



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Raport roczny
Annual **report**

.....

2009

Spis treści: Table of contents:

-  4 | Słowo wstępne Prezesa Zarządu
Introductory address of the President
of the Management Board
-  8 | Skład Rady Nadzorczej i Zarządu Spółki
Members of the Company's Supervisory Board
and Management Board
-  11 | Struktura organizacyjna
Organisational structure
-  15 | Wynik finansowy
Financial result
-  27 | Sprzedaż tras
Train path sales
-  33 | Infrastruktura
Infrastructure
-  45 | Kierunki rozwoju
Development directions
-  61 | Inwestycje
Investments
-  89 | Kadry
Human resources
-  95 | Komunikacja zewnętrzna
External communication
-  98 | Dane teleadresowe
Contact details
-  99 | Mapa sieci kolejowej
Rail network map

Wszelkie prawa zastrzeżone. Modyfikacja, wprowadzanie do obrotu, publikacja, kopiowanie i dystrybucja w celach komercyjnych, całości lub części dokumentu bez uprzedniej zgody PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. – są zabronione.
Wydawca: Biuro Komunikacji i Promocji, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa





Szanowni Państwo!

Minął pierwszy rok pracy nowego Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Obejmując kierownictwo Spółki określiliśmy jej sytuację jako wyjątkowo trudną. Jako zagrożenia wskazaliśmy: pogarszający się od dwóch dekad stan polskiej infrastruktury kolejowej, brak spójnego systemu jej finansowania, groźbę zamierania transportu kolejowego na znacznych obszarach Polski, zaniedbania organizacyjne, błędy w planowaniu.

4 | Sprecyzowaliśmy wnioski z tej sytuacji płynące. O zagrożeniach szeroko informowaliśmy władze państwowe i samorządowe wszystkich szczebli oraz środki masowego przekazu. Nakreśliliśmy środki zaradcze konieczne, by ten stan uległ poprawie. Najważniejszy z nich to zmiana usytuowania PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w systemie polskiej kolei, polegająca na wyprowadzeniu zarządcy infrastruktury z Grupy PKP i podporządkowanie bezpośrednio głównemu właścicielowi, czyli Skarbowi Państwa. Będzie to decydujący krok w kierunku zrealizowania podstawowych celów reformy polskiego kolejnictwa rozpoczętej w końcu lat 90.: wolnego rynku przewoźników pasażerskich i towarowych. Zakładamy, że linie kolejowe znaczenia państwowego staną się docelowo wyłączną własnością Skarbu Państwa, a koszty ich utrzymania (czyli napraw, diagnostyki stanu technicznego i konserwacji) będą przedmiotem wieloletniego kontraktu między właścicielem a zarządcą publicznej sieci linii kolejowych. Oczekiwany standard

Dear Sir or Madam!

The first year of operation of the new Management Board of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. has passed. When taking over the management of the Company, we found that its situation was exceptionally difficult. The threats included: the condition of the Polish rail infrastructure which has become increasingly worse over the recent two decades, lack of coherent financing system, freezing of rail transport in large areas of Poland, organisational negligence, planning mistakes.

We derived conclusions from the aforementioned situation. We informed state and local authorities of all levels, as well as the mass media about the threats. We determined remedies necessary to improve the situation. The most important ones include: change of the situation of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. in the Polish rail system involving separation of the infrastructure manager from the PKP Group and its direct subordination to the main owner, i.e. the State Treasury. It will be the decisive step towards accomplishment of the fundamental goals of the Polish railway reform, which began in late 90s: free market for passenger and freight carriers. We assume that railway lines of national importance will ultimately become the property of the State Treasury and the maintenance costs (i.e. costs of repairs, technical condition diagnostics and maintenance) will be subject to a long-term contract between the owner and the manager of the public rail network. The expected technical



techniczny linii będzie określany przez właściciela w sposób planowy, zgodny z możliwościami finansowymi Polski oraz oczekiwaniami klientów. W 2009 roku wspólnie z Ministerstwem Infrastruktury rozpoczęliśmy przygotowanie założeń tego systemu finansowania infrastruktury.

Poczyniliśmy też w 2009 roku działania wewnątrz PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., niezbędne do wykonania wyzwań stojących przed nami. Struktura organizacyjna Spółki, ukształtowana w odmiennych warunkach działania kolei, jest upraszczana i dostosowywana do zarządzania koleją bardziej nowoczesną, stojącą na nowym poziomie technologicznym.

