

Drogi kolejowe .....

## Infrastruktura – drogi kolejowe

Ilość eksploatowanej kolejowej infrastruktury drogowej ulega od początku lat 90-tych ubiegłego wieku systematycznemu zmniejszeniu. Długość eksploatowanych linii w roku 1990 wynosiła około 24 100 km, natomiast w roku 2006 około 18 960 km, co oznacza, że w okresie 16 lat zawieszono ponad 22% długości linii.

Według stanu na 31.12.2006 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zarządzały:

- 18 964 km linii kolejowych (to jest 36 816 km torów), w tym:
  - 27 548 km torów szlakowych i głównych zasadniczych,
  - 9 268 km torów stacyjnych;
- 44 261 szt. rozjazdów, w tym:

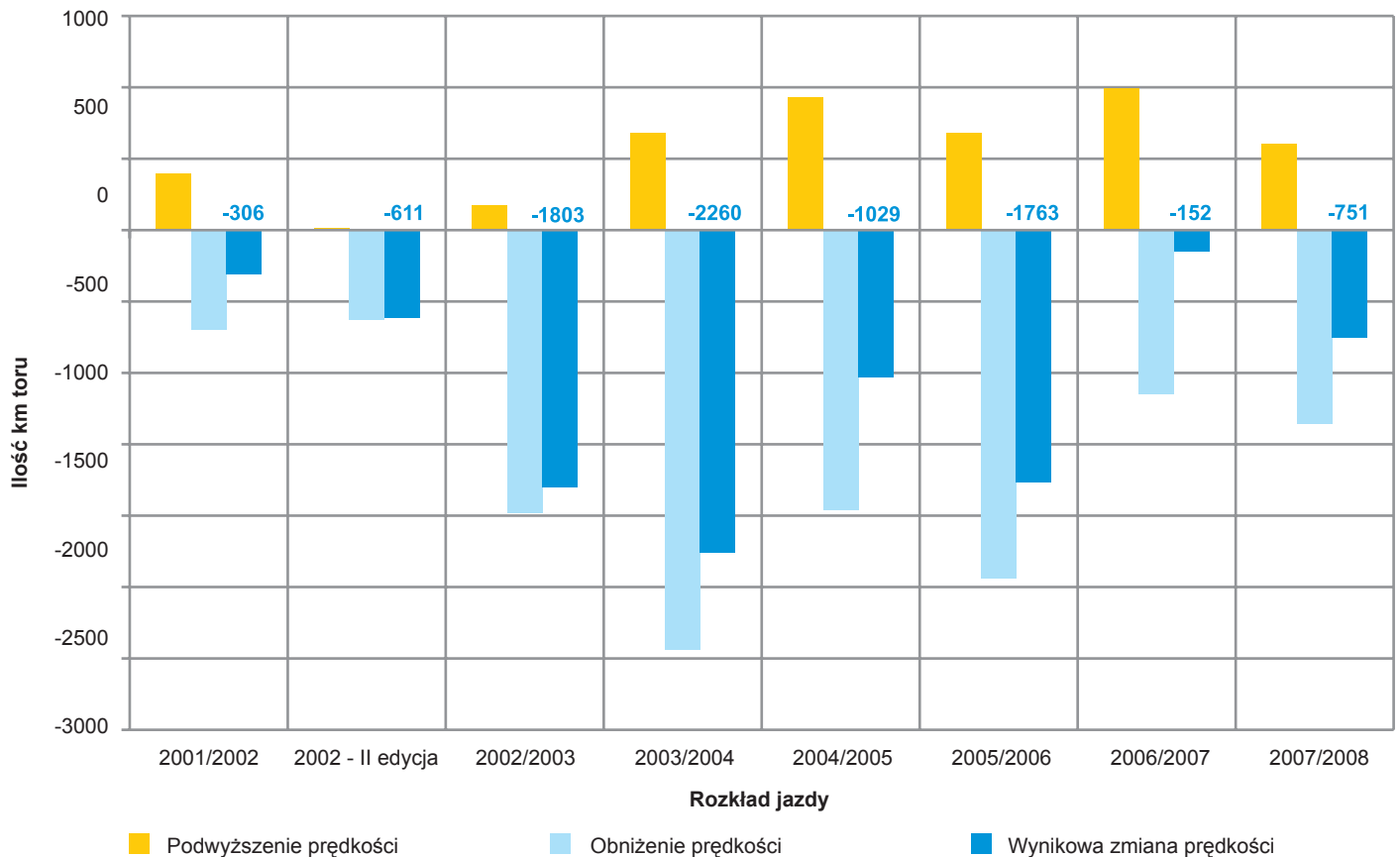
- 18 593 rozjazdów w torach szlakowych i głównych zasadniczych,
- 25 668 rozjazdów w torach stacyjnych;
- 16 512 przejazdami kolejowych (w tym 2 962 przejazdów kategorii A);
- 25 470 obiektami inżynieryjnymi;
- 7 077 budynkami;
- 11 117 budowlami.

Stan infrastruktury kolejowej, z powodu niewystarczających środków kierowanych na jej naprawy, ulega systematycznemu pogorszeniu.

Porównanie zmian prędkości rozkładowych oraz długości torów eksploatowanych z ograniczeniami prędkości świadczy o dekapitalizacji infrastruktury drogowej.

Wykres 1

### Zmiany prędkości rozkładowych



W porównaniu do rozkładu jazdy 2000/2001:

- podniesiono prędkość na długości 4 476 km toru,
- obniżono prędkość na 13 151 km toru.

Ogółem prędkość została obniżona na 31,5% długości torów szlakowych i głównych zasadniczych.

Na koniec 2006 roku torry szlakowe i główne zasadnicze były eksploatowane z ograniczeniami na długości 3 116 km toru (11,3%).

Koszt likwidacji wszystkich ograniczeń oszacowano na 4 500 mln zł.

Stan techniczny ma bezpośredni wpływ na strukturę maksymalnych prędkości na liniach kolejowych, którą przedstawia tabela 1.

Wykres 2

### Długość torów eksploatowanych z ograniczeniami prędkości

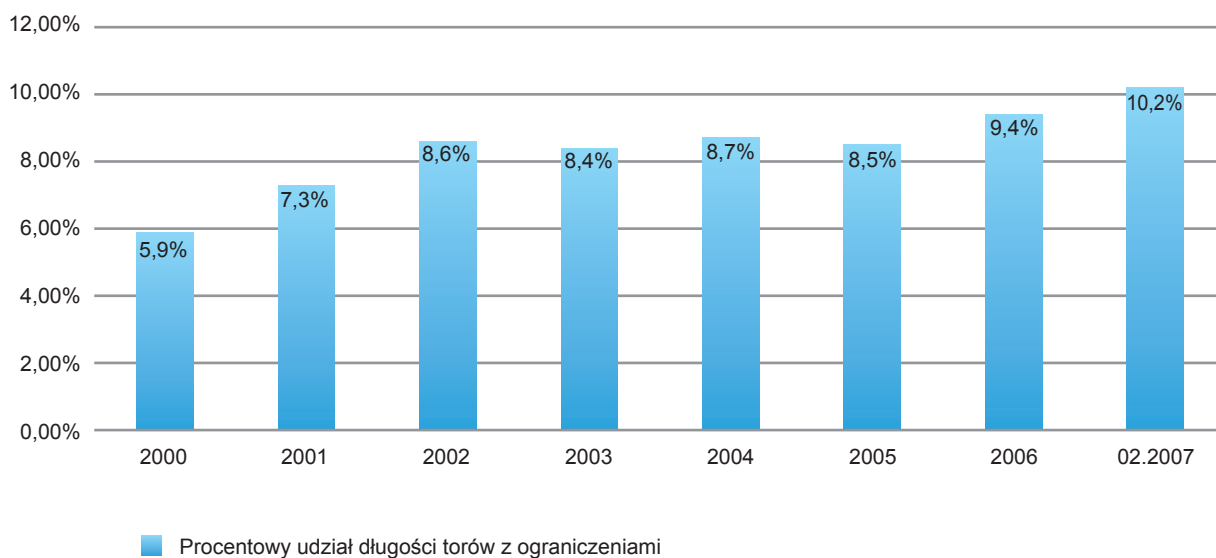


Tabela 1

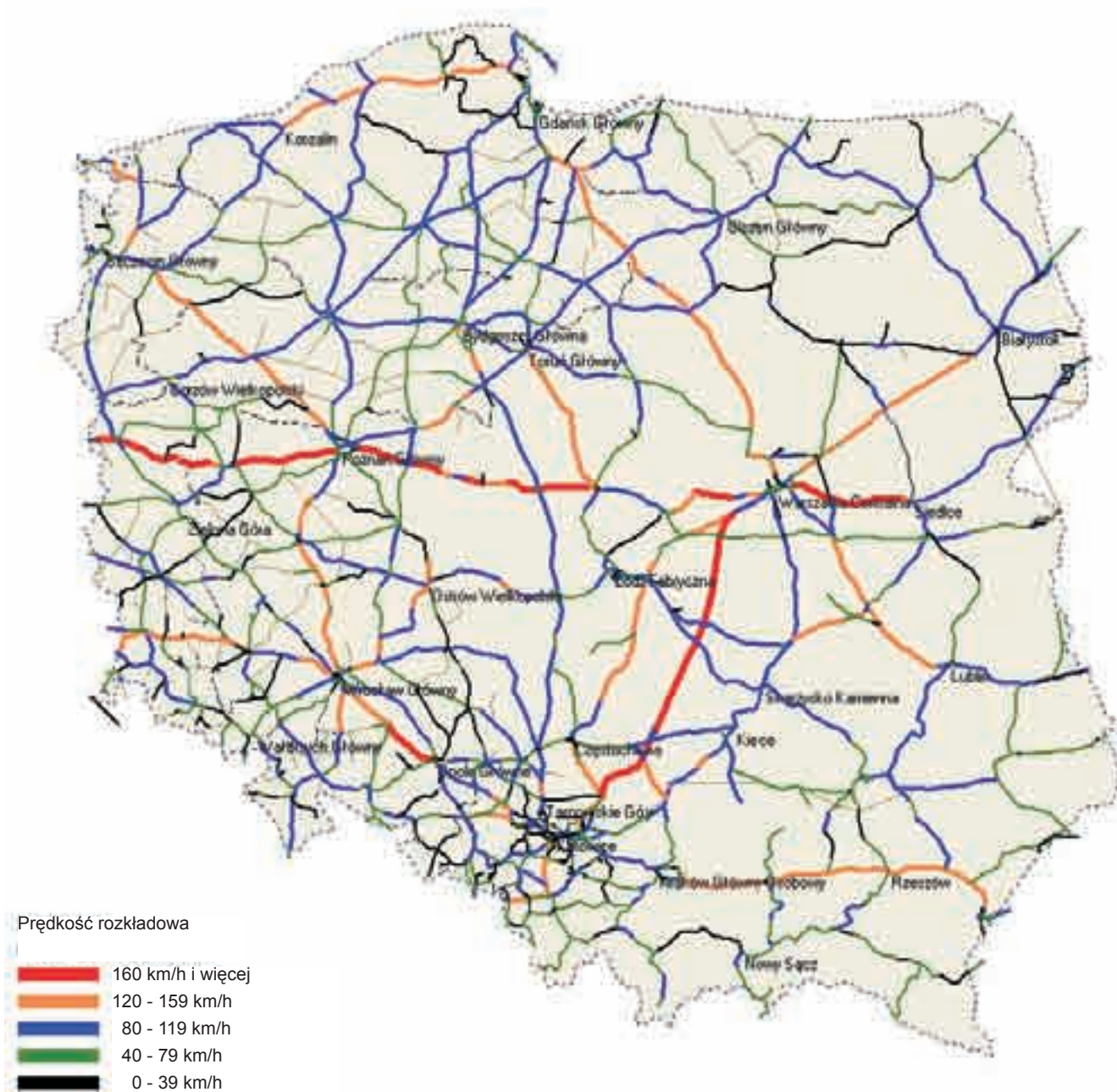
### Struktura prędkości rozkładowych

Przedział prędkości	Długość torów szlakowych (km)	Procentowy udział
$V \geq 160$ km/h	1 303	4,7%
$120 \leq V < 160$ km/h	4 177	15,2%
$80 \leq V < 120$ km/h	10 513	38,2%
$40 < V < 80$ km/h	9 779	35,5%
$V \leq 40$ km/h	1 776	6,4%
<b>Razem</b>	<b>27 548</b>	<b>100,0%</b>

Maksymalne prędkości na poszczególnych liniach przedstawiają schematyczne mapy:

Mapa 9

**Maksymalne prędkości w torach nieparzystych**

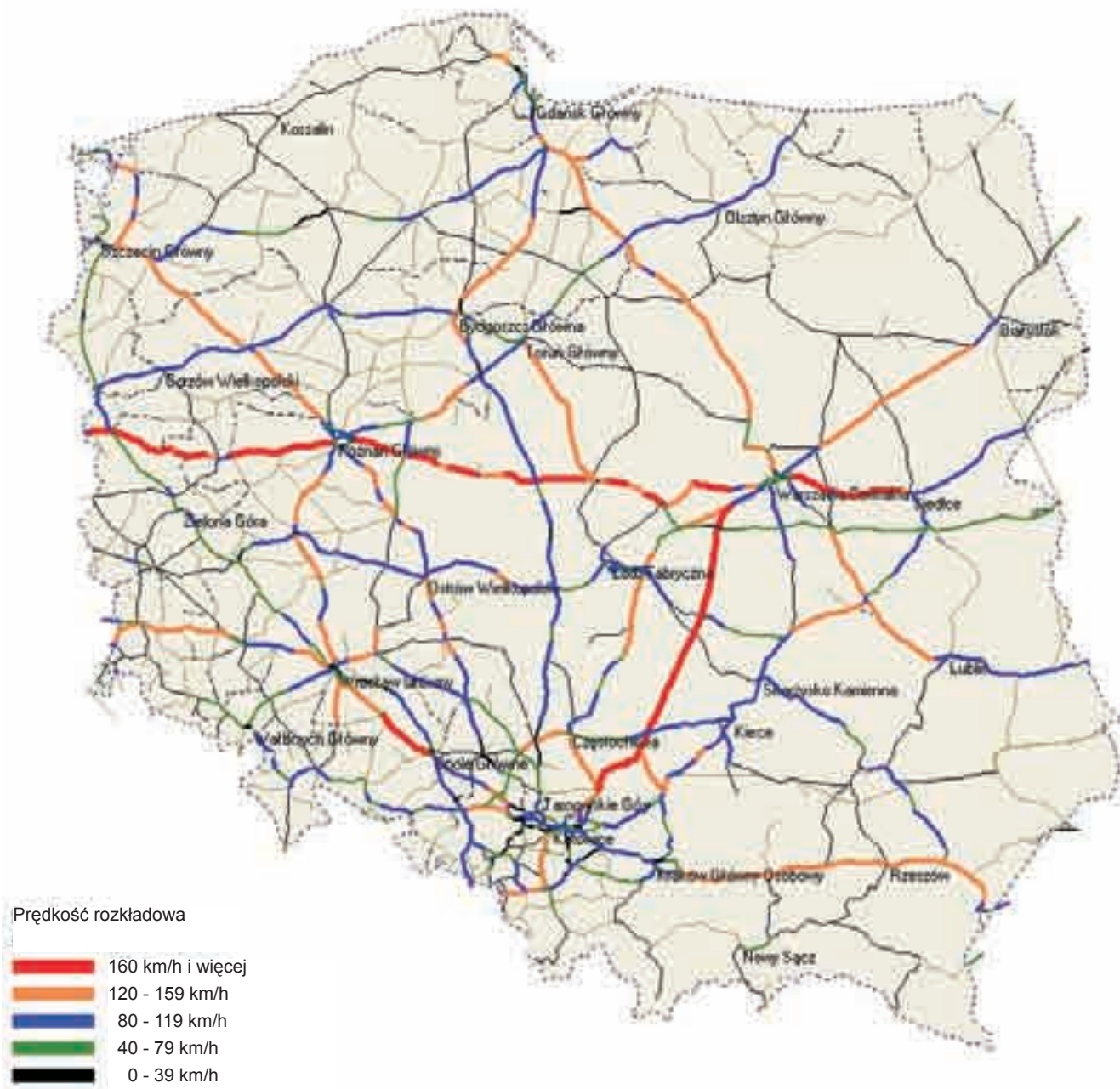








Mapa 10  
Maksymalne prędkości w torach parzystych



Podobnie przedstawia się sytuacja w kolejowych obiektach inżynierskich.

Na koniec 2006 roku:

- 32 obiekty były wyłączone z eksploatacji,
- 115 obiektów było zagrożonych wyłączeniem z eksploatacji,

- 823 obiekty były eksploatowane z ograniczeniami,
- 973 obiekty są zagrożone wprowadzeniem ograniczeń do 31.12.2007 roku.



Automatyka i telekomunikacja kolejowa .....

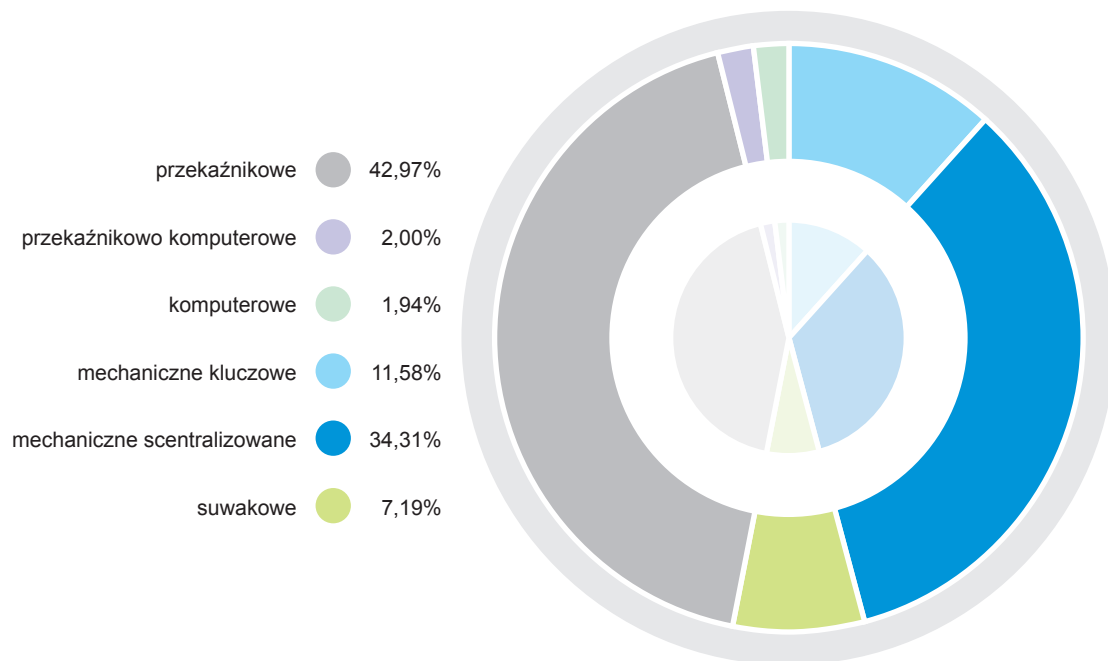
## Ogólne informacje statystyczne

Szybki rozwój technik komputerowych i szerokie ich zastosowanie w systemach automatyki przemysłowej precyzyjnie wyznacza kierunki rozwoju urządzeń i systemów sterowania ruchem kolejowym (srk). Na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w przeważającej części funkcjonują jeszcze przekaźnikowe i mechaniczne systemy sterowania ruchem. Stacyjne urządzenia srk zapewniają sprawny i bezpieczny ruch pociągów w obrębie stacji. W komputerowe systemy srk najnowszej generacji wyposażone są 43 okręgi nastawcze, które sterują 977 zwrotnicami i 1056 sygnalizatorami. 494 km linii kolejowych i 40 stacji wyposażo-

nych jest w systemy zdalnego sterowania, na których bezpieczne kursowanie pociągów nadzoruje 10 lokalnych centrów sterowania (LCS). Blokady liniowe to urządzenia regulujące ruch pociągów na liniach kolejowych pomiędzy poszczególnymi stacjami. W systemy te wyposażonych jest 16 064 km linii kolejowych. Liczba ta obejmuje 13 512 km linii wyposażonych w blokady półsamoczynne i 2 552 km linii wyposażonych w blokady samoczynne, w tym 205 km to blokady komputerowe nowej generacji. Około 800 km linii z zainstalowaną samoczynną blokadą liniową wyposażonych jest w niezależne lub zintegrowane systemy diagnostyki zdalnej, które zapewniają kontrolę i pełną rejestrację wszystkich zdarzeń oraz parametrów techniczno – eksploatacyjnych systemu.

