



Geoinformacja

2010 był kolejnym rokiem rozwoju geoinformacji w PKP Polskich Liniach Kolejowych S.A. Główne kierunki działań objęły prace związane z tworzeniem i rozbudową Systemu Informacji dla Lini Kolejowych (SILK), a także określeniem zasad współpracy z przewoźnikami kolejowymi w zakresie wymiany danych przestrzennych.

Na początku czerwca zakończony został Projekt Pilotażowy Nieruchomości stanowiący podstawę dla rozwoju geoinformacji w Spółce. Jego główny produkt to Moduł LRS, którego podstawą jest baza danych o liniach kolejowych. Moduł ten zapewnia możliwość prezentowania na mapie danych odnoszących się do linii kolejowych, określonych numerem linii oraz zakresem kilometrów, na których te dane występują.

Prawdziwa wartość Modułu LRS ujawnia się dzięki wykonaniu i udostępnieniu Interaktywnej Mapy Lini Kolejowych (IMLK). Zapewnia ona dostęp do podstawowych informacji o liniach kolejowych i punktach eksploatacyjnych wszystkim pracownikom Spółki poprzez wewnętrzną sieć intranet. Funkcjonalność serwisu umożliwia również wykonywanie wielu analiz pozwalających na lepszą interpretację przestrzennego rozkładu wybranych charakterystyk linii kolejowych. Interaktywna Mapa Lini Kolejowych jest systematycznie udoskonalana i uzupełniana o nowe dane. Istotnym elementem było wprowadzenie informacji o przebiegu planowanych tras pociągów oraz danych o charakterze ogólnogeograficznym, zawierających między innymi sieć drogową, sieć hydrograficzną, obszary Natura 2000 i inne obszary chronione oraz zabudowę zwartą i rozproszoną.

Planowane są kolejne rozszerzenia obejmujące zarówno nowe warstwy tematyczne, jak i nowe funkcjonalności serwisu. Dużym krokiem naprzód, zbliżającym naszą Spółkę do partnerów biznesowych i klientów indywidualnych, będzie planowane na 2011 rok udostępnienie wybranych informacji przestrzennych dotyczących linii kolejowych w serwisie zamieszczonym w Internecie, bazującym na Interaktywnej Mapie Lini Kolejowych.

Pod koniec 2010 roku podjęto również działania zmierzające do nawiązania współpracy pomiędzy PKP Polskimi Liniami Kolejowymi S.A. a przewoźnikami kolejowymi w zakresie wymiany danych przestrzennych związanych z przebiegiem sieci linii kolejowych. Informacja o położe-

Geoinformation

2010 was another year of development of geoinformation at PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. The main activities included works in connection with the creation and extension of the System of Information for Railway Lines (SILK), as well as determination of the terms of cooperation with railway carriers in the area of exchange of spatial data.

At the beginning of June, the Company finished the Property Pilot Project forming a basis for the development of geoinformation at the Company. The main product thereof is the LRS Module which is based on the database of railway lines. The module enables to present on a map the data regarding railway lines identified by the line number and range of kilometres which the data pertains to.

The actual value of the LRS Module is revealed due to development and presentation of the Interactive Railway Line Map (IMLK). It ensures access to the basic information about railway lines and operating points to all employees of the Company via the intranet. The functionality of the service also enables to carry out many analyses enabling a better interpretation of the spatial distribution of certain characteristics of railway lines. The Interactive Railway Line Map is systematically improved and supplemented with new data. An important part included introduction of information about the course of the planned train routes and general geographical data, including, without limitation, road system, hydrographical network, Natura 2000 sites and other protected areas, as well as compact and dispersed buildings.

New extensions are planned. They will include the contents and new functionalities of the service. A large step forward bringing the Company closer to its business partners and individual customers will include providing access to some spatial information regarding railway lines via an Internet service based on the Interactive Railway Line Map planned for 2011.

At the end of 2010, the Company also took activities to establish cooperation between PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. and railway carriers in the area of exchange of spatial data in connection with routes of railway lines. The



niu pociągu, rejestrowana dzięki zamontowanym odbiornikom GPS, zostanie wykorzystana zarówno do śledzenia lokalizacji pociągu na mapie, jak też do uszczegółowienia przebiegu linii kolejowych w systemie SILK. Współpraca ta otworzy nowe możliwości w dziedzinie śledzenia położenia pociągów oraz wyznaczania ich tras.

information about the location of a train registered by GPS devices will be used to follow the train location on a map and to present detailed routes of railway lines in the SILK system. The cooperation will bring new opportunities in the area of train following and route determining.

Inwestycje





Investments



Poprawa stanu technicznego sieci linii kolejowych daje realne podstawy do stworzenia odpowiedniego poziomu usług transportowych i wprowadzenia europejskich standardów w procesie przewozowym. Polska sieć kolejowa jako część sieci europejskiej ma za zadanie dorównać standardom Unii Europejskiej oraz podnieść płynność ruchu i jego bezpieczeństwo. Istotną rolę w strategii PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. odgrywają przedsięwzięcia integrujące europejską sieć kolejową w taki sposób, by stanowiła ona spójny system, zapewniający połączenia pomiędzy wszystkimi krajami członkowskimi Unii Europejskiej (dotyczy linii, które przebiegają w ciągach komunikacyjnych).

Kierunki działań modernizacyjnych wynikają z:

- oceny stanu infrastruktury kolejowej,
- istniejących uwarunkowań rozwojowych,
- przyjętej strategii rozwoju infrastruktury transportu.

W 2010 roku prowadzono prace modernizacyjne, które obejmowały budowę nowej infrastruktury kolejowej, ze szczególnym uwzględnieniem linii wchodzących w skład transeuropejskiej sieci transportowej, oraz inwestycje przywracające liniom eksploatowanym odpowiednie parametry techniczne. W ramach modernizacji linii kolejowych podjęto działania zmierzające do likwidacji „wąskich gardeł”. Objęły one głównie węzły kolejowe, gdzie modernizacja polegała na przebudowie układów torowych oraz na budowie nowych systemów sterowania ruchem kolejowym. Inwestycje odtworzeniowe objęły zaś naprawę główną nawierzchni (wymianę poszczególnych elementów) oraz naprawy systemu odwodnienia.

Podstawą działalności inwestycyjnej PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. w 2010 roku był plan inwestycji, który zakładał finansowanie realizowanych projektów z udziałem środków budżetu państwa, Funduszu Spójności, ISPA/FS, Funduszu Kolejowego, TEN-T oraz własnych. Plan obejmował zarówno wydatki na projekty realizowane w ramach okresu programowania 2004-2006 („stara perspektywa”), jak i na projekty realizowane w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013.

W 2010 roku zaplanowano realizację:

- 15 projektów z udziałem środków funduszy: FS, ISPA/FS oraz TEN-T,
- 23 projektów w ramach środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko,
- 21 projektów w ramach środków Regionalnych Programów Operacyjnych.

An improvement in the technical condition of railway lines provides an actual basis for creation of an appropriate level of transportation services and introduction of European standards in the transportation process. The Polish railway system, being a part of the European railway system, must meet the standards of the European Union and improve the traffic liquidity and safety. An important role in the strategy of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. is played by projects integrating the European railway network so that it forms a coherent system ensuring connections between all EU member states (lines that form a part of transport routes).

The directions of modernisation activities result from:

- the assessment of the condition of the railway infrastructure,
- the existing development conditions,
- the transport infrastructure development strategy adopted.

In 2010, the Company carried out modernisation works which included construction of new railway infrastructure, with a particular focus on the lines forming a part of the trans-European transport network, as well as investments restoring proper technical parameters to the railway lines under operation. Within the framework of modernisation of railway lines, activities aimed at liquidation of “gridlocks” were taken. They included, mainly, railway junctions where the modernisation consisted in alteration of track systems and construction of new railway traffic control systems. At the same time, the recovery investments included repair of surfaces (exchange of individual components) and repair of the drainage system.

In 2010, the investment activity of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. was based on the investment plan, according to which the projects were to be financed by the state budget, Cohesion Fund, ISPA/CF, Railway Fund, TEN-T and own funds. The plan included both, expenditure on projects implemented during the programming period 2004-2006 (“old perspective”) and on projects implemented under the Operational Programme Infrastructure and Environment 2007-2013.

The following projects were to be implemented in 2010:

- 15 projects financed by CF, ISPA/CF and TEN-T funds,
- 23 projects financed by the funds of the Operational Programme Infrastructure and Environment,
- 21 projects financed by the funds of Regional Operation Programmes.



Biorąc pod uwagę skalę przeprowadzonych postępowań przetargowych oraz wartość podpisanych umów, rok 2010 był dla PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. przełomowy. W okresie 12 miesięcy rozpisano przetargi o wartości około 18 mld zł i podpisano umowy na blisko 8 mld zł.

Najważniejsze postępowania przetargowe dotyczyły linii E 65 Warszawa – Gdynia: Lokalne Centrum Sterowania (LCS) Gdańsk, LCS Gdynia, LCS Ława, LCS Malbork oraz budowy skrzyżowań dwupoziomowych na odcinku objętym obszarami LCS Nasielsk i LCS Ciechanów. W rekordowym czasie – od kwietnia do grudnia – przeprowadzono 10 postępowań przetargowych na modernizację linii E 30 na odcinkach Zabrze – Katowice – Kraków i Kraków – Rzeszów wartych ponad 3 mld zł. W ramach II etapu modernizacji linii kolejowej Warszawa – Łódź zaplanowano w 2010 roku rozpisanie przetargów na realizację zadań, których wartość wyniosła ponad 3 mld zł.

Projekty tak zwanej starej perspektywy

Do końca 2010 roku głównym źródłem finansowania działalności inwestycyjnej PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. były następujące fundusze Unii Europejskiej:

Fundusz ISPA (Instrument Przedakcesyjnej Polityki Strukturalnej)

Był jednym z trzech (razem z Phare i Sapard) przedakcesyjnych instrumentów pomocy Unii Europejskiej wspierającym państwa kandydujące do członkostwa w Unii Europejskiej, który współfinansował duże projekty w sektorze środowiska i transportu, ułatwiając tym samym społeczną i gospodarczą spójność krajów.

Z chwilą przystąpienia Polski do Unii Europejskiej wszystkie nieukończone projekty, które były przedmiotem decyzji Komisji w sprawie pomocy na podstawie rozporządzenia (WE) nr 1267/99 ustanawiającego Instrument Przedakcesyjnej Polityki Strukturalnej, zostaną zrealizowane w ramach działającego na zbliżonych zasadach Funduszu Spójności.

W latach 2000-2003 Komisja Europejska przyznała polskim kolejom 876,52 mln euro (jest to wartość tak zwanych kosztów kwalifikowanych możliwa do objęcia współfinansowaniem unijnym). Środki funduszu ISPA przeznaczono na modernizację najważniejszych linii kolejowych, zasadniczo leżących w paneuropejskich korytarzach transportowych.

In terms of the scale of the tendering procedures held and the value of contracts executed, 2010 was a crucial year for PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. During a period of 12 months tendering procedures worth approximately PLN 18 billion were announced and contracts for nearly PLN 8 billion were signed.

The most important tendering procedures included line E 65 Warszawa – Gdynia: Local Control Centre (LCS) Gdańsk, LCS Gdynia, LCS Ława, LCS Malbork and construction of two-level junctions at the section subject to LCS Nasielsk and LCS Ciechanów. In a record time, from April to December, 10 tendering procedures for modernisation of line E 30 at the sections Zabrze – Katowice – Kraków and Kraków – Rzeszów worth more than PLN 3 billion were conducted. Within the framework of the 2nd stage of modernisation of railway line Warszawa – Łódź, in 2010 tender procedures for tasks worth more than PLN 3 billion were planned.

Projects of the so-called “old perspective”

Until the end of 2010, the main source of financing the investment activity of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. included the following EU funds:

ISPA Fund (Instrument for Structural Policies for pre-Accession)

It was one of three (together with Phare and Sapard) pre-accession support instruments of the European Union supporting the states striving after the membership in the EU. It co-financed large projects in the area of environment and transport thus facilitating social and economic coherence of the states.

Upon Poland’s accession to the European Union, all uncompleted projects subject to the Commission’s decision regarding aid based on Regulation (EC) No 1267/99 establishing an Instrument for Structural Policies for Pre-accession (ISPA) will be implemented within the framework of the Cohesion Fund, which operates on substantially the same conditions.

During the period 2000-2003 the European Commission allocated to the Polish railways EUR 876.52 million (this is the value of the so-called eligible expenses that may be co-financed by the EU). The Funds of the ISPA Fund were allocated to the modernisation of the most important railway lines, principally those situated in pan-European transportation corridors.



Fundusz Spójności (FS)

Jest instrumentem polityki strukturalnej Unii Europejskiej o zasięgu krajowym. Jego celem nadrzędnym jest wzmacnianie spójności społecznej i gospodarczej Unii Europejskiej poprzez finansowanie dużych projektów obejmujących ochronę środowiska i rozwój infrastruktury transportowej. Z udziałem środków Funduszu Spójności realizowane są inwestycje, które służą modernizacji, przebudowie i rozbudowie trans-europejskiej sieci transportowej (TEN-T). Dodatkowo, po akcesji Polski do Unii Europejskiej w 2004 roku, w ramach FS kontynuowana jest realizacja projektów współfinansowanych z przedakcesyjnego funduszu ISPA. Dla odróżnienia ich od nowych projektów Funduszu Spójności są one określane jako projekty ISPA/FS.

Fundusze Strukturalne, w tym Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego (EFRR)

Przeznaczenie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego określa artykuł 160 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską. Celem EFRR jest przyczynianie się do korygowania dysproporcji regionalnych w Unii Europejskiej poprzez:

- udział w rozwoju i dostosowaniu strukturalnym regionów opóźnionych w rozwoju,
- przekształcanie upadających regionów przemysłowych.

W 2010 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. realizowały działania w zakresie modernizacji linii kolejowych współfinansowanych z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych będących najważniejszym instrumentem polityki rozwoju regionów z nowej perspektywy finansowej.

Fundusz TEN-T (Trans-European Network for Transport)

W zadaniach inwestycyjnych pomoc z tego funduszu ograniczona jest jedynie do 10% kosztów, dlatego PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. korzystają z TEN-T tylko przy opracowaniach studialnych, dla których udział środków unijnych może wynosić do 50%.

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

- podpisano memoranda dla 11 projektów kolejowych ISPA/FS (w tym 7 projektów inwestycyjnych związanych z modernizacją wybranych odcinków linii kolejowych oraz 4 projektów tak zwanej pomocy technicznej – prace studialne dla przygotowania projektów modernizacji kolejowych korytarzy trans-

Cohesion Fund (FS)

It is a domestic instrument of the EU's structural policy. The superior goal of the Fund is to improve social and economic coherence of the European Union by financing large projects including the environmental protection and transport infrastructure development. Utilising the funds of the Cohesion Fund, investments aimed at modernisation, alternation and extension of the Trans-European Network for Transport (TEN-T) are implemented. In addition, after Poland's accession to the European Union in 2004, the implementation of projects that were financed by the ISPA fund is continued. In order to distinguish such projects from the new Cohesion Fund projects, they are referred to as ISPA/CF projects.

Structural funds including the European Regional Development Fund (ERDF)

The allocation of the European Regional Development Fund is set out in Article 160 of the Treaty establishing the European Community. The purpose of ERDF is to contribute to elimination of regional disproportions in the European Union through:

- participation in the structural development and adjustment of backward regions,
- transformation of collapsing industrial regions.

In 2010, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. implemented activities in the area of modernisation of railway lines co-financed by the European Regional Development Fund within Regional Operational Programmes being the most important instrument of the policy of development of regions under the new financial perspective.

TEN-T Fund (Trans-European Network for Transport)

In investment tasks, the financial contribution from this fund is limited to only 10% of costs. Therefore, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. utilises TEN-T Fund only for research studies where the share of EU funds may account for up to 50%.

ISPA/CF projects are implemented pursuant to Financial Memoranda or Financial Decisions signed:

- memoranda for 11 ISPA/CF rail projects (including 7 investment projects in connection with the modernisation of the selected sections of railway lines and 4 projects of the so-called technical assistance – research studies on development of modernisation designs for rail transport corridors), the total eligible expenses of which



portowych), których koszty kwalifikowane ogółem wynoszą 876,52 mln euro, a maksymalne dofinansowanie z ISPA/FS ustalono na poziomie 657,51 mln euro,

- do 2010 roku zakończył się okres kwalifikowania wydatków 6 projektów ISPA/FS; 31 grudnia 2010 roku upłynął termin kwalifikowalności pozostałych projektów, w związku z powyższym sporządzono 5 raportów końcowych i wnioski o płatność końcową na kwotę ogółem 33,74 mln euro.

Projekty FS:

- podpisano decyzje o dofinansowaniu 6 projektów Funduszu Spójności, których koszty kwalifikowane ogółem wynoszą 557,09 mln euro, w tym łączna kwota dofinansowania – 468,78 mln euro,
- w związku z upływem okresu kwalifikowania wydatków z końcem 2010 roku sporządzonych zostało 5 raportów końcowych.

Projekty ISPA/FS i FS razem:

- łączne koszty kwalifikowane tych projektów wynoszą 1 433,62 mln euro, a maksymalna łączna kwota dofinansowania – 1 126,29 mln euro.

Projekty EFRR (SPOT) realizowane są na podstawie podpisanych umów o dofinansowanie:

- podpisano umowy dla 4 projektów (w tym: 2 projektów inwestycyjnych i 2 projektów tak zwanej pomocy technicznej), których koszty kwalifikowane ogółem wynoszą 298,62 mln euro, w tym łączna kwota dofinansowania – 196,68 mln euro,
- podpisano 17 kontraktów o wartości 1 168,74 mln zł,
- zakończono realizację 4 projektów.

Globalnie, w odniesieniu do wszystkich projektów:

- podpisano Memoranda Finansowe/Decyzje Finansowe dla 28 projektów kolejowych (w tym 11 dla projektów inwestycyjnych związanych z modernizacją wybranych odcinków linii kolejowych oraz 17 dla projektów tak zwanej pomocy technicznej, obejmujących prace studialne, dokumentację techniczną dla przygotowania projektów modernizacji kolejowych korytarzy transportowych).

Prace inwestycyjne

Linia kolejowa E 59 stanowi fragment międzynarodowego ciągu transportowego z Malmö – Ystad do Wiednia, Budapesztu i Pragi. Na terenie Polski przebiega od Świnoujścia – przez Szczecin, Poznań, Wrocław – do Chałupki. Jest to najkrótsze i najdogodniejsze połączenie Skandynawii z Europą Środkowo-Wschodnią i Bałkanami. 18 czerwca 2010 roku

account for EUR 876.2 million and the maximum ISPA/CF financing accounts for EUR 657.51 million, were signed,

- the period of eligibility of expenses under 6 ISPA/CF projects finished; on December 31st, 2010 the deadline for eligibility of other projects expired; therefore, 5 final reports and applications for final payments were elaborated for a total amount of EUR 33.74 million.

CF Projects:

- decisions on financing 6 Cohesion Fund projects, the total eligible costs of which account for EUR 557.09 million, including the total subsidy amount of EUR 468.78 million, were signed,
- in connection with the expiry of the cost eligibility period at the end of 2010, 5 final reports were prepared.

ISPA/CF and CF projects together:

- total eligible costs of these projects account for EUR 1 433.62 million and the maximum subsidy amount is EUR 1 126.29 million.

ERDF (SPOT) projects are implemented pursuant to co-financing agreements:

- agreements for 4 projects were signed (including 2 investment projects and 2 projects of the so-called technical assistance), the total eligible costs of which account for EUR 298.62 million, including the total co-financing amount of EUR 196.68 million,
- 17 contracts were signed for the amount of PLN 1 168.74 million,
- 4 projects were completed.

Globally, with reference to all projects:

- Financial Memoranda/Financial Decisions covering 28 rail projects were signed (including 11 investment projects in connection with the modernisation of the selected sections of railway lines and 17 projects of the so-called technical assistance, including research studies and the technical documentation for the development of modernisation designs for rail transport corridors).

Investment works

E 59 railway line is a part of an international transport artery from Malmö – Ystad to Vienna, Budapest and Prague. In Poland, the line runs from Świnoujście via Szczecin, Poznań, Wrocław to Chałupki. This is the shortest and most convenient link between Scandinavia and Central and Eastern Europe as well as the Balkan states. On June 18th, 2010 the basic works



od Skokowej do Żmigrodu (odcinek linii z Wrocławia do granicy województwa dolnośląskiego) zakończono roboty podstawowe.

We wrześniu 2010 roku ogłoszono przetarg na wybór wykonawcy robót budowlanych w zakresie kompleksowej przebudowy linii kolejowej na odcinkach: Wrocław Grabiszyn – stacja Skokowa, stacja Żmigród – granica województwa dolnośląskiego, a także realizację robót uzupełniających (budowa ekranów akustycznych, budowa dróg równoległych) od Skokowej do Żmigrodu.