Ogromne inwestycje, finansowane przez fundusze Unii Europejskiej i budżet państwa w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko oraz regionalnych programów operacyjnych, postawiły przed zarządcą linii kolejowych nowe wymagania. Rok 2009 przyniósł znaczny postęp w przygotowaniu inwestycji, które zostaną zrealizowane do 2015 roku. Ważnym etapem w ich przekazywaniu do użytku będzie połowa 2012 roku, kiedy Polska będzie gościć kibiców przybyłych na mistrzostwa kontynentu w piłce nożnej. W 2009 roku rozpoczęliśmy wiele prac, które pozwolą na to, by kolej mogła podczas Euro 2012 być środkiem transportu szybkim i wygodnym. Należą do nich: znaczny postęp robót na linii Warszawa – Gdynia oraz rozpoczęcie budowy połączenia kolejowego z lotniskiem na warszawskim Okęciu. Rozpoczęliśmy także między innymi prace nad studiami wykonalności mo-

standard of railway lines will be determined by the owner in a methodical way, in line with Poland's financial capabilities and customers' expectations. In 2009, we began to prepare the assumptions of the infrastructure financing system together with the Minister of Infrastructure.

In 2009, we also undertook the necessary activities inside the PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. to face our challenges. The Company's organisational structure, which was developed under different operational conditions, is simplified and adjusted to the management of a modern, technologically advanced railway.

Enormous investments, which are financed by the EU funds and the State Budget under the Operational Programme Infrastructure and Environment, as well as regional operational programmes, pose new requirements for the railway lines manager. The year 2009 brought a significant progress in preparation of the investments to be implemented by 2015. An important stage in their commissioning will take place in 2012 as Poland will host football fans who will come to watch the European football championships. In 2009, we commenced a lot of works to make railway fast and comfortable means of transport during Euro 2012. They include: a significant progress of works at the section Warszawa – Gdynia and commencement of construction of a rail link with the Okęcie airport in Warszawa. We also commenced, among others, works on feasibility studies of modernisation of Warszawa and Katowice railway junctions and on implementation of the



dernizacji węzłów kolejowych w Warszawie i Katowicach oraz nad wdrożeniem europejskiego systemu sterowania pociągami ETCS na Centralnej Magistrali Kolejowej.

Wykonanie dalszych zamierzeń inwestycyjnych, coraz większych w kolejnych latach aż do 2015 roku, stanie się możliwe dzięki utworzeniu w 2009 roku w strukturze PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrum Realizacji Inwestycji. Jest to podległa bezpośrednio Zarządowi Polskich Linii Kolejowych wyspecjalizowana jednostka organizacyjna, która wykonuje zadania uprzednio realizowane przez niektóre biura Centrali i 8 oddziałów regionalnych Spółki.

European Train Control System (ETCS) on the Central Railway Trunk Line.

Further and greater investment projects to be implemented until 2015 will be possible due to the Investment Implementation Centre established in 2009 within the PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. The said specialised organisational unit, which performs tasks which were earlier performed by certain offices of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Headquarters and 8 regional divisions of the Company, reports directly to the Management Board of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Rok 2009 był okresem niełatwym dla całej gospodarki Polski, w tym również dla PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Negatywny wpływ światowego kryzysu gospodarczego odzwierciedlił się zwłaszcza w niższych niż oczekiwane przewozach towarowych. Problemy finansowe przewoźników towarowych spowodowały konieczność zawarcia z nimi porozumień o restrukturyzacji zadłużeń. Zostały one pomyślnie zrealizowane, co miało pozytywny wpływ na stabilizację rynku przewozu towarów kolejاً i ułatwiło skorzystanie przez tych przewoźników z pierwszych oznak ożywienia gospodarczego pod koniec roku. Mimo tych trudności udało nam się, poprzez koncentrację prac, skrócić czas przejazdu do 2,5 godziny w dwóch kluczowych relacjach: Warszawa – Katowice i Warszawa – Kraków.