Wykres 1

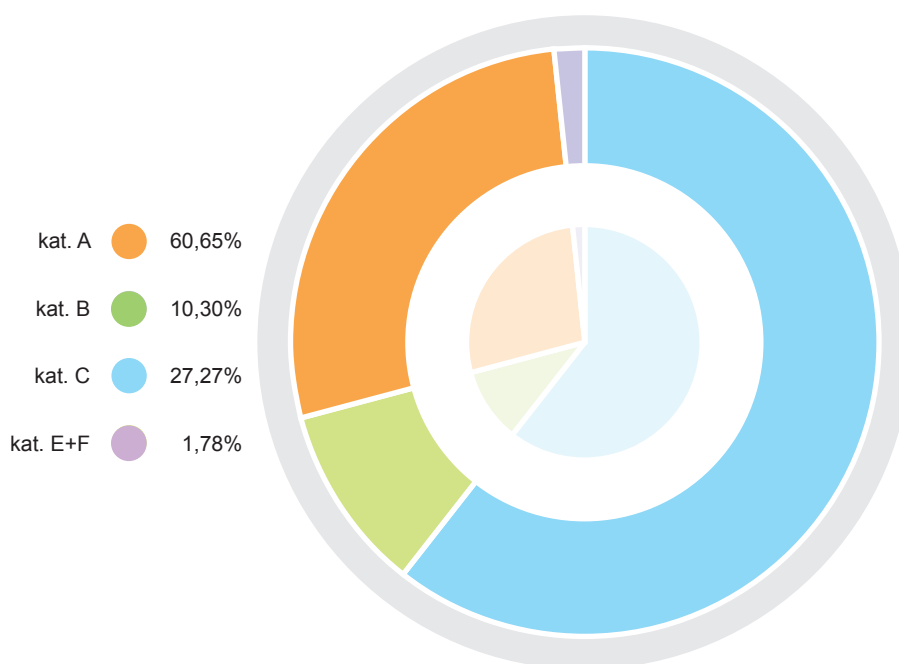
### Zwrotnice w poszczególnych rodzajach stacyjnych urządzeń sterowania ruchem





Wykres 2

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



Osobną grupą urządzeń są urządzenia zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowo-drogowych. 354 przejazdy kolejowe wyposażone są w systemy przejazdowe najnowszej generacji, sterowane mikroprocesorami z zainstalowanymi układami autodiagnostyki, rejestracji wszystkich zdarzeń eksploatacyjnych oraz pełną kontrolę pracy. Zapewnienie wysokiego i stałego poziomu bezpieczeństwa ruchu pociągów oraz utrzymanie urządzeń infrastruktury w odpowiednim stanie technicznym wymaga instalowania na liniach kolejowych systemów nadzorujących stan techniczny taboru kolejowego. Są to systemy detekcji stanów awaryjnych taboru (DSAT). Aktualnie na sieci PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. eksploatowane są 152 komplety takich urządzeń rozmieszczone na głównych ciągach komunikacyjnych w sąsiedztwie dużych węzłów kolejowych.

### Modernizacja urządzeń i systemów sterowania ruchem kolejowym

W ramach modernizacji linii kolejowych wchodzących w skład europejskiego korytarza transportowego E 30 na odcinku Opole – Wrocław zostały przekazane do eksploatacji:

- systemy samoczynnych sygnalizacji przejazdowych (ssp) typu SPA-4 na 4 przejazdach kolejowych,
- systemy samoczynnych blokad liniowych (sbl) typu SHL-12 na szlaku Św. Katarzyna – Wrocław Brochów,
- stacyjne systemy komputerowe typu EBLOCK 950 na stacji Św. Katarzyna i na posterunku odgałęźnym Wrocław Brochów,
- 4 komplety systemów detekcji stanów awaryjnych taboru,

- Lokalne Centrum Sterownia oraz Centrum Utrzymania i Diagnostyki na stacji Opole Zachodnie. W wyniku modernizacji korytarza E 65 na odcinku Grodzisk Maz. – Zawiercie zostały przekazane do eksploatacji:
- stacyjny system komputerowy typu EBILOCK 950 na stacji Góra Włodowska,
- stacyjny system komputerowy typu EBILOCK 950 na stacji Korytów.

Efektom modernizacji „Kolejowego Szlaku Papińskiego” na odcinku Kraków Płaszów – Skawina – Kalwaria – Wadowice było przekazanie do eksploatacji nowych systemów ssp typu SPA-4 na 5 przejazdach oraz gruntowna modernizacja systemów ssp na 16 przejazdach kolejowych. Linia nr 118 Kraków Mydlniki – Kraków Balice wyposażona została w 5 systemów ssp najnowszej generacji typu SPA-5. W ramach projektu „Poprawa stanu infrastruktury kolejowej w Polsce” zainstalowano nowoczesne systemy samoczynnych sygnalizacji przejazdowych typu SPA-4 i RASP-4 na 35 przejazdach kolejowych. Modernizacja urządzeń przejazdowych i zastosowanie systemów telewizji użytkowej (TVu) pozwoliły na likwidację obsługi na 18 przejazdach kolejowych kat. A i sterowanie ruchem na tych obiektach z najbliższych obsługiwanych posterunków ruchu. W ramach akcji przeciwdziałania kradzieżom i dewastacjom urządzeń srk zainstalowano telewizję użytkową dla monitoringu i nadzoru urządzeń na 10 przejazdach kat. B i 8 stacjach kolejowych.

## Kierunki rozwoju

W roku 2006 kontynuowano prace rozwoju technicznego urządzeń i systemów sterowania ruchem kolejowym. Działania te związane są z utrzymaniem ścisłej współpracy na platformie naukowo-badawczej oraz inżynierijno-technicznej z czołowymi producentami branży sterowania ruchem, tj. Bombardier Transportation (ZWUS), KOMBUD Radom, Scheidt & Bachmann oraz Siemens w zakresie wdrażania do stosowania nowych rozwiązań technicznych. W zakresie produktów firmy Bombardier Transportation (ZWUS) zakończono z wynikiem pozytywnym badania terenowe i próby eksploatacyjne nowego systemu licznika osi SOL-21 oraz czujnika koła typu ELS-95. Konstrukcja nowego czujnika posiada znacznie lepszą odporność na zakłócenia zewnętrzne i pochodzące od prądów trakcyjnych oraz pojazdów szynowych wyposażonych w hamulce elektromagnetyczne. Stosowne wnioski o wydanie bezterminowych świadectw dopuszczenia do eksploatacji zostały złożone w Urzędzie Transportu Kolejowe-

go. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. są zainteresowane powstaniem systemów srk, które mogłyby być instalowane na liniach kolejowych o mniejszym znaczeniu, a jednocześnie wymagałyby mniejszych nakładów na budowę i byłyby tańsze w eksploatacji niż systemy obecnie oferowane. W roku 2006 firma KOMBUD Radom przedstawiła ofertę spełniającą oczekiwania. Biuro Automatyki i Telekomunikacji udostępniło poligon do przeprowadzenia badań terenowych i prób eksploatacyjnych systemu zdalnego sterowania MOR-2zs oraz systemu komputerowych urządzeń sterowania ruchem MOR-3 w celu potwierdzenia oczekiwań stawianych systemom tej klasy. W ramach realizacji projektu Żywiec II na stacji Żywiec uruchomiono i przekazano do prób eksploatacyjnych nowe stanowisko obsługi miejscowej ILTOR-2, które docelowo będzie pełnił funkcję systemu zdalnego sterowania i kierowania ruchem w LCS Żywiec. W roku 2006 przedstawiciele PKP PLK S.A. brali udział w tworzeniu technicznej specyfikacji interoperacyjności dla podsystemu aplikacji telematycznych przewozów towarowych (TSI TAF). Ideą tej specyfikacji jest ujednoczenie koordynacji technologicznej procesu przewozowego w skali Europy. Dla wdrażania TSI TAF na obszarze UE powołano Strategiczny Europejski Plan Rozwoju (SEDP). PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. brały udział w pracach 5. grupy roboczej zajmującej się formalnym opisem wspólnego interfejsu (CI), utworzyły na podstawie analizy potrzeb i przyjęły do stosowania kierunkowy „Program zabudowy urządzeń detekcji stanów awaryjnych taboru na sieci PKP PLK S.A.”, nakreślający w perspektywie do roku 2020 objęcie sieci kolejowej zarządzanej przez spółkę zintegrowanym systemem ochrony infrastruktury. W programie tym uwzględniono nadrzędne techniczne uregulowania obowiązujące w tym zakresie na kolejach krajów Unii Europejskiej. Określone zostały kierunki, jakie należy przyjąć dla usystematyzowania zasad lokalizacji urządzeń DSAT.



Energetyka .....



W roku 2006 PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zarządzały następującym majątkiem elektroenergetycznym:

	Jednostka miary	Ilość
Urządzenia sieci trakcyjnej: - długość linii kolejowych zelektryfikowanych - długość sieci trakcyjnej - odłączniki sieci trakcyjnej w tym sterowane	km tkm szt. szt.	11 770 25 236 20 408 13 336
Urządzenia stałoprądowe 3 kV (dzierżawione przez PKP Energetyka sp. z o.o.): - podstacje trakcyjne - kabiny sekcyjne - moc zainstalowana	szt. szt. MW	452 363 2845
Urządzenia elektrycznego ogrzewania rozjazdów (eor): - rozjazdy fizycznie wyposażone w eor - stacje i posterunki odgałęźne wyposażone w urządzenia eor - moc zainstalowana	szt. szt. MW	18 113 823 113,4
Urządzenia oświetlenia drogi kolejowej oraz instalacje elektryczne w obiektach infrastruktury: - punkty oświetlenia zewnętrznego - punkty instalacji wewnętrznych i punkty pomiarowe instalacji odgromowych - moc zainstalowana w oświetleniu zewnętrznym	szt. szt. MW	190 257 216 507 42,9
Linie potrzeb nietrakcyjnych	km	95,06

## Sieć trakcyjna

W związku ze wstąpieniem Polski do Unii Europejskiej zakładany jest wzrost częstotliwości kursowania pociągów, co spowoduje wzrost obciążenia prądowego linii oraz konieczność:

- dostosowania do trudniejszych warunków eksploatacyjnych zapewniających wysoki stopień niezawodności,
- zastosowanie materiałów przystosowanych do zwiększonych obciążeń prądowych powyżej 2,5 kA,
- zastosowania nowych technologii budowy.

Mając to na względzie w roku 2006:

- wprowadzono do użytku „Wytoczne projektowania i warunki odbioru sieci trakcyjnej z uwzględnieniem standardów i wymogów dla linii interoptycznych”,



- wybudowano odcinek do prób eksploatacyjnych sieci typu YC150-2CS150 i YC120-2CS150 zbudowanej z elementów z miedzioniklu i przewodów jezdných z miedzi srebrowej,
- wykonano badania sieci z osprzętem firm DALEKOVOD oraz RIBE,
- prowadzone są przygotowania do opracowania wytycznych projektowania, budowy i odbioru sieci trakcyjnej zasilanej napięciem 25 kV AC dla prędkości  $V \leq 350$  km/h.

Planuje się przystosowanie niektórych linii do prędkości  $V=250$  km/h.

## Urządzenia oświetlenia zewnętrznego

W 2006 roku kontynuowano prace remontowe związane z wymianą opraw starego typu na nowoczesne ze źródłami sodowymi. Wymieniono około 3000 szt. opraw redukując moc zainstalowaną o około 0,4 MW i zmniejszając koszt energii elektrycznej o około 600 tys. zł w skali roku.

Ponadto opracowano „Wytyczne projektowania urządzeń oświetlenia zewnętrznego terenów i obiektów PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.”.



Oprawa typu ORZ (250 W)

Oprawa nowego typu (100 W)



## Urządzenia elektrycznego ogrzewania rozjazdów

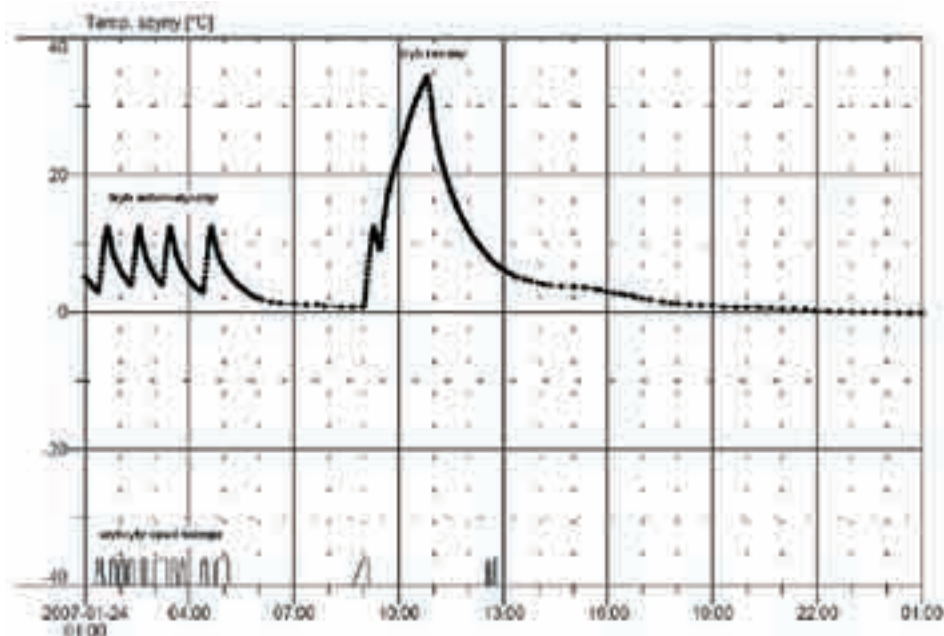
Spółka eksploatuje 53% urządzeń sterowanych automatycznie. Rozpoczęto modernizację najstarszych typów automatów sterujących pracą urządzeń.

## Zasilanie nietrakcyjne

W 2006 roku opracowano „Wymagania i program badań dla stacjonarnych przekształtników 3kV DC/0,4kV AC służących do zasilania nietrakcyjnych urządzeń elektroenergetycznych”.

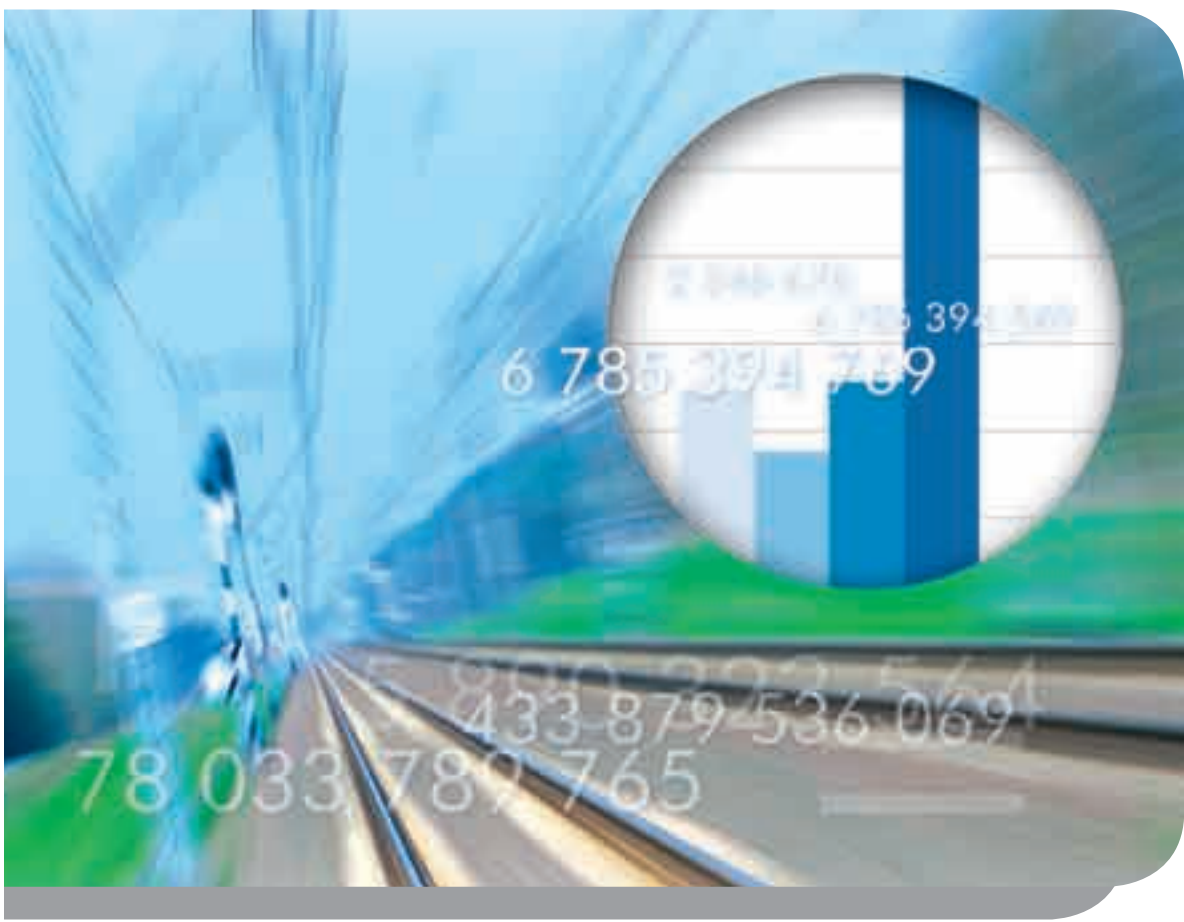
Wykres 1

### Porównanie temperatur szyn ogrzewanej w sterowaniu automatycznym i ręcznym



W zakresie urządzeń eor opracowano „Wytuczne projektowania urządzeń elektrycznego ogrzewania rozjazdów”.





Ekonomika i finanse .....

Sytuację ekonomiczno-finansową oceniono na podstawie sprawozdawczości finansowej według stanu na dzień 31.12.2006 roku (wyniki nie są ostateczne).

## Sytuacja majątkowo-kapitałowa

Majątek PKP Polskie Linie Kolejowe S.A na koniec 2006 roku według wartości księgowej netto wyniósł 13 873 618,39 tys. zł, z czego 89,7% stanowiły aktywa trwałe, natomiast 10,3% – aktywa obrotowe. W porównaniu do 2005 roku wartość aktywów wzrosła o 8,7%, głównie na skutek zwiększenia rzeczowych aktywów trwałych (środki trwałe w budowie i zaliczki na ich poczet) oraz należności krótkoterminowych z tytułu dostaw i usług.

W aktywach trwałych największą wartość wykazywały budynki, lokale i obiekty inżynierii wodnej i lądowej (68,4%) oraz grunty (14,8%), w aktywach ob-

rotowych – należności krótkoterminowe (74,4%), w tym należności z tytułu dostaw i usług.

Głównym źródłem finansowania majątku były kapitały obce. Według stanu na dzień 31.12.2006 roku wskaźnik ogólnego zadłużenia wyniósł 72% i był wyższy niż w 2005 roku o 2 punkty procentowe.