Modernizacja linii realizowana jest w ramach projektów:

- modernizacja linii kolejowej E 59, odcinek Wrocław – Poznań, etap I (FS 2004/PL/16/C/PT/005) – zakres projektowy,
- modernizacja linii kolejowej E 59 Wrocław – Poznań, odcinek Wrocław – granica województwa dolnośląskiego, etap II (POLiŚ 7.1-4) – roboty modernizacyjne,
- przygotowanie projektu modernizacji linii kolejowej E 59 na odcinku Poznań – Szczecin – Świnoujście (TEN-T 2004-PL-92602-S).

Linia C-E 59, obejmująca odcinek Międzyzlesie – Wrocław – Kostrzyn – Szczecin, należy do podstawowej sieci kolejowej państwa, stanowi ciąg dla ruchu towarowego równoległy do linii E 59 Wrocław – Poznań – Szczecin. Linia została objęta umową AGTC i weszła do planu modernizacji sieci transeuropejskich korytarzy transportowych TEN-T na terenie Polski.

Modernizacja linii realizowana jest w ramach projektu:

- modernizacja linii kolejowej C-E 59 Międzyzlesie – Wrocław – Kostrzyn – Szczecin: przygotowanie dokumentacji przedprojektowej, etap I w Polsce (FS 2006/PL/16/C/PA/001).

Głównym celem modernizacji jest usprawnienie połączenia krajów skandynawskich oraz portu w Szczecinie z Europą Środkową i Południową.

Linia nr 8 łączy Radom, Skarżysko-Kamienną i Kielce z Warszawą oraz Krakowem. Jest to linia pasażersko-towarowa, w pełni zelektryfikowana, dostosowana do prędkości 100-120 km/h. Pogarszający się stan techniczny infrastruktury kolejowej powodował konieczność wprowadzania licznych ograniczeń prędkości. W związku z tym niezbędne jest przeprowadzenie prac modernizacyjnych. W lipcu 2008 roku zakończyły się roboty na odcinku Warszawa Zachodnia – Warszawa Okęcie. W listopadzie 2009 roku rozpoczęła

from Skokowa to Żmigród (lien section from Wrocław to the border of Dolnośląskie voivodship) were completed.

In September 2010, the Company announced tender procedure for a contractor for construction works in the area of comprehensive alteration of the railway line at the following sections: Wrocław Grabiszyn – Skokowa station, Żmigród station – border of Dolnośląskie voivodship, as well as for performance of supplementary works (construction of acoustic screens, construction of parallel roads) from Skokowa to Żmigród.

The following projects are carried out as part of modernisation of the line:

- modernisation of E 59 railway line, section Wrocław – Poznań, stage I (CF 2004/PL/16/C/PT/005) – project scope,
- modernisation of E 59 railway line: Wrocław – Poznań, section Wrocław – border of Dolnośląskie voivodship, stage II (POLiŚ 7.1-4) – modernisation works,
- preparation of the project of modernisation of E 59 railway line at the section Poznań – Szczecin – Świnoujście (TEN-T 2004-PL-92602-S).

C-E 59 line includes the section Międzyzlesie – Wrocław – Kostrzyn – Szczecin. It is a part of the basic national railway network of Poland and constitutes a branch of E 59 Wrocław – Poznań – Szczecin line dedicated for freight traffic. The line was covered by AGTC Agreement and became a part of the modernisation plan of trans-European transport corridors TEN-T in Poland.

The following project is implemented as part of the modernisation of the line:

- Modernisation of C-E 59 railway line: Międzyzlesie – Wrocław – Kostrzyn – Szczecin: preparation of pre-design documentation, Stage I in Poland (CF 2006/PL/16/C/PA/001).

The main goal of the modernisation is to improve the link between Scandinavian states, Szczecin seaport and the Central and Southern Europe.

Line No 8 connects Radom, Skarżysko-Kamienna and Kielce with Warszawa and Kraków. It is a passenger and freight traffic line, fully electrified, adapted to the maximum speed of 100-120 km/h. However, its deteriorating technical condition resulted in a number of speed limits. Therefore, it is necessary to perform modernisation works. In July 2008, works at the section: Warszawa Zachodnia – Warszawa Okęcie were completed. The next stage of works, which will result



się kolejna faza prac, kontynuowanych w 2010 roku, w wyniku których powstanie kolejowe połączenie pomiędzy centrum stolicy a Portem Lotniczym im. Fryderyka Chopina w Warszawie.

Modernizacja linii realizowana jest w ramach projektów:

- etap I: modernizacja odcinka Warszawa Zachodnia – Warszawa Okęcie i budowa łącznicy na odcinku Warszawa Służewiec – Lotnisko Okęcie – przedsięwzięcie realizowane jest zarówno w starej, jak i w nowej perspektywie (POIiŚ), w podziale na trzy fazy, które stanowią odrębne projekty:
 - faza 1: modernizacja linii kolejowej nr 8, etap I, odcinek Warszawa Zachodnia – Warszawa Okęcie i budowa łącznicy Warszawa Służewiec – Lotnisko Okęcie – przygotowanie dokumentacji (SPOT/1.1.1/161/05),
 - faza 2: modernizacja linii kolejowej nr 8, etap I, odcinek Warszawa Zachodnia – Warszawa Okęcie i budowa łącznicy Warszawa Służewiec – Lotnisko Okęcie – roboty na odcinku Warszawa Zachodnia – Warszawa Okęcie (SPOT/1.1.1/160/05),
 - faza 3: modernizacja linii kolejowej nr 8, budowa łącznicy do lotniska Okęcie – od przystanku osobowego Służewiec do stacji MPL Okęcie (POIiŚ 7.1-18) – nowa perspektywa,
- etap II: modernizacja odcinka Warszawa Okęcie – Radom – inwestycja realizowana w formie niezależnych faz, obejmujących projektowanie/roboty na poszczególnych odcinkach:
 - dokumentacja przedprojektowa dla zadania „Modernizacja linii kolejowej nr 8, etap II, odcinek Warszawa Okęcie – Radom – Kielce, faza 1: przygotowanie dokumentacji” (SPOT/1.1.1/162/05),
 - modernizacja linii kolejowej nr 8, odcinek Warszawa Okęcie – Radom (POIiŚ 7.1-19.1),
 - modernizacja linii kolejowej nr 8, odcinek Warszawa Okęcie – Radom – prace przygotowawcze (POIiŚ 7.1-19.2).

Linie E 30 i C-E 30 należą do III Paneuropejskiego Korytarza Transportowego, łączącego między innymi Drezno, Wrocław, Katowice, Kraków z Lwowem (Zachodnia Ukraina). Polski odcinek tej trasy, o długości 677 km, łączy najważniejsze centra i regiony ekonomiczne południowej Polski: Dolny Śląsk, Górny Śląsk, Małopolskę i Podkarpacie.

Modernizacja linii realizowana jest w ramach projektów:

- modernizacja linii kolejowej E 30 na odcinkach Węglińiec – Zgorzelec i Węglińiec – Bielawa Dolna (ISPA/FS nr 2002/PL/16/P/PT/016),

in a construction of a rail link between the downtown of Warszawa and Frederic Chopin Okęcie Airport in Warszawa, began in November 2009 and was continued throughout 2010.

The following projects will be carried out to modernise of the line:

- stage I: modernisation of the section: Warszawa Zachodnia – Warszawa Okęcie and construction of the link from Warszawa Służewiec to Okęcie Airport. This task is implemented within the old and new perspective (OPIE), in three phases constituting separate projects:
 - phase 1: modernisation of railway line No 8, stage I, section Warszawa Zachodnia – Warszawa and construction of the link from Warszawa Służewiec to Okęcie Airport – preparation of documentation (SPOT/1.1.1/161/05),
 - phase II: modernisation of railway line No 8, stage I, section Warszawa Zachodnia – Warszawa and construction of the link from Warszawa Służewiec to Okęcie Airport – works at the section: Warszawa Zachodnia – Warszawa Okęcie (SPOT/1.1.1/160/05),
 - phase III: modernisation of railway line No 8, construction of the link to Okęcie Airport from Służewiec passenger stop to MPL Okęcie station (OPIE 7.1-118) – new perspective,
- stage II: modernisation of the section: Warszawa Okęcie – Radom. The investment divided into independent phases, including designing/works at individual sections:
 - pre-design documentation for the task “Modernisation of railway line No. 8, stage II, section Warszawa Okęcie – Radom – Kielce, phase 1: preparation of documentation” (SPOT/1.1.1/162/05),
 - modernisation of railway line No. 8, section Warszawa Okęcie – Radom (OPIE 7.1-19.1),
 - modernisation of railway line No. 8, section Warszawa Okęcie – Radom – preparatory works (OPIE 7.1-19.2).

E 30 and C-E 30 lines form a part of Trans-European Transport Corridor No. 3, linking, among others, Dresden, Wrocław, Katowice, Kraków and Lvov (western Ukraine). The Polish section of this line, which is 677 km long, connects the major industrial and economic regions of southern Poland: Dolny Śląsk, Górny Śląsk, Małopolska and Podkarpacie.

The following projects are implemented as part of the modernisation of the line:

- modernisation of E 30 railway line at sections: Węglińiec – Zgorzelec and Węglińiec – Bielawa Dolna



- odbudowa i modernizacja wybranych odcinków linii kolejowych E 30 i C-E 30 od Legnicy do Opola,
- modernizacja linii E 30 na odcinku Węgliniec – Legnica (ISPA/FS nr 2001/PL/16/P/PT/013),
- modernizacja linii kolejowej E 30, etap II, odcinek Bielawa Dolna – Horka: budowa mostu przez Nysę Łużycką oraz elektryfikacja,
- modernizacja linii kolejowej E 30, etap II, odcinek Zabrze – Katowice – Kraków (POIiŚ 7.1-11.1),
- modernizacja linii kolejowej E 30/C-E 30, odcinek Kraków – Rzeszów, etap III (POIiŚ 7.1-30),
- modernizacja linii kolejowej E 30, etap II: pilotażowe wdrożenie ERTMS/ETCS i ERTMS/GSM-R w Polsce na odcinku Legnica – Węgliniec – Bielawa Dolna (POIiŚ 7.1-15.1).

W 2010 roku zostały złożone do Centrum Unijnych Projektów Transportowych wnioski o dofinansowanie w ramach POIiŚ dla niżej wymienionych projektów:

- modernizacja linii kolejowej E 30, etap II, odcinek Zabrze – Katowice – Kraków,
- modernizacja linii kolejowej E 30/C-E 30, odcinek Kraków – Rzeszów, etap III,
- modernizacja linii kolejowej E 30, etap II: pilotażowe wdrożenie ERTMS/ETCS i ERTMS/GSM-R w Polsce na odcinku Legnica – Węgliniec – Bielawa Dolna – prace przygotowawcze.

Linia E 20 należy do II Paneuropejskiego Korytarza Transportowego Zachód – Wschód łączącego Berlin z Moskwą. Polski odcinek linii liczy 700 km i przebiega przez Wielkopolskę, Mazowsze i Podlasie. Realizowany jest projekt przygotowujący przeprowadzenie planowanych modernizacji linii E 20/C-E 20 na odcinkach Warszawa – Poznań oraz Łowicz – Skierniewice – Łuków.

W ramach modernizacji linii w 2010 roku zostały zakończone następujące projekty:

- modernizacja linii kolejowej E 20 na odcinku Siedlce – Terespol, etap I (ISPA/FS 2001/PL/16/P/PT/012),
- modernizacja linii kolejowej E 20/C-E 20 na odcinku Siedlce – Terespol, etap II – prace przygotowawcze (POIiŚ 7.1-9.2).

Prowadzone były również prace w ramach projektu:

- pomoc techniczna na opracowanie projektu „Modernizacja kolejowego korytarza nr II (E 20 i C-E 20) – pozostałe roboty w Polsce” (ISPA/FS 2002/PL/16/P/PA/009).

Linia E 75 Warszawa – Białystok – Suwałki – Trakiszki – granica państwa stanowi część korytarza I (Rail Baltica) łączącego Helsinki przez Tallin, Rygę i Kowno z Warszawą. Jest to jedyne połączenie kolejowe po-

- awa Dolna (ISPA/CF No 2002/PL/16/P/PT/016),
- reconstruction and modernisation of E 30 and C-E 30 railway lines from Legnica to Opole,
- modernisation of E 30 railway line at the section: Węgliniec – Legnica (ISPA/CF No 2001/PL/16/P/PT/013),
- modernisation of E 30 railway line, stage II, section Bielawa Dolna – Horka: construction of a bridge over Nysa Łużycka and electrification,
- modernisation of E 30 railway line, stage II, section Zabrze – Katowice – Kraków (OPIE 7.1-11.1),
- modernisation of E 30/C-E 30 railway line, section Kraków – Rzeszów, stage III (OPIE 7.1-30),
- modernisation of E 30 railway line, stage II: pilot implementation of ERTMS/ETCS and ERTMS/GSM-R in Poland at the section Legnica – Węgliniec – Bielawa Dolna (OPIE 7.1-15.1).

In 2010, the Company submitted to the Centre for EU Transport Projects applications for co-financing under OPIE for the following projects:

- modernisation of E 30 railway line, stage II, section Zabrze – Katowice – Kraków,
- modernisation of E 30/C-E 30 railway line, section Kraków – Rzeszów, stage III,
- modernisation of E 30 railway line, stage II: pilot implementation of ERTMS/ETCS and ERTMS/GSM-R in Poland at the section Legnica – Węgliniec – Bielawa Dolna – preparatory works.

E 20 line is included in the Trans-European Transport Corridor West-East No 2 linking Berlin and Moscow. The Polish section of that corridor with a length of 700 km crosses Wielkopolska, Mazowsze and Podlasie. The project to prepare the execution of the modernisation works of E 20/C-E 20 railway lines, at sections: Warszawa – Poznań and Łowicz – Skierniewice – Łuków is carried out.

The following projects were completed in 2010 as part of the modernisation of the line:

- modernisation of E 20 railway line, at the section Siedlce – Terespol, stage I (ISPA/CF 2001/PL/16/P/PT/012),
- modernisation of E 20/C-E 20 railway line at the section Siedlce – Terespol, stage II – preparatory works (OPIE 7.1-9.2).

Also the following works were conducted under the project:

- technical assistance on preparation of the project: “Modernisation of railway corridor No 2 (E 20 and C-E 20) – other works in Poland” (ISPA/CF 2002/PL/16/P/PA/009).

E 75 line Warszawa – Białystok – Suwałki – Trakiszki – state border forms a part of corridor No 1 (Rail Baltica) linking



między krajami bałtyckimi i Polską, a dalej z Pragę, Berlinem i Wiedniem przez korytarz I, zbiegający się w Warszawie z korytarzami II (linia E 20) i VI (linia E 65). Długość polskiego odcinka Rail Baltica wynosi 374 kilometry. Będzie on przebiegał od Warszawy przez Białystok, Elk, Olecko i Suwałki do Trakiszek.

Linia Warszawa – Łódź o łącznej długości 129 km łączy dwie aglomeracje liczące około trzech milionów mieszkańców. Każdego dnia z usług przewoźników kolejowych korzysta na tej linii kilkanaście tysięcy podróżnych. We wrześniu 2008 roku zakończył się I etap modernizacji na odcinku Skierniewice – Łódź Widzew. Etap II obejmuje modernizację odcinków: Warszawa Zachodnia – Skierniewice oraz Łódź Widzew – Łódź Fabryczna. Po zakończeniu realizacji projektu obejmującego I i II etap modernizacji, to jest w 2014 roku, czas przejazdu pociągu pospiesznego na trasie Warszawa – Łódź wyniesie 65 minut.

Modernizacja linii realizowana jest w ramach projektów:

- modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II:
 - Lot A – odcinek Warszawa Zachodnia – Miedniewice/Skierniewice (POIiŚ 7.1-24.1),
 - Lot B – odcinek Łódź Widzew – Łódź Fabryczna ze stacją Łódź Fabryczna oraz budową części podziemnej dworca Łódź Fabryczna przeznaczonej dla odprawy i przyjęć pociągów oraz obsługi podróżnych (POIiŚ 7.1-24.2),
 - Lot C – pozostałe roboty (POIiŚ 7.1-24.3).

Linie E 65 i C-E 65 są fragmentami VI Paneuropejskiego Korytarza Transportowego, łączącego regiony nadbałtyckie z obszarami położonymi nad Morzem Adriatyckim i na Bałkanach. Jest to bardzo ważna magistrala kolejowa, która przebiega przez główne miasta Polski, między innymi Gdynię, Gdańsk, Warszawę, Kraków/Katowice, Zwardoń/Zebrzydowice. Odcinek ten liczy łącznie ponad 720 km.

Modernizacja linii realizowana jest w ramach projektów:

- modernizacja linii kolejowej E 65 na odcinku Warszawa – Gdynia, etap I (FS 2004/PL/16/C/PT/006)
 - dokumentacja dla LCS Działdowo, Tczew, Iława, Malbork, Gdańsk, Gdynia oraz modernizacji linii średnicowej w Warszawie,
- pomoc techniczna dla przygotowania projektu modernizacji linii kolejowej E 65 na odcinku Warszawa – Działdowo – Gdynia w Polsce (ISPA/FS 2001/PL/16/P/PA/005)
 - dokumentacja dla LCS Nasielsk i Ciechanów,
- modernizacja linii kolejowej E 65 na odcinku Warszawa – Gdynia, etap II (FS 2005/PL/16/C/PT/001)
 - roboty na obszarze LCS Nasielsk, LCS Tczew,

Helsinki via Tallinn, Riga and Kaunas with Warszawa. It is the only rail connection between the Baltic states and Poland, and further with Prague, Berlin and Vienna via corridor No 1, which connects in Warsaw with corridor No 2 (E 20 line) and VI (E 65 line). The Polish section of the Rail Baltica is 374 kilometres long. It is to run through Warszawa, Białystok, Elk, Olecko and Suwałki to Trakiszki.

Warszawa – Łódź line with the total length of 129 km, the line links two agglomerations with approximately three million people. Each day more than ten thousand passengers commute using this line. In September 2008, the first stage of the line modernisation at the section: Skierniewice – Łódź Widzew was completed. Stage II of the modernisation covers sections Warszawa Zachodnia – Skierniewice and Łódź Widzew – Łódź Fabryczna. Upon the final completion of the modernisation project comprising Stages I and II in 2014, the travelling time of the fast train between Warszawa and Łódź will be 65 minutes.

The following projects are implemented as part of modernisation of the line:

- modernisation of the railway line Warszawa – Łódź, stage II:
 - Lot A – section Warszawa Zachodnia – Miedniewice/Skierniewice (OPIE 7.1-24.1),
 - Lot B – section Łódź Widzew – Łódź Fabryczna along with Łódź Fabryczna station and construction of the underground part of the Łódź Fabryczna railway station designated for check-in, train acceptance and passenger service (OPIE 7.1-24.2),
 - Lot C – other works (OPIE 7.1-24.3).

E 65 and C-E 65 lines are part of trans-European transport corridor No. 6 linking Baltic regions with areas located in the Balkans and the Adriatic Sea. This is one of the main railway lines, which runs through the main cities of Poland, including Gdynia, Gdańsk, Warszawa, Kraków/Katowice, Zwardoń/Zebrzydowice. The section has a total length of 720 km.

The following projects are implemented as part of modernisation of the line:

- modernisation of E 65 railway line, at the section Warszawa – Gdynia, stage I (CF 2004/PL/16/C/PT/006)
 - documentation for LCS Działdowo, Tczew, Iława, Malbork, Gdańsk, Gdynia and modernisation of the cross-city line in Warszawa,
- technical assistance on preparation of a modernisation design for E 65 railway line at the section Warszawa – Działdowo – Gdynia in Poland (ISPA/CF 2001/PL/16/P/PA/005) – documentation for LCS Nasielsk i Ciechanów,
- modernisation of E 65 railway line at the section



- modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa – Gdynia – obszar LCS Ciechanów (POIiŚ 7.1-1.1),
- modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa – Gdynia – obszar LCS Działdowo (POIiŚ 7.1-41).

Modernizacja linii C-E 65 realizowana jest w ramach projektu:

- studium wykonalności modernizacji linii kolejowej C-E 65 na odcinku Gdynia – Tczew – Bydgoszcz – Inowrocław – Zduńska Wola – Karsznice – Tarnowskie Góry – Pszczyna (TEN-T-2005-PL-92601-S).

W 2010 roku zostały złożone do Centrum Unijnych Projektów Transportowych wnioski o dofinansowanie w ramach POIiŚ niżej wymienionych projektów:

- modernizacja linii kolejowej E 65/ C-E 65 na odcinku Warszawa – Gdynia – obszar LCS Działdowo,
- modernizacja linii kolejowej E 65/ C-E 65 na odcinku Warszawa – Gdynia – obszar LCS Gdańsk, LCS Gdynia.