2009 was a difficult year for Poland's entire economy, including PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. The negative impact of the global economic crisis was reflected, in particular, by lower number of freight transports than expected. Financial problems of freight carriers made it necessary to conclude agreements on debt restructuring. They were successfully implemented, which had a positive impact on stabilisation of the market for freight transport by rail and rendered it easier for those carriers to take advantage of the first symptoms of the economic revival at the end of the year. Despite those difficulties, we managed to shorten the travelling time up to 2.5 hours on two essential routes: Warszawa – Katowice and Warszawa – Kraków.



Wynik finansowy Spółki w 2009 roku był zbliżony do zaplanowanego, mimo wspomnianych wyżej trudnych warunków gospodarczych. Wpłynęła na to rosnąca dyscyplina finansowa Spółki i systematyczne zmniejszanie zatrudnienia.

Szanowni Państwo!

Jak co roku oddajemy w Państwa ręce kolejne wydanie „Raportu rocznego”. Uważamy to wydawnictwo za ważny instrument komunikacji między PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. a wszystkimi naszymi partnerami polskimi i zagranicznymi: firmami współpracującymi i zamierzającymi podjąć współpracę, organami administracji państwowej i samorządowej, środkami masowego przekazu, wszystkimi osobami zainteresowanymi stanem i perspektywami rozwoju polskiej infrastruktury kolejowej. Prezentujemy dokument szeroko przedstawiający wszystkie aspekty naszej działalności.

Mam nadzieję, że „Raport roczny 2009” okaże się dla Państwa lekturą pożyteczną i interesującą.

Zbigniew Szafrąński

Prezes Zarządu

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

The 2009 financial result was similar to that planned despite the aforementioned difficult economic conditions. It was affected by the growing financial discipline of the Company and systematic employment reduction.

Dear Sir or Madam!

Like every year, we are giving you another edition of the “Annual Report”. We consider the Report to be an important tool of communication between the PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. and all our Polish and foreign partners: companies cooperating with PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. and those intending to establish cooperation with us, state and local administration bodies, mass media, all people interested in the condition and development perspectives of the Polish railway infrastructure. This document thoroughly presents all aspects of our activities.

I hope that the “2009 Annual Report” will be a pleasant and advantageous read.

Zbigniew Szafrąński

President of the Management Board

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.



Rada Nadzorcza Supervisory Board

Tomasz Warsza

Przewodniczący Rady

Chairman of the Supervisory Board

Jacek Krzyślak

sekretarz Rady Nadzorczej

secretary of the Supervisory Board

Członkowie:

Members:

Zbigniew Derdziuk

Bogdan Grzegorzewski

Jacek Martiszek

Wiesław Pełka

Jerzy Pruk

Piotr Stępień

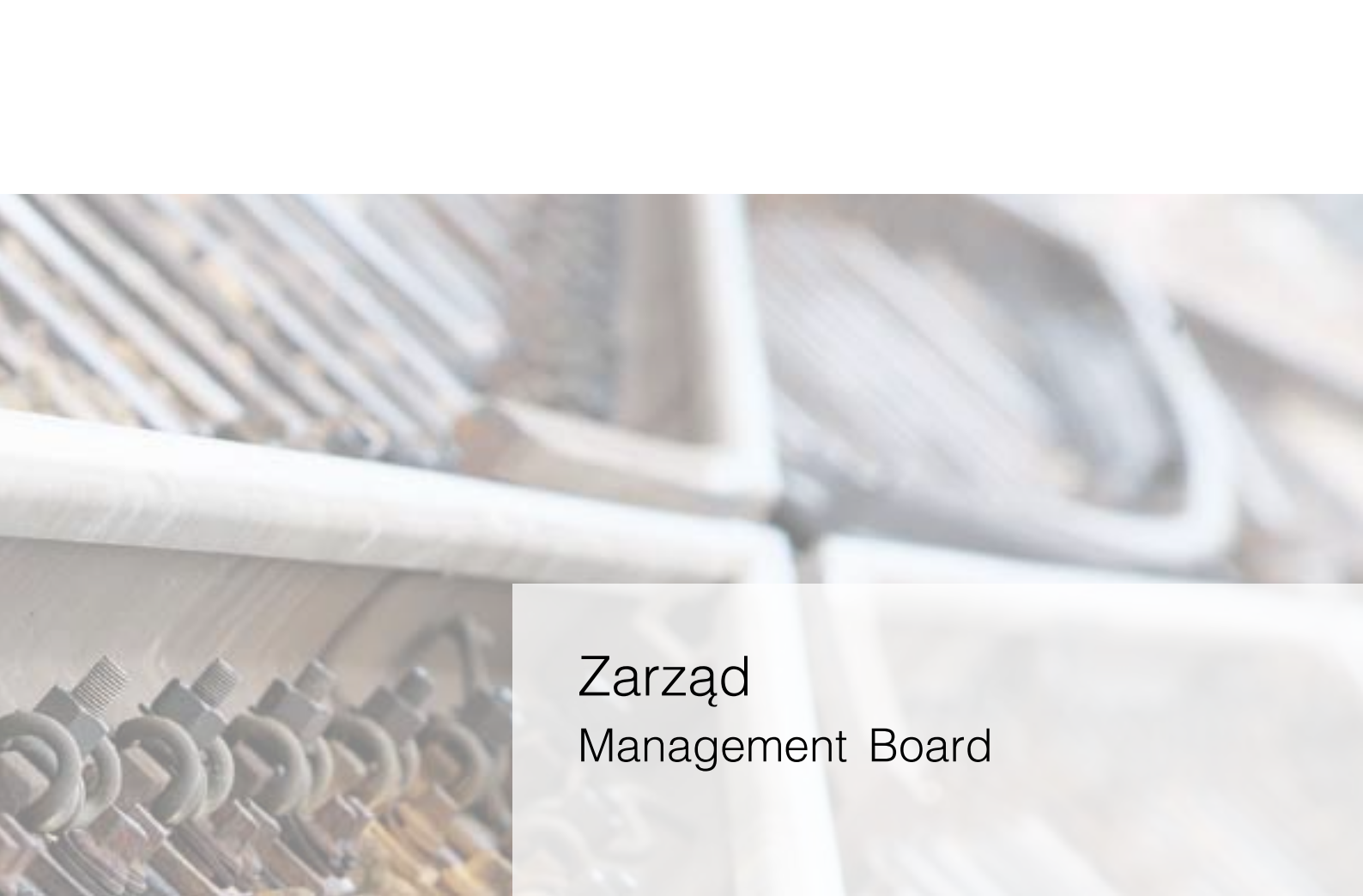
Adam Zawodny

Skład Rady Nadzorczej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

- stan na 30 kwietnia 2010 roku

Members of the Supervisory Board of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

as at April 30th, 2010



Zarząd Management Board

Zbigniew Szafrński

Prezes Zarządu

President of the Management Board

Marek Pawlik

Wiceprezes Zarządu - dyrektor ds. strategii i rozwoju

Vice-President of the Management Board - Director in charge of Strategy and Development

Członkowie:

Members:

Paweł Dziwisz

Członek Zarządu - dyrektor ds. inwestycji

Member of the Management Board - Director in charge of Investments

Alina Giedryś

Członek Zarządu - dyrektor ds. projektów unijnych

Member of the Management Board - Director in charge of EU Projects

Krzysztof Groblewski

Członek Zarządu - dyrektor ds. utrzymania infrastruktury

Member of the Management Board - Director in charge of Infrastructure Maintenance

Grzegorz Kędziora

Członek Zarządu - dyrektor ds. finansowych i ekonomicznych

Member of the Management Board - Director in charge of Finance and Economics

Zbigniew Zarychta

Członek Zarządu - dyrektor ds. sprzedaży

Member of the Management Board - Director in charge of Sales

Skład Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

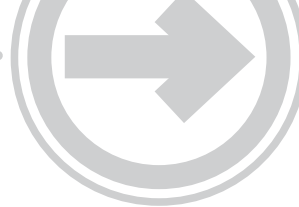
- stan na 30 kwietnia 2010 roku

*Members of the Management Board of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
as at April 30th, 2010*

The image features a background photograph of a person in a grey business suit with their hand raised, pointing towards the right. Overlaid on this is a black-outlined organizational chart. The chart starts with a single box at the top, which branches into three boxes in the second level. The middle box of this second level further branches into three boxes in the third level. The middle box of the third level is connected to a horizontal dotted line that extends to the right edge of the frame. The text 'Struktura organizacyjna' and 'Organisational structure' is positioned to the left of this dotted line.

Struktura organizacyjna
Organisational structure





W 2009 roku w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wprowadzono ważne dla Spółki zmiany organizacyjne, mające na celu sprawne prowadzenie procesów inwestycyjnych w zakresie budowy i modernizacji infrastruktury kolejowej, kompleksowe zarządzanie tymi procesami oraz właściwe gospodarowanie nakładami finansowymi, w szczególności z budżetu Unii Europejskiej. Program restrukturyzacji PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przeprowadzono w dwóch etapach.