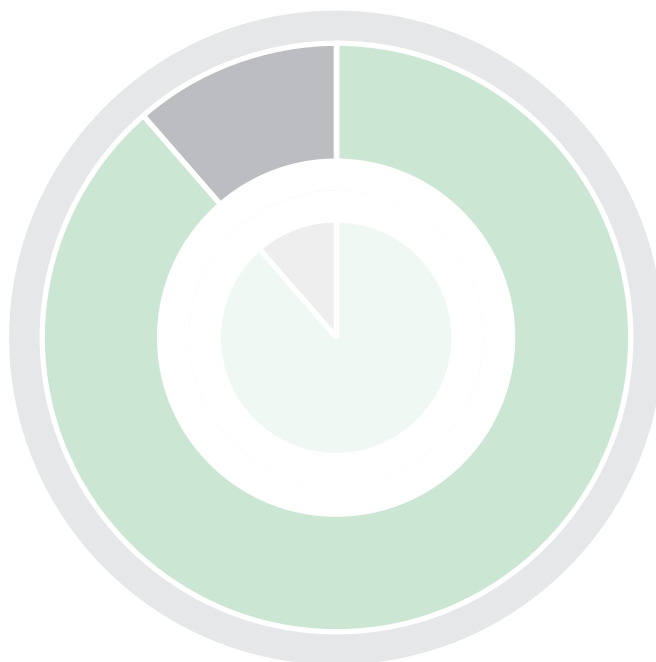
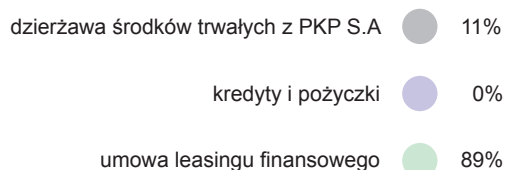
Stan kapitału obcego zwiększył się z 8 907 708,07 tys. zł w 2005 roku do 9 987 685,74 tys. zł w 2006 roku, tj. o 12,1%. Nastąpiło to zasadniczo w wyniku wzrostu zobowiązań krótkoterminowych (z tytułu dotacji z budżetu przeznaczonych na kapitał i zakupu środków trwałych) oraz rozliczeń międzykresowych (z tytułu otrzymanych środków pieniężnych na budowę środków trwałych – dotacji).

W strukturze kapitału obcego dominującą pozycję, analogicznie jak w roku 2005, zajmowały zobowiązania długoterminowe (61,1%). Zobowiązania krótkoterminowe stanowiły 21,5% kapitału obcego.

Strukturę zobowiązań długoterminowych i krótkoterminowych przedstawiają wykresy 1 i 2.

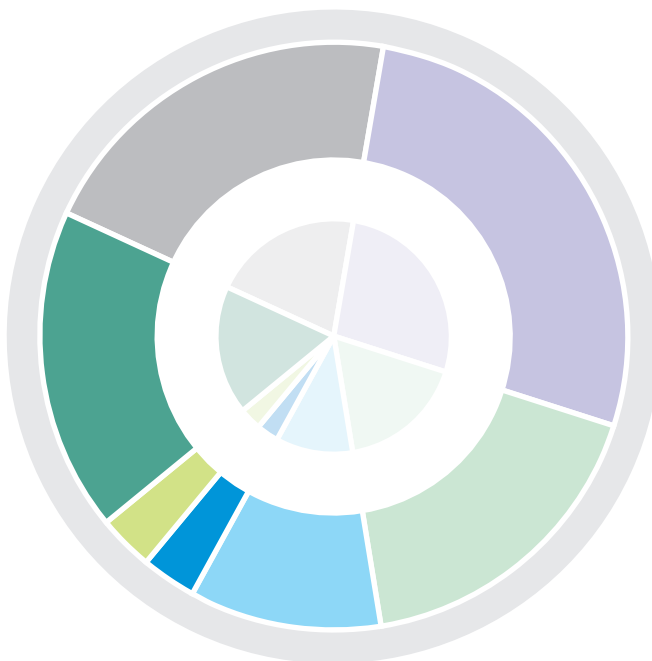
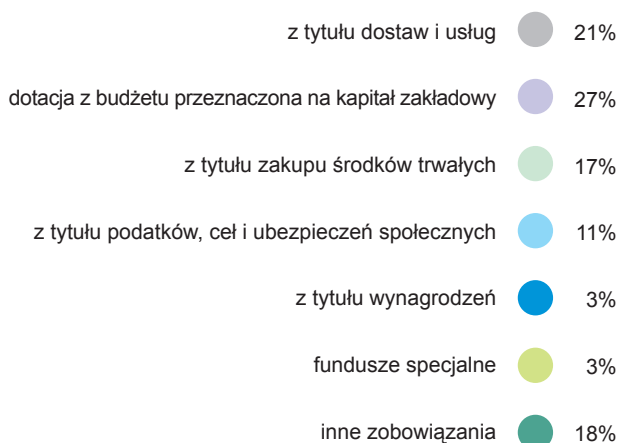
Wykres 1

### Zobowiązania długoterminowe na 31.12.2006 roku



Wykres 2

### Zobowiązania krótkoterminowe na 31.12.2006 roku



W roku 2006 kapitał własny spółki wyniósł 3 885 932,64 tys. zł i był wyższy niż w 2005 roku o 6,14% w związku ze znacznym podwyższeniem kapitału zakładowego. Kapitał zakładowy wzrósł z 1 162 574,00 tys. zł w 2005 roku do 6 534 922,00 tys. zł w 2006 roku, tj. o 5 372 348,00 tys. zł.

Podwyższenie kapitału zakładowego (wpisanie do Krajowego Rejestru Sądowego) nastąpiło:

- 25 stycznia 2006 roku o kwotę 5 062 689,00 tys. zł w drodze emisji 5 062 689 akcji imiennych serii I, obejmowanych przez PKP S.A. w zamian za wkład niepieniężny w postaci aportu środków trwałych grup GUS 1 i 2 wchodzących w skład 453 linii kolejowych,
- 28 czerwca 2006 roku o kwotę 195 521,00 tys. zł poprzez emisję 195 521 akcji serii J, obejmowanych przez Skarb Państwa reprezentowany przez ministra właściwego do spraw transportu w zamian za otrzymane przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wydatki budżetu państwa przekazane w 2005 roku na finansowanie linii kolejowych o państwowym znaczeniu,
- 22 grudnia 2006 roku o kwotę 114 138,00 tys. zł poprzez emisję 114 138 akcji serii K, obejmowanych przez PKP S.A. w zamian za wkład niepieniężny, dotyczący inwestycji długoterminowych – długoterminowe aktywa finansowe w postaci należących do PKP S.A. udziałów w jednostkach powiązanych, w tym:
  - 28 255 udziałów Przedsiębiorstwa Napraw i Utrzymania Infrastruktury Kolejowej w Krakowie Sp. z o.o. o wartości 14 126,30 tys. zł,
  - 50 126 udziałów Dolnośląskiego Przedsiębiorstwa Napraw Infrastruktury Komunikacyjnej DOLKOM Sp. z o.o. we Wrocławiu o wartości 35 127,10 tys. zł,
  - 32 173 udziały Zakładu Robót Komunikacyjnych DOM w Poznaniu Sp. z o.o. o wartości 27 563,10 tys. zł,
  - 45 927 udziałów Pomorskiego Przedsiębiorstwa Mechaniczno-Torowego Sp. z o.o. w Gdańsku o wartości 37 321,70 tys. zł.

Zgodnie z uchwałą nr 21/2006 Nadzwyczajnego Walnego Zgromadzenia PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.



z 27 października 2006 roku – w dniu 5 stycznia 2007 roku udziały PKP S.A. w 100% przeszły na PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Od początku swojej działalności do 31 grudnia 2006 roku spółka wyemitowała w jedenastu seriach 6 534 922 akcje o wartości nominalnej 1 000,00 zł każda. Akcjonariuszami spółki zostali: Skarb Państwa (22,91% akcji) oraz PKP S.A. (77,09% akcji).

Proces wnoszenia przez PKP S.A. do PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. majątku niezbędnego do prowadzenia działalności w zakresie zarządzania liniami kolejowymi, zgodnie z postanowieniami ustawy z dnia 8 września 2000 roku o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”, odbywa się sukcesywnie.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., w ramach racjonalizacji wielkości majątku i dostosowania go do wielkości wykonywanej pracy przewozowej, w 2006 roku wystąpiły do Ministra Transportu z wnioskiem na likwidację 34 linii lub odcinków linii kolejowych o długości 554,235 km. Ministerstwo Transportu, w związku z realizacją projektu „Strategii dla transportu kolejowego do 2009 roku”, której celem jest zatrzymanie tendencji ograniczania długości sieci kolejowej, wstrzymało postępowanie likwidacyjne dla tych linii.

Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., w ramach realizacji wyżej wymienionego dokumentu oraz w celu uniknięcia dewastacji infrastruktury kolejowej, podjął decyzję o możliwości zawierania umów dzierżawy (użyczenia) zbędnych dla działalności spółki linii z jednostkami samorządu terytorialnego. Umowy dzierżawy majątku byłyby zawierane za symboliczną opłatę czynszu, na okres przejściowy, tj. do momentu przekazania samorządowi na własność majątku w drodze przepisów ustawowych.

W roku 2006 wstępne zainteresowanie przejęciem linii i ich rewitalizacją wykazało pięć samorządów terytorialnych dla 7 linii o łącznej długości 261,070 km.

## Wyniki ekonomiczno-finansowe

Na wyniki ekonomiczno-finansowe spółki w głównej mierze mają wpływ czynniki makroekonomiczne takie jak: polityka transportowa państwa, w tym plany strategiczne dotyczące rozwoju transportu kolejowego, zakres wsparcia finansowego, uregulowania dotyczące zasad obowiązujących przy ustalaniu opłat za udostępnianie linii kolejowych przewoźnikom, sytuacja gospodarcza kraju czy też sytuacja ekonomiczno-finansowa spółek grupy PKP, w obszarze funkcjonowania PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

W roku 2006 spółka poniosła stratę finansową netto w wysokości 133 894,53 tys. zł (w tym odpis z tytułu trwałej utraty wartości majątku trwałego w kwocie 58 760,83 tys. zł, który dotyczy linii nieczynnych i linii z decyzją Ministra Transportu o likwidacji), tj. o 816 018,3 tys. zł mniejszą niż w 2005 roku.

Na wynik finansowy złożyły się:

- zysk na sprzedaży w wys. 22 395,50 tys. zł,
- strata na pozostałej działalności operacyjnej w wysokości 146 361,48 tys. zł,
- strata na operacjach finansowych w wysokości 9 928,55 tys. zł.

Osiągnięty wynik netto w 2006 roku był najlepszym z wyników uzyskanych od momentu powstania spółki. Dynamikę zmian wyników finansowych na przestrzeni lat 2002 - 2006 przedstawia wykres 3.

W ciągu 2006 roku spółka uzyskała przychody z działalności gospodarczej w kwocie 3 178 146,7 tys. zł, tj. o 9,2% wyższe niż w 2005 roku. Około 76% przychodów stanowiły przychody z tytułu udostępniania linii kolejowych, w tym około 54% pochodziło od PKP CARGO S.A., a od PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. – 27%.

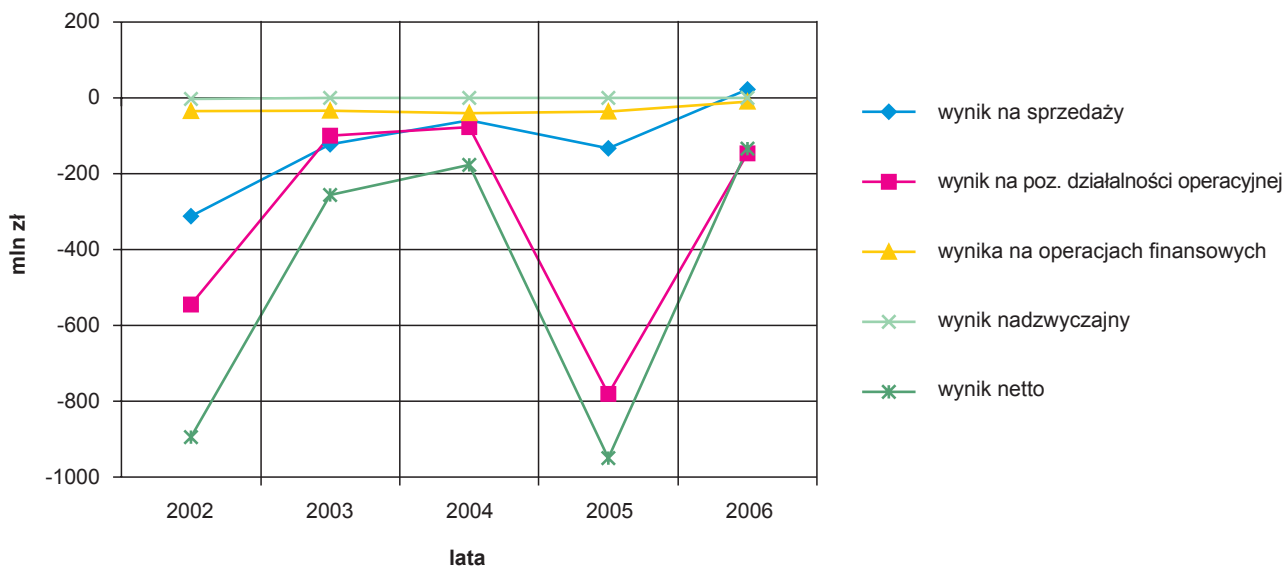
Wzrostowi przychodów towarzyszył spadek kosztów o 14,2%. Niemniej, na koniec 2006 roku koszty były wyższe od przychodów o około 4%.

Struktura kosztów w układzie rodzajowym uległa, w porównaniu do roku poprzedzającego badany rok, niewielkim zmianom. Nastąpiło zmniejszenie udziału kosztów wynagrodzeń o 1%, przy jednoczesnym wzroście kosztów materiałów. Nadal jednak dominującą pozycję zajmowały wynagrodzenia, amortyzacja i usługi obce (wykres 4).

W wyniku zmniejszenia straty finansowej, uległa znacznej poprawie rentowność spółki. Nadal jednak wskaźniki rentowności przyjmowały wielkość ujemną (wyjątek stanowił wskaźnik rentowności netto sprzedaży liczony jako iloraz wyniku ze sprzedaży i przychodów ze sprzedaży).

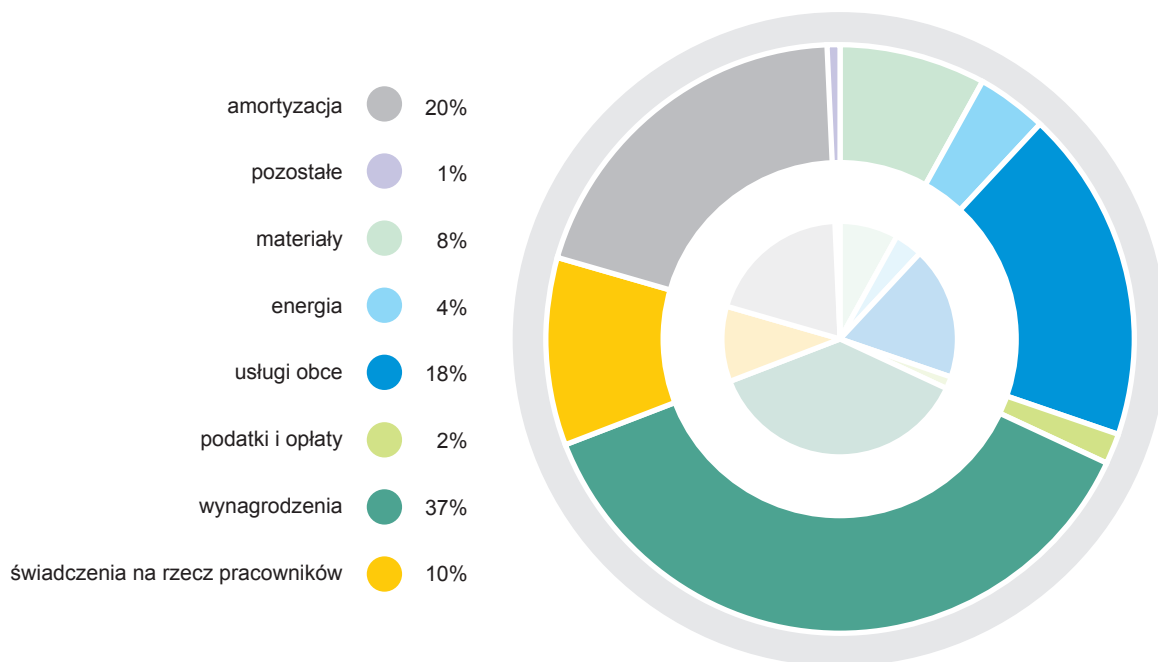
Wykres 3

**Wyniki finansowe w latach 2002 - 2006**



Wykres 4

**Koszty w układzie rodzajowym w 2006 roku**



Gospodarka materiałowa prowadzona była prawidłowo. Okres zamrożenia kapitału w zapasach utrzymywał się na tym samym poziomie, tj. 10 dni, jak w roku 2005.

Skróceniu uległ cykl należności z tytułu dostaw i usług – z 41 dni w roku 2005 do 33 dni w roku 2006.

Pomimo poprawy płynności finansowej wydłużył się cykl spłaty zobowiązań z tytułu dostaw i usług – z 50 dni w roku 2005 do 54 dni w roku 2006.

Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podejmuje ciągłe starania w kierunku poprawy sytuacji ekonomiczno-finansowej spółki. Jednym z efektów uzyskanych w 2006 roku jest podpisanie porozumienia z Ministrem Transportu, które przewiduje, w ramach wsparcia reformy sektora infrastruktury kolejowej w Polsce, bezzwrotne sfinansowanie w wysokości 500 000 EUR pomocy technicznej dla PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. związanej z projektami rewitalizacji infrastruktury kolejowej. Na podstawie tego porozumienia płatność za usługi zamówione przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w wysokości 100% wartości netto realizuje Ministerstwo Transportu, a PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zobowiązane są do pokrycia wartości podatku VAT.



Zatrudnienie i rozwój kadr .....



## Zatrudnienie

W 2006 roku spółka kontynuowała proces restrukturyzacji zatrudnienia zarówno pod względem ilościowym, jak i jakościowym.

Proces restrukturyzacji zatrudnienia realizowano głównie poprzez ubytki naturalne (emerytury, renty). Na emerytury i renty w 2006 roku odeszło 604 pracowników.

Od podjęcia działalności gospodarczej spółki, tj. od 1 października 2001 roku do 31 grudnia 2006 roku poziom zatrudnienia zmniejszono ogółem o 6327 pracowników, tj. o 12,8%, w tym w 2006 roku o 579 etatów, tj. o 1,3%.

W związku z porządkowaniem spraw majątkowych w Grupie PKP, spółka przejęła z PKP CARGO S.A. posterunki ruchu wraz z 249 pracownikami.

Wielkość zatrudnienia w poszczególnych latach obrazuje poniższy wykres.

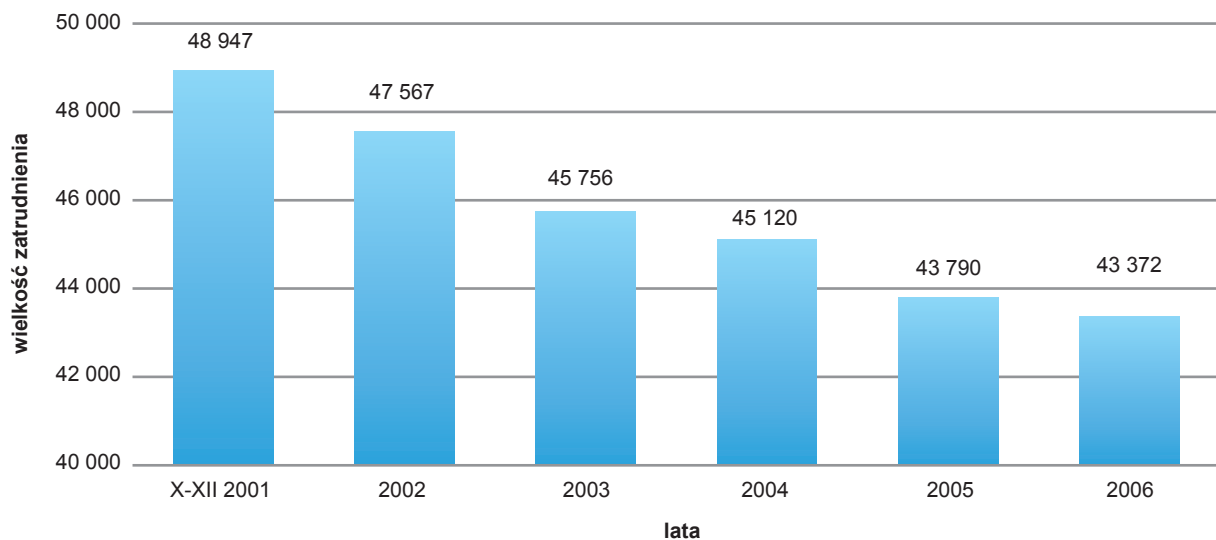
Od chwili powstania spółki wzrosła liczba pracowników z wykształceniem:

- wyższym – o 1252 pracowników (wzrost o 3,52%),
  - średnim – o 609 pracowników (wzrost o 6,88%),
- przy spadku zatrudnienia z wykształceniem zasadniczym zawodowym i podstawowym o 6959 pracowników (spadek o 10,4 %).