Linia kolejowa nr 7 usytuowana jest w nowym korytarzu transeuropejskiej sieci linii kolejowych łączącym Morze Bałtyckie z Morzem Czarnym. Zaliczona została do wykazu linii kolejowych państwowego znaczenia. Objęta jest europejskim programem TINA (europejska sieć linii kolejowych, dla których zdefiniowano techniczne potrzeby modernizacyjne), TEN-T (transeuropejska sieć linii kolejowych) oraz TERFN (transeuropejska sieć linii kolejowych wytypowana dla towarowych przewozów kolejowych – „wolna droga”).

Stanowi najkrótsze połączenie Polski, jak też krajów Europy Środkowej i Północnej (Niemiec, państw skandynawskich) z Ukrainą. Jest objęta międzynarodową umową AGTC.

W ramach przygotowania do modernizacji linii realizowany jest projekt:

- dokumentacja przedprojektowa dla zadania: „Modernizacja linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk, na odcinku Warszawa Wschodnia – Lublin – Dorohusk – granica państwa”.

Warszawski Węzeł Kolejowy

Warszawski Węzeł Kolejowy jest zlokalizowany centralnie w Polsce i w Europie. Leży na skrzyżowaniu trzech paneuropejskich korytarzy transportowych mających istotne znaczenie w międzynarodowym ruchu kolejowym: wschód – zachód i północ – południe. Są to korytarze:

Warszawa – Gdynia, stage II (CF 2005/PL/16/C/PT/001)

– works in the area of LCS Nasielsk, LCS Tczew,

- modernisation of E 65/C-E 65 railway line at the section Warszawa – Gdynia – area of LCS Ciechanów (OPIE 7.1-1.1),
- modernisation of E 65/C-E 65 railway line at the section Warszawa – Gdynia – area of LCS Działdowo (OPIE 7.1-41).

C-E 65 line is modernised under the following project:

- feasibility study of modernisation of C-E 65 railway line at the section Gdynia – Tczew – Bydgoszcz – Inowrocław – Zduńska Wola – Karsznice – Tarnowskie Góry – Pszczyna (TEN-T-2005-PL-92601-S).

In 2010, the Company submitted to the Centre for EU Transport Projects applications for co-financing under OPIE for the following projects:

- modernisation of E 65/C-E 65 railway line at the section Warszawa – Gdynia – area of LCS Działdowo,
- modernisation of E 65/C-E 65 railway line at the section Warszawa – Gdynia – area of LCS Gdańsk, LCS Gdynia.

Railway line No 7 is located in the new trans-European railway line network, linking the Baltic Sea and the Black Sea. It was included in the register of railway lines of national importance. It is also covered by European programme TINA (European Railway Network for which technical upgrading requirements have been defined), TEN-T (Trans-European Network of Railway Lines) and TERFN (Trans-European Railway Lines Network for Freight Traffic – “free way”).

It forms the shortest connection of Poland, as well as Central and Northern Europe (Germany, Scandinavian states) with Ukraine. It is subject to the international AGTC agreement.

The following project is implemented as part of preparation for modernisation of the line:

- pre-design documentation for the task entitled “Modernisation of railway line No 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk, at the section Warszawa Wschodnia – Lublin – Dorohusk – state border”.

Warszawa Railway Junction (Warszawski Węzeł Kolejowy)

The Warsaw Railway Junction is a centrally located railway junction in Poland as well as in Europe. The junction is located at the intersection of three trans-European transport corridors of significant importance in the international railway transport system east – west and north – south. The network includes the following corridors:



- korytarz I: Helsinki – Tallin – Kowno – Warszawa (E 75),
- korytarz II: Berlin – Warszawa – Mińsk – Moskwa (E 20/C-E 20),
- korytarz VI: Gdańsk – Warszawa – Katowice – Żylna (E 65).

Przez Warszawski Węzeł Kolejowy przebiega trasa nowego korytarza transeuropejskiej sieci kolejowej: Gdańsk – Warszawa – Kowel – Konstanca/Odessa (E 28), który łączy Morze Bałtyckie z Morzem Czarnym.

Modernizacja węzła kolejowego jest realizowana w ramach projektu pomocy technicznej:

- przygotowanie przedsięwzięcia „Modernizacja i rozbudowa Warszawskiego Węzła Kolejowego” (TEN-T 2006/PL/92608/S).

Krakowski Węzeł Kolejowy

Na obszarze Krakowskiego Węzła Kolejowego realizowane są następujące projekty:

- wstępne studium wykonalności dla zadania „Modernizacja i rozbudowa Krakowskiego Węzła Kolejowego”,
- „Budowa połączenia kolejowego MPL Kraków – Balice z Krakowem, odcinek Kraków Główny – Mydlniki – Balice” (POLiŚ 7.1-21),
- „Zintegrowany System Transportu Zbiorowego w aglomeracji krakowskiej” (POLiŚ 7.3-7).

Katowicki Węzeł Kolejowy

Na obszarze Katowickiego Węzła Kolejowego realizowane są następujące projekty:

- budowa połączenia kolejowego MPL Katowice w Pyrzowicach z miastami aglomeracji górnośląskiej, odcinek Katowice – Pyrzowice – prace przygotowawcze (POLiŚ 7.1-20.2); bezpośrednim celem projektu jest wykonanie prac analitycznych oraz przygotowawczych, w tym przygotowanie dokumentacji przedprojektowej i projektowej oraz uzyskanie decyzji administracyjnych, których posiadanie warunkuje możliwość realizacji etapu II, to jest budowy połączenia kolejowego dla Międzynarodowego Portu Lotniczego Katowice w Pyrzowicach,
- wstępne studium wykonalności dla zadania „Modernizacja i rozbudowa Katowickiego Węzła Kolejowego” (TEN-T 2008-PL-92001-S).

W ramach zadań inwestycyjnych realizowanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. powstaną centralne węzły intermodalne, które będą łączyły system kolei dużych prędkości, kolei regionalnej i aglomeracyjnej z obsługą pasażerów wykonywaną przez komunikację miejską. Zadanie to znajduje się w pakiecie zadań komplementarnych w ramach realizacji programu „Przygotowanie budowy i uruchomienia przewozów kolejami dużych prędkości w Polsce”.

- corridor No 1: Helsinki – Tallinn – Kaunas – Warszawa (E 75),
- corridor No 2: Berlin – Warszawa – Minsk – Moscow (E 20 / C-E 20),
- corridor No 6: Gdańsk – Warszawa – Katowice – Żylna (E 65).

A new corridor of the trans-European railway network linking the Baltic Sea and the Black Sea: Gdańsk – Warszawa – Kowel – Constance – Odessa (E 28) runs through the Warsaw Railway Junction.

The following technical assistance project is implemented as part of the modernisation of the railway junction:

- preparation of the project entitled “Modernisation and expansion of the Warsaw Railway Junction” (TEN-T 2006/PL/92608/S).

Kraków Railway Junction (Krakowski Węzeł Kolejowy)

The following projects are implemented within the Kraków Railway Junction:

- preliminary feasibility study for the task entitled “Modernisation and expansion of the Kraków Railway Junction”,
- “Construction of the rail link MPL “Kraków-Balice” and Kraków, section Kraków Główny – Mydlniki – Balice” (OPIE 7.1-21),
- “The Integrated Public Transport System in the Kraków agglomeration” (OPIE 7.3-7).

Katowice Railway Junction (Katowicki Węzeł Kolejowy)

The following projects are implemented within the Katowice Railway Junction:

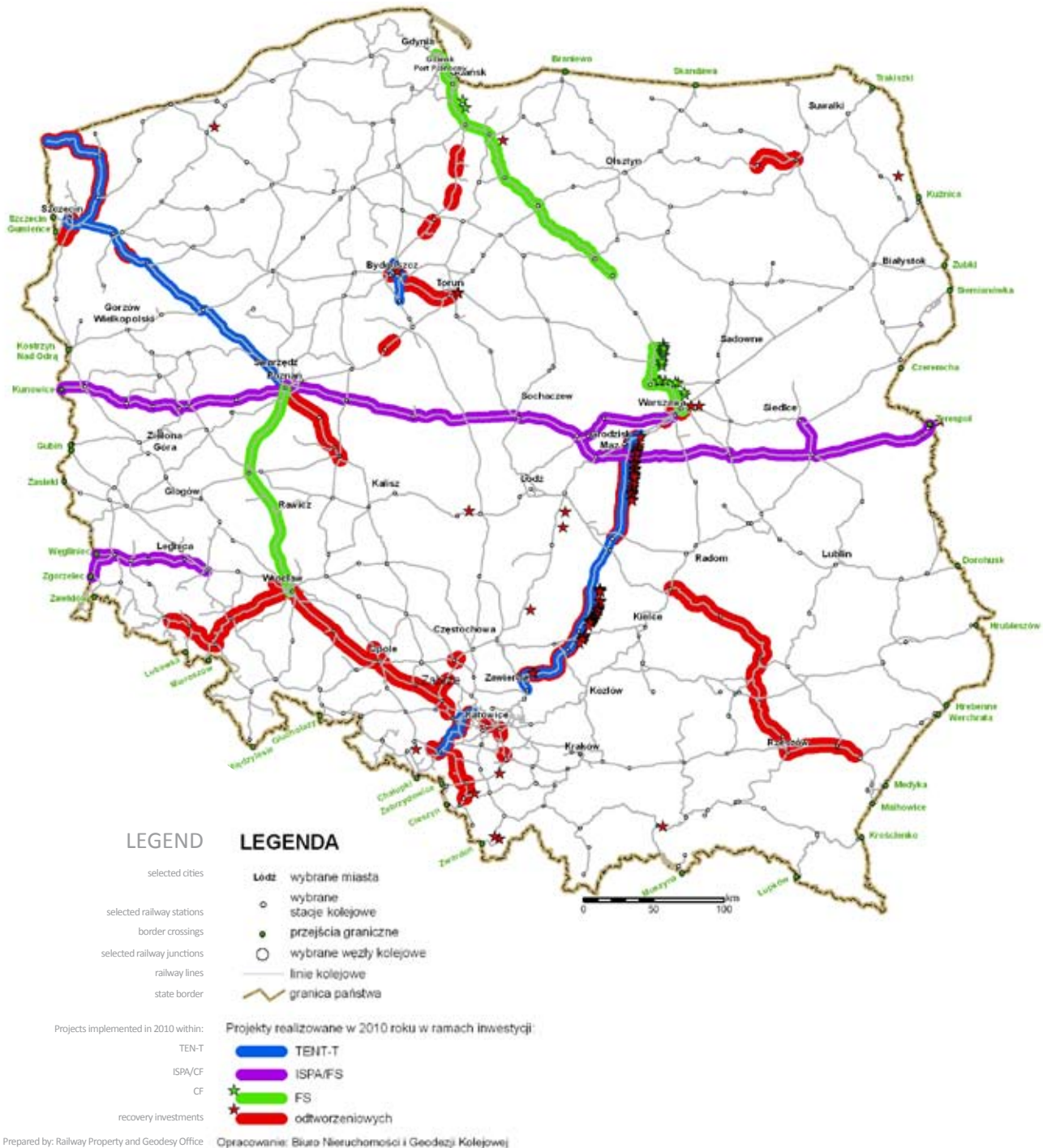
- construction of rail link MPL Katowice in Pyrzowice with the cities of the Upper Silesian agglomeration, section Katowice – Pyrzowice – preparatory works (OPIE 7.1-20.2); The direct goal of the project is to carry out analytical and preparatory works, including preparation of pre-design and design documentation and obtaining administrative decisions which are necessary to implement stage II, i.e. construction of rail link for “Katowice” International Airport in Pyrzowice,
- preliminary feasibility study for the task entitled “Modernisation and extension of the Katowice Railway Junction” (TEN-T 2008-PL-92001-S).

As part of the investment tasks performed by PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., central intermodal junctions will be constructed to link the high-speed rail, regional and agglomeration railways with municipal transportation systems. This task is included in the package of complementary tasks under the programme entitled “Preparation of the construction and implementation of transports by high-speed rail in Poland”.



Mapa projektów realizowanych w roku 2010 w ramach: TEN-T, ISPA/FS, FS oraz inwestycji od- tworzeniowych

The map of projects implemented in 2010 within:
TEN-T, ISPA/CF, CF and recovery investments





Projekty z perspektywy 2007-2013

Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ)

Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko, zgodnie z Narodowymi Strategicznymi Ramami Odniesienia (NSRO) na lata 2007-2013, został zatwierdzony przez Komisję Europejską decyzją z 7 grudnia 2007 roku. Stanowi jeden z programów operacyjnych będących podstawowym narzędziem do osiągnięcia założonych celów przy wykorzystaniu środków Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego. Głównym celem programu jest podniesienie atrakcyjności inwestycyjnej Polski poprzez rozwój infrastruktury technicznej przy równoczesnej ochronie i poprawie stanu środowiska. W ramach priorytetu VII wsparcie uzyskuje transport kolejowy. Polepszenie parametrów technicznych linii, w tym likwidacja ograniczeń prędkości i modernizacja części infrastruktury kolejowej, przyczyni się do poprawy stanu połączeń kolejowych wchodzących w skład sieci TEN-T, a także wybranych odcinków znajdujących się poza tą siecią. Poprawa stanu technicznego linii zwiększy dostępność transportu kolejowego w wymiarze międzynarodowym i usprawni połączenia między krajowymi aglomeracjami.

Priorytetowe ciągi kolejowe, na których skupione są wysiłki inwestycyjne PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. to:

- modernizacja linii E 65/C-E 65,
- modernizacja linii E 30/C-E 30,
- modernizacja linii Warszawa – Łódź,
- modernizacja linii E 20/C-E 20,
- modernizacja linii E 59/C-E 59,
- modernizacja linii E 75,
- modernizacja linii nr 8 Warszawa – Radom.

Sfinansowane będą również prace przygotowawcze do budowy w Polsce linii kolei dużych prędkości.

Kolejowe projekty inwestycyjne przewidziane do realizacji w latach 2007-2013, w zależności od ich znaczenia i zakresu, można podzielić na dwie grupy:

- projekty o znaczeniu ponadregionalnym (międzynarodowym i krajowym),
- projekty o znaczeniu regionalnym.

Ze względu na wysoki priorytet dla gospodarczego rozwoju kraju oraz znaczenie dla strategii PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., projekty grupy pierwszej

Projects under perspective 2007-2013

Operational Programme Infrastructure and Environment (OPIE)

The Operational Programme Infrastructure and Environment, in accordance with the National Strategic Reference Framework (NSRF) for the period 2007-2013, was approved by the European Commission by its decision dated December 7th, 2007. It forms one of the operational programmes being the basic tool to achieve the pre-defined goals utilising the funds of the Cohesion Fund and the European Regional Development Fund. The main goal of the programme is to improve the investment attractiveness of Poland by developing the technical infrastructure at the same time protecting and improving the environment. Under priority VII, railway transport is supported. An improvement in the technical parameters of the lines, including liquidation of speed limits and modernisation of a part of the railway infrastructure, will contribute to an improvement in the condition of railway connections included in TEN-T, as well as the selected sections outside the network. The improvement in the technical condition of the line will increase the accessibility of railway for international transports and streamline connections between Poland's agglomerations.

The priority railway routes on which PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. focuses its investment efforts include:

- modernisation of E 65/C-E 65 line,
- modernisation of E 30/C-E 30 line,
- modernisation of Warszawa – Łódź line,
- modernisation of E 20/C-E 20 line,
- modernisation of E 59/C-E 59 line,
- modernisation of E 75 line,
- modernisation of line No 8 Warszawa – Radom.

Also preparatory works for the construction of high-speed rail in Poland will be financed.

The railway investment projects scheduled for implementation in the period 2007 – 2013 may be divided into two groups depending on their significance and scope:

- superregional projects of national and international importance),
- projects of regional importance.

The projects from the first group are the main tasks to be performed in the period 2007-2013 due to their high priority for the development of the national econ-



są zadaniami planowanymi do realizacji w latach 2007-2013.

Projekty grupy drugiej mają charakter uzupełniający w stosunku do zadań głównych (z grupy pierwszej). Obejmują połączenia o charakterze regionalnym. Ich realizacja jest przewidywana we współpracy z jednostkami samorządowymi.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., dokonując wyboru projektów na lata 2007-2013 do grupy pierwszej, kierowały się następującymi przesłankami:

- przedmiotem projektu (kompleksowe modernizacje całych linii kolejowych tworzących ciągi przez terytorium Polski),
- ciągłością realizacji projektów rozpoczętych w okresie 2004-2006,
- położeniem linii kolejowych w korytarzach trans-europejskich oraz ich uwzględnieniem w umowach AGC/AGTC,
- wytycznymi Komisji Europejskiej w sprawie tworzenia sieci dedykowanych dla ruchu towarowego (linie C-E 59, C-E 65, C-E 30, C-E 20).

W oparciu o powyższe założenia opracowano zakres przedsięwzięć inwestycyjnych współfinansowanych przez Unię Europejską w latach 2007-2013.

Lista projektów indywidualnych dla POIiŚ 2007-2013 została podzielona na listę podstawową, na której znajdują się 33 projekty oraz rezerwową – zawiera 3 projekty. Szacunkowe dofinansowanie do realizacji tych projektów wynosi 24 409,1 mln zł.

Projekty z listy rezerwowej w okresie 2007-2013 przygotowywane są do wdrożenia w ramach następnego budżetu Unii Europejskiej. Jednocześnie stanowią rezerwę dla okresu 2007-2013 na wypadek pojawienia się możliwości finansowych lub wskutek pozyskania dodatkowych środków z zadań lub priorytetów niekolejowych. Projekty rezerwowe są przygotowywane z niemal tak dużą intensywnością, jak projekty priorytetowe.

Regionalne Programy Operacyjne (RPO)

Regionalne Programy Operacyjne są stworzone do zarządzania środkami finansowymi przeznaczonymi na wsparcie poszczególnych regionów kraju. Ich celem jest poprawa konkurencyjności oraz zwiększenie spójności społecznej, gospodarczej i przestrzennej województw.

W 2010 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. prowadziły działania w zakresie przygotowania i wdrożenia realizacji projektów modernizacji linii kolejowych

omy and fundamental significance for the strategy of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

The projects from the second group supplement the main tasks (from the first group). They include regional connections. These projects are to be implemented in cooperation with local governments.

When choosing the projects of the first group for the period 2007-2013, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. took the following into consideration:

- the subject matter of a project (comprehensive modernisations of entire railway lines, creating arteries running through the Polish territory),
- continuity of implementation of projects which were started between 2004 and 2006,
- location of railway lines in trans-European corridors and their inclusion into AGC/AGTC agreements,
- guidelines of the European Commission regarding construction of dedicated networks for freight traffic (C-E 59, C-E 65, C-E 30, C-E 20 lines).

Based on the aforementioned assumptions, the scope of investment projects co-financed by the European Union in the period 2007-2013 has been developed.

The list of individual projects under OPIE 2007-2013 has been divided into a basic list containing 33 projects and a reserve list containing 3 projects. The estimated co-financing of the implementation of the said projects accounts for PLN 24 409.1 million.

The reserve projects for 2007 – 2013 are prepared for implementation within the next EU budget. At the same time, they form a reserve for the period 2007 – 2013 in case new funding potential occurs or due to obtaining new funds allocated to non-rail tasks or priorities. Therefore, the reserve projects are prepared almost as intensively as priority projects.

Regional Operational Programmes (ROP)

The Regional Operational Programmes have been created to manage funds allocated to the support of individual regions of a country. The purpose of the Regional Operational Programmes is to improve the competitiveness and increase the social, economic and spatial coherence of voivodships.

In 2010, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. conducted activities aimed at preparation and implementation of railway line modernisation projects co-financed



współfinansowanych z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych dla województw:

małopolskiego:

- modernizacja linii kolejowej nr 94 Kraków Płaszów – Oświęcim na odcinku Kraków Bonarka – Kraków Swoszowice (2008-2011),
- modernizacja linii kolejowej nr 96 Tarnów – Leluchów na odcinku Tarnów – Stróże (2009-2011).

podkarpackiego:

- poprawa dostępności linii kolejowej poprzez przebudowę niektórych elementów infrastruktury na odcinkach linii nr 106 Rzeszów – Jasło w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podkarpackiego na lata 2007-2013 (2008-2013),
- poprawa dostępności linii kolejowej poprzez przebudowę niektórych elementów infrastruktury na odcinkach linii nr 108 Stróże – Krościenko w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podkarpackiego na lata 2007-2013 (2008-2013).

lubelskiego:

- przebudowa układu komunikacyjnego wraz z modernizacją wiaduktu kolejowego i przejścia podziemnego w obrębie dworca kolejowego Lublin (2010-2013)
- modernizacja części infrastruktury technicznej linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia – Dorohusk w obrębie przystanku osobowego Lublin Północny oraz stacji Świdnik w celu sprawnego skomunikowania aglomeracji (2010-2012),
- modernizacja linii kolejowej nr 30 Łuków – Lublin Północny na odcinku Lubartów – Lublin Północny (2010-2013),
- modernizacja linii kolejowej nr 63 Dorohusk – Zawadówka Naftobaza na odcinku granica państwa Dorohusk – Wólka Okopska w km 0,100-4,000 (2010-2012),
- modernizacja przejazdów kolejowych w celu podniesienia bezpieczeństwa ruchu na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami publicznymi na terenie województwa lubelskiego w zakresie urządzeń zabezpieczenia przejazdów (2010-2012),
- budowa toru dojazdowego od stacji Świdnik do terminalu Portu Lotniczego Lublin S.A. w Świdniku wraz z infrastrukturą towarzyszącą (2010-2012).

wielkopolskiego:

- modernizacja linii kolejowej nr 356 Poznań Wschodni – Bydgoszcz na terenie województwa wielkopolskiego

by the European Regional Development Fund under Regional Operational Programmes for the following voivodships:

Małopolskie Voivodship:

- modernisation of railway line No 94 Kraków Płaszów – Oświęcim at the section Kraków Bonarka – Kraków Swoszowice (2008-2011),
- modernisation of railway line No 96 Tarnów – Leluchów at the section Tarnów – Stróże (2009-2011).

