyna - Pławec (Słowacja)
- ◆ Zwardon - Skalité (Słowacja)
- ◆ Centrum Obsługi Granicznej w Medyce (Ukraina)

KOLEJE LINOWO-TERENOWE

- ◆ Gubałówka (Zakopane), Góra Parkowa (Krynica), Góra Żar (Zywiec)

OBIEKTY INŻYNIERSKIE

- ◆ Tunele (Zegiestów, Kamionka Wlk, Letąsk)
- ◆ Mosty i wiadukty (Opole Zach., Grybów, Dobczyce, Przemyśl)
- ◆ Przejścia podziemne (Kramsk, Przemyśl, Kraków)

W REALIZACJI:

- ◆ Przebudowa linii kolejowej E-30 na odcinku Opole-Wrocław-Legnica, przebudowa stacji Orawa
- ◆ Modernizacja linii kolejowej Warszawa - Łódź, I etap odc: Skierniewice-Łódź Włczew
- ◆ Modernizacja linii kolejowej Spyżkowice-Widowice-Katwana
- ◆ Przebudowa linii kolejowej E-30 na odcinku Wrocław-Legnica, szlak Małczyce-Szczedrzykowice tor nr 2
- ◆ Modernizacja linii kolejowej E-20 na odcinku Siedlca - Tarnopol LOT C
- ◆ Modernizacja linii kolejowej E-20 na odcinku Siedlca - Tarnopol Etap I - LOT D





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

WPS STRUNBET Sp. z o.o.

www.strunbet.pl

LEONHARD MOLL Betonwerke GmbH & Co KG



- podkłady strunobetonowe
- podrozdnice
- podkłady bilżniacze ZSX[®]
- podkłady mostowe
- płyty przejazdowe
- korytka odwodnieniowe
- podkłady wzdłużne tramwajowe