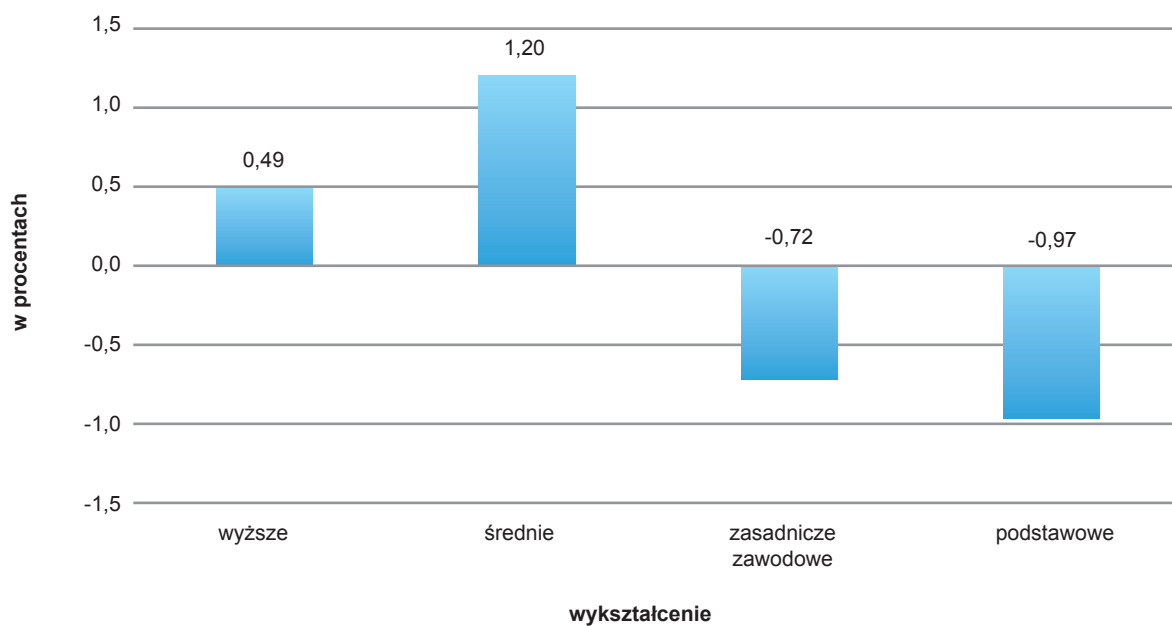
W 2006 roku nastąpiła dalsza poprawa struktury zatrudnienia w zakresie wykształcenia. Przy spadku zatrudnienia ogółem o 579 osób wzrosło o 162 osoby zatrudnienie kadry z wyższym wykształceniem. Udział kadry z wykształceniem wyższym w zatrudnieniu ogółem zwiększył się o 0,49%, z wykształceniem średnim o 1,20% przy spadku o 958 osób udziału kadr z wykształceniem zasadniczym zawodowym i podstawowym o (1,69%).

Wykres 1

### Przeciętne zatrudnienie w latach 2001 - 2006



Wykres 2

**Dynamika zmiany wykształcenia w 2006 roku**

## Rozwój kadr

Nasza spółka umożliwiła swoim pracownikom podnoszenie kwalifikacji poprzez doształcanie, szkolenie i doskonalenie zawodowe. W 2006 roku rozwojem kadr objęto 115 182 uczestników, w tym szkoleniem i doskonaleniem 112 997. Doshształcało się 2 185 pracowników.

W celu rozszerzenia możliwości przyspieszonego rozwoju oraz obniżenia kosztów działań związanych z rozwojem kadr pozyskaliśmy środki z różnych dodatkowych (poza środkami własnymi) źródeł finansowania (Europejski Fundusz Społeczny – EFS, Związek Pracodawców Kolejowych, refundacja z dotacji celowej budżetu państwa), które stanowiły ponad 38% wszystkich kosztów szkoleń.

Do realizowanych w 2006 roku projektów szkoleniowych współfinansowanych ze środków EFS należały:

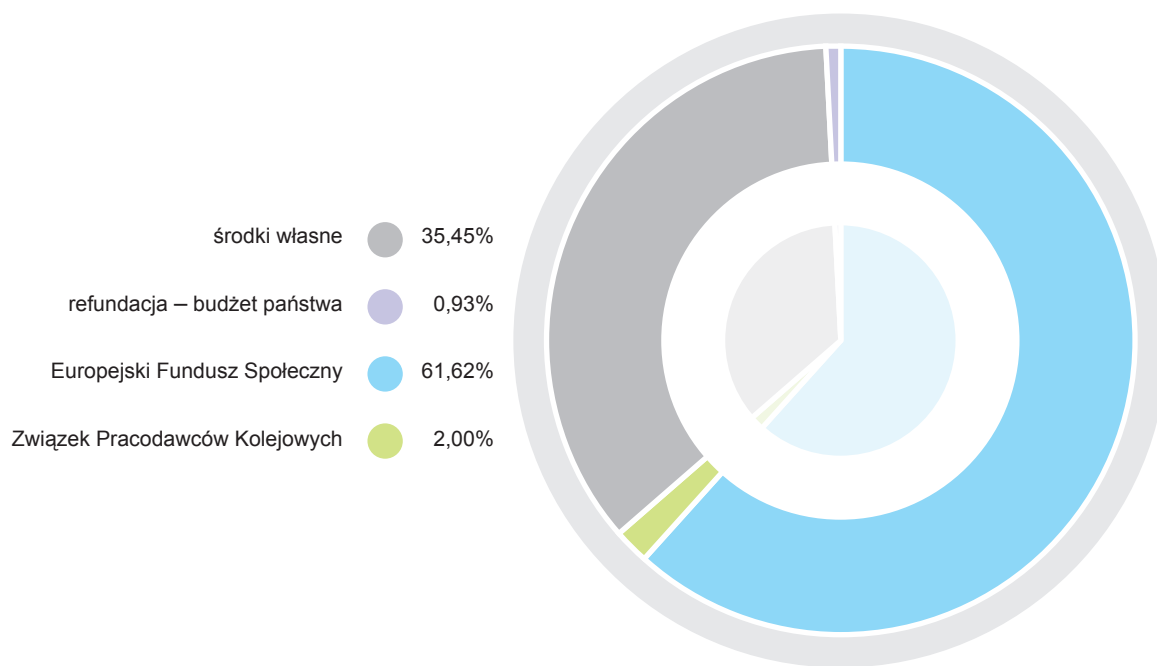
Poza kontynuacją centralnych cykli szkoleniowych (m.in. Akademia Trenera, kierownicy komórek personalnych, szkoleniowcy, osoby zajmujące się procesem inwestycyjnym) zrealizowany został także nowy projekt szkoleniowy dla 70 kandydatów na stanowisko kierownika kontraktu. Rok 2006 był pierwszym rokiem wydawania pracownikom spółki certyfikatów na prowadzenie zajęć w szkoleniu zawodowym. W celu ujednoczenia i wypracowania wysokiego standardu szkoleń prowadzona jest także weryfikacja wszystkich programów szkoleń wewnątrzzakładowych, obowiązujących w całej spółce (39 zarejestrowanych, 20 w opracowaniu), które po zatwierdzeniu trafiają do Centralnego Rejestru Programów.

Spółka wdraża nowe narzędzia i metody rozwoju, takie jak: coaching, Assessment Center czy e-learning. Pracownicy zajmujący się szkoleniami rozpoczęli także testowanie systemu do zarządzania szkoleniami.

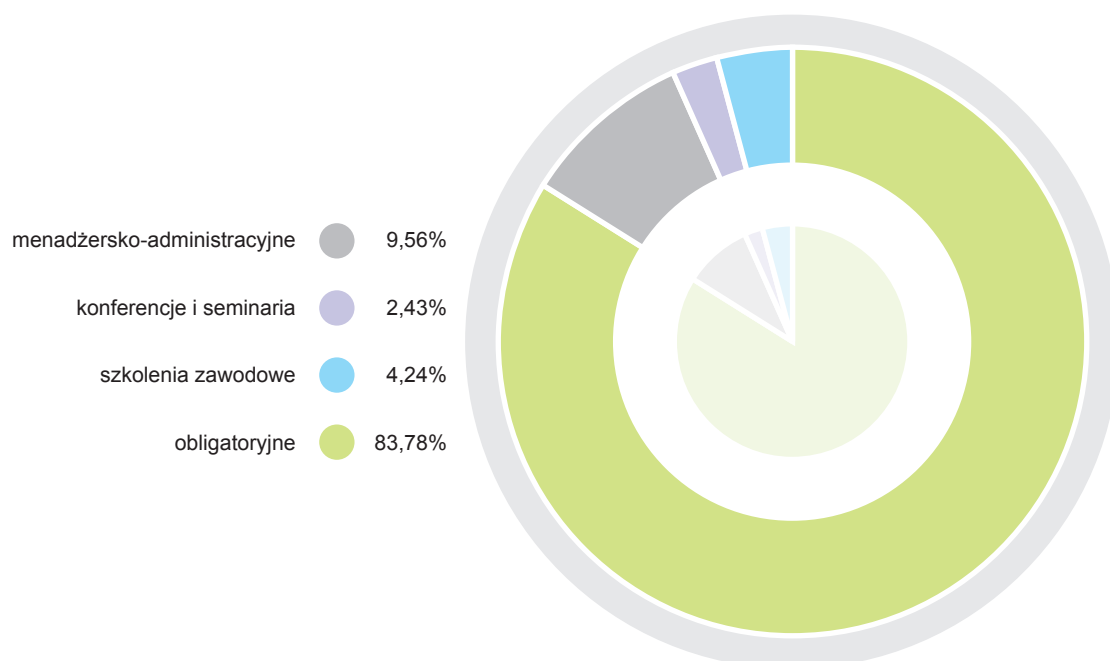
W 2006 roku prezes Zarządu zatwierdził wyniki wdrożenia projektu kompetencyjnego opisu stanowisk pracy.

Nazwa szkolenia	Liczba grup	Liczba dni szkoleniowych	Liczba uczestników
Szkolenia kadry menedżerskiej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	137	238	2625
Podstawowe zagadnienia zarządzania bezpieczeństwem informacji zgodnie z wymogami norm międzynarodowych - SZBI	33	67	247
Szkolenia z aplikacji informatycznych w ramach otwartego projektu e-learningowego „Przyjazny komputer MS Office”	24 szkolenia		340

Wykres 1

**Procentowy udział różnych źródeł finansowania kosztów szkoleń**

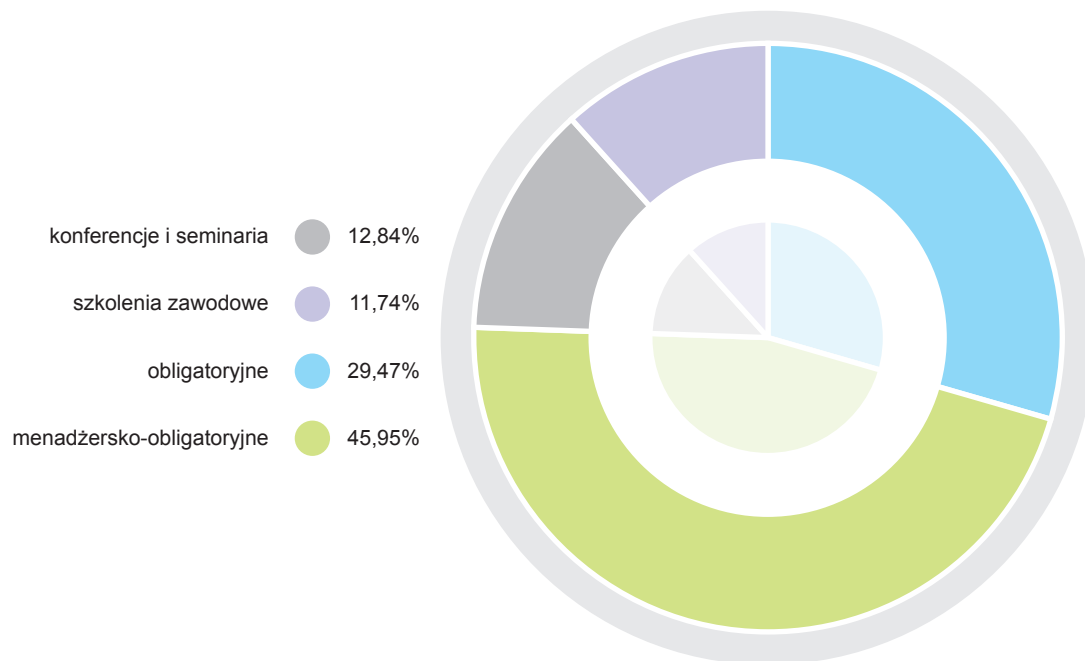
Wykres 2

**Uczestnicy szkoleń według rodzajów szkoleń**



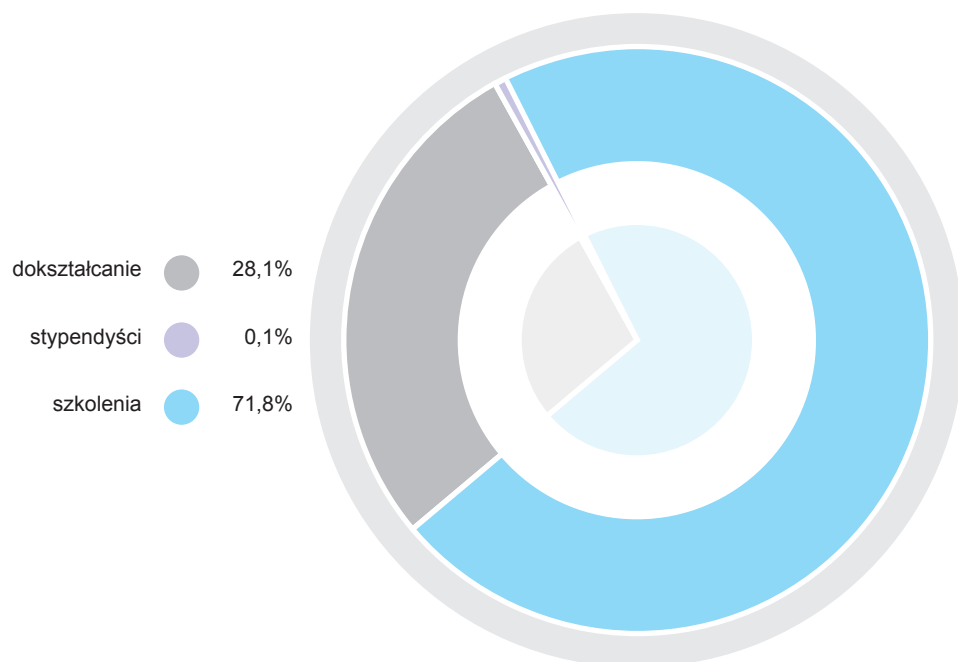
Wykres 3

**Udział kosztów poniesionych na poszczególne rodzaje szkoleń**



Wykres 4

**Udział kosztów poniesionych na poszczególne formy rozwoju pracowników szkolonych**





Współpraca międzynarodowa .....

## Współpraca międzynarodowa

2006 był rokiem dalszej aktywizacji współpracy międzynarodowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z międzynarodowymi organizacjami działającymi w transporcie kolejowym, a także z zarządcami infrastruktury kolejowej w innych krajach, przede wszystkim w krajach sąsiednich.

Przedstawiciele spółki aktywnie uczestniczyli w pracach międzynarodowych organizacji kolejowych, głównie w UIC (Międzynarodowy Związek Kolejowy – Komitet Sterujący i Forum Infrastruktury), OSŻD (Organizacja Współpracy Kolei) i CER (Wspólnota Kolei Europejskich).

Kontynuowano, rozpoczęte w 2005 roku, prace w ramach projektu ERIM (Nadrzędny Plan dla Europejskiej Infrastruktury Kolejowej), w którym ekspert PKP PLK S.A. jest koordynatorem prac grupy „Wschód” (Polska, Czechy, Litwa, Łotwa i Estonia).

W grudniu 2006 opracowano kolejną wersję raportu końcowego tego projektu, w której przedstawiono docelowe parametry techniczne dla analizowanej sieci oraz oszacowano nakłady do 2020 roku.

Cały projekt ma przekonać Komisję Europejską i inne instytucje unijne do długookresowego planowania i przeznaczania odpowiednio dużych środków na

rozwój infrastruktury kolejowej dla podniesienia znaczenia kolei na europejskim rynku transportowym.

Pod przewodnictwem przedstawicieli PKP PLK S.A. zakończono też prace nad raportem nt. wdrażania systemu ERTMS w korytarzu F (Aachen - Berlin - Warszawa - Terespol). Przedstawiono w nim szereg rekomendacji pod adresem poszczególnych stron dla szybkiego wdrożenia tego systemu.

Zakończono prace nad ostatnią, polską częścią projektu UIC Schengenrail dotyczącego analizy wybranych przejść granicznych pod kątem spełniania wymogów konwencji wykonawczej Schengen w ochronie zewnętrznej granicy UE w transporcie kolejowym. Raport zespołu roboczego PKP PLK S.A. został przyjęty i zatwierdzony przez Komitet Sterujący projektu i przedstawicieli UIC. Projekt został w czerwcu zaprezentowany przed Komisją Europejską (DG JLS) w Brukseli. Dla wykorzystania zebranych doświadczeń podjęto decyzję o kontynuowaniu prac w ramach tego projektu. Koordynację prac powierzono PKP PLK S.A.

W dniach 8-9 listopada zorganizowano w Lublinie seminarium dla zainteresowanych kolei, przewoźników i operatorów pracujących na kolei, dla Straży Granicznej, Służby Celnej i władz regionalnych. Uczestniczyli w nim przedstawiciele 14 krajów oraz czterech organizacji międzynarodowych (UIC, OSŻD, agencji ds. współpracy na granicach zewnętrznych państw członkowskich FRONTEX oraz CER).

Jednym z pierwszych efektów tych prac było opracowanie przez Platformę Bezpieczeństwa UIC karty technicznej działań dla zapewnienia bezpieczeństwa granic w rejonie kolejowych przejść granicznych.

W ramach innych projektów UIC rozpoczęto prace nad katalogiem procedur eksploatacyjnych w prowadzeniu ruchu kolejowego przez granice (projekt Cross-Border Operations).

Poza tym Biuro Współpracy Międzynarodowej zorganizowało spotkania pracowników Spółki z przedstawicielami firm z branży kolejowej, dla zapoznania ich z najnowocześniejszymi rozwiązaniami projektowymi, technicznymi, technologicznymi czy logistycznymi w Europie, które mogłyby być wykorzystane w pracy bieżącej.

W celu przygotowania odpowiednich warunków prawnych w zakresie liberalizacji dostępu do polskiej sieci linii kolejowych, kontynuowano prace nad projektami umów ramowych z zarządcami infrastruktury kolejowej w RFN – DB NETZ AG i w Czechach – ČD/SŽDC. Rozpoczęto też podobne prace z kolejami Białorusi – BČ.

Z innymi kolejami również prowadzono wspólne prace dotyczące koordynacji działań modernizacyj-





Prezentacja projektu Schengenrail – Bruksela, 16.06.2006 r.



Seminarium Schengenrail w Lublinie, 8-9.11.2006 r.



nych w rejonach przygranicznych, poprawy punktualności kursowania pociągów i poprawy bezpieczeństwa ruchu, uaktualnienia miejscowych porozumień granicznych i w sprawach wynikających z bieżącej eksploatacji.

Kontynuowano też współpracę z ADIF – zarządcą infrastruktury kolei hiszpańskich, w zakresie projektów linii dużych prędkości, stosunków publiczno-prawnych i szkolenia.