Podkarpackie Voivodship:

- improvement in the accessibility of railway line by construction of some infrastructure components at sections of line No 106 Rzeszów – Jasło under the Regional Operational Programme of Podkarpackie Voivodship for the period 2007-2013 (2008-2013),
- improvement in the accessibility of railway line by construction of some infrastructure components at sections of line No 108 Stróże – Krościenko under the Regional Operational Programme of Podkarpackie Voivodship for the period 2007-2013 (2008-2013).

Lubelskie Voivodship:

- alteration of transportation system along with modernisation of a rail viaduct and underground passage near Lublin railway station (2010-2013),
- modernisation of a part of the technical infrastructure of railway line No 7 Warszawa Wschodnia – Dorohusk near passenger stop Lublin Północny and Świdnik station aimed at an efficient transportation system in the agglomeration (2010-2012),
- modernisation of railway line No 30 Łuków – Lublin Północny at the section Lubartów – Lublin Północny (2010-2013),
- modernisation of railway line No 63 Dorohusk – Zawadówka Naftobaza at the section State Border Dorohusk – Wólka Okopska at km 0,100-4,000 (2010-2012),
- modernisation of rail crossings in order to enhance the traffic safety at junctions of railway lines with public roads in Lubelskie voivodship in respect of crossing protection devices (2010-2012),
- construction of an approach track from Świdnik station to the terminal of Port Lotniczy Lublin S.A. in Świdnik along with accompanying infrastructure (2010-2012).

Wielkopolskie Voivodship:

- modernisation of railway line No 356 Poznań Wschodni – Bydgoszcz in Wielkopolskie voivod-



skiego mającej duże znaczenie w obsłudze połączeń małych miejscowości z aglomeracją poznańską, na odcinku Poznań Wschodni – Gołańcz, etap I (2010-2012),

- modernizacja linii kolejowej nr 357 Sulechów – Luboń na terenie województwa wielkopolskiego mającej duże znaczenie w obsłudze połączeń małych miejscowości z aglomeracją poznańską, na odcinku Wolsztyn – Luboń (2010-2012).

lubuskiego:

- modernizacja linii kolejowej nr 358 na odcinku Zbąszynek – Czerwieńsk wraz z budową łącznicy Pomorsko – Przylep (2010-2013),
- modernizacja linii kolejowej nr 203 Tczew – Kostrzyn na odcinku Krzyż – Kostrzyn (2010-2011),
- modernizacja linii kolejowej nr 367 Zbąszynek – Gorzów Wielkopolski (2010-2011).

zachodniopomorskiego:

- modernizacja regionalnej linii kolejowej 402 Goleniów – Kołobrzeg wraz z budową łącznicy do Portu Lotniczego Szczecin – Goleniów (2010-2013),
- modernizacja regionalnej linii kolejowej 403 Wałcz – Kalisz Pomorski – Ulikowo (2010-2012).

łódzkiego:

- modernizacja linii kolejowej nr 015 na odcinku Bednary – Zgierz wraz z budową łącznika na lotnisko im. Władysława Reymonta, etap I – przebudowa nawierzchni kolejowej na odcinku Łowicz – Zgierz (2010-2011).

dolnośląskiego:

- modernizacja regionalnej linii kolejowej nr 309 Kłodzko Nowe – Kudowa Zdrój na odcinku Duszniki Zdrój – Kudowa Zdrój (2010-2012),
- modernizacja regionalnej linii kolejowej nr 311 Jelenia Góra – Szklarska Poręba Górna (2010-2012),
- budowa połączenia kolejowego Wrocław Żerniki – Nowy Port Lotniczy (2011-2012).

Na zadania współfinansowane ze środków Unii Europejskiej w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych w 2010 roku wydano 51 201,6 tys. zł, w tym:

- z Funduszu Kolejowego – 16 401,2 tys. zł,
- ze środków własnych PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. – 199,5 tys. zł,
- z EFRR – 34 600,9 tys. zł, w tym środki własne zastępujące środki EFRR – 1 423,1 tys. zł.

Według stanu na 31 grudnia 2010 roku:

- dla 15 projektów zostały zawarte umowy o dofinansowanie

ship being of great significance for connections of small towns with Poznań agglomeration, at the section Poznań Wschodni – Gołańcz, stage I (2010-2012),

- modernisation of railway line No 357 Sulechów – Luboń in Wielkopolskie voivodship being of great significance for connections of small towns with Poznań agglomeration, at the section Wolsztyn – Luboń (2010-2012).

Lubuskie Voivodship:

- modernisation of railway line No 358 at the section Zbąszynek – Czerwieńsk along with construction of a link Pomorsko – Przylep (2010-2013),
- modernisation of railway line No 203 Tczew – Kostrzyn at the section Krzyż – Kostrzyn (2010-2011),
- modernisation of railway line No 367 Zbąszynek – Gorzów Wielkopolski (2010-2011).

Zachodniopomorskie Voivodship:

- modernisation of regional railway line No 402 Goleniów – Kołobrzeg along with construction of a link to Szczecin – Goleniów Airport (2010-2013),
- modernisation of regional railway line No 403 Wałcz – Kalisz Pomorski – Ulikowo (2010-2012).

Łódzkie Voivodship:

- modernisation of railway line No 015 at the section Bednary – Zgierz along with construction of a link to Władysław Reymont Airport, stage I – alteration of rail superstructure at the section Łowicz – Zgierz (2010-2011).

Dolnośląskie Voivodship:

- modernisation of regional railway line No 309 Kłodzko Nowe – Kudowa Zdrój at the section Duszniki Zdrój – Kudowa Zdrój (2010-2012),
- modernisation of regional railway line No 311 Jelenia Góra – Szklarska Poręba Górna (2010-2012),
- construction of railway connection Wrocław Żerniki – New Airport (2011-2012).

In 2010, PLN 51 201.6 thousand were spent on the investment tasks co-financed by the European Union under Regional Operational Programmes, including:

- Railway Fund - PLN 16 401.2 thousand,
- own funds of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – PLN 199.5 thousand,
- ERDF – PLN 34 600.9 thousand, including own funds substituting ERDF – PLN 1 423.1 thousand.

As at December 31st, 2010:

- co-financing agreements were signed for 15



sowanie, z czego dla 9 projektów podpisano umowy z wykonawcami robót budowlanych i prac projektowych; dla 3 projektów wdrożone zostały postępowania przetargowe, a dla 3 następnnych trwa przygotowanie materiałów przetargowych,

- dla 9 projektów zostały podpisane umowy (pre-umowy) dotyczące przygotowania projektów, z czego dla 2 zostały złożone wnioski o dofinansowanie; w I półroczu 2011 roku dla 6 projektów jest planowane złożenie wniosków o dofinansowanie, natomiast dla 2 pozostałych projektów wnioski zostaną złożone w IV kwartale 2011 roku.

W wyniku realizacji umów z kontrahentami w 2010 roku wykonano:

- opracowanie 8 studiów wykonalności,
- aktualizację 2 studiów wykonalności,
- opracowanie 8 kompletów dokumentacji projektowej,
- modernizację 9 mostów kolejowych,
- modernizację wiaduktu kolejowego,
- modernizację 2 przepustów,
- modernizację 2 przejść pod torami,
- wymianę 2 rozjazdów,
- likwidację kładki dla pieszych.

Efekty uzyskane z modernizacji linii kolejowych:

- likwidacja ograniczeń prędkości,
- poprawa obsługi ruchu pasażerskiego i towarowego poprzez zwiększenie przepustowości linii kolejowych,
- zmniejszenie ryzyka wypadków na przejazdach/przejściach kolejowo-drogowych, dzięki zastosowaniu nowoczesnych rozwiązań technicznych, między innymi budowie urządzeń sterowania ruchem kolejowym, które pozwalają na zdalne sterowanie z Lokalnych Centrów Sterowania, a także zmniejszenie liczby przejazdów/przejść w poziomie szyn poprzez budowę wiaduktów i skrzyżowań dwupoziomych,
- dostosowanie elementów istniejącej infrastruktury kolejowej do obowiązujących norm i przepisów Unii Europejskiej,
- dostosowanie obiektów kolejowych dla osób niepełnosprawnych dzięki budowie wind, pochylni,
- ograniczenie hałasu i drgań poprzez zastosowanie szlifowanych szyn bezstykowych, mat antydrżaniowych i budowę ekranów akustycznych,
- zmniejszenie ryzyka zanieczyszczenia wód i gruntów dzięki zastosowaniu systemu drenażu, rowów odprowadzających i osadników,
- zachowanie integralności siedlisk zwierzęcych poprzez przystosowanie mostów i przepustów

projects, including 9 projects for which contracts with contractors of construction works and designing works were signed; tendering procedures were implemented for 3 projects and tendering materials are being prepared for another 3 projects,

- pre-agreements regarding project preparation were signed for 9 projects, including 2 projects for which co-financing applications were submitted,
- in the 1st half of 2011, co-financing application are to be submitted for 6 projects, and co-financing applications for 2 other projects will be submitted in Q4 2011.

As a result of performance of contracts with contracting parties in 2010, the following has been completed:

- 8 feasibility studies have been prepared,
- 2 feasibility studies have been updated,
- 8 complete design documentations have been developed,
- 9 rail bridges have been modernised,
- 1 rail viaduct has been modernised,
- 2 culverts have been modernised,
- 2 passages under tracks have been modernised,
- 2 turnouts have been replaced,
- 1 overpass has been liquidated.

The effects of modernisation of railway lines include:

- liquidation of speed limits,
- improvement in the passenger and freight traffic service by increasing the capacity of railway lines,
- reduction in the risk of accidents at rail-road level crossings due to the application of modern technical solutions, including construction of railway traffic management devices which enable a remote control from Local Control Centres, as well as a reduction in the number of crossings at the level of tracks by construction of viaducts and two-level crossings,
- adjustment of the components of the existing railway infrastructure to the applicable EU standards and regulations,
- adjustment of railway facilities to the needs of disabled people due to construction of lifts, ramps,
- reduction in noises and vibrations due to the application of jointless ground tracks, anti-vibration mats and construction of acoustic screens,
- reduction in the risk of pollution of waters and land due to the application of the drainage system, channelling ditches and settling tanks,
- maintenance of the integrity of animal habitats due to the application of bridges and



do pełnienia funkcji przejść dla zwierząt oraz instalację systemu urządzeń odstraszających UOZ-1 dla zachowania korytarzy migracyjnych, modernizację korytek krakowskich, meandryzację rzek.

Projekty realizowane z krajowych środków publicznych

Fundusz Kolejowy

W 2010 roku środki Funduszu Kolejowego były wydatkowane na podstawie Uchwały Rady Ministrów nr 98/2010 z 18 czerwca 2010 roku w sprawie zatwierdzenia „Programu rzeczowo-finansowego wykorzystania środków Funduszu Kolejowego w 2010 roku” zmienionego Uchwałą Rady Ministrów nr 204/2010 z 9 grudnia 2010 roku. W programie tym zaplanowano do realizacji przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. 21 zadań inwestycyjnych finansowanych ze środków Funduszu Kolejowego, w tym:

- 18 zadań współfinansowanych ze środków Funduszu Kolejowego i Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego,
- 1 zadanie współfinansowane z Funduszu Kolejowego, Funduszu Spójności, środków budżetowych, Europejskiego Banku Inwestycyjnego (EBI) oraz własnych,
- 1 zadanie współfinansowane z Funduszu Kolejowego, środków budżetowych i własnych,
- 1 zadanie finansowane z Funduszu Kolejowego przy udziale środków własnych.

Na zadania realizowane w 2010 roku w ramach „Programu rzeczowo-finansowego wykorzystania środków Funduszu Kolejowego w 2010 roku” wydano 142 633,4 tys. zł, w tym:

- z Funduszu Kolejowego – 46 155,8 tys. zł,
- ze środków własnych PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. – 10 047,7 tys. zł,
- z EFRR – 34 600,9 tys. zł (w tym środki własne zastępujące środki EFRR – 1 423,1 tys. zł),
- ze środków budżetowych – 51 829,0 tys. zł.

Na zadania:

- modernizacja linii kolejowej E 65, odcinek Warszawa – Gdynia, etap II, 2005/PL/16/C/PT/001,
- modernizacja linii kolejowej nr 273 na odcinku Dolna Odra – Szczecin,
- modernizacja linii kolejowej nr 20 w obrębie stacji Warszawa Gdańska, w powiązaniu z linią E 65 i stacją metra A 17 Dworzec Gdański

przeznaczono 91 431,9 tys. zł, w tym:

- z Funduszu Kolejowego – 29 754,6 tys. zł,
- ze środków własnych PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. – 9 848,3 tys. zł,

culverts as passages for animals and installation of the repellent device system UOZ-1 to maintain migration corridors, modernisation of the so-called Cracow channels, river meandering.

Projects implemented for domestic state funds

Railway Fund

In 2010, the funds from the Railway Fund were spent pursuant to the Resolution of the Council of Ministers No 98/2010 of 18 June 2010 on approval of the “Substantial and financial programme of the utilisation of funds of the Railway Fund in 2010” as amended by the Resolution of the Council of Ministers No 204/2010 of 9 December 2010. The programme envisaged that 21 investment tasks co-financed by the Railway Fund were to be performed by PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., including:

- 18 tasks co-financed by the Railway Fund and the European Regional Development Fund,
- 1 task co-financed by the Railway Fund, Cohesion Fund, budgetary funds, European Investment Bank (EIB) and the company’s own funds,
- 1 task co-financed by the Railway Fund, budgetary funds, and the company’s own funds,
- 1 task co-financed by the Railway Fund with participation of the company’s own funds.

PLN 142 633.4 thousand were spent on the tasks performed in 2010 within the framework of the “Substantial and financial programme of the utilisation of funds of the Railway Fund in 2010”, including:

- from the Railway Fund – PLN 46 155.8 thousand,
- from own funds of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – PLN 10 047.7 thousand,
- from ERDF – PLN 34 600.9 thousand (including own funds substituting ERDF funds – PLN 1 423.1 thousand),
- from budgetary funds – PLN 51 829.0 thousand.

PLN 91 431.9 thousand were allocated to the following tasks:

- modernisation of E 65 railway line, section Warszawa – Gdynia, stage II, 2005/PL/16/C/PT/001,
- modernisation of railway line No 273 at the section Dolna Odra – Szczecin,
- modernisation of railway line No 20 in the area of Warszawa Gdańska station in connection with E 65 line and A 17 Dworzec Gdański metro station, including:
- from the Railway Fund – PLN 29 754.6 thousand,
- from own funds of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – PLN 9 848.3 thousand,



- ze środków budżetowych – 51 829,0 tys. zł.

W ramach zadania „Modernizacja linii kolejowej nr 273 na odcinku Dolna Odra – Szczecin” w 2010 roku wykonano:

- wymianę nawierzchni 5,932 km,
- modernizację 4 rozjazdów,
- modernizację 4 kompletów urządzeń eor,
- wymianę 55 konstrukcji wsporczych,
- wymianę 113 uszynie słupów trakcyjnych.

Natomiast w ramach zadania „Modernizacja linii nr 20 w obrębie stacji PKP Warszawa Gdańska w powiązaniu z linią E 65 i stacją metra A 17 Dworzec Gdański” wykonano:

- modernizację nawierzchni kolejowej 9,200 km,
- zabudowę 30 rozjazdów,
- budowę przejścia podziemnego dla pieszych,
- budowę 2 peronów,
- przebudowę przejazdu kolejowego,
- modernizację sieci trakcyjnej 9,200 km,
- przebudowę 3 wiat peronowych,
- zabudowę 42 napędów zwrotnicowych,
- zabudowę 2 urządzeń srk.

Dotacja budżetowa

Środki przyznane ustawą budżetową na 2010 rok (Dz.U. z dnia 5 lutego 2010 roku Nr 19 poz. 102) w wysokości 924 221,2 tys. zł wykorzystano w 99,6%, to jest w wysokości 920 945,5 tys. zł. W ramach tych środków przeprowadzono prace modernizacyjne na 18 zadaniach finansowanych wyłącznie ze środków krajowych, wykorzystując środki budżetowe w wysokości 740 984,0 tys. zł. Natomiast pozostała część środków budżetowych została wykorzystana na realizację zadań współfinansowanych ze środków Unii Europejskiej.

Ze środków krajowych w 2010 roku sfinansowano modernizację linii kolejowych w ramach zadań:

- odbudowa i modernizacja wybranych odcinków linii kolejowej E 30 i C-E 30 na odcinku Legnica – Wrocław – Opole,
- udrożnienie podstawowych ciągów wywozowych w ruchu towarowym na terenie Śląska, etap III,
- modernizacja linii kolejowej Rzeszów – Warszawa przez Kolbuszową, etap II,
- modernizacja linii nr 20 w obrębie stacji PKP Warszawa Gdańska w powiązaniu z linią E 65 i stacją metra A 17 Dworzec Gdański,
- modernizacja linii kolejowej nr 223 Czerwonka – Ełk, odcinek Orzysz – Ełk,
- modernizacja linii kolejowej na odcinku Warszawa Wschodnia – Warszawa Stadion wraz z przebudową przystanku Warszawa Stadion i stacji Warszawa Wschodnia,

- from budgetary funds – PLN 51 829.0 thousand.

The following works were carried out within the task entitled: “Modernisation of railway line No 273 at the section Dolna Odra – Szczecin” in 2010:

- replacement of superstructure 5.932 km,
- modernisation of 4 turnouts,
- modernisation of 4 complete eor devices,
- replacement of 55 supporting structures,
- replacement of 113 traction structure bonding.

The following works were carried out within the task entitled: “Modernisation of railway line No 20 in the area of PKP Warszawa Gdańska station in connection with E 65 line and A 17 Dworzec Gdański metro station”:

- modernisation of railway superstructure 9.200 km,
- development of 30 turnouts,
- construction of an underground pedestrian passage,
- construction 2 platforms,
- alteration of the rail level crossing,
- modernisation of traction network 9.200 km,
- alteration of 3 platform sheds,
- development of 42 switch drives,
- development of 2 srk devices.

State grant

99.6%, i.e. PLN920 945.5 thousand of the funds given under the Budgetary Act for 2010 (Dz.U. [Journal of Laws] of 5 February 2010, No 19, item 102) accounting for PLN 924 221.2 thousand were utilised. For those funds modernisation works within 18 tasks financed by domestic funds only were carried out utilising state budget financing amounting to PLN 740 984.0 thousand. The remaining part of the state budget financing was used for performance of tasks financed by the EU funds.