Przedstawiciele PKP PLK S.A. aktywnie uczestniczyli w pracach zespołu Ministerstwa Transportu nad projektem Umowy rządowej o użytkowaniu i utrzymaniu mostów kolejowych na odcinkach granicznych z RFN.

Wspierano też działania promocyjne spółki na arenie międzynarodowej w ramach czynnego udziału w konferencjach, seminariach, sympozjach i wystawach z zakresu transportu m.in. konferencja i targi „TransRussia 2006” w Moskwie, targi „Innotrans” w Berlinie.

Seminarium Schengenrail w Lublinie, 8-9.11.2006 r.





Ochrona środowiska .....

W roku 2006, podobnie jak w latach poprzednich, dominowały problemy ochrony środowiska związane z procesem inwestycyjnym.

## Obszary Natura 2000

W związku z opracowaniem kilku list europejskiej sieci ekologicznej Natura 2000 (m.in. rządowej oraz organizacji ekologicznych) i brakiem consensusu w tym zakresie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. na podstawie opracowanej z własnej inicjatywy inwentaryzacji tych obszarów wystąpiły do Ministra Środowiska z wnioskiem o włączenie propozycji organizacji ekologicznych do oficjalnej sieci krajowej. Tylko zwiększenie listy obszarów chronionych pozwoli w należyty sposób je chronić i uzyskać akceptację Komisji Europejskiej odnośnie projektów modernizacji linii kolejowych.



## Przejścia dla zwierząt

Opracowano projekt oraz wyłoniono wykonawcę robót dwóch wiaduktów dla zwierząt nad torami linii kolejowej E 20 na odcinku Rzepin - granica państwa. Wiadukty te umożliwią bytującej w Puszczy Rzepińskiej dzikiej zwierzynie bezkolizyjne pokonywanie linii kolejowej. Lokalizacja wiaduktów została wyznaczona na podstawie analizy wykonanej przez przyrodników, w której określono gatunki i miejsca zwiększonej migracji zwierząt.

## Konferencja „Oddziaływanie infrastruktury transportowej na przestrzeń przyrodniczą”

W dniach 13-15 września 2006 roku w Poznaniu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. były współorganizatorem, pod patronatem UIC, międzynarodowej konferencji naukowo-przyrodniczej „Oddziaływanie infrastruktury transportowej na przestrzeń przyrodniczą”, w której światowej rangi eksperci dyskutowali o najnowocześniejszych sposobach minimalizacji negatywnego wpływu transportu na środowisko.

## Ochrona powietrza

Dokonano wymiany starych systemów grzewczych na bardziej efektywne (ogrzewanie olejowe, gazowe i elektryczne), a część kotłowni zlikwidowano podłączając budynki do miejskich sieci ciepłych, co zmniejszyło negatywny wpływ na powietrze. Ponadto w celu ograniczenia strat ciepła część budynków ocieplono oraz wymieniono stolarkę okienną.

## Ochrona gruntów i wód

W Miłach zakończono rekultywację środowiska gruntowo-wodnego zanieczyszczonego olejem napędowym. W wyniku prowadzonych od kilku lat prac (m.in. czerpanie wolnego produktu naftowego zalegającego na wodach gruntowych, biowentylacja gruntu, aplikacja pożywek wspomagających bioremediację) osiągnięto obowiązujące normy. Na terenie stacji rozrządowej Wrocław Brochów prowadzono monitoring zainstalowanych w 2005 roku dwóch łapaczy olejów, które usuwają na bieżąco gromadzony olej hydrauliczny, uniemożliwiając przedostawanie się zanieczyszczeń do gruntów i wód.





Archiwistyka .....



Tworzenie Archiwum Zakładowego spółki rozpoczęto w czerwcu 2004 roku.

Obecnie jest to samodzielna komórka organizacyjna, oceniana przez Państwowy Nadzór Archiwalny jako wzorcowa w skali kraju. Archiwum zdolne jest przechowywać do 1000 metrów bieżących akt archiwalnych. Dokumenty gromadzone są w warunkach zgodnych z polskimi i międzynarodowymi normami.

Zgromadzony do końca 2006 roku zasób dokumentacyjny wyniósł 1900 jednostek archiwalnych.

Do zadań Archiwum Zakładowego należy nadzór i koordynacja archiwistyki w całej spółce, w której zorganizowane są 32 archiwa i składnice akt. Gromadzą one dokumentację wytworzoną od momentu powstania PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Jest to zasób, wynoszący na koniec 2006 roku, około 1500 metrów bieżących akt.

W celu ujednoczenia i standaryzacji procedur Archiwum organizuje cykliczne szkolenia dla archiwistów zatrudnionych w spółce. Zatrudnieni archiwiści posiadają uprawnienia do wykonywania prac zgodnie z wymogami ustalonymi przez Naczelną Dyрекcję Archiwów Państwowych.

Stworzony został niezależny system gromadzenia i udostępniania akt. Zapewnia on zarówno szybki dostęp do potrzebnych informacji, jak i zabezpiecza wytworzony dorobek niematerialny przed dostępem osób nieupoważnionych.

Planowane jest dalsze rozwijanie i doskonalenie działalności w oparciu o nowe technologie, czyli wprowadzenie elektronicznego systemu obiegu, gromadzenia i udostępniania dokumentów (informacji). Docelowo umożliwi to zarówno zmniejszenie zatrudnienia, jak i usprawni zarządzanie.

Archiwum Zakładowe Centrali aktywnie uczestniczy w pracach i spotkaniach Zespołu Dokumentacyjnego UIC w Paryżu.



Centrum Kierowania Przewozami .....

## Rozliczanie przewoźników na podstawie systemu ewidencji pracy eksploatacyjnej (SEPE)

W dniu 28 czerwca 2006 roku opublikowano nowe rozporządzenie ministra transportu z 30 maja 2006 roku w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U. Nr 107 poz. 737), które istotnie zmieniło zasady udostępniania linii kolejowych i rozliczania przewoźników.

Istotną zmianą było zlikwidowanie możliwości rozliczania przewoźników za pomocą stawek średniosieciowych, co uniemożliwiło prowadzenie rozliczeń na podstawie statystyki pracy taboru.

W związku z powyższym Centrum Kierowania Przewozami wspólnie z Biurem Przygotowania i Sprzedaży Produktu opracowało, zaakceptowany 27 czerwca 2006 roku przez Zarząd spółki, projekt rozliczeń przewoźników przy wykorzystaniu eksploatowanego w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. systemu ewidencji pracy eksploatacyjnej (SEPE).

Projekt zakładał, że główny ciężar dokumentowania pracy eksploatacyjnej oraz odpowiedzialność związana ze zgodnością danych zawartych w SEPE spadnie na Centrum Kierowania Przewozami. Tym samym Centrum, oprócz dotychczasowych zadań związanych z nadzorem i kontrolą realizacji rozkładów jazdy, zapobieganiem zjawiskom, które mogą wpłynąć niekorzystnie na ten proces i eliminowaniem przyczyn opóźnień pociągów, powierzono nowe bardzo poważne zadanie związane z dokumentowaniem pracy eksploatacyjnej dla potrzeb rozliczeń przewoźników. 10 grudnia 2006 roku, czyli w dniu wejścia w życie nowego rozkładu jazdy, rozpoczęto rozliczanie przewoźników na podstawie SEPE.

W czasie wdrażania projektu rozliczeń dokonano:

- zmiany organizacji pracy w Centrum Kierowania Przewozami w sposób umożliwiający wprowadzanie informacji do SEPE o przejeździe każdego pojazdu szynowego,
- dostosowania programowego SEPE do pełnego rozliczania przewoźników w sposób umożliwiający uzyskanie załącznika do faktury (w przyszłości również faktury) z tytułu udostępniania linii kolejowych,
- wypracowania procedur gwarantujących uzyskanie i wprowadzenie do systemu SEPE informacji o każdym uruchomionym pojeździe kolejowym na sieci PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.,
- poprawy szybkości przepływu informacji pomiędzy dyżurnym ruchu a dyspozytorem poprzez zastosowanie nowoczesnych technologii w łączności dyspozytorskiej (w pierwszym etapie zamontowano nową łączność na 21 odcinkach dyspozytorów liniowych),

- budowy nowej platformy informatycznej dla SEPE niezbędnej do prawidłowego funkcjonowania systemu rozliczeń z możliwością podłączenia ponad 1000 użytkowników (zakończenie budowy 31 marca 2007 roku),
- pozyskania do SEPE rozkładu jazdy z systemu konstruowania wykresów ruchu (KWR),
- dostosowania systemu do warunków projektu „Interoperacyjność w systemie TSI TAF” – technical standard for interoperability - telematic applications freight (w trakcie realizacji).

Zrealizowanie dotychczasowych zadań znacznie uprościło proces rozliczeń i pozwoliło na posiadanie własnego i niezależnego elektronicznego systemu rozliczeń przewoźników.

W systemie ewidencji pracy eksploatacyjnej zawarte są informacje o przejeździe każdego pojazdu szynowego z kosztem udostępniania każdego odcinka linii kolejowej, po którym przejeżdża pociąg (wraz z opłatami dodatkowymi z tym związanymi).

## Autoryzacja przejazdów przez przewoźników

W celu bieżącego potwierdzania zgodności danych zawartych w systemie SEPE z rzeczywistością, w ramach projektu rozliczeń przewoźnicy PKP Intercity Sp. z o.o., PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o., PKP CARGO S.A. i Koleje Mazowieckie – KM Sp. z o.o. testują w SEPE oprogramowanie, które pozwala na bieżące autoryzowanie (potwierdzanie zgodności) przejazdów.

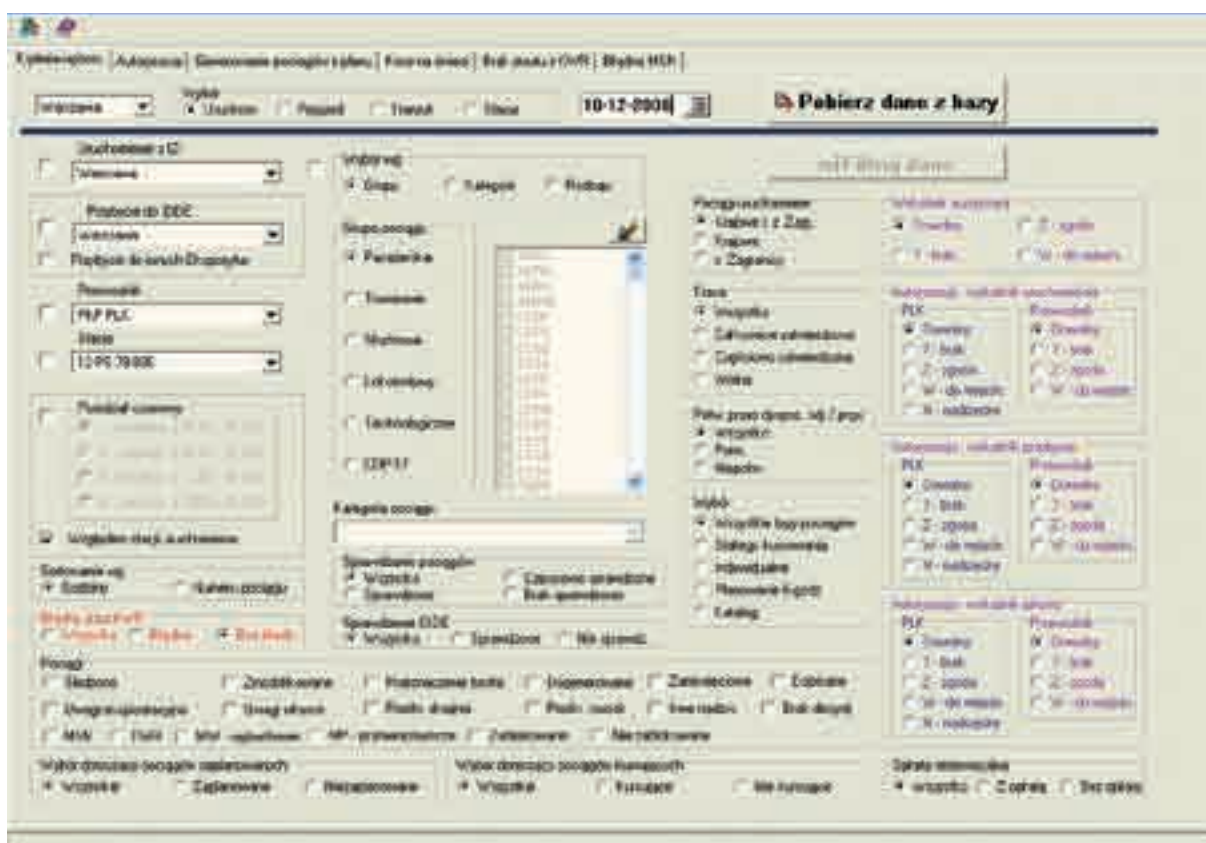
W ramach tego projektu przewoźnik posiada dostęp do bazy danych SEPE w zakresie dotyczącym własnych pociągów. Autoryzacja przejazdów odbywa się na szczelbu struktur dyspozytorskich PKP Pol-

skie Linie Kolejowe S.A. i przewoźnika. Dyspozytury mogą wymieniać komunikaty i spostrzeżenia drogą elektroniczną bez konieczności prowadzenia rozmów telefonicznych.

Autoryzując przejazd przewoźnik potwierdza, że zgadza się z zapisami wprowadzonymi do SEPE – przede wszystkim w elementach mających wpływ na wielkość opłaty z tytułu udostępniania linii kolejowych, np. w zakresie długości tras, rodzaju rozkładów jazdy, rodzajów pociągów oraz jakości ich kursowania (wybrane pociągi).

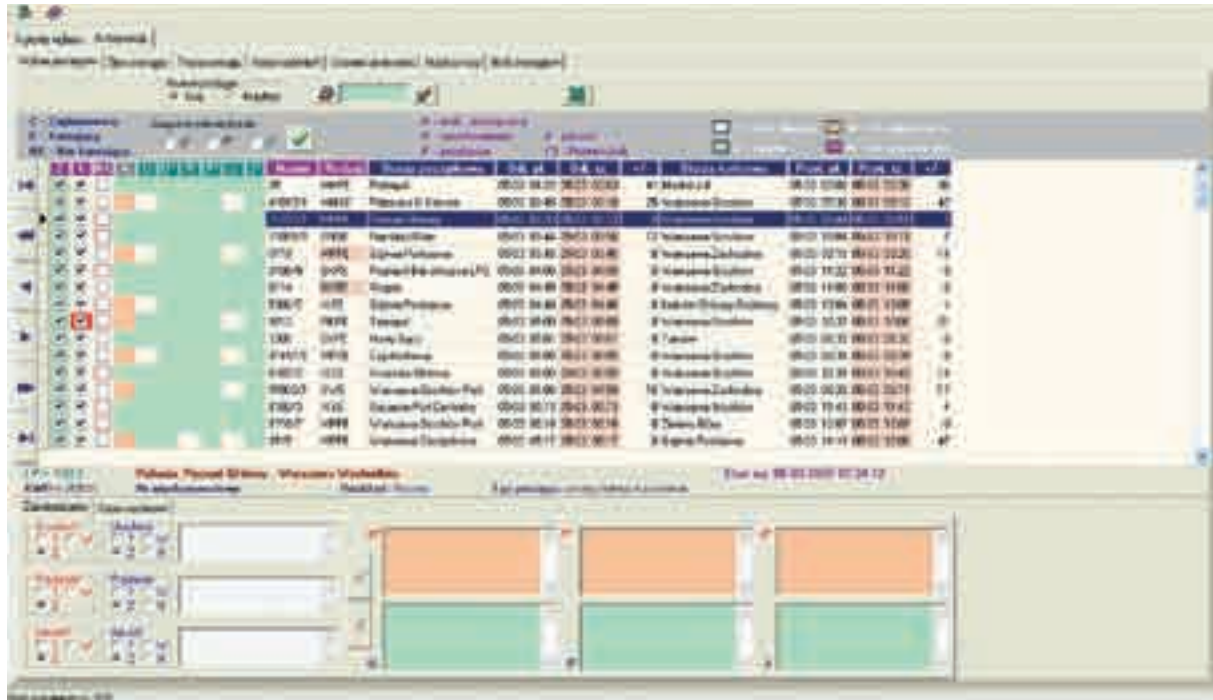
Po zautoryzowaniu przejazdów przewoźnik w łączniku do faktury otrzymuje informację o tym, które przejazdy potwierdziła dyspozytura przewoźnika, co znacznie upraszcza zasady weryfikacji i uiszczania odpłatności za wykonaną usługę.

Strona główna autoryzacji w SEPE





## Przykłady pociągów autoryzowanych



№	№ pociągu	Nazwa pociągu	Wzrost	Wzrost	Wzrost	Wzrost	Wzrost	Wzrost	Wzrost
146	40874	40874	00:02	00:02	00:02	00:02	00:02	00:02	00:02
147	40875	40875	00:03	00:03	00:03	00:03	00:03	00:03	00:03
148	40876	40876	00:04	00:04	00:04	00:04	00:04	00:04	00:04
149	40877	40877	00:05	00:05	00:05	00:05	00:05	00:05	00:05
150	40878	40878	00:06	00:06	00:06	00:06	00:06	00:06	00:06
151	40879	40879	00:07	00:07	00:07	00:07	00:07	00:07	00:07
152	40880	40880	00:08	00:08	00:08	00:08	00:08	00:08	00:08
153	40881	40881	00:09	00:09	00:09	00:09	00:09	00:09	00:09
154	40882	40882	00:10	00:10	00:10	00:10	00:10	00:10	00:10
155	40883	40883	00:11	00:11	00:11	00:11	00:11	00:11	00:11
156	40884	40884	00:12	00:12	00:12	00:12	00:12	00:12	00:12
157	40885	40885	00:13	00:13	00:13	00:13	00:13	00:13	00:13
158	40886	40886	00:14	00:14	00:14	00:14	00:14	00:14	00:14
159	40887	40887	00:15	00:15	00:15	00:15	00:15	00:15	00:15
160	40888	40888	00:16	00:16	00:16	00:16	00:16	00:16	00:16

W ramach projektu przygotowywana jest również wersja oprogramowania, która pozwoli przewoźnikom prywatnym na uzyskanie informacji o przejeździe pociągu i autoryzowaniu przejazdu drogą internetową.

Przygotowywana jest również wersja, która umożliwi planowanie pociągów przez przewoźników drogą elektroniczną.

Sfinalizowanie pełnego pakietu rozwiązań pozwoli na dostęp przewoźników do bieżących informacji związanych z udostępnianiem linii kolejowych i jakością kursowania pociągów, co znacznie skróci czas niezbędny na weryfikację danych zawartych na fakturze i uiszczenie należności za wykonaną usługę.



## Maszyny torowe i zgrzewalnice szyn

Jednym z priorytetowych zadań Zakładu Maszyn Torowych w 2006 roku było uczestniczenie w naprawie linii Kraków – Wadowice, tzw. Szlaku Papieskiego.

3 września 2005 roku w Łagiewnikach powstała idea uruchomienia „Pociągu Papieskiego”. Ta inicjatywa jest podziękowaniem polskich kolejarzy papieżowi Janowi Pawłowi II za pontyfikat. Przedsięwzięcie to było również związane z remontem linii kolejowej z Krakowa do Wadowic.

Pierwsze prace rozpoczęto 9 stycznia 2006 roku. Odnowiono między innymi mosty, wiadukt, przepusty, kładki nad torami, przejścia dla pieszych, perony, nastawnie, budynki gospodarcze.

Pracownicy Zakładu Maszyn Torowych remontowali również linię 118 Kraków – Mydlniki – Balice, dzięki czemu miasto uzyskało połączenie kolejowe z portem lotniczym w Balicach.