In 2010, the domestic funds financed the modernisation of railway lines within the following tasks:

- reconstruction and modernisation of the selected sections of E 30 and C-E 30 railway lines at the section Legnica – Wrocław – Opole,
- clearing the basic export routes in freight traffic in Śląsk, stage III,
- modernisation of railway line Rzeszów – Warszawa via Kolbuszowa, stage II,
- modernisation of line No 20 in the area of PKP Warszawa Gdańska station in connection with E 65 line and A 17 Dworzec Gdański metro station,
- modernisation of railway line No 223 Czerwonka – Ełk, section Orzysz – Ełk,
- modernisation of railway line at the section Warszawa Wschodnia – Warszawa Stadion along with reconstruction of Warszawa Stadion station and Warszawa Wschodnia station,



- rewitalizacja linii kolejowej nr 132/135 na odcinku Gliwice Łabędy – Strzelce Opolskie – Opole Groszowice,
- modernizacja linii kolejowej nr 91 Kraków Główny Osobowy – Medyka i nr 92 Przemyśl – Medyka, odcinek Rzeszów – granica państwa, etap I, odcinek Rzeszów – Jarosław,
- modernizacja linii kolejowej nr 25 na odcinku Skarżysko-Kamienna – Ocice,
- wymiana nawierzchni wraz z robotami towarzyszącymi na stacjach i szlakach w torze nr 1 linii kolejowej nr 272 Kluczbork – Poznań (km 131,523-200,020),
- modernizacja układu torowego i elementów infrastruktury kolejowej w obrębie stacji Wrocław Główny,
- rewitalizacja linii kolejowej nr 131 Chorzów Batory – Tczew, odcinek Bydgoszcz Główna – Tczew,
- modernizacja linii kolejowej nr 274 Wrocław – Zgorzelec na odcinku Wrocław – Jelenia Góra,
- modernizacja układu torowego na liniach nr 1, 137, 139 i infrastruktury służącej do obsługi podróży w obrębie stacji Katowice Osobowa,
- modernizacja linii kolejowej E 65 na odcinku Opoczno – przystanek odgałęźny Knapówka, tor 1 i 2 wraz ze stacją Zawiercie,
- modernizacja linii kolejowej nr 401 Szczecin – Świnoujście – kontynuacja modernizacji linii,
- modernizacja linii kolejowej nr 18 na odcinku Toruń – Bydgoszcz,
- przywrócenie do stanu pierwotnego zniszczonej części obiektu budowlanego, to jest linii kolejowej nr 96 Tarnów – Leluchów na szlaku Nowy Sącz Biegonice – Stary Sącz (w km od 92,835 do 93,400) w zakresie odbudowy: nawierzchni kolejowej, obiektu inżynieryjnego w km 93,136, sieci trakcyjnej oraz kabli srk, TKD, TK.
- revitalisation of railway line No 132/135 at the section Gliwice Łabędy – Strzelce Opolskie – Opole Groszowice,
- modernisation of railway line No 91 Kraków Główny Osobowy – Medyka and No 92 Przemyśl – Medyka, section Rzeszów – state border, stage I, section Rzeszów – Jarosław,
- modernisation of railway line No 25 at the section Skarżysko-Kamienna – Ocice,
- superstructure replacement along with accompanying works on stations and routes on track No 1 of railway line No 272 Kluczbork – Poznań (km 131,523-200,020),
- modernisation of track system and components of the railway infrastructure in the area of Wrocław Główny station,
- revitalisation of railway line No 131 Chorzów Batory – Tczew, section Bydgoszcz Główna – Tczew,
- modernisation of railway line No 274 Wrocław – Zgorzelec at the section Wrocław – Jelenia Góra,
- modernisation of track system on lines No 1, 137, 139 and the passenger service infrastructure in the area of Katowice Osobowa station,
- modernisation of railway line No E 65 at the section Opoczno – branch stop Knapówka, tracks 1 and 2 along with Zawiercie station,
- modernisation of railway line No 401 Szczecin – Świnoujście – continuation of line modernisation,
- modernisation of railway line No 18 at the section Toruń – Bydgoszcz,
- restoration of the original condition of the damaged part of a building structure, i.e. railway line 96 Tarnów – Leluchów on the route Nowy Sącz Biegonice – Stary Sącz (at km from 92,835 to 93,400), including reconstruction of railway superstructure, engineering facility at km 93,136, traction network and srk cables, TKD, TK.

Na mocy postanowień ustawy o transporcie kolejowym, w związku ze zmianami wprowadzonymi w art. 38c ustawy dotyczącymi finansowania inwestycji kolejowych, podjęto w 2010 roku działania mające na celu przygotowanie przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wieloletniego programu realizacji inwestycji.

Prace związane z opracowaniem „Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych na lata 2010-2013” (WPI), przy współpracy z Ministerstwem Infrastruktury oraz jednostkami organizacyjnymi Spółki, kontynuowano do października 2010 roku.

Zakres prac obejmował:

- opracowanie w uzgodnieniu z Departamentem

Pursuant to the act on railway transport, in connection with amendments to Art. 38c of the act regarding the financing of railway investments, in 2010 activities aimed at preparation by PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. of a long-term investment implementation programme were taken.

The works in connection with the development of the “Long-term Railway Investment Programme for the period 2010-2013” (WPI), in cooperation with the Ministry of Infrastructure and organisational entities of the Company, were continued until October 2010.

The works included:

- development, in coordination with the Railway In-



Inwestycji Kolejowych Ministerstwa Infrastruktury wzoru „Karty Projektu”, która zawiera główną bazę informacji o konkretnym projekcie i jest załącznikiem „Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych na lata 2010-2013”,

- wypracowanie listy wskaźników (mierników efektywności rzeczowej) dla poszczególnych projektów,
- określenie i zaplanowanie zakresu rzeczowego dla projektów,
- określenie i zaplanowanie zakresu finansowego dla projektów,
- przygotowanie części opisowej WPI, opracowanie globalnych zestawień z podziałem na programy, źródła finansowania, etapy realizacji inwestycji.

5 listopada 2010 roku Uchwałą nr 522 Zarządu PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. przyjęto „Wieloletni Program Inwestycji w infrastrukturę kolejową przewidzianych do realizacji przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w latach 2010-2013”. Dokument został przekazany do zaopiniowania Ministerstwu Infrastruktury. 9 marca 2011 roku minister infrastruktury skierował go do konsultacji społecznych.

vestment Department of the Ministry of Infrastructure, of a “Project Card” form containing the main base of information about a specific project and is attached to the “Long-term Railway Investment Programme for the period 2010-2013”,

- development of a list of indicators (substantial efficiency measures) for individual projects,
- determination and planning the substantial scope for the projects,
- determination and planning the financial scope for the projects,
- preparation of the descriptive part of WPI, development of global statements by programmes, financing sources, investment implementation stages.

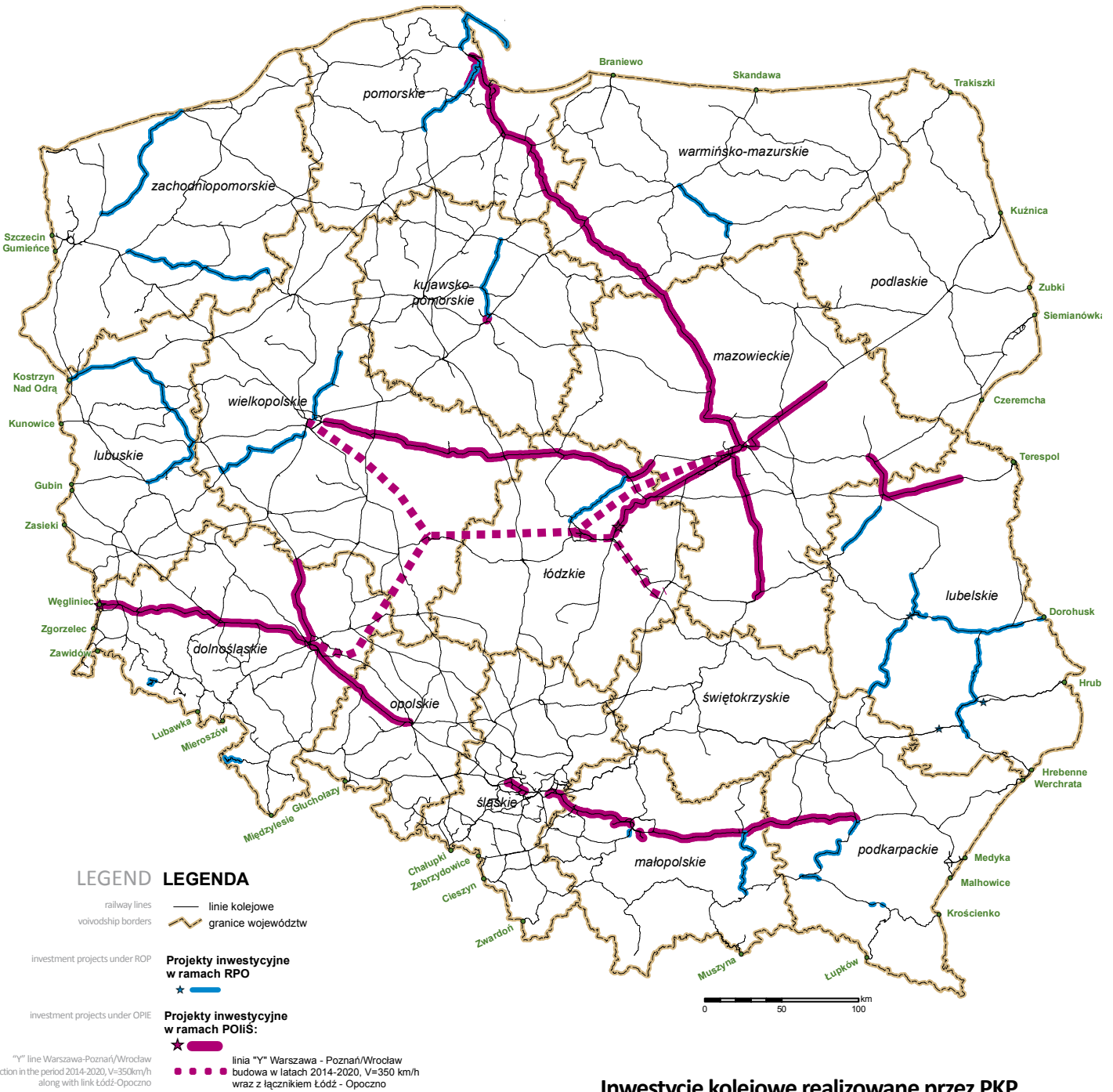
On November 5th, 2010, by Resolution No 522 of the Management Board of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. the “Long-term Programme of investments in the railway infrastructure to be implemented by PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. in the period 2010-2013” was adopted. The document was provided to the Ministry of Infrastructure for its opinion. On March 9th, the Minister of Infrastructure submitted the document or social consultations.



Wykonanie planu nakładów inwestycyjnych w 2010 roku (w tys. zł)

Implementation of the investment expenditure plan in 2010 (in PLN thousand)

| Źródła finansowania Financing sources | Plan nakładów Expenditure plan | Wykonanie nakładów Implementation of the plan | % wykonania planu (3/2) % of plan (3/2) |
|--|-----------------------------------|--|--|
| ogółem / in total | 3 807 828,0 | 2 757 313,5 | 72,4% |
| w tym: / including: | | | |
| środki budżetowe state budget financing | 1 686 752,8 | 1 468 713,6 | 87,1% |
| środki z dokapitalizowania PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. funds of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. | 161 002,9 | 27 126,0 | 16,8% |
| ISPA/FS / ISPA/CF | 17 760,8 | 14 020,6 | 78,9% |
| FS / CF | 734 447,7 | 770 238,3 | 104,9% |
| EFRR / ERDF | 147 053,7 | 27 672,0 | 18,8% |
| TEN-T / TEN-T | 33 354,7 | 22 085,4 | 66,2% |
| PHARE / PHARE | 3 800,0 | 5 074,3 | 133,5% |
| kredyt EBI / EIB loan | 489 533,9 | 88 452,7 | 18,1% |
| Fundusz Kolejowy / Railway Fund | 153 900,0 | 39 215,7 | 25,5% |
| środki własne / own funds | 375 815,7 | 292 800,1 | 77,9% |
| inne środki (w tym: samorządowe) other funds (including local government funds) | 4 405,8 | 1 914,8 | 43,5% |



Prepared by: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Opracowanie: PKP Polskie Linie Kolejowe S. A.

Inwestycje kolejowe realizowane przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko oraz Regionalnych Programów Operacyjnych

Railway investments implemented by PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. under the Operational Programme Infrastructure and Environment and Regional Operational Programmes



Koleje dużych prędkości

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. realizują rządowy „Program budowy i uruchomienia przewozów kolejami dużych prędkości” przyjęty uchwałą Rady Ministrów nr 276/2008 w grudniu 2008 roku. Dla sprawniejszej realizacji wykonywanych zadań w strukturze organizacyjnej PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. od 1 lipca 2010 roku powołano nową jednostkę – Centrum Kolei Dużych Prędkości. Jej podstawowym zadaniem jest efektywne zarządzanie projektami, których rezultatem będzie budowa linii dużych prędkości w Polsce.

Nowa linia Warszawa – Łódź – Poznań/Wrocław o długości około 470 km połączy aglomeracje liczące w sumie ponad 4,5 mln mieszkańców, a biorąc jeszcze pod uwagę dostosowaną do parametrów dużych prędkości linię E 65 Południe Warszawa – Katowice/Kraków będzie to około 10 mln mieszkańców. Wspólnie z realizowanym programem modernizacji głównych linii kolejowych w Polsce uzyskany zostanie rozległy system połączeń dużych prędkości, obejmujący w sposób bezpośredni prawie połowę mieszkańców kraju.

W 2010 roku realizowano przedsięwzięcia zmierzające do urzeczywistnienia programu budowy i uruchomienia przewozów w Polsce, w tym projekty współfinansowane ze środków unijnych:

- FS 2006/PL/16/C/PA/002 „Pomoc techniczna dla przygotowania modernizacji linii kolejowej E 65 Południe Grodzisk Mazowiecki – Kraków/Katowice – Zwardoń/Zebrzydowice – granica państwa, etap I”,
- POIiŚ 7.1-26 „Przygotowanie budowy linii dużych prędkości”; podpisane umowy:
 - 16 września 2010 roku podpisana została umowa na „Studium Wykonalności dla budowy linii dużych prędkości Warszawa – Łódź – Poznań/Wrocław”; w 2011 roku mają zostać zakończone pierwsze etapy studiów i analiz, które umożliwią wybór ostatecznego przebiegu trasy linii Warszawa – Łódź – Poznań/Wrocław,
 - w ramach przygotowania działań promocyjnych wobec wszystkich interesariuszy 12 października 2010 roku została podpisana umowa na „Opracowanie kompleksowej strategii komunikacji dla projektu nr POIiŚ 7.1-26 Przygotowanie budowy linii dużych prędkości”,
- POIiŚ 7.1-42 „Prace przygotowawcze dla modernizacji linii kolejowej E 65 Południe, odcinek Grodzisk Mazowiecki – Kraków/Katowice – Zebrzydowice/Zwardoń – granica państwa – faza II”,
- POIiŚ 7.1-2.2 „Studium wykonalności – dokumenta-

High-speed rail

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. implements the government’s “Programme of construction and putting into operation of high-speed rail” adopted by resolution of the Council of Ministers No 276/2008 in December 2008. In order to perform tasks in a more efficient way, a new unit was established in the organisational structure of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. on July 1st, 2010 – High-Speed Rail Centre. The basic task of the unit is to efficiently manage the projects to result in construction of high-speed rail in Poland.

The new line Warszawa – Łódź – Poznań/Wrocław with a length of approximately 470 km will connect agglomerations with a total of more than 4.5 million residents, and taking into account E 65 line South Warszawa – Katowice/Kraków, which is adjusted to high-speed parameters, it will be approximately 10 million residents. In consequence of the implementation of the modernisation programme of the main railway lines in Poland, an extensive system of high-speed connections affecting directly nearly one half of the residents of Poland will be constructed.

In 2010, projects aimed at the implementation of the programme of construction and putting into operation of high-speed rail in Poland were implemented, including projects co-financed by the EU funds:

- CF 2006/PL/16/C/PA/002 “Technical assistance for the preparation of modernisation of E 65 South railway line Grodzisk Mazowiecki – Kraków/Katowice – Zwardoń/Zebrzydowice – state border, stage I”,
- POIiŚ 7.1-26 “Preparation of the construction of high-speed rail”; execution of contracts:
 - on September 16th, 2010 the Company signed a contract for the “Feasibility Study for the construction of high-speed line Warszawa – Łódź – Poznań/Wrocław”; in 2011, the first stages of studies and analyses are to be completed; it will enable to determine the ultimate route of line Warszawa – Łódź – Poznań/Wrocław,
 - within the framework of preparation of promotional actions to all stakeholders, on October 12th, 2010 a contract for “Development of the comprehensive communication strategy for project No POIiŚ 7.1-26 “Preparation of the construction of high-speed rail” was signed,
- POIiŚ 7.1-42 “Preparatory works to modernisation of E 65 South railway line, section Grodzisk Mazowiecki – Kraków/Katowice – Zebrzydowice/Zwardoń – state border – phase II”,
- POIiŚ 7.1-2.2 “Feasibility study – pre-design documentation for the Modernisation of E



cja przedprojektowa dla Modernizacji linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Grodzisk Mazowiecki – Kraków/Katowice – Zwardoń/Zebrzydowice – granica państwa, stacje kolejowe: Czechowice Dziedzice, Zebrzydowice/Zwardoń”,

- POIiŚ 7.1-2.1 „Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Katowice – Czechowice Dziedzice – Zebrzydowice” (lista rezerwowa),
- POIiŚ 7.1-3 „Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Czechowice Dziedzice – Bielsko Biała – Zwardoń – granica państwa” (lista rezerwowa),
- POIiŚ 7.1-35 „Dostosowanie Centralnej Magistrali Kolejowej do prędkości 250 km/h na odcinku Grodzisk Mazowiecki – Zawiercie” (lista rezerwowa) oraz działania komplementarne wynikające z przyjętego programu rządowego.

Dla skoordynowania zamierzeń kolejowych i uwzględnienia potrzeb regionów przeprowadzono szereg konsultacji społecznych i spotkań informacyjnych z mieszkańcami, władzami samorządowymi i organami administracji państwowej.

65/C-E 65 railway line at the section Grodzisk Mazowiecki – Kraków/Katowice – Zwardoń/Zebrzydowice – state border, railway stations: Czechowice Dziedzice, Zebrzydowice/Zwardoń”,

- POIiŚ 7.1-2.1 “Modernisation of E 65/C-E 65 railway line at the section Katowice – Czechowice Dziedzice – Zebrzydowice” (reserve list),
- POIiŚ 7.1-3 “Modernisation of E 65/C-E 65 railway line at the section Czechowice Dziedzice – Bielsko Biała – Zwardoń – state border” (reserve list),
- POIiŚ 7.1-35 “Adaptation of the Central Railway Trunk Line to the speed of 250 km/h at the section Grodzisk Mazowiecki – Zawiercie” (reserve list) and complementary activities arising from the government’s programme.

In order to coordinate the railway plans and consider the needs of regions, a number of social consultations and information meetings with the residents, local authorities and state administration bodies have been carried out.

| Relacja Connection | Obecny czas przejazdu Current travelling time | Czas przejazdu KDP (w tym zmodernizowane linie konwencjonalne) HSR travelling time (including modernised conventional lines) |
|-----------------------|--|---|
| Warszawa - Łódź | 01:30 | 00:35 |
| Warszawa - Poznań | 02:45 | 01:35 |
| Warszawa - Wrocław | 05:00 | 01:40 |
| Warszawa - Szczecin | 05:30 | 03:15 |
| Łódź - Poznań | 03:15 | 01:00 |
| Łódź - Wrocław | 04:00 | 01:05 |
| Łódź - Szczecin | 05:45 | 02:45 |
| Kraków - Poznań | 08:30 | 03:00 |
| Białystok - Wrocław | 08:30 | 03:15 |
| Rzeszów - Poznań | 08:15 | 04:45 |



Główne studia realizowane w 2010 roku:

- studium wykonalności – dokumentacja przedprojektowa dla zadania „Modernizacja linii kolejowej E 65 Południe”, odcinek Grodzisk Mazowiecki – Kraków/Katowice – Zwardoń/Zebrzydowice – granica państwa, realizowane w ramach projektu nr FS 2006/PL/16/C/PA/002 oraz projektu „Modernizacja linii E 65/C-E 65 na odcinku Katowice – Czechowice Dziedzice – Zebrzydowice” Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko,
- studium wykonalności dla budowy linii kolejowej dużych prędkości Warszawa – Łódź – Poznań/Wrocław,
- studium wykonalności wraz z opracowaniem wniosków aplikacyjnych o dofinansowanie inwestycji z funduszy Unii Europejskiej oraz przygotowanie projektów materiałów przetargowych dla realizacji inwestycji w systemie „projektuj i buduj”, dotyczących budowy linii kolejowej na odcinku od dworca Łódź Fabryczna w kierunku dworca Łódź Kaliska do linii nr 14 i 25 oraz linii 15, której głównym elementem jest tunel średnicowy z podziemnymi przystankami oraz tunel KDP.

Przygotowane zostało opracowanie „Kierunki rozwoju kolei dużych prędkości w Polsce do roku 2040”. Rozpoczęto także prace nad innymi komplementarnymi opracowaniami, w szczególności studiami dla przystosowania węzłów: poznańskiego, wrocławskiego i łódzkiego do potrzeb kolei dużych prędkości.