Tabela Nr 1

### Praca sekcji na Linii Papieskiej

Obiekt	Ilość	Jednostka miary
Mosty	3	szt.
Wiadukt	1	szt.
Przepusty	10	szt.
Kładki nad torami dla pieszych	2	szt.
Przejścia dla pieszych pod torami lub w poziomie szyn	5	szt.
Nastawnie	5	szt.
Budynki gospodarcze	6	szt.
Strażnice	6	szt.
Wymieniona nawierzchnia kolejowa	41	mb
Perony	3 480	mb
Wiaty peronowe	54	szt.
Wycięte drzewa	210	szt.
Wycięta trawa, krzaki, uporządkowanie terenu	64	ha

Tabela Nr 2

### Praca wysokowydajnych maszyn w torach kolejowych na Linii Papieskiej

Maszyna	Ilość	Jednostka miary
Oczyszczarki tłucznia RM 80 + OT 800	24 937	mb toru
Profilarka tłucznia ZTU 300 nr 18	242 472	mb toru
Podbijarka torowa CSM 09 nr 2534	75 835	mb toru
Podbijarka uniwersalna UNIMAT 943,947	85 834	mb toru
Podbijarka uniwersalna UNIMAT 943,947	43	mb toru
Stabilizator dynamiczny DGS 62N nr 307	66 090	mb toru







## Praca warsztatów

W 2006 roku Zakład Maszyn Torowych wykonał zgodnie z umową nr 9000/01/04 montaż kolejnych 3 szt. MFS-100 P dla firmy „Plasser Polska” (w sumie zmontowano dotychczas 12 szt. wagonów MFS-100 P). Warsztat w Krakowie dokonał również naprawy 3 szt. pociągów do szlifowania szyn dla szwajcarskiej firmy SPENO.



Tabela Nr 3

**Praca wysokowydajnych maszyn torowych w 2006 roku**

Typ Maszyny	Wykonanie 2006 rok	Jednostka miary
P-93 nr 01	32 287	mb
P-93 nr 02	71 625	mb
P 95	124 656	mb
<b>Razem P-93 i P-95</b>	<b>228 568</b>	<b>mb</b>
AHM 800 R	22 920	mb
OT 800 Nr 03	27 067	mb
OT 800 Nr 04	15 036	mb
RM 80	67 924	mb
<b>Razem OT 800 i RM 80</b>	<b>110 027</b>	<b>mb</b>
UNIMAT 943	75 627	mb
UNIMAT 943	474	j.r.
UNIMAT 947	93182	mb
UNIMAT 947	429	j.r.
CSM	288 168	mb
<b>RAZEM UNIMAT i CSM</b>	<b>456 977</b>	<b>mb</b>
<b>RAZEM UNIMAT</b>	<b>903</b>	<b>j.r.</b>
DGS	168 485	mb
ZTU 300	531 203	mb

Tabela nr 4

**Praca zgrzewalni w 2006 roku****- zgrzewanie szyn krótkich w odcinku 210 m**

	Ilość	Jednostka miary
Zgrzewalnia szyn w Skarżysku-Kamiennej	274 625	mb
Zgrzewalnia szyn w Kędzierzynie-Koźlu	325 572	mb
Zgrzewalnia szyn w Bydgoszczy	192 503	mb

Tabela Nr 5

**Przeroby maszyn za 2006 rok na wybranych lokalizacjach**

Lokalizacja	Termin	Wykonanie	Jednostka miary
<b>AHM-800 wymiana podtorza</b>			
Koluszki-Rogów	17.07-27.09	11 290,00	mb toru
Gańków-Pępowice	02.10-20.10	3 510,00	mb toru
Pszczyna-Kobiór	23.10-04.11	2 270,00	mb toru
Pszczyna-Żory	14.11.-21.11	2 150,00	mb toru
Gańków-Pępowice	23.11-06.12	3 700,00	mb toru
<b>P-93.01, P-93.02</b>			
Rurka-Goleniów	29.08-30.09	12 881,00	mb toru
Niedźwiedź-Łuczyce	09-10-13.10	5 661,00	mb toru
Herby Stare-Blachownia	26.10-31.10	4 378,00	mb toru
Chorzów-Siemianowice	27.11-30.11	3 467,00	mb toru
Wołomin-Tłuszcz	06.06-27.06	13 270,00	mb toru
Zielonka-Ząbki	19.10-27.10	4 657,00	mb toru
Warszawa Wsch.-Warszawa Wawer	30.10-14.11	6 200,00	mb toru
Gańków-Pępowice	06.12-11.12	3 690,00	mb toru
<b>OT800, RM80 wybieranie/oczyszczanie</b>			
Franklinów-Biniew	24.05-04-06	3 506,00	mb toru
Płyćwia-Rogów	03.09-07.09	2 070,00	mb toru
Police-Szczecin	03.07-10.07	2 028,00	mb toru
Tunel -Miechów	17.08-22.08	5 603,00	mb toru
Płyćwia-Rogów	03.09-11.09	5 230,00	mb toru
Pszczyna-Żory	08.11-11.11	2 027,00	mb toru
<b>RM80</b>			
Mścice-Ustronie Morskie	05.06-16.06	6 380,00	mb toru
Tunel-Miechów	26.06-30.06	8 740,00	mb toru
Koluszki-Rogów	11.07-15.07	5 740,00	mb toru



Diagnostyka infrastruktury kolejowej .....



Centrum Diagnostyki i Geodezji zajmuje się oceną stanu elementów linii kolejowej. W chwili obecnej ocena stanu linii dokonywana na podstawie pomiarów diagnostycznych ogranicza się do elementów nawierzchni kolejowej. W najbliższych latach planowane jest rozszerzenie działań diagnostycznych o pozostałe elementy skupione w innych branżach kolejowych (energetyka, automatyka). Rozwój badań i pomiarów diagnostycznych ukierunkowany jest na automatyzację procesów pomiarów i oceny stanu.

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

#### 1. Badania i pomiary diagnostyczne:

- pomiary geometrii toru drezynami EM120,
- badania defektoskopowe szyn metodą ultradźwiękową realizowane przy pomocy wagonu defektoskopowego i ręcznych stanowisk diagnostycznych,
- badania defektoskopowe rozjazdów,
- badania defektoskopowe spoin, zgrzein i napoin,
- pomiary profilu poprzecznego i podłużnego szyn,
- pomiary profilu elementów rozjazdów,
- ocena stanu obiektów mostowych – pojazd inspekcyjny.

#### 2. Nadzór spawalniczy:

- nadzór nad jakością prac spawalniczych wykonywanych na szlakach linii kolejowych – zespół inspektorów spawalnictwa,
- szkolenie i certyfikacja personelu spawalniczego,
- kontrola jakości materiałów spawalniczych,
- odbiory połączeń spawanych dla linii  $V \geq 160$  km/h.

#### 3. Odbiory materiałów nawierzchniowych:

- odbiory szyn w hutach,
- odbiory elementów konstrukcyjnych rozjazdów,
- odbiory podkładów struno-betonowych,
- odbiory podrozejzdnic,
- odbiory płyt rozjazdowych.

#### 4. Ocena stanu elementów infrastruktury kolejowej:

- gromadzenie i przetwarzanie danych o stanie infrastruktury kolejowej,
- tworzenie baz technicznych i użytkowych,
- opracowywanie raportów i sprawozdań o stanie infrastruktury kolejowej.

#### 5. Działalność badawczo-rozwojowa:

- badania laboratoryjne połączeń spawanych i zgrzewanych, w tym próby wytrzymałościowe i ocena struktury materiałów,
- opracowywanie instrukcji i metodologii pomiarów,
- wdrażanie nowych technik pomiarowo-badawczych,
- współpraca z ośrodkami naukowo-badawczymi, uczelniami i firmami diagnostycznymi z innych krajów.

W roku 2007 zakres wykonywanych zadań rozszerzony zostanie o:

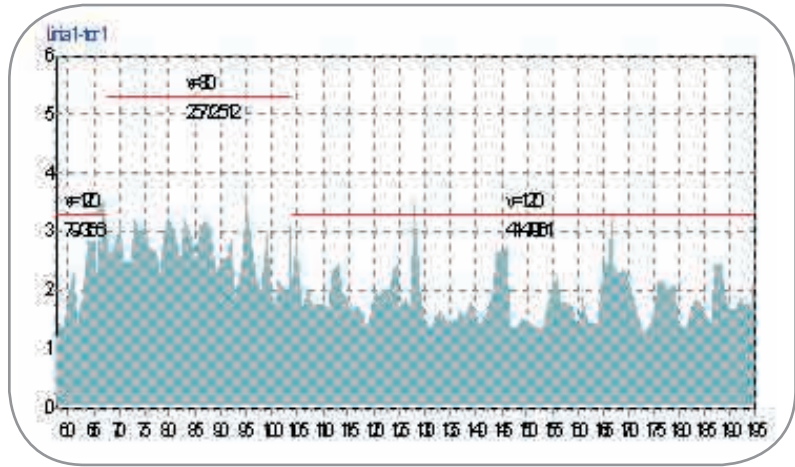
- wdrożenie do eksploatacji pojazdu do pomiaru skrajni budowli UPS80,
- wdrożenie systemu pomiarowego do oceny koncentracji naprężeń w szynach, w tym do oceny wad kontaktowo-zmęczeniowych,
- rozszerzenie badań materiałowych – zakup frezarki do przygotowania powierzchni do badań oraz twardościomierza laboratoryjnego,
- wdrożenie do eksploatacji systemu pomiarowego do diagnostyki funkcjonalnej urządzeń detekcji stanów awaryjnych taboru.

W latach następnych planowany jest rozwój działalności pomiarowo – diagnostycznej poprzez zakup automatycznych wielofunkcyjnych systemów:

- diagnostyka geometrii torów systemami laserowymi i bezwładnościowymi,
- diagnostyka parametrów sieci trakcyjnej,
- ciągły pomiar profilu poprzecznego i podłużnego szyn,
- diagnostyka defektoskopowa szyn z zastosowaniem metody ultradźwiękowej, wiroprądowej i innych metod z zastosowaniem zjawisk elektromagnetycznych.

### Wykonanie zadań działalności podstawowej w roku 2006

Pomiary geometrii toru drezyną pomiarową EM120	36 045 km
Badania defektoskopowe szyn	53 581 km
Badania defektoskopowe spoin	1 984 szt.
Badania defektoskopowe rozjazdów	1 272 szt.
Pomiary profilu szyn i rozjazdów	539 szt.
Inspekcja obiektów mostowych	156 szt.
Badania laboratoryjne połączeń spawanych	36 badań
Badania napoin na główce szyny	12 badań
Badania połączeń spawanych termitem i zgrzewanych	120 badań
Odbiory rozjazdów kompletnych	163 szt.
Odbiory kształtowników do budowy rozjazdów	4 253 szt.
Odbiory podkładów strunobetonowych	286 028 szt.



Drezyna EM 120 do pomiarów geometrii torów



Dwudrogowy pojazd do badań rewizyjnych obiektów inżynierskich podczas pracy na moście



Kontrola procesu wykonania i pomiary odbiorcze parametrów geometrycznych złącza szynowego

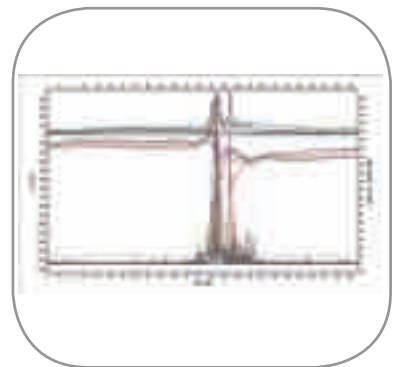




Pomiary skrajni budowli kolejowych – drezyna UPS-80



Wykrywanie wad wewnętrznych w szynach za pomocą ręcznego stanowiska diagnostycznego



Pomiar koncentracji naprężeń w szynach pochodzących od wad typu head-checking



Odbiory prac nawierzchniowych



Straż Ochrony Kolei .....



## Skuteczni, odpowiedzialni, kompetentni

Nad bezpieczeństwem osób i mienia na terenach kolejowych i w pociągach pieczę sprawują funkcjonariusze Straży Ochrony Kolei. SOK to specjalistyczna formacja powołana na mocy ustawy z 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym.

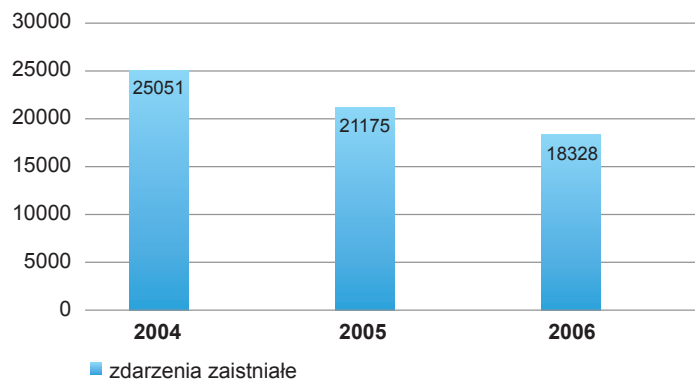
Przez ponad 88 lat SOK zmieniała swoje usytuowanie organizacyjne oraz nazwę, stając się ostatecznie częścią składową PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Komenda Główna SOK jest zakładem PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Komendzie Głównej podporządkowanych jest 8 komend regionalnych. Komendom regionalnym podlegają rejonowe straże ochrony kolei, w których skład wchodzi posterunki SOK. Komendzie Głównej podlega również Ośrodek Szkolenia Zawodowego SOK oraz Hodowla i Tresury Psów Służbowych w Zbąszyniu.

Do zakresu działania SOK należy:

- ochrona obszaru kolejowego przed dostępem osób nieuprawnionych i nieupoważnionych,
- kontrola wstępu na obszar kolejowy, do budynków, budowli i urządzeń kolejowych,
- prowadzenie działalności profilaktycznej związanej z ochroną życia i zdrowia ludzi oraz mienia na obszarze kolejowym, w pociągach i innych kolejowych pojazdach szynowych,
- konwojowanie wyznaczonych przez zarządców pociągów i innych pojazdów kolejowych (w tym przesyłek niebezpiecznych i wartości pieniężnych),
- opracowywanie systemów ochrony życia i zdrowia ludzi oraz mienia na obszarze kolejowym, w pociągach i innych kolejowych pojazdach szynowych,
- wykonywanie zadań poza obszarem kolejowym w przypadkach określonych w przepisach szczególnych,
- szkolenie zawodowe funkcjonariuszy Straży Ochrony Kolei oraz hodowla i tresura psów służbowych.

W roku 2006, dzięki działaniom sokistów, odnotowano spadek przestępczości.

### Liczba zdarzeń zaistniałych w latach 2004 - 2006



Dzięki szybkim i skutecznym działaniom funkcjonariuszy SOK co roku wzrasta liczba zatrzymanych sprawców popełnianych przestępstw, co przekłada się na wzrost poczucia bezpieczeństwa wśród podróżnych.

### Straż Ochrony Kolei ustawowo zobowiązana jest do współpracy z:

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





Promocja spółki .....

## Promocja spółki

W ramach działalności public relations PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. organizują wiele przedsięwzięć, których celem jest poprawa wizerunku w świadomości społecznej i integracja załogi. Podstawowymi polami działalności są tu więc lobbing, działalność informacyjna, komunikacja wewnętrzna i promocja projektów inwestycyjnych współfinansowanych z funduszy Unii Europejskiej.

W ramach tych zagadnień spółka organizuje konferencje, seminaria, uczestniczy w targach branżowych krajowych i zagranicznych, zajmuje się działalnością wydawniczą, której efektem są takie publikacje jak: „Raport roczny”, biuletyn wewnętrzny „Infrafor”, serwis prasowy, kalendarze firmowe, foldery i ulotki tematyczne. W 2006 roku ukończono również opracowanie jednolitego systemu identyfikacji wizualnej, który w sposób kompleksowy reguluje zagadnienia związane ze stosowaniem logo i kolorystyki we wszystkich dziedzinach działalności spółki.

Zorganizowane zostało 27 uroczystości podpisania kontraktów w ramach projektów inwestycyjnych współfinansowanych przez Unię Europejską. Niektóre z nich były szczególnie uroczyste ze względu na znaczenie inwestycji dla przyszłości transportu kolejowego w Polsce.

Poniżej kilka ciekawszych wydarzeń z działalności promocyjnej w 2006 roku.

### luty – kwiecień

#### **Cykliczne spotkania Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z władzami samorządowymi**

Spotkania z władzami samorządowymi poszczególnych województw nt. Modernizacji i możliwych kierunków rozwoju sieci kolejowej na terenie województwa miały na celu przedstawienie wybranych zagadnień inwestycyjnych o znaczeniu międzyregionalnym i regionalnym. Była to szeroko zakrojona akcja lobbingowa, której efektem miało być ujęcie inwestycji o znaczeniu lokalnym w Regionalnych Programach Operacyjnych na lata 2007 - 2013 celem pozyskania dodatkowych środków z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach limitów samorządów.

W spotkaniach wzięli udział wojewodowie, marszałkowie, prezydenci większych miast, starostowie z danego regionu.

### czerwiec

#### **Piknik prasowy**

21 czerwca w Domu Dziennikarza w Warszawie odbył się piknik prasowy. Tematem przewod-

nim spotkania były problemy związane z ustaleniem stawek dostępu do infrastruktury. Wśród zaproszonych gości, oprócz dziennikarzy mediów ogólnopolskich, lokalnych i branżowych, znaleźli się między innymi przedstawiciele Ministerstwa Transportu, Urzędu Transportu Kolejowego, spółek Grupy PKP, firm branży kolejowej.

#### **Modernizacja linii kolejowej E 20**

22 czerwca w Mościbrodach odbyła się uroczysta inauguracja prac w ramach projektu „Modernizacja linii kolejowej E 20 na odcinku Siedlce – Terespol, I etap” (ISPA/FS2001/PL/16/P/PT/012) połączona z konferencją prasową. W spotkaniu, oprócz przedstawicieli PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i wykonawców, wzięli udział: minister transportu Jerzy Polaczek, podsekretarz stanu w MT Barbara Kondrat, prezes zarządu PKP S.A. Andrzej Wach.

### lipiec – sierpień

#### **II edycja kampanii społecznej „Bezpieczny przejazd zależy także od Ciebie”**

Kampania społeczna „Bezpieczny przejazd zależy także od Ciebie” została przeprowadzona już po raz drugi. Celem kampanii było zwrócenie uwagi użytkowników dróg na konieczność zachowania szczególnej ostrożności podczas przekraczania skrzyżowań kolejowo-drogowych, uświadomienie zagrożeń, a w perspektywie ochrona zdrowia i życia ludzkiego. Według statystyk ponad 97% wypadków na przejazdach kolejowych powodują nieostrożni kierowcy.

W uznaniu za realizację działań na polu społecznym oraz nowatorskie wykorzystanie metod i technik public relations przy realizacji kampanii, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. otrzymały wyróżnienie w konkursie „Mocni wizerunkiem” przygotowanym w ramach VI Kongresu Public Relations. Kongres odbył się w kwietniu 2007 roku w Rzeszowie.

#### **Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź**

17 lipca został zorganizowany przejazd pociągu specjalnego, podczas którego w obecności ministra transportu Jerzego Polaczka i podsekretarzy stanu Barbary Kondrat i Mirosława Chaberka podpisano umowę na „Modernizację linii kolejowej Warszawa – Łódź” (SPOT/1.1.1/82/04). Goście mieli również okazję zwiedzić teren robót.

## wrzesień

### ***Międzynarodowe Targi InnoTrans 2006 w Berlinie***

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. uczestniczyły w targach po raz trzeci. Dla odwiedzających stoisko przygotowane zostały informacje na temat planowanych modernizacji oraz oferta handlowa Zakładu Maszyn Torowych. Na stoisku została podpisana umowa z firmą Schweerbau GmbH & Co. KG na wynajem pociągu Matisa P95 oraz wagonów do podkładów.





### **TRANSLOG 2006**

21 i 22 września w Warszawie odbyła się VI Międzynarodowa Konferencja TRANSLOG 2006. Jej tematem była liberalizacja i deregulacja transportu w Unii Europejskiej. Konferencja została zorganizowana przez Katedrę Transportu Szkoły Głównej Handlowej i Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług Uniwersytetu Szczecińskiego. Podczas konferencji Prezes Zarządu Krzysztof Celiński zabrał głos w II panelu dyskusyjnym dotyczącym oczekiwań i doświadczeń Europy w liberalizacji i deregulacji w gałęziach transportu.