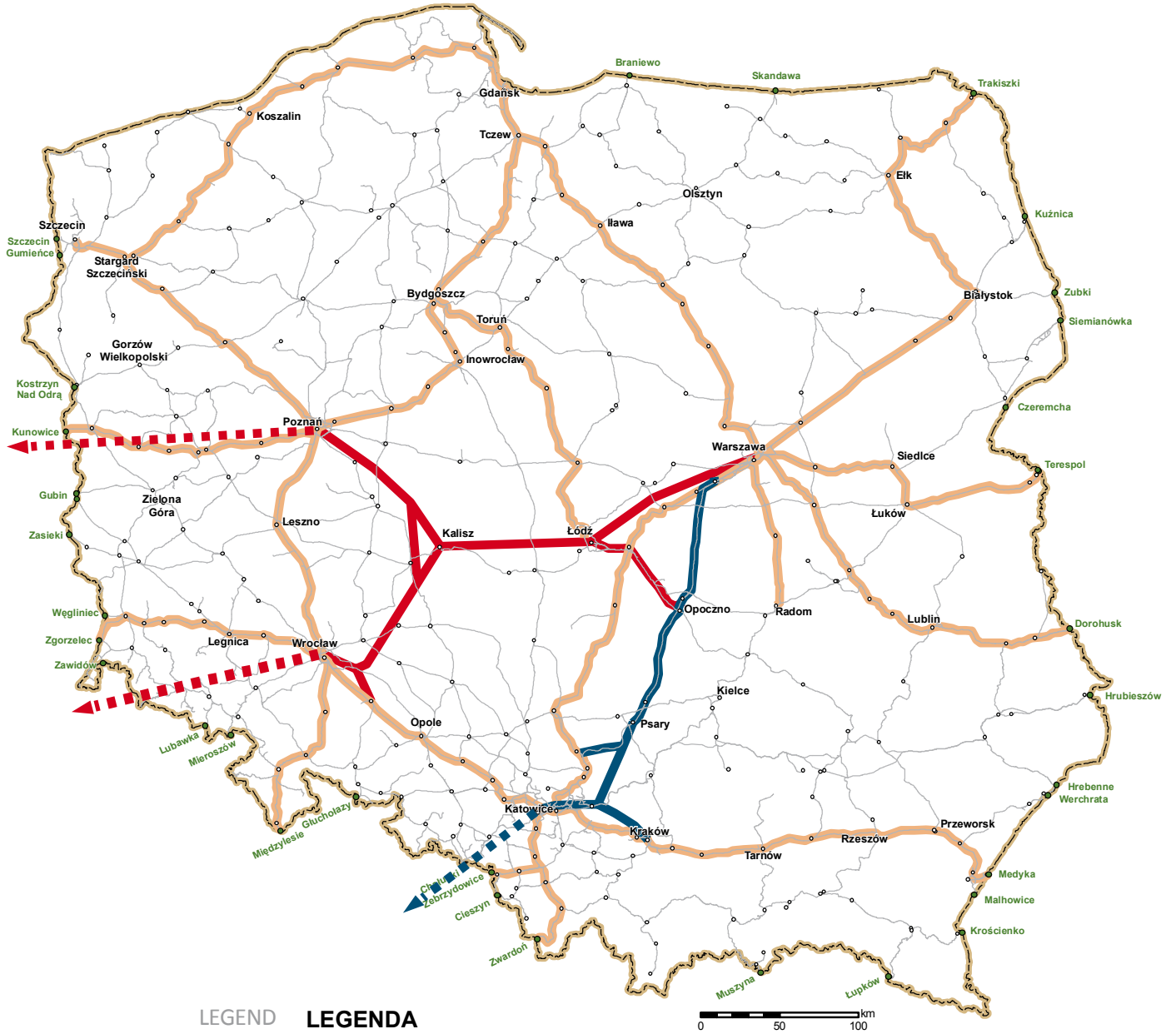
Budowa linii dużych prędkości ma kluczowe znaczenie dla gospodarki i rozwoju społecznego Polski. Planowane linie wraz ze zmodernizowaną siecią konwencjonalną pozwolą na stworzenie nowoczesnego systemu transportowego, który stanie się zasadniczym elementem spójnego systemu połączeń nie tylko w Polsce, ale i w Europie.

The main studies carried out in 2010 include:

- feasibility study – pre-design documentation for the task “Modernisation of E 65 South” railway line, section Grodzisk Mazowiecki – Kraków/Katowice – Zwardoń/Zebrzydowice – state border, implemented under project No FS 2006/PL/16/C/PA/002 and the project entitled: “Modernisation of E 65/C-E 65 line at the section Katowice – Czechowice Dziedzice – Zebrzydowice” of the Operational Programme Infrastructure and Environment,
- feasibility study for the construction of high-speed rail line Warszawa – Łódź – Poznań/Wrocław,
- feasibility study along with preparation of investment co-financing applications and preparation of draft tendering material for the implementation of an investment in “design and build” system regarding construction of a railway line at the section from Łódź Fabryczna station to Łódź Kaliska station to line No 14 i 25 and line No 15, the main part of which is cross-city tunnel with underground stations and HSR tunnel.

The Company has prepared a study entitled “Directions of development of high-speed rail in Poland until 2040”. Also works on other complementary studies, including without limitation studies for adjustment of Poznań, Wrocław and Łódź junctions for the purposes of high-speed rail, have been commenced.

The construction of high-speed rail is of essential significance for the economy and social development of Poland. The lines planned together with the modernised conventional railway system will create a modern transport system to become a fundamental component of a coherent system of connections in Poland and in Europe.



LEGEND

- selected cities
- selected railway stations
- border crossings
- railway lines
- state border
- "Y" railway line Warszawa - Poznań/Wrocław, 2014-2020 V=350km/h
- Central Railway Trunk Line adapted to the speed of up to 250km/h
- main passenger traffic lines

LEGENDA

- Łódź wybrane miasta
- wybrane stacje kolejowe
- przejścia graniczne
- linie kolejowe
- granica państwa
- Linia "Y" Warszawa - Poznań/Wrocław w latach 2014-2020, V=350 km/h
- Centralna Magistrala Kolejowa dostosowana do prędkości V≥250 km/h
- Główne linie ruchu pasażerskiego

Planowana sieć kolei dużych prędkości

The planned high-speed rail network

Kadry





Human Resources

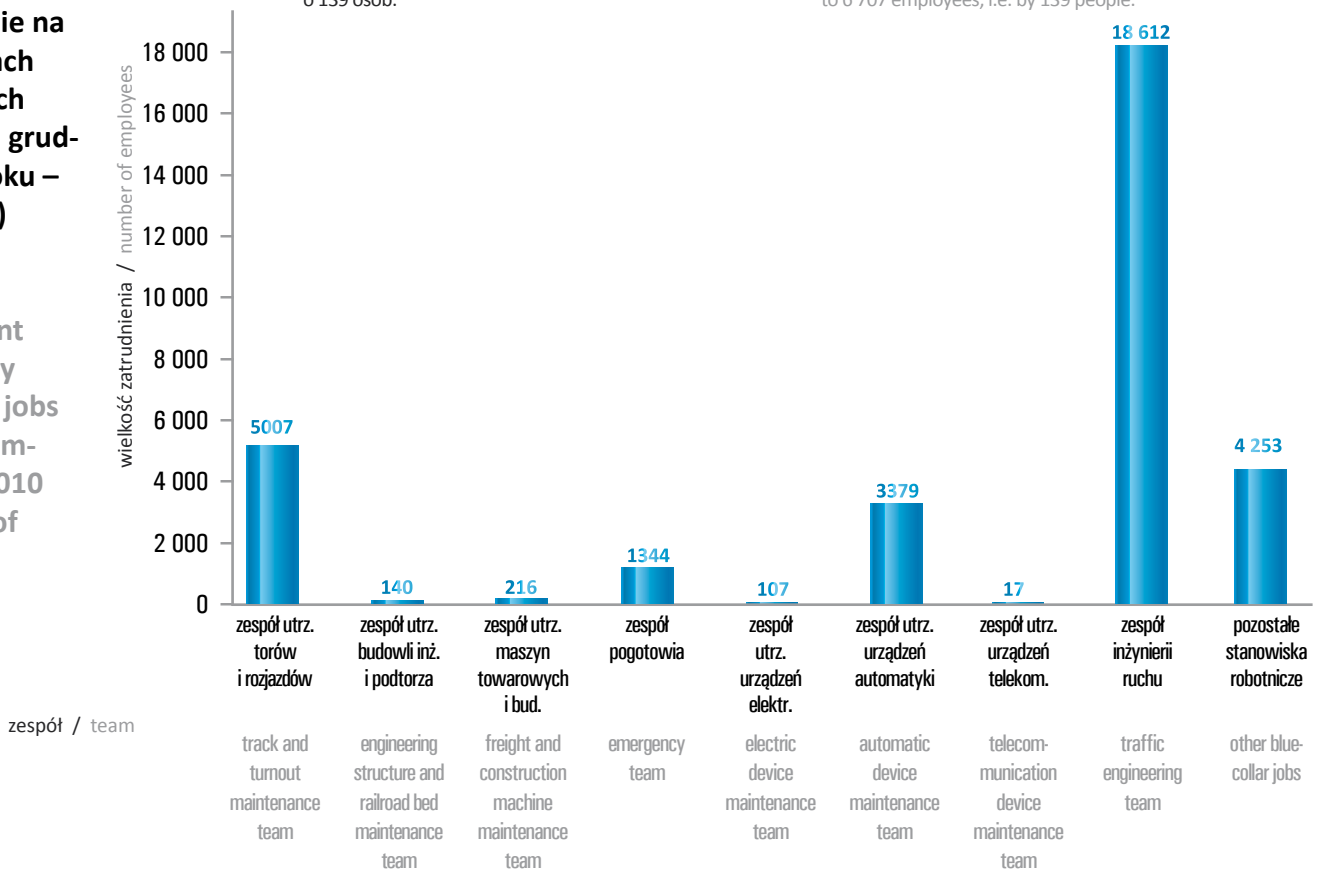


W 2010 roku poziom zatrudnienia w Spółce zmniejszył się z 40 373 pracowników (stan na 31 grudnia 2009 roku) do 39 822 (stan na 31 grudnia 2010 roku), to jest o 551 osób. Największy spadek zatrudnienia wystąpił w zespole obsługi inżynierii ruchu – z 19 005 pracowników do 18 612, to jest o 393 osoby oraz w zespole utrzymania drogi kolejowej – z 6 846 do 6 707 pracowników, to jest o 139 osób.

In 2010, the number of employees in the Company decreased from 40 373 employees (as at December 31st, 2009) to 39 822 (as at December 31st, 2010), i.e. by 551 people. The greatest reduction in the number of employees took place in the traffic engineering service team - from 19 005 to 18 612, employees, i.e. by 393 people, and in the railway route maintenance team – from 6 846 to 6 707 employees, i.e. by 139 people.

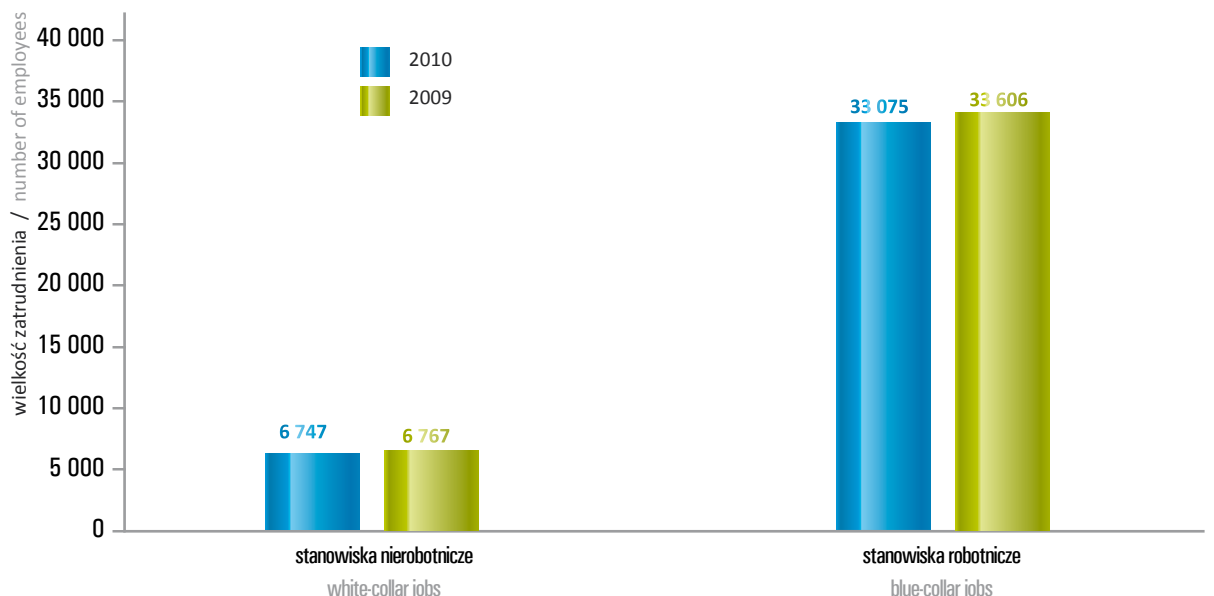
Zatrudnienie na stanowiskach robotniczych (stan na 31 grudnia 2010 roku – w osobach)

Employment structure by blue-collar jobs (as at December 31st, 2010 – number of people)



Zatrudnienia w grupach zawodowych (stan na 31 grudnia 2010 roku – w osobach)

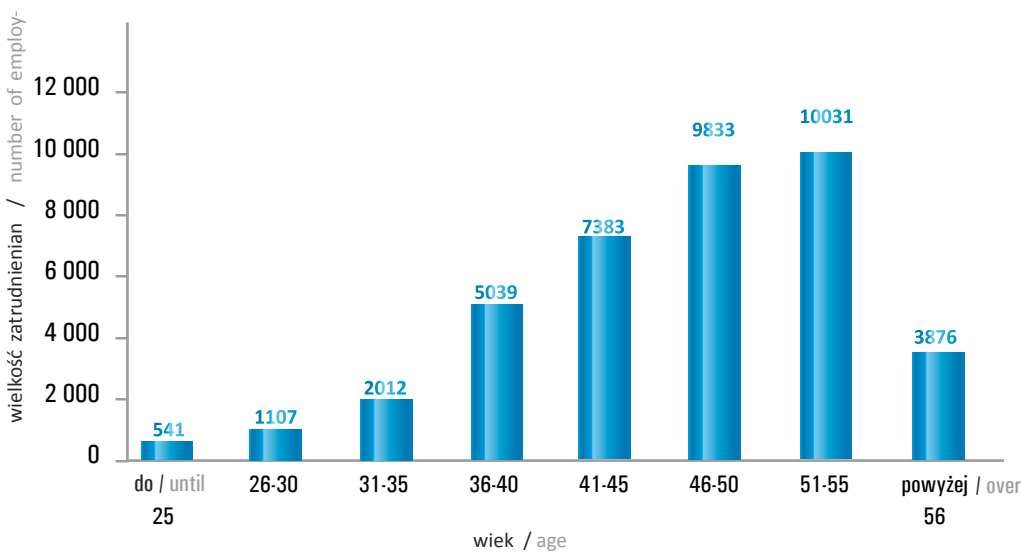
Employment structure by groups of professions (as at December 31st, 2010 – number of people)





Według stanu na 31 grudnia 2010 roku w strukturze zatrudnienia dominowali pracownicy w wieku 26 ÷ 50 lat (okres największej aktywności zawodowej), stanowiąc 63,72% ogółu zatrudnionych (25 374 pracowników). W stosunku do 31 grudnia 2009 roku w przedziale tym nastąpił znaczny spadek zatrudnienia – o 1 837 osób. Równocześnie o 1 210 osób wzrosło zatrudnienie w przedziale 51 lat i więcej i wyniosło 13 907 pracowników.

As at December 31st, 2010 the greatest number of employees in the employment structure was constituted by those aged 26 ÷ 50 years (the period of the highest professional activity), representing 63.72% of the total number of employees (25 374 employees). In comparison to December 31st, 2009 the number of employees in this age range significantly decreased, i.e. by 1 837 people. At the same time, the number of employees aged 51 and more increased by 1 210 people and accounted for 13 907.

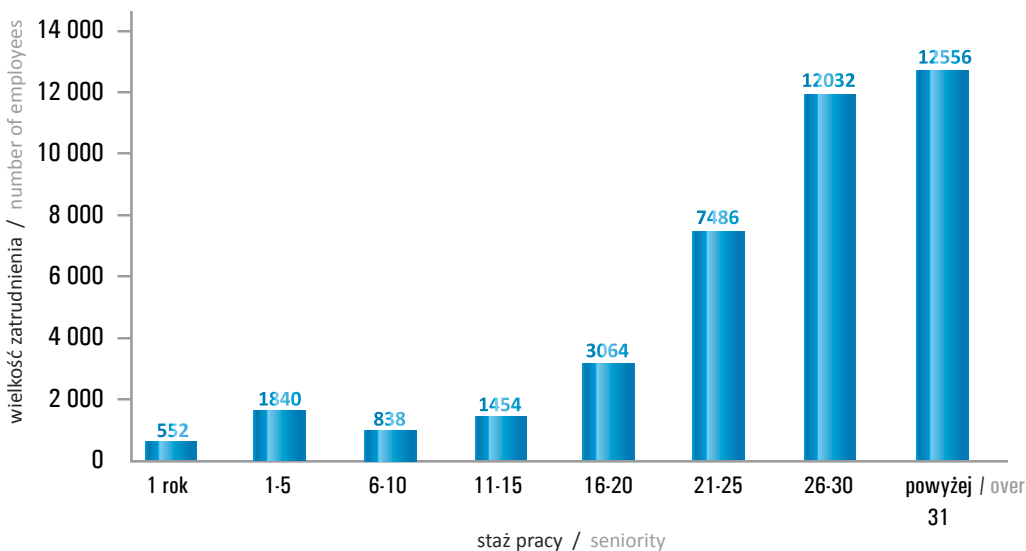


Struktura zatrudnienia według wieku (stan na 31 grudnia 2010 roku – w osobach)

Employment structure by age (as at December 31st, 2010 – number of people)

Pracownicy ze stażem powyżej 21 lat pracy stanowili 80,5% ogółu zatrudnionych (32 074 pracowników). W stosunku do 31 grudnia 2009 roku nastąpił spadek o 97 osób, to jest o około 0,3%, natomiast pracownicy ze stażem do 10 lat stanowili 8,11% załogi (3 230 osób) – wzrost o 455 pracowników, to jest o około 16,4%.

Employees with a seniority of more than 21 years represented 80.5% of the total number of employees (32 074 employees). In comparison to December 31st, 2009 this number decreased by 97 people, i.e. by approximately 0.3%. At the same time, employees with a seniority of up to 10 years represented 8.11% of all employees (3 230 people) – increase by 455 employees, i.e. by approximately 16.4%.



Struktura zatrudnienia według stażu pracy (stan na 31 grudnia 2010 roku – w osobach)

Employment structure by seniority (as at December 31st, 2010 – number of people)

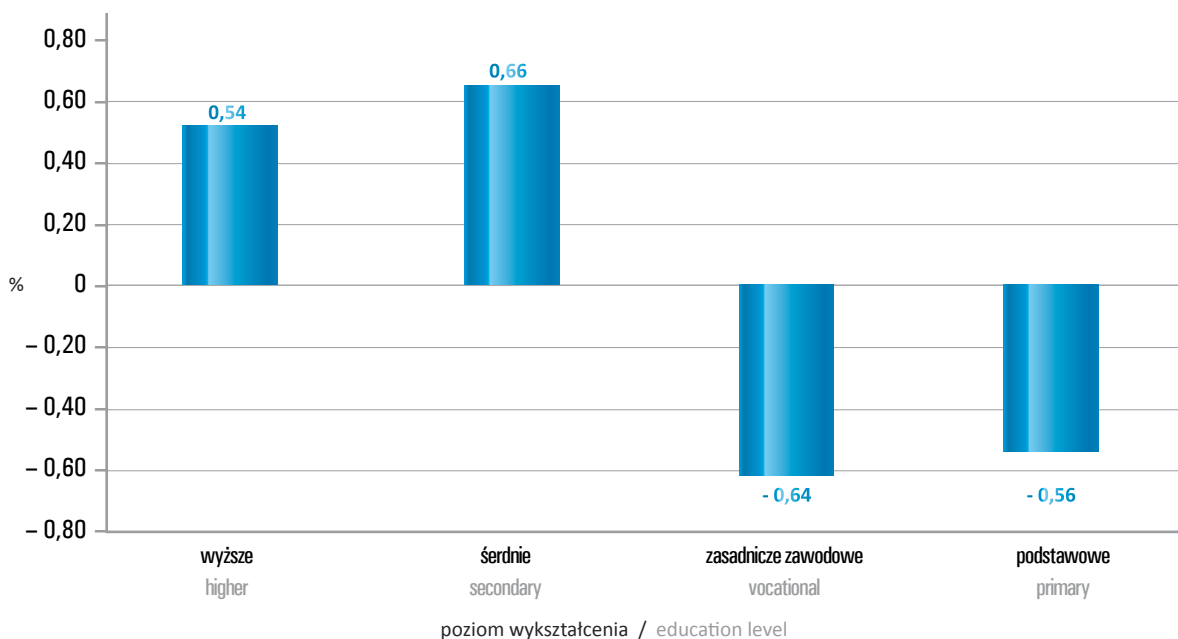


W wyżej wymienionym okresie systematycznej poprawie ulegała struktura zatrudnienia w zakresie wykształcenia pracowników. Wzrósł udział pracowników z wykształceniem wyższym i średnim, przy jednoczesnym spadku zatrudnienia z wykształceniem pozostałym (zasadniczym zawodowym i podstawowym). Jest to wynik kontynuowania odpowiednich zasad przy naborze oraz podwyższania wykształcenia pracowników Spółki.

During the aforementioned period the employment structure by education of employees systematically improved. The percentage of employees with higher and secondary education increased and the percentage of those with other education decreased (vocational and primary education). This results from the continuation of application of relevant principles during recruitment and increasing the education of the Company's employees.

Dynamika zmiany wykształcenia w 2010 roku

Change dynamics in education in 2010



Rozwój kadr

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. inwestują w rozwój swoich kadr. W 2010 roku zostały opracowane nowe wewnętrzne przepisy regulujące podnoszenie wykształcenia i kwalifikacji zawodowych pracowników. Do potrzeb Spółki został dostosowany i wdrożony system informatyczny do zarządzania kapitałem ludzkim SAP HCM. Zawiera on między innymi funkcjonalność zarządzania szkoleniami oraz kwalifikacjami pracowników. Pracownicy PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. mogą korzystać ze szkoleń, kursów, konferencji, kursów językowych oraz różnych form dokształcania (studia, studia podyplomowe, MBA). Strategia rozwoju kadr w Spółce wspiera realizację strategii firmy.

W 2010 roku powstała „Strategia Personalna”, która wspiera osiąganie celów biznesowych Spółki. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. współpracują również ze szkołami w celu pozyskania i przygotowania kadr o profilach niezbędnych dla firmy. W 2010 roku, po raz pierwszy od 20 lat, zostało opracowanych i wydanych osiem skryptów z zakresu tematyki kolejowej. Powstały one przy współ-

Human resources development

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. invests in the development of its employees. In 2010, new internal regulations governing the improvement in education and professional qualifications of employees were developed. For the purposes of the Company, an IT system for human capital management SAP HCM was adjusted and implemented. It includes, among others, a functionality of management of employee training and qualifications. The employees of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. may attend training, courses, conferences, language courses and other forms of education (studies, post-graduate studies, MBA). The employee development strategy at the Company supports the implementation of the Company's strategy.

In 2010, the “HR Strategy”, which supports the attainment of the Company's business goals, was developed. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. also cooperated with schools in order to acquire and prepare employees with profile of education necessary for the Company. In 2010, for the first time in 20 years, eight course books concerning railway issues were developed and issued. They were developed in

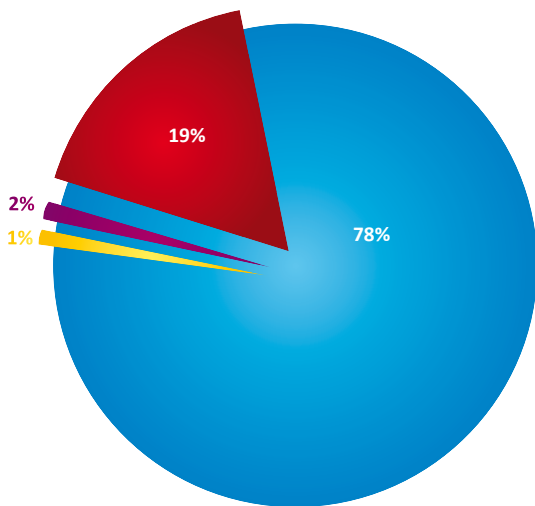


pracy Wydziału Inżynierii Lądowej i Geodezji Wojskowej Akademii Technicznej, Związku Pracodawców Kolejowych i PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. Będą z nich korzystali studenci kierunków technicznych i kolejowych.

cooperation with Land Engineering and Military Geodesy Faculty of the Technical Academy, Association of Railway Employers and PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. They will be used by students of technical and rail-related faculties.

W 2010 roku rozwojem kadr objęto ogółem 92 480 uczestników, z czego w szkoleniach udział wzięło 91 172 (jeden pracownik mógł brać udział w kilku szkoleniach). Poziom wykształcenia podnosiło 1 308 osób. Priorytetem dla Spółki jest zapewnienie szkoleń pracownikom na stanowiskach bezpośrednio związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, jak również pozyskanie nowych fachowców na te stanowiska. Spółka realizuje w tym celu program stypendialny dla uczniów szkół ponadgimnazjalnych, tym samym zapewniając sobie nowe wykwalifikowane kadry.

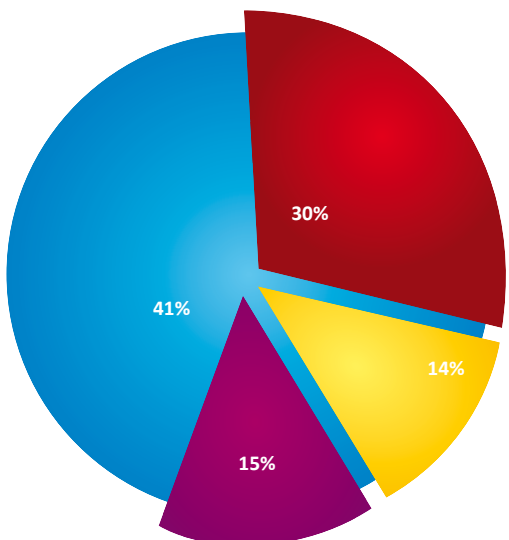
In 2010, 92 480 employees were involved in human resources development programme, including 91 172 people participating in training courses (one person could participate in more than one training course). At the same time, 1 308 employees were involved in schooling. The Company's priority with regard to employee development is to provide training courses for employees at positions directly related to the railway traffic safety, as well as to acquire new specialists in such positions. For this purpose, the Company has implemented a programme of scholarships for students of post-primary schools thus acquiring new qualified employees.



- szkolenia obligatoryjne
obligatory training
- semina i konferencje
seminars and conferences
- szkolenia menadżersko-administracyjne
management and administrative training
- szkolenia zawodowe
professional training courses

Uczestnicy szkoleń według rodzajów szkoleń

Trainees by type of training



- szkolenia obligatoryjne
obligatory training
- semina i konferencje
seminars and conferences
- szkolenia menadżersko-administracyjne
management and administrative training
- szkolenia zawodowe
professional training courses

Udział poniesionych kosztów

Share of costs of each training type



Spółka kładzie duży nacisk na zapewnienie odpowiedniego rozwoju pracownikom zajmującym się pozyskiwaniem środków unijnych na modernizację infrastruktury kolejowej oraz prowadzącym projekty inwestycyjne. W 2010 roku zrealizowano cykle szkoleniowe dedykowane różnym grupom, między innymi osobom, które biorą udział w procesie inwestycyjnym. W ramach cyklu odbyły się szkolenia z ustawy Prawo zamówień publicznych oraz innych przepisów prawa. Szkolenia miały kilka stopni trudności oraz obejmowały różne zagadnienia tematyczne. W cyklu szkoleniowym wzięło udział 316 pracowników.

W 2010 roku kontynuowano też szkolenia językowe z wykorzystaniem nowoczesnej metody – blended learning (połączenie zajęć tradycyjnych z e-learningiem).

W związku z wdrażanymi modułami zintegrowanego systemu informatycznego, zostało również przeszkolonych 413 pracowników, w tym z zakresu umiejętności obsługi komputera 405.

The Company puts a great emphasis on providing appropriate development opportunities to employees in charge of acquisition of EU funds for modernisation of railway infrastructure and in charge of implementation of investment projects. In 2010, training cycles for different employee groups were organised, among others a cycle for employees participating in the investment process. During the cycle the training course concerning the Public Procurement Law and other regulations took place. The training courses were divided into different difficulty levels and addressed different topics. 316 employees participated in the training cycle.

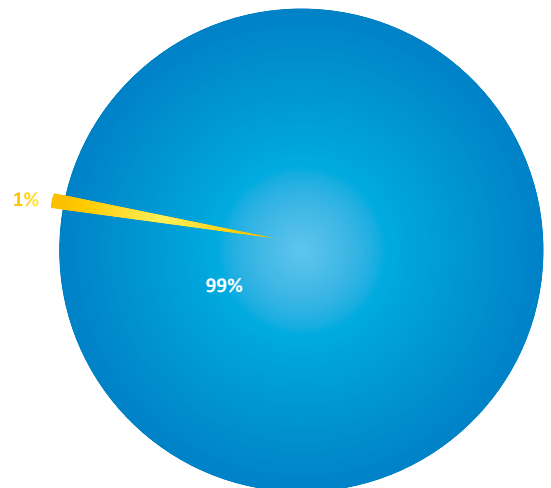
In 2010, foreign language courses for the Company's employees using modern blended learning method (combination of traditional and e-learning methods) were also continued.

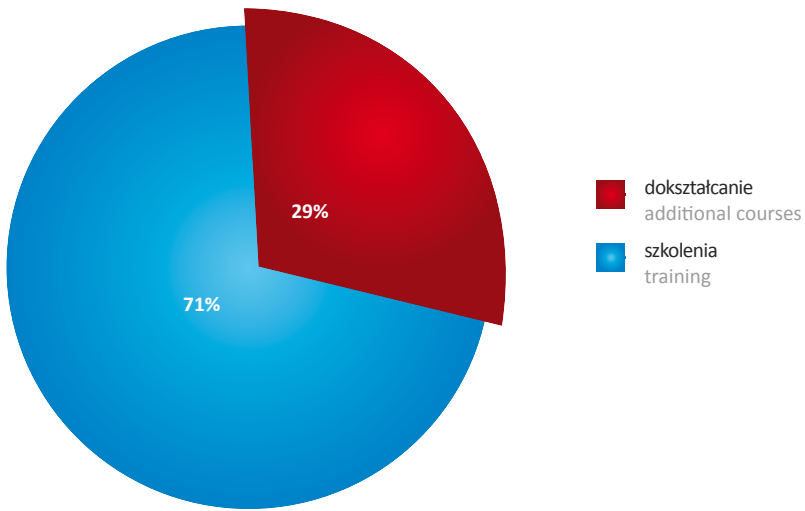
In connection with the integrated IT system modules being implemented by the Company, also 413 employees were trained, including 405 in the area of computer skills.

Uczestnicy poszczególnych form rozwoju

Participants of individual training forms

- doksztalcanie
additional courses
- szkolenia
training





Udział poniesionych kosztów na poszczególne formy rozwoju

Share of cost for each training form

Komunikacja zewnętrzna





External communication



KolejTV

W 2010 roku kamera KolejTV była obecna wszędzie tam, gdzie działo się coś ważnego dla branży kolejowej. Redakcja programu, wielokrotnie jako pierwsza, odwiedzała miejsca inwestycji kolejowych i informowała o istotnych wydarzeniach. Ważnym działaniem mającym na celu zaangażowanie widzów w proces współtworzenia kolejowej telewizji, była organizacja facebookowego konkursu „Lubię KolejTV”. Nagrodą dla pięciu laureatów był przejazd pociągiem rejsowym w kabinie lokomotywy Husarz.

Internetowa telewizja KolejTV jest pierwszym w Polsce programem o tematyce kolejowej. Projekt realizuje grupa profesjonalnych dziennikarzy – miłośników kolei we współpracy z naszą Spółką i PKP S.A. Twarzą programu jest Dagmara Kowalska – dziennikarka, która od razu zyskała ogromną sympatię widzów.

Atutem internetowej telewizji jest możliwość oglądania jej w dowolnym miejscu i w dowolnej chwili. Na stronie www.kolejtv.pl znajdują się archiwalne odcinki, aktualności z kraju i ze świata, a także komentarze i opinie widzów dotyczące programu. Od marca 2010 roku KolejTV jest emitowana na antenie Telewizja Silesia (TVS).

Tajemnice kolei

W 2010 roku nasza Spółka rozpoczęła współpracę z telewizją TVS przy produkcji programu popularno-naukowego „Tajemnice kolei”. Program jest realizowany w nowoczesnej formule. Kluczową rolę odgrywa osoba prowadząca program – przewodnik po świecie nowoczesnych technologii i kolejowych ciekawostek. Cykl składa się z 12 odcinków. Premiera każdego nowego odcinka odbywa się raz w miesiącu. Archiwalne odcinki są zamieszczane na stronie internetowej telewizji TVS.

Gala Człowiek roku – przyjaciel kolei

8 listopada 2010 roku podczas uroczystej gali w wypełnionej po brzegi Sali Bogusławskiego w Teatrze Narodowym w Warszawie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz Railway Business Forum ogłosiły laureatów szóstej edycji konkursu Człowiek roku – przyjaciel kolei.

Laureaci wybrani zostali w pięciu kategoriach konkursowych:

- Dziennikarzem roku – za krytyczne, ale zawsze rzeczowe i poparte argumentami spojrzenie na transport szynowy oraz zaangażowanie w promocję nowoczesnej i przyjaznej dla pasażera kolei – wybrany został Robert Wyszniński, dziennikarz niezależny,
- Menedżerem roku – za skuteczną restrukturyzację PKP Cargo S.A., odwrócenie niekorzystnego trendu spadku przewozów towarowych i osiągnięcie

KolejTV

In 2010, the camera of KolejTV was present at all those places where something important for the railway industry was happening. The editorial team was the first to visit the places of railway investments and to inform about significant events. An important activity aimed at involving the viewers in the creation of the railway TV included organisation of a competition entitled “Lubię KolejTV” on Facebook. The prize for five winners was transport by regular train in the cabin of Husarz locomotive.

The on-line KolejTV is the first channel concerning railway in Poland. The project is implemented by a group of professional journalists – railway admirers, in cooperation with the Company and PKP S.A. The face of the programme is Dagmara Kowalska – journalist who immediately became very popular among the viewers.

The advantage of the on-line TV is that it may be watched at any place and time. www.kolejtv.pl also contains archival episodes, news from Poland and abroad, as well as viewers’ comments and opinions concerning the programme. From March 2010, KolejTV is broadcasted by Telewizja Silesia (TVS).

Secrets of railway

In 2010, our Company began to cooperate with TVS on the production of an academic programme entitled “Tajemnice kolei” (Secrets of railway). The programme is shot in a modern formula. The essential role is played by the person conducting the programme – a guide in the world of modern technologies and railway curiosities. The cycle comprises 12 episodes. The premiere of each new episode takes place once a month. Archival episodes may be viewed at the website of TVS.

Man of the year – the friend of the rail Gala

On November 8th, 2010 in the filled up Bogusławski Hall of the National Theatre in Warszawa, during a solemn gala, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. and Railway Business Forum announced the winners of the sixth edition of the competition “Man of the year – the friend of the rail”. The winners were selected in five categories:

- The Journalist of the Year – for critical, yet always matter-of-fact and substantiated look at railway transport and involvement in the promotion of a modern and passenger-friendly railway – the award went to Robert Wyszniński, independent journalist,
- The Manager of the Year – for effective reorganisation of PKP Cargo S.A., reversion of the downward trend of freight transports and achievement, in a short pe-



w krótkim okresie znaczącej poprawy wyników ekonomicznych – kapituła konkursu wybrała Wojciecha Balczuna, Prezesa Zarządu PKP Cargo S.A.,

- Naukowcem roku – za wszechstronny wkład w rozwój kolejnictwa oraz łączenie pracy naukowej z szeroką działalnością społeczną na rzecz transportu szynowego – został prof. dr hab. inż. Janusz Dyduch z Politechniki Radomskiej,
- Politykiem roku – za organizację pracy sejmowej Komisji Infrastruktury przy projektach przepisów dotyczących zagadnień kolejowych, w szczególności wsparcie rozwiązań mających na celu oddłużenie Polskich Kolei Państwowych z długu historycznego – kapituła konkursu wybrała Zbigniewa Rynasiewicza, posła na Sejm RP, przewodniczącego Sejmowej Komisji Infrastruktury,
- Samorządowcem roku – za kompleksowe działania na rzecz kolei aglomeracyjnej i promocję tezy, iż główną osią aglomeracyjnego transportu pasażerskiego powinna być kolej – wybrany został Andrzej Dziuba, prezydent miasta Tychy.

W tegorocznej edycji konkursu kapituła przyznała jedną nagrodę honorową. Laureatem wyróżnienia za wieloletnią pracę na rzecz rozwoju elektrotechniki związanej z transportem szynowym, a w szczególności układami napędowymi do pojazdów trakcyjnych i technologiami wykorzystywanymi przy produkcji oraz naprawach urządzeń elektrotechnicznych stosowanych przez polski przemysł kolejowy, uhonorowany został prof. dr hab. inż. Wiesław Seruga.

Gałę występami uświetniła Orkiestra Adama Sztaby oraz tancerze telewizyjnego programu „Taniec z Gwiazdami”.

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

Kampania jest prowadzona nieprzerwanie od 2005 roku. Cel akcji, jakim jest zmniejszenie liczby wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych, można uznać za ponadczasowy. W 2010 roku nowymi działaniami przeprowadzonymi w ramach kampanii były między innymi:

- nagranie programu „Jazda Polska”, który został wyemitowany w dwóch odcinkach w stacji telewizyjnej TVN Turbo,
- wystawienie 51 przedstawień teatralnych pod tytułem „Aban i bezpieczny przejazd”, które obejrzało około 16 000 dzieci z wielu miejscowości w Polsce,
- zainicjowanie wraz z Policją i Strażą Ochrony Kolei ogólnopolskiej akcji „Bezpieczny poniedziałek”,
- stworzenie na stronie www.bezpieczny-przejazd.pl formularza „Zgłoś usterkę”, gdzie można dzielić się informacjami na temat niebezpieczeństw na przejazdach w celu ich wyeliminowania,

riod of time, an improvement in the economic results – the award went to Wojciech Balczun, President of the Management Board of PKP Cargo S.A.,

- The Scientist of the Year – for the multifaceted contribution to the development of railway and combination of the scientific work with widespread social activity in favour of the railway transport – the award went to Prof. dr hab. inż. Janusz Dyduch of Radom University of Technology,
- The Politician of the Year – for organisation of work of the Parliamentary Infrastructure Committee on draft regulations concerning railway issues, including support of solutions aimed at writing off the historical debts of Polskie Koleje Państwowe – the award went to Zbigniew Rynasiewicz, MP, chairman of the Parliamentary Infrastructure Committee,
- The Town Municipality Worker of the Year – for comprehensive activities in favour of agglomeration railway and promotion of the thesis that railway should be the main axis of the agglomeration passenger transport – the award went to Andrzej Dziuba, Mayor of Tychy.

In this year's edition of the competition, the committee awarded one honorary prize. Prof. dr hab. inż. Wiesław Seruga was awarded for a long-term work in favour of the development of electric engineering in connection with track drive, including without limitation drive systems to traction vehicles and technologies applied on the production and repairs of electric engineering devices used by the Polish railway industry.

The gala was graced by Adam Sztaba Orchestra and dancers of the TV programme entitled “Taniec z Gwiazdami”.

Social campaign Safe rail-road level crossing – “Stop and live!”

The campaign has been conducted since 2005. The goal of the campaign, which is a reduction in the number of accidents on rail-road level crossings, may be considered timeless. In 2010, new activities conducted within the campaign included among others:

- shooting the programme entitled “Jazda Polska”, which was broadcasted in two episodes by TVN Turbo,
- 51 theatre performances entitled “Aban i bezpieczny przejazd”, which was watched by 16 000 children from many towns of Poland,
- initiation, together with the Police and Railway Security Guards, an all-Poland's action entitled “Bezpieczny poniedziałek”,
- creation at www.bezpieczny-przejazd.pl of the “Notify a failure” form, using which people may share information about dangers on level crossings for the purpose of their elimination,



- utworzenie na stronie dedykowanej kampanii zakładki „Bezpieczeństwo na świecie”,
- utworzenie newslettera z najważniejszymi wydarzeniami każdego bieżącego miesiąca,
- przygotowanie dzwonka na telefon z muzyką ze spotu telewizyjnego,
- przekazanie producentom oprogramowania do nawigacji bazy ponad 13 000 eksploatowanych przejazdów kolejowo-drogowych celem zaktualizowania programów nawigacyjnych,
- przeprowadzenie po raz pierwszy w Polsce symulacji zderzenia lokomotywy z autobusem.

Konkurs „Pociąg na scenę”

W 2010 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podjęły się organizacji konkursu dla uczniów szkół podstawowych pod tytułem „Pociąg na scenę”. Motywem przewodnim pierwszej edycji konkursu była edukacja muzyczna najmłodszego pokolenia, popularyzacja aktywności muzycznej wśród dzieci i młodzieży oraz zaszczepienie zainteresowania koleją poprzez śpiewanie piosenek o tematyce kolejowej.

Patronat honorowy nad konkursem sprawowało Ministerstwo Edukacji Narodowej oraz Ministerstwo Infrastruktury, natomiast patronat medialny – Telewizja Silesia oraz „Kurier Kolejowy”. Szczególnym opiekunem przedsięwzięcia był Teatr Ateneum w Warszawie.

Uczestnicy w ramach zmagani konkursowych rywalizowali w trzech kategoriach: solista, zespół oraz chór.

W ramach konkursu, od kwietnia do maja, odbyły się eliminacje regionalne w sześciu miastach Polski: Warszawie, Gdańsku, Krakowie, Katowicach, Poznaniu i we Wrocławiu. Uroczysty finał konkursu odbył się na deskach Teatru Ateneum 13 czerwca.