### **Dni Transportu Publicznego**

24 i 25 września odbyły się, jak co roku, Dni Transportu Publicznego. Drugi dzień obchodów został poświęcony transportowi kolejowemu. Z tej okazji warszawski Dworzec Gdański stał się miejscem wielu atrakcji i niespodzianek. Jedną z nich był Pociąg Papieski, po raz pierwszy eksponowany w stolicy. Dużym zainteresowaniem cieszył się również nowoczesny tabor kolejowy oraz pojazdy ratownictwa technicznego. Odwiedzający Dworzec Gdański mogli zobaczyć specjalny pokaz sprawnościowy przygotowany przez funkcjonariuszy Straży Ochrony Kolei. Elementem imprezy były również stoiska informacyjno-promocyjne spółek Grupy PKP.

### **80-lecie PKP**

26 września minęło 80 lat od utworzenia przedsiębiorstwa Polskie Koleje Państwowe. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. czynnie włączyły się w organizację uroczystej gali, która odbyła się w hali całopociągowej (Warszawa Grochów).

## **październik**

### **Spotkanie z przewoźnikami**

W dniach 2-3 października w Dębie odbyło się spotkanie z przewoźnikami kolejowymi. Jego celem było omówienie problematyki udostępniania linii kolejowych. Spotkanie przybrało formę dialogu, forum wymiany doświadczeń i poglądów oraz pozwoliło wypracować rozwiązania usprawniające współpracę pomiędzy zarządcą infrastruktury a przewoźnikami.

### **5-lecie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.**

21 października obchodziliśmy 5. jubileuszową rocznicę utworzenia spółki. Z tej okazji, podczas narady kierownictwa spółki zasłużonym i wyróżniającym się pracownikom zostały wręczone okolicznościowe dyplomy.

## **listopad**

### **Gala „Człowiek roku – przyjaciel kolei”**

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz Railway Business Forum już po raz drugi zorganizowały konkurs „Człowiek roku – przyjaciel kolei”. Kapituła, której członkami byli Prezes Zarządu PKP S.A., przedstawiciele organizatorów i laureaci z 2005 roku, przyznała nagrody w czterech kategoriach:

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

Nagrody wręczono 6 listopada podczas uroczystej gali w Teatrze Narodowym w Warszawie. Politykiem roku został Krzysztof Tchórzewski – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Gospodarki, menadżerem – Tomasz Zaboklicki – Prezes Zarządu Pojazdy Szybowe PESA Bydgoszcz S.A. Holding. Nagrodę w kategorii naukowiec roku otrzymał prof. dr hab. Juliusz Engelhardt z Uniwersytetu Szczecińskiego, a dziennikarzem roku została Katarzyna Koziońska z „Gazety Prawnej”.

W roku 2006 po raz pierwszy zostały przyznane nagrody honorowe. Otrzymali je Adam Wielądek oraz prof. dr hab. Jerzy Węgierski. Nagrody przyznano im za wieloletnią i pełną zaangażowania pracę na rzecz rozwoju transportu kolejowego w Polsce.

## **grudzień**

### **Zakończenie umów inwestycyjnych**

7 grudnia w Żywcu odbyło się uroczyste spotkanie związane z zakończeniem realizacji umów w ramach projektu „Poprawa stanu infrastruktury kolejowej w Polsce” (2001/PL/16/P/PT/01) połączone z konferencją prasową. Uczestnicy podziwiali nowoczesną sygnalizację przejazdową zainstalowaną w ramach umowy.

## Informacja dla środków masowego przekazu

Okolo 3 tysięcy publikacji prasowych w 2006 roku, setki informacji w radiu i telewizji oraz na portalach internetowych – to obraz zainteresowania opinii publicznej i środków masowego przekazu zagadnieniami związanymi z infrastrukturą kolejową; perspektywami jej rozwoju, stanem technicznym, wydarzeniami związanymi z ruchem pociągów, stosowanymi rozwiązaniami technicznymi, bezpieczeństwem pasażerów i pociągów, wynikami działalności spółki. Udzielamy stale aktualizowanych informacji związanych z inwestycjami realizowanymi z udziałem funduszy unijnych.

Odpowiadamy na tysiące pytań zadawanych przez dziennikarzy mediów o zasięgu ogólnopolskim, regionalnym i lokalnym, współpracujemy także z mię-

dzynarodową prasą branżową. Corocznie organizujemy kilkadziesiąt konferencji prasowych w siedzibach Centrali spółki i oddziałów okręgowych, a także wyjazdowe konferencje i briefingi w miejscu ważnych wydarzeń, m.in. wielkich inwestycji kolejowych.

Ta właśnie tematyka – przyszłość sieci kolejowej w Polsce i nasze zamierzenia inwestycyjne – dominuje w pytaniach zadawanych przez dziennikarzy.

Od lat zapraszamy dziennikarzy na pikniki prasowe – otwarte konferencje prasowe, podczas których otrzymują oni obszerny materiał dotyczące działalności PKP PLK S.A. i mają okazję do przeprowadzenia wywiadów z przedstawicielami kierownictwa spółki.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wydają od 2002 roku biuletyn informacyjny „Infrator”, a także (od 2000 roku) codzienny serwis prasowy wysyłany do tysięcy czytelników w Polsce oraz w kilkunastu krajach Europy i Ameryki.



# Struktura organizacyjna

## ZARZĄD SPÓŁKI

## CENTRALA SPÓŁKI

### JEDNOSTKI ORGANIZACYJNE PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Oddziały

<b>IR</b>	Oddział Regionalny w Warszawie
<b>IR</b>	Oddział Regionalny w Lublinie
<b>IR</b>	Oddział Regionalny w Krakowie
<b>IR</b>	Oddział Regionalny w Katowicach
<b>IR</b>	Oddział Regionalny w Gdańsku
<b>IR</b>	Oddział Regionalny we Wrocławiu
<b>IR</b>	Oddział Regionalny w Poznaniu
<b>IR</b>	Oddział Regionalny w Szczecinie

<b>IZ</b>	Zakład Linii Kolejowych w Warszawie
<b>IZ</b>	Zakład Linii Kolejowych w Łodzi
<b>IZ</b>	Zakład Linii Kolejowych w Białymstoku
<b>IZ</b>	Zakład Linii Kolejowych w Siedlcach
<b>IZ</b>	Zakład Linii Kolejowych w Lublinie
<b>IZ</b>	Zakład Linii Kolejowych w Kielcach
<b>IZ</b>	Zakład Linii Kolejowych w Skarżysku Kam.
<b>IZ</b>	Zakład Linii Kolejowych w Krakowie
<b>IZ</b>	Zakład Linii Kolejowych w Rzeszowie
<b>IZ</b>	Zakład Linii Kolejowych w Nowym Sączu
<b>IZ</b>	Zakład Linii Kolejowych w Katowicach
<b>IZ</b>	Zakład Linii Kolejowych w Gliwicach
<b>IZ</b>	Zakład Linii Kolejowych w Częstochowie
<b>IZ</b>	Zakład Linii Kolejowych w Tarnowskich G.
<b>IZ</b>	Zakład Linii Kolejowych w Gdańsku
<b>IZ</b>	Zakład Linii Kolejowych w Olsztynie
<b>IZ</b>	Zakład Linii Kolejowych w Toruniu
<b>IZ</b>	Zakład Linii Kolejowych w Bydgoszczy
<b>IZ</b>	Zakład Linii Kolejowych we Wrocławiu
<b>IZ</b>	Zakład Linii Kolejowych w Opolu
<b>IZ</b>	Zakład Linii Kolejowych w Wałbrzychu
<b>IZ</b>	Zakład Linii Kolejowych w Poznaniu
<b>IZ</b>	Zakład Linii Kolejowych w Ostrowie Wlkp.
<b>IZ</b>	Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze
<b>IZ</b>	Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie
<b>IZ</b>	Zakład Linii Kolejowych w Gorzowie Wlkp.
<b>IZ</b>	Zakład Linii Kolejowych w Koszalinie

<b>IM</b>	Zakład Maszyn Torowych w Krakowie
<b>IG</b>	Centrum Diagnostyki w Warszawie
<b>ID</b>	Centrum Kierowania Przewozami w Warszawie
<b>IO</b>	Komenda Główna Straży Ochrony Kolei w Warszawie

Zakłady

## Dane teleadresowe

Jednostka / komórka organizacyjna	Numer telefonu	Numer faksu	e-mail
Prezes Zarządu	(022) 47-320-00	(022) 47-339-43	h.rutkowska@pkp.com.pl
Członek Zarządu Dyrektor ds. finansowych i ekonomicznych	(022) 47-320-04	(022) 47-339-43	h.rutkowska@pkp.com.pl
Członek Zarządu Dyrektor ds. sprzedaży	(022) 47-320-01	(022) 47-328-38	e.binkowska@pkp.com.pl
Członek Zarządu Dyrektor ds. techniki	(022) 47-320-02	(022) 47-328-38	e.binkowska@pkp.com.pl
Członek Zarządu Dyrektor ds. projektów unijnych	(022) 47-320-03	(022) 47-333-34	e.biskup@pkp.com.pl
Członek Zarządu Dyrektor ds. realizacji inwestycji	(022) 47-330-08	(022) 47-333-34	e.biskup@pkp.com.pl
Członek Zarządu Dyrektor ds. przygotowania inwestycji	(022) 47-320-07	(022) 47-333-34	e.biskup@pkp.com.pl
Biuro Organizacyjno-Prawne	(022) 47-333-77	(022) 47-335-88	e.zalech@pkp.com.pl
Biuro Spraw Pracowniczych	(022) 47-320-20	(022) 47-322-12	b.mikolajczyk@pkp.com.pl
Biuro Ekonomiczne	(022) 47-334-20	(022) 47-320-89	a.chodkiewicz@pkp.com.pl
Biuro Rachunkowości i Finansów	(022) 47-320-90	(022) 47-328-09	e_rybak@pkp.com.pl
Biuro Planowania Inwestycji	(022) 47-329-03	(022) 47-320-59	u.durakiewicz@pkp.com.pl
Biuro Przygotowania Inwestycji	(022) 47-324-91	(022) 47-328-70	m.klimek@pkp.com.pl
Biuro Realizacji Inwestycji	(022) 47-320-80	(022) 47-326-96	g.adamska@pkp.com.pl
Biuro Funduszy Unijnych	(022) 47-320-72	(022) 47-326-96	d.wrobel@pkp.com.pl
Biuro Zamówień Publicznych	(022) 47-323-80	(022) 47-324-04	r.baglaj@pkp.com.pl
Biuro Eksploatacji	(022) 47-320-10	(022) 47-324-76	iirwar@pkp.com.pl
Biuro Dróg Kolejowych	(022) 47-320-40	(022) 47-334-96	b.filipowicz@pkp.com.pl
Biuro Automatyki i Telekomunikacji	(022) 47-320-50	(022) 47-333-69	k.frak@pkp.com.pl
Biuro Energetyki	(022) 47-320-70	(022) 47-330-50	plk.energetyka@pkp.com.pl
Biuro Logistyki	(022) 47-333-26	(022) 47-323-99	b.pekala@pkp.com.pl
Biuro Informatyki	(022) 47-336-48	(022) 47-329-14	z.cieslak@plk-sa.pl
Biuro Sprzedaży	(022) 47-320-30	(022) 47-328-04	ius@pkp.com.pl
Biuro Promocji	(022) 47-323-38	(022) 47-323-34	w.kapela@pkp.com.pl
Biuro Strategii	(022) 47-334-63	(022) 47-330-55	isr-sek@pkp.com.pl
Biuro Współpracy Międzynarodowej	(022) 47-327-80	(022) 47-327-34	iwm@pkp.com.pl
Biuro Kontroli Wewnętrznej	(022) 47-336-46	(022) 47-337-78	ikk@pkp.com.pl
Biuro Ochrony Informacji Niejawnych i Spraw Kryzysowych	(022) 47-324-00, (022) 47-333-90	(022) 47-322-90, (022) 47-333-94	g.kuta@pkp.com.pl
Biuro Ochrony Środowiska	(022)47-335-53	(022) 47-327-44	u.michajlow@pkp.com.pl
Główny Inspektorat Bezpieczeństwa i Higieny Pracy	(022) 47-333-23	(022) 47-330-40	ibh.centrala@pkp.com.pl
Główny Inspektorat Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego	(022) 47-325-56	(022) 47-330-58	k.bielinska@pkp.com.pl
Zespół Audytorów Wewnętrznych	(022) 47-339-06	(022) 47-334-79	iaw@pkp.com.pl



Jednostka / komórka organizacyjna	Numer telefonu	Numer faksu	e-mail
<b>Oddział Regionalny w Warszawie</b>	<b>(022) 47-321-50</b>	<b>(022) 47-321-54</b>	<b>j.nowak@pkp.com.pl</b>
Zakład Linii Kolejowych w Warszawie	(022) 47-333-00	(022) 47-335-11	j.telecki@pkp.com.pl
Zakład Linii Kolejowych w Siedlcach	(025) 64-333-00	(025) 64-333-29	zlk.siedlce@wp.pl
Zakład Linii Kolejowych w Białymstoku	(085) 65-180-42	(085) 65-180-42	biuro@iz.bialystok.pl
Zakład Linii Kolejowych w Łodzi	(042) 20-553-40	(042) 20-552-07	h.ulanska@pkp.com.pl
<b>Oddział Regionalnych w Lublinie</b>	<b>(081) 47-236-06</b>	<b>(081) 47-236-07</b>	<b>ir.lublin@pkp.com.pl</b>
Zakład Linii Kolejowych w Lublinie	(081) 47-217-07	(081) 47-234-90	iz.lublin@pkp.com.pl
Zakład Linii Kolejowych w Kielcach	(041) 36-601-71	(041) 36-695-68	iz2.kielce@plk-sa.pl
Zakład Linii Kolejowych w Skarżysku- Kamiennej	(041) 25-173-33	(041) 25-174-92	iz.sko@pkp.com.pl
<b>Oddział Regionalny w Krakowie</b>	<b>(012) 39-333-08</b>	<b>(012) 39-315-40</b>	<b>ir.krakow@pkp.com.pl</b>
Zakład Linii Kolejowych w Krakowie	(012) 39-358-07	(012) 39-358-09	izkrakow@pkp.com.pl
Zakład Linii Kolejowych w Rzeszowie	(017) 71-123-55	(017) 71-122-92	iz_rzeszow@pkp.com.pl
Zakład Linii Kolejowych w Nowym Sączu	(018) 44-206-03	(018) 44-206-03	iz.nsacz@pkp.krakow.pl
<b>Oddział Regionalny w Katowicach</b>	<b>(032) 71-930-12</b>	<b>(032) 71-963-05</b>	<b>oitek.katowice@pkp.com.pl</b>
Zakład Linii Kolejowych w Katowicach	(032) 71-934-40	(032) 71-964-06	izkatowice@so.pkpik.pl
Zakład Linii Kolejowych w Gliwicach	(032) 71-949-02	(032) 71-945-43	izzlkgliwice@pkp.com.pl
Zakład Linii Kolejowych w Częstochowie	(034) 37-652-30	(034) 37-652-40	izos.czestochowa@plk-sa.pl
Zakład Linii Kolejowych w Tarnowskich Górach	(032) 71-914-37	(032) 71-924-24	iz.tg@interia.pl
<b>Oddział Regionalny w Gdańsku</b>	<b>(058) 72-133-08</b>	<b>(058) 72-159-00</b>	<b>kowal@pkp.com.pl</b>
Zakład Linii Kolejowych w Gdańsku	(058) 72-113-49	(058) 72-111-20	iz.gdansk@pkp.com.pl
Zakład Linii Kolejowych w Olsztynie	(089) 67-722-45	(089) 67-755-57	zlk.olsztyn@pkp.com.pl
Zakład Linii Kolejowych w Toruniu	(056) 62-132-67	(056) 62-130-40	izdd.torun@firma.pl
Zakład Linii Kolejowych w Bydgoszczy	(052) 51-837-40	(052) 51-835-62	izbydgoszcz@plk-sa.pl
<b>Oddział Regionalny we Wrocławiu</b>	<b>(071) 71-733-09</b>	<b>(071) 71-751-59</b>	<b>ir.wroclaw@pkp.com.pl</b>
Zakład Linii Kolejowych we Wrocławiu	(071) 71-743-05	(071) 71-743-10	izwroc@pkp.wroc.pl
Zakład Linii Kolejowych w Opolu	(077) 45-213-40	(077) 44-185-41	izoz.opole@pkp.com.pl
Zakład Linii Kolejowych w Wałbrzychu	(074) 84-778-34	(074) 84-743-53	zlk.walbrzych@neostrada.pl
<b>Oddział Regionalny w Poznaniu</b>	<b>(061) 63-323-00</b>	<b>(061) 63-323-70</b>	<b>ir.poznan@pkp.com.pl</b>
Zakład Linii Kolejowych w Poznaniu	(061) 63-325-72	(061) 63-317-96	izpoznan@plk-sa.pl
Zakład Linii Kolejowych w Ostrowie Wlkp.	(062) 73-633-40	(062) 73-632-67	iz.ostrow@pkp.com.pl
Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze	(068) 32-893-00	(068) 32-895-27	iz.zielonagora@pkp.com.pl
<b>Oddział Regionalny w Szczecinie</b>	<b>(091) 47-158-29</b>	<b>(091) 47-118-00</b>	<b>ir.szczecin@pkp.com.pl</b>
Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie	(091) 47-115-52	(091) 47-154-09	j.wojtkun@pkp.com.pl
Zakład Linii Kolejowych w Koszalinie	(094) 34-003-82	(094) 34-003-14	izkoszalin@interia.pl
Zakład Linii Kolejowych w Gorzowie Wlkp.	(095) 72-030-23	(095) 72-252-14	pkp.izgorzow@wp.pl
<b>Zakład Maszyn Torowych</b>	<b>(012) 39-341-96</b>	<b>(012) 39-343-56</b>	<b>im.sekretariat@pkp.com.pl</b>
<b>Centrum Kierowania Przewozami</b>	<b>(022) 47-327-45</b>	<b>(022) 47-334-81</b>	<b>j.kosinski@pkp.com.pl</b>
<b>Komenda Główna Straży Ochrony Kolei</b>	<b>(022) 47-333-86</b>	<b>(022) 47-336-37</b>	<b>sok.komenda@pkp.com.pl</b>
<b>Centrum Diagnostyki</b>	<b>(022) 47-433-47</b>	<b>(022) 47-433-14</b>	<b>cendiag@pkp.com.pl</b>

## Spis skrótów:

<b>AGC</b>	Europejska Umowa o Głównych Międzynarodowych Liniach Kolejowych
<b>AGTC</b>	Europejska Umowa o Ważniejszych Międzynarodowych Liniach Transportu Kombinowanego i Obiektach Towarzyszących
<b>CER</b>	Wspólnota Kolei Europejskich
<b>DF</b>	Decyzja Finansowa
<b>DSAT</b>	Detekcja Stanów Awaryjnych Taboru
<b>EBI</b>	Europejski Bank Inwestycyjny
<b>EFRR</b>	Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego
<b>EFS</b>	Europejski Fundusz Społeczny
<b>eor</b>	elektryczne ogrzewanie rozjazdów
<b>ERIM</b>	Nadrzędny Plan dla Europejskiej Infrastruktury Kolejowej
<b>ERTMS</b>	Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym
<b>EWG</b>	Europejska Wspólnota Gospodarcza
<b>FM</b>	Memorandum Finansowe
<b>FS</b>	Fundusz Spójności
<b>GSM-R</b>	Globalny System Kolejowej Radiokomunikacji Ruchomej
<b>IRJ</b>	Indywidualny Rozkład Jazdy
<b>ISPA</b>	Instrument Polityki Strukturalnej w Okresie Przedakcesyjnym
<b>IZ</b>	Instytucja Zarządzająca
<b>KE</b>	Komisja Europejska
<b>KWR</b>	Konstruowanie Wykresów Ruchu
<b>LCS</b>	Lokalne Centrum Sterowania
<b>OSS</b>	One Stop Shop
<b>OSŹD</b>	Organizacja Współpracy Kolei
<b>RNE</b>	RailNetEurope
<b>RPO</b>	Regionalny Program Operacyjny
<b>RRJ</b>	Roczny Rozkład Jazdy
<b>sbl</b>	samoczynna blokada liniowa
<b>SEDP</b>	Strategiczny Europejski Plan Rozwoju
<b>SEPE</b>	System Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej
<b>SOK</b>	Straż Ochrony Kolei
<b>srk</b>	sterowanie ruchem kolejowym
<b>ssp</b>	samoczynna sygnalizacja przejazdowa
<b>TEN</b>	Trans-European Network
<b>TEN-T</b>	Trans-European Network for Transport
<b>TSI</b>	Technical Specifications for Interoperability
<b>TSI TAF</b>	Technical Standard for Interoperability – Telematic Applications Freight
<b>TVu</b>	telewizja użytkowa
<b>UE</b>	Unia Europejska
<b>UIC</b>	Międzynarodowy Związek Kolejowy
<b>WE</b>	Wspólnota Europejska

**Spis map:**

Mapa 1 <b>Mapa linii kolejowych wg indykatywnego wykazu dużych projektów Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko</b>	12
Mapa 2 <b>Wysokość środków finansowych na projekty dotyczące infrastruktury kolejowej, przeznaczonych przez poszczególne województwa z EFRR w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych na lata 2007 - 2013</b>	16
Mapa 3 <b>Modernizacja sieci kolejowej w Polsce do roku 2020 i później</b>	36
Mapa 4 <b>Modernizacja sieci kolejowej w Polsce do roku 2014</b>	37
Mapa 5 <b>Dokumentacja przedprojektowa i projektowa</b>	40
Mapa 6 <b>Obciążenie sieci PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. - 2006 rok (liczba pociągów ogółem)</b>	58
Mapa 7 <b>Obciążenie sieci PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. - 2006 rok (pociągi pasażerskie)</b>	59
Mapa 8 <b>Obciążenie sieci PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. - 2006 rok (pociągi towarowe i lokomotywy luzem)</b>	60
Mapa 9 <b>Maksymalne prędkości w torach nieparzystych</b>	64
Mapa 10 <b>Maksymalne prędkości w torach parzystych</b>	66



**Jesteśmy pewni,  
że infrastruktura jest kluczem  
do rozwoju rynku kolejowego**

[www.rbf.net.pl](http://www.rbf.net.pl)



Po całkowitym uwolnieniu  
rynku energii elektrycznej  
każdy odbiorca  
również indywidualny  
(kolejowy i nlekolejowy)  
może zdecydować od kogo  
kupi energię.

Zapraszamy do nas!

Świadczymy usługi w zakresie:

- dostawy energii elektrycznej
- budowy, naprawy, modernizacji i utrzymania urządzeń i instalacji elektroenergetycznych
- budowy, modernizacji i utrzymania sieci trakcyjnej

Działamy 24 godziny na dobę  
na terenie całego kraju!

"Dobra Energia"



PKP ENERGETYKA

00-681 Warszawa  
ul. Hoża 63/67  
tel. (+48 22) 474 19 00  
fax. (+48 22) 474 14 79

www.pkpenergetyka.pl  
e-mail: energetyka@pkpenergetyka.pl



nadajemy nową  
formę  
mobilności

**Movares**

**Movares Polska Sp. z o.o. oferuje szeroki zakres usług dla rynku kolejowego w zakresie:**

- konsultingu
- studiów wykonalności
- projektowania
- badań urządzeń i systemów sterowania
- analiz technicznych i ekonomicznych
- nadzorów technicznych
- zarządzania projektem
- wsparcia wdrażania ERTMS i interoperacyjności

Posiadamy laboratorium badawcze urządzeń i systemów sterowania transportu szynowego autoryzowane przez UTK oraz notyfikowane przez KE w zakresie dyrektyw 96/48/EC i 2001/16/EC.

Szczegóły o firmie i ofercie znajdą Państwo na naszej stronie internetowej.

Serdecznie zapraszamy!

**Movares Polska Sp. z o.o.**

Świętojska 5/7

00-236 Warszawa

Tel: +48 22 8600090

Fax: +48 22 8600099

E-mail: [info@movares.pl](mailto:info@movares.pl)

[www.movares.pl](http://www.movares.pl)

## Przedsiębiorstwo Robót Komunikacyjnych w Krakowie Spółka Akcyjna

### NAJWAŻNIEJSZE ZREALIZOWANE KONTRAKTY:

- ◆ Linie kolejowe nowowytwarzane
  - Sohaag - Hammady - Faw (Egipt);
  - Dar es Salaam - Makambako (Tanzania);
  - Linia Hutniczo-Slarkowa (Klimentów-Wolbrom);
  - Centralna Magistrala Kolejowa (Zawiercie-Rodzie);
- ◆ Linia kolejowa E-20
  - Stacje: Kramsk, Klodawa, Dzwice;
- ◆ Linia kolejowa E-30
  - szlak Olawa - Lipki; Opole Zach.-D. Niemodlińska;
  - stacja Opole Zachodnie, PO D. Niemodlińska;
- ◆ Linia kolejowa E-65
  - stacja Psary;
- ◆ Stacje Rozrządowe
  - Jaworzno-Szczakowa; Dąbrowa Górnicza-Tow.;
  - Stacja Postojowa Kraków - Zachód;
- ◆ Kolejowe Przejścia Graniczne
  - Przemysł Główny (Ukraina);
  - Zwardań - Skalite (Słowacja);
  - Łupków - Medziaborce (Słowacja);
- ◆ Koleje linowo-terenowe
  - Krynica - Góra Parkowa;
  - Zakopane - Gubałówka;
  - Międzybrodzie Żywieckie - Góra Żar;

### KONTRAKTY W REALIZACJI:

- ◆ Linia kolejowa E-30
  - szlak: Węgliniec - Bielawa Dn.
  - Pieńsk-Zgorzelec; Malczyce - Szchedrzykowice
- ◆ Budowa Centrum Obsługi Granicznej w Medyce
- ◆ Modernizacja linii Warszawa-tódź. (odc. Skiemiewice-Lódź)

**PRK**  
KRAKÓW

Profesjonalizm  
Rzetelność  
Kompleksowość





# KZA Przedsiębiorstwo Automatyki i Telekomunikacji S.A.

20-418 Lublin, ul. Pochyła 9  
tel.: 081 534 27 57, 081 748 80 60  
fax: 081 745 34 73, 081 748 80 79  
email: info@kza.pl

KZA Przedsiębiorstwo Automatyki i Telekomunikacji S.A. w Lublinie jest firmą kontynuującą ponad 60-letnie tradycje Kolejowych Zakładów Automatyki. Nasza oferta obejmuje usługi w zakresie projektowania i wykonawstwa:

- systemów sterowania ruchem pociągów,
- systemów sterowania ruchem drogowym (sygnalizacja uliczna),
- systemów rozdziału energii elektrycznej niskiego napięcia,
- sieci telekomunikacyjnych.

Nowoczesny zakład produkcyjny przystosowany jest do wytwarzania szeregu podzespołów do urządzeń sterowania ruchem kolejowym oraz sygnałów i wskaźników sygnalizacji kolejowej. Restrukturyzacja przeprowadzona w 2006 r. pozwoliła na radykalną modernizację firmy. Rozbudowany został potencjał specjalistycznej kadry, zmodernizowano park maszynowy i zaplecze techniczne. Przeprowadzone zmiany pozwalają na świadczenie usług na najwyższym poziomie.

Zapraszamy do odwiedzenia naszej strony internetowej: [www.kza.pl](http://www.kza.pl).

## VolkerRail Polska



### POZNAŃ

VolkerRail Polska Sp. z o.o.  
Siedziba w Poznaniu  
Ul. Hallera 2/4  
60-104 Poznań  
tel. +48 61 664 83 83  
fax: +48 61 664 83 84  
e-mail: [poznan@volkerrail.pl](mailto:poznan@volkerrail.pl)  
[www.volkerrail.pl](http://www.volkerrail.pl)

### 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](mailto:wroclaw@volkerrail.pl)  
[www.volkerrail.pl](http://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.





# BRE BANK SA

NAJLEPSZA INSTYTUCJA FINANSOWA  
DLA WYMAGAJĄCYCH KLIENTÓW

## **BRE Bank** dla przedsiębiorstw do**BRE** perspektywy w biznesie

*BRE Bank specjalizuje się w obsłudze klientów korporacyjnych, wspierając firmy w zarządzaniu finansami.*

*W bogatej ofercie BRE Banku zarówno duże korporacje, jak i firmy z sektora MSP znajdą szereg innowacyjnych rozwiązań ułatwiających rozwój przedsiębiorstwa.*

- 🚩 oferta stworzona z myślą o indywidualnych potrzebach Klienta*
- 🚩 najwyższej jakości obsługa profesjonalnych doradców*
- 🚩 dostęp do kompleksowej oferty w ramach Grupy BRE Banku*
- 🚩 nowoczesne technologie zapewniające komfort obsługi*

**[www.brebank.pl](http://www.brebank.pl)**

BRE Bank SA, ul. Senatorska 18  
00-950 Warszawa  
tel.: 022 829 00 00  
fax: 022 820 33





# Biuro Projektów Komunikacyjnych w Poznaniu Sp. z o.o.

Rok założenia:  
1952



61-891 Poznań, ul. Kościuszki 68

tel. (0-61) 85-88-711, 85-88-720; fax (0-61) 85-88-712

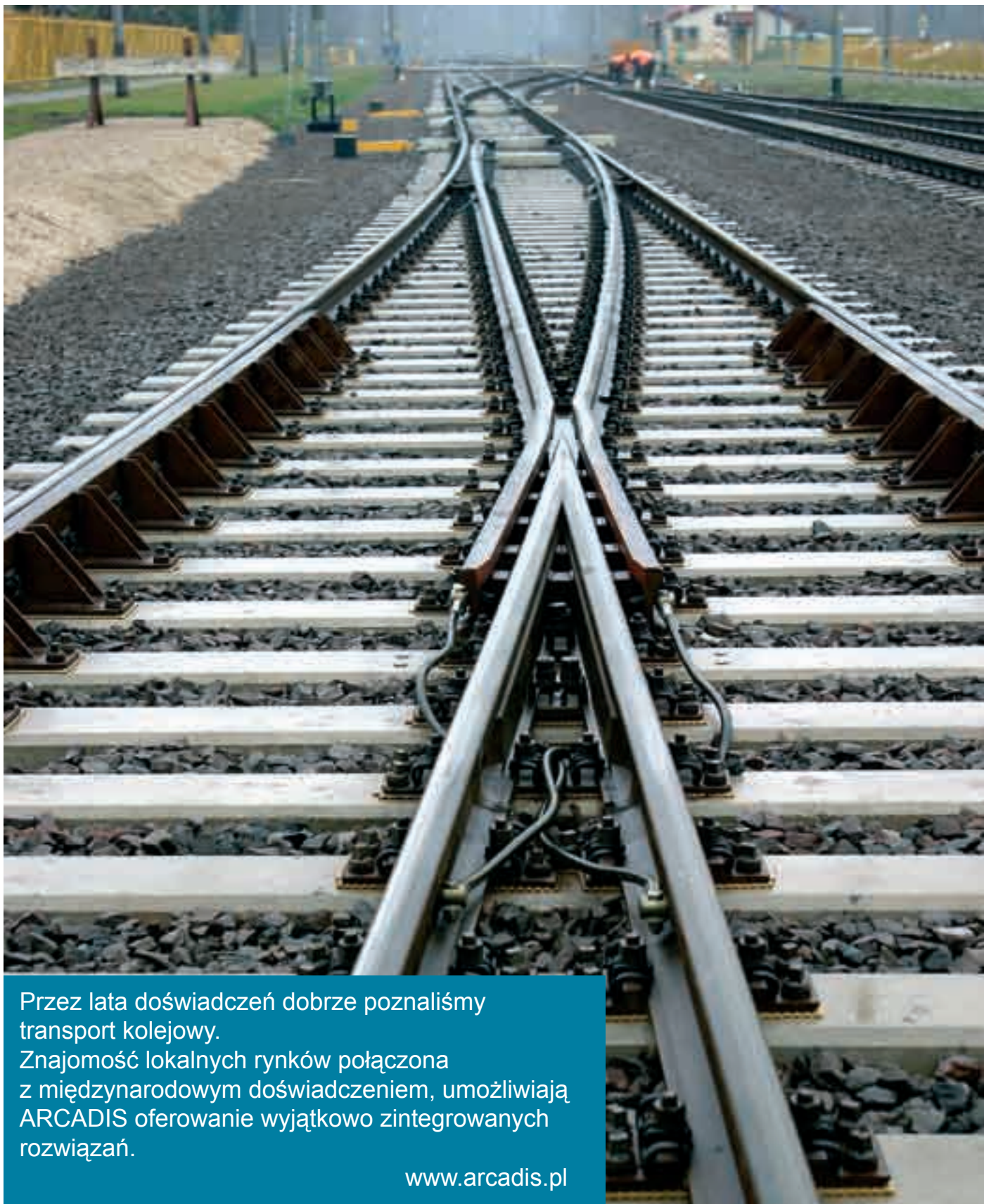
e-mail: [bpk@bpk-poznan.com.pl](mailto:bpk@bpk-poznan.com.pl); <http://www.bpk-poznan.com.pl>

## ***Kompleksowa obsługa budownictwa komunikacyjnego***

Inwestorom prowadzącym duże inwestycje w zakresie budownictwa komunikacyjnego oferujemy wykonanie kompleksowej dokumentacji projektowej we wszystkich stadiach opracowania tj. studia wykonalności, koncepcje, projekty budowlane, wykonawcze i powykonawcze oraz materiały przetargowe wg prawa zamówień publicznych i wymagań Unii Europejskiej.







Przez lata doświadczeń dobrze poznaliśmy transport kolejowy. Znajomość lokalnych rynków połączona z międzynarodowym doświadczeniem, umożliwiają ARCADIS oferowanie wyjątkowo zintegrowanych rozwiązań.

[www.arcadis.pl](http://www.arcadis.pl)

Oferta dla kolei:

- zarządzanie projektem,
- studia wykonalności,
- projekty, nadzór inwestorski,
- ocena oddziaływania na środowisko,
- utrzymanie i zarządzanie majątkiem

 **ARCADIS** PROFIL  
*infrastruktura, budownictwo, środowisko*

# Teamwork - praca zespołowa



**SCHWEERbau** GmbH & Co. KG  
Baumnehmern • Gleisbau • Schienenbearbeitung • Tiefbau  
Industriestraße 12 • D-31655 Stachagen  
Tel.: +49 / 57 21 / 78 04-0  
Fax: +49 / 57 21 / 78 04-50  
e-mail: stachagen@schweerbau.de • www.schweerbau.de

**TÜV**  
Technische Überwachungs- und  
Prüfungsinstitut

**sbm** Sp. z o.o.  
ul. Kiełczyńska 123 • 54-413 Wrocław  
Tel.: +48 / 71 798 56 00  
Fax: +48 / 71 798 58 03  
internet: www.sbm-pak.com  
e-mail: sbm@sbm-pak.com

**PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.**  
Zakład Maszyn Torowych  
ul. Szlasy 2a • 31-087 Kraków  
Tel.: +48 / 12 393 43 00  
Fax: +48 / 12 393 43 50  
e-mail: zm.sekretariat@pkk.com.pl

**GLEISUMBAUZUG P95**

BIURO PROJEKTÓW KOLEJOWYCH I USŁUG INWESTYCYJNYCH W ŁODZI SP. Z O.O.



90-002 ŁÓDŹ, UL. TUWIMA 28  
TEL. (0 42) 632 14 00  
FAX (0 42) 632 16 84  
E-MAIL: [BPKOL@BPK.LODZ.PL](mailto:BPKOL@BPK.LODZ.PL)



[WWW.BPK.LODZ.PL](http://WWW.BPK.LODZ.PL)



- PROJEKTOWANIE OGÓLNOBUDOWLANE I SPECJALISTYCZNE KOLEJOWE
- NADZORY AUTORSKIE I INWESTORSKIE
- REPRODUKCJA I POLIGRAFIA

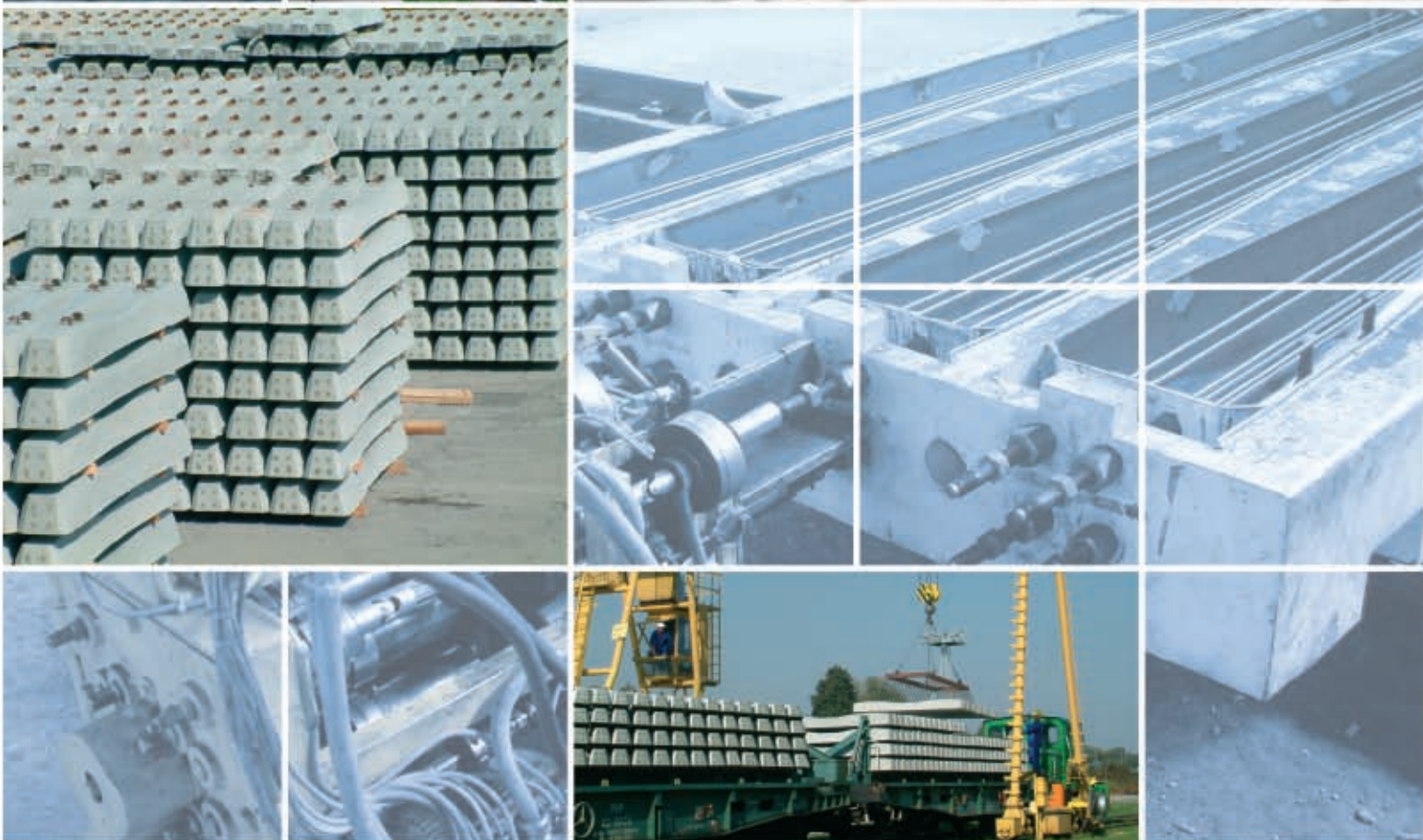


ROK ZAŁOŻENIA: 1952  
ZATRUDNIENIE 68 OSÓB  
CZŁONEK IZBY PROJEKTOWANIA BUDOWLANEGO NR 224

CERTYFIKAT ISO WG NORMY 9001 : 2000









systemy nawierzchni szynowych



Kraków, ul. Łokietka

**PRZEJAZDY**  
SYSTEM EDILON LC-L



Warszawa, Tunel Średnicowy

**TUNELE**  
SYSTEM EDILON EBS



Katowice Szopienice

**MOSTY**  
SYSTEM EDILON ERS



Łódź Widzew – Łódź Andrzejów

**WIBROIZOLACYJNE**  
**MATY PODTOROWE**



- **WDROŻENIA W POLSCE**
- **DOŚWIADCZENIE OD PONAD 30 LAT**
- **APROBATY TECHNICZNE CNTK I DOPUSZCZENIA UTK**
- **POMOC W PROJEKTOWANIU I REALIZACJI**