Ogólnopolski finał wyłonił laureatów konkursu w trzech kategoriach:

- pierwsze miejsce w kategorii solistów zdobyła Julia Kuzkowska (ZS nr 1, Iłowo-Osada) wykonująca piosenkę „Wyruszamy w świat”, na drugim miejscu uplasowała się inna wykonawczyni tego samego utworu – Patrycja Szlas (SP nr 9, Wejherowo), trzecie miejsce przypadło Agacie Kaczmarckiej (SP im. Szarych Szeregów, Strzelce) startującej z piosenką „Kolejowy sen”,
- w kategorii zespołów zwycięzcą okazał się „Impuls” (Grupa ART.ERATO przy Domu Kultury „Orle Gniazdo” w Poznaniu) wykonujący piosenkę „Remedium” z repertuaru Maryli Rodowicz, drugie miejsce przyznano zespołowi „Siódemeczki” (SP w Rudnej) za

- creation at the website dedicated to the campaign of a bookmark entitled “Safety in the world”,
- creation of a newsletter containing the most important events of each month,
- preparation of a ringtone with the music from the TV spot,
- provision to navigation software producers a database of more than 13 000 rail-road level crossings under operation in order to update navigation software,
- the first simulation of collision of a locomotive and a bus in Poland.

“Pociąg na scenę” competition

In 2010, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. organised a competition for primary school pupils entitled “Pociąg na scenę”. The leitmotif of the first edition of the competition included musical education of the youngest generation, popularisation of musical activity among children and teenagers and instilling the interest in railway by singing songs about railways.

The honorary patronage of the competition was exercised by the Ministry of National Education and the Ministry of Infrastructure and media patronage, by Telewizja Silesia and “Kurier Kolejowy” magazine. A special supervisor of the project was Ateneum Theatre in Warszawa.

During the competition the participants were competing in three categories: soloist, group and choir.

From April to May, regional eliminations in the competition took place in six cities of Poland: Warszawa, Gdańsk, Kraków, Katowice, Poznań and Wrocław. The solemn final of the competition took place in Ateneum Theatre on June 13th.

During the nationwide finals the winners were selected in three categories:

- the first place in the “soloist” category was taken by Julia Kuzkowska (School Complex No 1, Iłowo-Osada), who performed the song entitled “Wyruszamy w świat”, the second place was taken by another performer of the same song – Patrycja Szlas (Primary School No 9, Wejherowo), the third place was taken by Agata Kaczmarcka (Szare Szeregi Primary School, Strzelce) performing the song entitled “Kolejowy sen”,
- the winner in the “group” category was “Impuls” (ART.ERATO Group at “Orle Gniazdo” Community Centre in Poznań) performing the song entitled “Remedium” written by Maryla Rodowicz, the second place was taken by “Siódemeczki” (Primary School



„Wyruszamy w świat”, trzecia lokata przypadła duetowi w składzie Zuzanna Kępa i Żaklina Dudek za piosenkę „Wesoły pociąg” (Zespół Szkolno-Przed-szkolny w Lgocie Małej),

- w finale zmierzyły się także dwa chóry – zwyciężył chór ze Szkoły Podstawowej nr 1 w Polkowicach za wykonanie piosenki „Pociąg”, drugie miejsce przyznano chórowi „Optymistyczne dzieciaki” (SP im. M. Kopernika w Bralinie), który zaprezentował piosenkę z repertuaru Krzysztofa Krawczyka pod tytułem „Pospieszny pociąg ósma dwie”.

Laureatom konkursu przyznano nagrody pieniężne. Dodatkowo, szczególnym rodzajem wyróżnienia po wygraniu konkursu internetowego na najlepsze wykonanie finałowego utworu, uhonorowana została Agata Kaczmarek. Laureatka wykonała podczas finałowej gali konkursu Człowiek roku – przyjaciel kolei utwór zespołu Dwa Plus Jeden pod tytułem „Chodź, pomaluj mój świat”.

Debate „Planowane inwestycje w polską sieć kolejową i strategia rozwoju kolei dużych prędkości dla osiągnięcia efektu synergii”

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., PKP S.A. oraz europoście Bogdan Marcinkiewicz i Artur Zasada zorganizowali 1 czerwca 2010 roku w budynku Parlamentu Europejskiego w Brukseli debatę „Polska kolej dużych prędkości w europejskim systemie transportowym”. Spotkanie rozpoczęła prezentacja Zbigniewa Szafrąńskiego, Prezesa Zarządu PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., pod tytułem „Planowane inwestycje w polską sieć kolejową i strategia rozwoju kolei dużych prędkości dla osiągnięcia efektu synergii”. Na debatę zaproszono przedstawicieli Parlamentu Europejskiego, Komisji Europejskiej oraz wielu innych znaczących organizacji. Uczestnicy spotkania mieli możliwość wymiany poglądów na tematy istotne dla rozwoju systemu transportowego w całej Unii Europejskiej.

in Rudna) for “Wyruszamy w świat”, the third place was taken by duet composed of Zuzanna Kępa and Żaklina Dudek for the song entitled “Wesoły pociąg” (School and Kindergarten Complex in Lgota Mała),

- in the finals, two choirs competed against each other – the winner was the choir from Primary School No 1 in Polkowice for performing the song entitled “Pociąg”, the second award went to “Optymistyczne dzieciaki” choir (M. Kopernik Primary School in Bralin), which performed a song written by Krzysztof Krawczyk entitled “Pospieszny pociąg ósma dwie”.

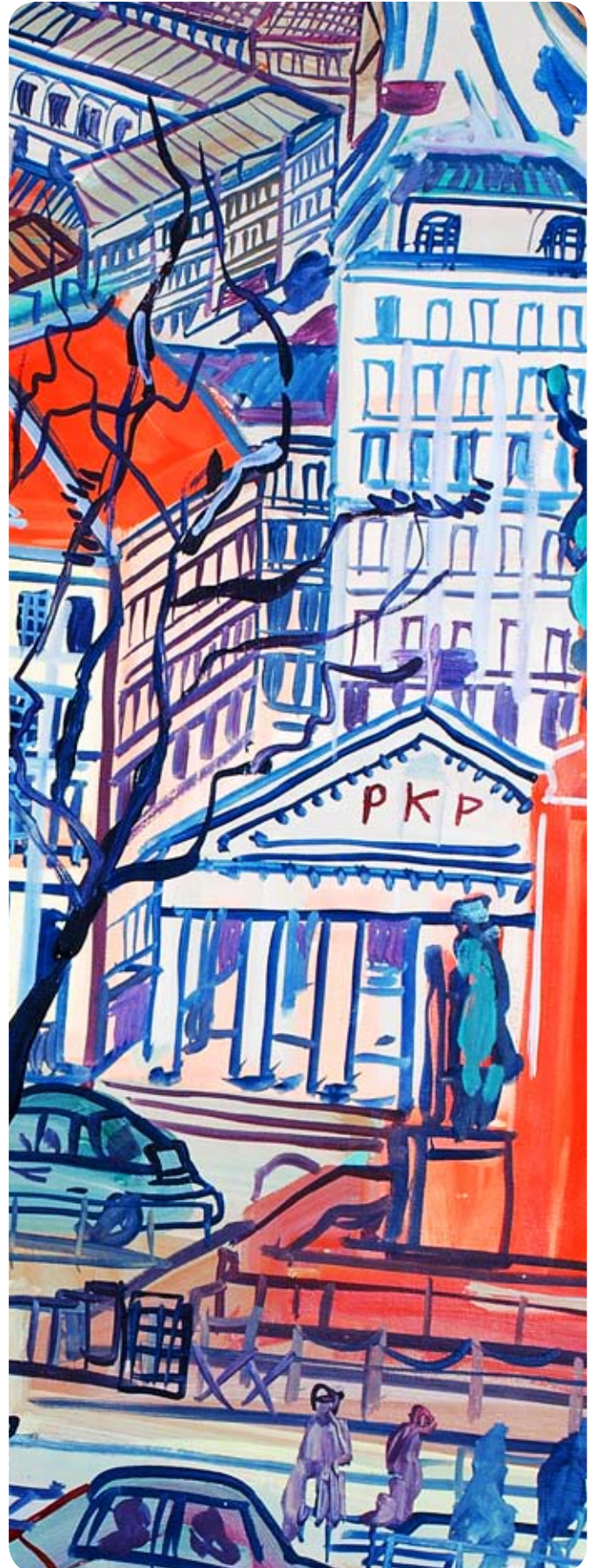
The winners were awarded financial prizes. In addition, a special distinction for winning the on-line competition for the best performance of the final song was awarded to Agata Kaczmarek. During the final gala of the competition “Man of the year – the friend of railways” the winner performed a song written by Dwa Plus Jeden entitled “Chodź, pomaluj mój świat”.

“Investments planned in the Polish railway network and development strategy of high-speed rail to achieve the synergy effect” Debate

On June 1st, 2010, in the building of the European Parliament in Brussels, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., PKP S.A. and Members of the European Parliament Bogdan Marcinkiewicz and Artur Zasada organised a debate entitled “Polish high-speed rail in the European transportation system”. The meeting began with a presentation of Zbigniew Szafrąński, President of the Management Board of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., entitled “Investments planned in the Polish railway network and development strategy of high-speed rail to achieve the synergy effect”. The debate was attended by representatives of the European Parliament, European Commission and many other significant organisations. The meeting participants had the opportunity to share their views concerning issues important for the development of the transportation system in the whole European Union.

Dane teleadresowe

Contact details



PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

ul. Targowa 74

03-734 Warszawa

www.plk-sa.pl

www.plk-inwestycje.pl

www.bezpieczny-przejazd.pl

www.przyjacieł-kolei.pl

www.kolejtv.pl

Rzecznik prasowy:

tel. 022 47 330 02

fax 022 47 323 34

k.lancucki@plk-sa.pl

Biuro Zarządu:

tel. 022 47 325 65

fax 022 47 325 67

ibz@plk-sa.pl

Biuro Informacji i Promocji:

tel. 022 47 336 55

fax 022 47 323 34

iip@plk-sa.pl

Biuro Sprzedaży:

tel. 022 47 320 30

fax 022 47 328 04

ius@plk-sa.pl

Centrum Realizacji Inwestycji:

tel. 022 47 321 50

fax 022 47 321 54

ir@plk-sa.pl

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Targowa 74 Street

03-734 Warszawa

www.plk-sa.pl

www.plk-inwestycje.pl

www.bezpieczny-przejazd.pl

www.przyjacieł-kolei.pl

www.kolejtv.pl

Spokesperson:

tel. 022 47 330 02

fax 022 47 323 34

k.lancucki@plk-sa.pl

Management Board Office:

tel. 022 47 325 65

fax 022 47 325 67

ibz@plk-sa.pl

Information and Promotion Office:

tel. 022 47 336 55

fax 022 47 323 34

iip@plk-sa.pl

Sales Office:

tel. 022 47 320 30

fax 022 47 328 04

ius@plk-sa.pl

Investment Implementation Centre:

tel. 022 47 321 50

fax 022 47 321 54

ir@plk-sa.pl



Maszyna do szlifowania szyn RGM, dłg. 12,00 m



Maszyna do szlifowania szyn RGT, dłg. 12,00 m



Maszyna do szlifowania szyn RGU, dłg. 20,00 m



Maszyna do szlifowania szyn RG 8, dłg. 20,00 m



Maszyna do frezowania szyn SF 03, dłg. 23,80 m



Maszyna do strugania szyn SBM 250, dłg. 28,94 m



Maszyna do frezowania szyn SFU 04, dłg. 29,60 m



Maszyna do szlifowania szyn GWM 550, dłg. 32,64 m



Maszyna do szlifowania szyn SPML 16, dłg. 34,00 m



Maszyna do szlifowania szyn RG 48, dłg. 62,27 m



Maszyna do szlifowania szyn RG 48/2, dłg. 62,27 m

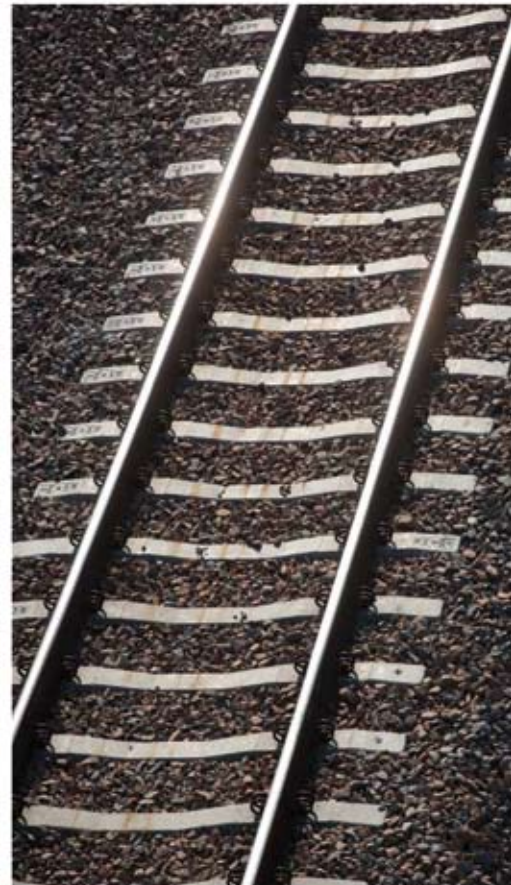
SCHWEERBAU PART II



SBM Sp. z o. o.
ul. Klecińska 125 • 54-413 Wrocław
Tel. 71 798 56 00 • Fax. 71 790 58 03
e-mail: sbm@sbm-rail.com
www.sbm-rail.com

SCHWEERBAU

Schweerbau GmbH & Co. KG • Gleisbau • Schienenbearbeitung • Tiefbau
Industriestraße 12 • D-31655 Stadthagen • Tel.: +49 (0) 5721 7804-0
Fax: +49 (0) 5721 7804-50 • e-mail: stadthagen@schweerbau.de
www.schweerbau.de



STRABAG Sp. z o.o.
 Railway Works Area
 PL- 05-800 Pruszków
 ul. Parzniewska 10
 tel. 022 71 44 339, fax. 022 71 44 907,
 e-mail: pl_office.strabag@strabag.com,
 http://www.strabag.pl/

STRABAG



www.ohlzs.cz



Nowoczesne oblicze budownictwa
 Modern face of building industry



OHL ŽS

SŁOŃCE jest tam gdzie MY!



NATURA tour



Zapraszamy
do sieci obiektów
Natura Tour



infolinia: 801 000 527, www.naturatour.pl



ZWIĄZEK PRACODAWCÓW KOLEJOWYCH

RAZEM DLA KOLEI

Łączymy naszą branżę

Reprezentujemy interesy
i chronimy prawa
pracodawców kolejowych

Kontakt:

ul. Chmielna 73 A, 00-801 Warszawa
tel: (0 22) 47 44 112, fax: (0 22) 47 44 114
zpk@pkp.com.pl www.zpkpkp.pl



Icosit KC System
Kilkadziesiąt lat doświadczeń

Elastic solutions for track superstructure *Elastyczne rozwiązania w nawierzchniach torowych*

Getzner's range of elastic components for track superstructures consists of the following:

- Rail pads
- Baseplate pads
- Elastic insert pads for sleeper boots
- Sleeper pads
- Ballast mats
- Bearings for "mass-spring" systems
- Embedded rail
- Continuous rail bearing
- Rail groove fillers

Paleta firmy Getzner obejmuje następujące produkty dla elastycznych nawierzchni torowych:

- *Podkładki wibroizolacyjne*
- *Przekładki podszynowe*
- *Wkładki do komory szynowej*
- *Sprężyste podpory podkładów*
- *Maty podtłuczniowe*
- *Podparcie dla systemów masy odsprężynowanej*
- *Szyna w otulinie*
- *Stale podparcie szyny*
- *Komorowe bloki przyszynowe*

www.getzner.com

Cztery pory roku...

PKP Informatyka

Działalność naszej firmy ukierunkowaliśmy na kompleksową informatyzację oraz obsługę informatyczną spółek Grupy PKP. Posiadamy długoletnie doświadczenie, wiedzę i kompetencje zdobyte podczas realizacji kilkuset projektów informatycznych. Rozszerzamy swoją ofertę i inwestujemy w rozwój technologii IT dla szeroko rozumianego rynku transportowego, m.in. dla firm posiadających licencje na prowadzenie działalności przewozowej oraz dla firm spedycyjnych i innych podmiotów gospodarczych.

Jesteśmy do Państwa dyspozycji w następujących lokalizacjach:

Centralny Ośrodek Informatyki z siedzibą w Łodzi,
Południowy Ośrodek Informatyki w Sosnowcu,
Północny Ośrodek Informatyki w Szczecinie,
Centrala PKP Informatyka w Warszawie.



Al. Jerozolimskie 140
02-305 Warszawa
tel. (48)(22) 47 43 961
tel. (48)(22) 47 43 990
tel. (48)(22) 47 43 951
fax (48)(22) 47 43 962
www.pkp-informatyka.pl
email: pkpik@pkpik.pl

www.kurierkolejowy.eu



Kim jesteŃmy?

Przedsiębiorstwo „UNITOR B” Sp. z o. o. wywodzi się z tradycji Zakładu Produkcyjno-Usługowo-Handlowego „Unitor B”, który powstał w grudniu 1991 roku, jako firma jednoosobowa działająca na zasadach spółki cywilnej. Do 1995 roku Zakład wykonywał prace dla górnictwa. Po 1995 roku usługi te rozszerzyły się o prace dla PKP (około 50%). W 1996 roku na bazie Z.P.U.H. powołano Przedsiębiorstwo „UNITOR B” Sp. z o. o., które po Zakładzie przejęło załogę i środki trwałe. Po 1996 roku firma rozwijała się w zakresie robót budowlanych związanych z infrastrukturą kolejową, efektem czego było wprowadzenie nowych trendów w zakresie rozwoju technologii, parku maszynowego, specjalistycznych urządzeń i maszyn budowlanych do prowadzenia prac w branżach budowlanej i drogowej. Od 2001 roku Przedsiębiorstwo „UNITOR B” Sp. z o. o. rozszerzyło zakres oferowanych usług o prowadzenie prac projektowych związanych z infrastrukturą kolejowo - drogową, korzystając z wysokiej klasy ekspertów.

Co zrobiliśmy?

Do największych zadań wykonanych w ostatnich latach można zaliczyć:

- wymianę podtorza na linii kolejowej 093 Trzebnia – Zebrzydowice,
- przebudowę stacji Katowice – Muchowiec,
- remont toru doświadczalnego dla CNTK Warszawa w Węglewie k/ Zmigrodu,
- modernizację stacji granicznej w Chałupkach,
- modernizację 4 km toru do granicy państwa w Dorohusku na linii 007,
- modernizację torów 1 i 2 na linii kolejowej 138 Oświęcim – Katowice,
- modernizację 16 szt. rozjazdów na podrozdnicach betonowych na linii E-20 Siedlce – Łuków,
- przebudowę układu torowego wraz z odwodnieniem w stacji Warszawa Odolany na linii 19, 507, 509,
- remont kapitalny 4 km torów tramwajowych w Łodzi,
- rewitalizację linii Wrocław Zakrzów – Trzebnica,
- wykonanie robót odwodnieniowo - ziemnych przy modernizacji linii E-65,
- wymianę 60 km szyn długich na linii LHS Most na Rzece Bug - Sławków Pld.,
- wymianę pojedyncza podkładów drewnianych w ilości 26 000 szt. LHS Zamość Bortatycze – Sędziszów,
- wymianę rozjazdów na linii LHS stacja Sławków,
- podnoszenie torów oraz budowa i wzmocnienie nasypów na linii 138 Oświęcim - Katowice w ramach usuwania szkód górniczych,
- rewitalizację przejścia podziemnego dla pieszych pod peronem IV na katowickim Dworcu Głównym PKP.

Co jeszcze potrafimy?

Przedsiębiorstwo „UNITOR B” Sp. z o.o. dysponuje też prężnie działającą pracownią projektową, gdzie zatrudnieni są najwyższej klasy fachowcy działający w branży nawierzchni torowej, drogowej, elektroenergetycznej, obiektów inżynieryjnych i konstrukcyjnych oraz srk.

Zapraszamy do korzystania z naszych usług!



unitor B

Przedsiębiorstwo „UNITOR-B” Sp. z o.o.

Budujemy dla Was



Przedsiębiorstwo „Unitor B” Sp. z o.o.
ul. Przemysłowa 51, 43-100 Tychy
Biuro Projektów
ul. Zagórska 26, 42-500 Będzin

www.unitorb.pl



podkłady strunobetonowe • podrojazdnice strunobetonowe • płyty przejazdowe • podkłady wzdłużne tramwajowe
prestressed concrete sleepers • turnout sleepers • rail road level crossing plates • longitudinal sleepers for tram

Dla natury!



33-121 Bogumitowice 299
tel: +48 14 675 23 00
fax: +48 14 675 23 40
info@strunbet.pl

WPS "STRUNBET" Sp. z o.o.

www.strunbet.pl

LEONHARD MOLL Betonwerke GmbH & Co KG