W pierwszym etapie, tj. od 1 maja 2009 roku ustalony został nowy regulamin organizacyjny Centrali Spółki. Reorganizacja Centrali Spółki miała na celu optymalizację komórek organizacyjnych i stanowisk kierowniczych w oparciu o weryfikację zasadności ich funkcjonowania. Mając na uwadze powyższe w Regulaminie Organizacyjnym Centrali Spółki zmniejszono liczbę komórek organizacyjnych z 31 do 23, a następnie do 21 komórek, poprzez połączenie pokrewnych zakresów działania.

W drugim etapie analizą objęte zostały oddziały regionalne Spółki. Analiza dotyczyła struktury wewnętrznej oddziałów, wykonania nakładów inwestycyjnych, liczby prowadzonych projektów oraz wyników działalności gospodarczej za rok poprzedni. Wyniki przeprowadzonej analizy poddawały w wątpliwość cel dalszego funkcjonowania oddziałów regionalnych jako samodzielnych jednostek organizacyjnych.

Realizując zamierzenia Zarządu kontynuowano dalszą analizę wyników prognozowanej działalności jednostek organizacyjnych Spółki. W konsekwencji Zarząd Spółki przyjął ustalenia, na podstawie których z dniem 31 grudnia 2009 roku swoją działalność zakończyły 4 spośród 27 zakładów linii kolejowych, tj. w Gliwicach, Toruniu, Gorzowie Wielkopolskim i Koszalinie, które zostały włączone do zakładów sąsiadujących oraz wszystkie oddziały regionalne Spółki. Aby kontynuować proces inwestycyjny, zapobiec utracie wysoko wykwalifikowanej kadry pracowniczej związanej bezpośrednio z tymi procesami oraz uporządkować zasady finansowania inwestycji, utworzono nową jednostkę organizacyjną pod nazwą: „PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrum Realizacji Inwestycji”, w skład której weszły zespoły projektów unijnych oraz oddziały Centrum. Jednostka organizacyjna wyznaczona została do zarządzania przedsięwzięciami inwestycyjnymi prowadzonymi w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przydzielonymi przez Zarząd Spółki.

Do 31 grudnia 2009 roku działalność PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. realizowało 40 następujących jednostek organizacyjnych, podporządkowanych bezpośrednio Zarządowi Spółki:

- Centrala Spółki;
- 8 Oddziałów Regionalnych z siedzibami w: Warszawie,

In 2009, important organisational changes were introduced at PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. which were aimed at efficient conduct of investment processes involving railway infrastructure construction and modernisation, comprehensive process management and proper allocation of financial outlays, in particular those from the EU budget. The reorganisation programme of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. included two stages.

At the first stage, i.e. from May 1st, 2009, the new organisational regulations of the Company's Headquarters were determined. Reorganisation of the Company's Headquarters was aimed at optimisation of organisational units and management posts based on verification of their legitimacy. Considering the foregoing, the number of business units was reduced in the Organisational Regulations of the Company's Headquarters from 31 to 23 and later to 21 units by combination of similar scopes of activities.

At the second stage, the analysis covered regional divisions of the Company considering, in particular, their internal structure, investment outlays, number of projects implemented and the results on economic activities in the previous year. The analysis results aroused doubts regarding further operation of some regional divisions as independent organisational units.

In accomplishing its goals, the Management Board continued further analysis of the results of the forecasted operation of the Company's organisational units. In consequence of the Management Board's decisions, 4 from among 27 railway line plants (IZ), including IZ Gliwice, Toruń, Gorzów Wielkopolski, Koszalin, which were included in neighbouring plants, and all Company's regional divisions were wound up. In order to continue the investment process, prevent loss of highly qualified people directly involved in those processes and to organise the investment financing principles, a new organisation unit called "Investment Implementation Centre of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A." was established. The new unit includes EU project teams and the Centre departments. The organisational unit was entrusted with management of investment projects conducted at PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. which are assigned by the Company's Management Board.

Until December 31st, 2009 the activities of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. were pursued by the following 40 organisational units, which are directly subordinated to the Company's Management Board:

- Company's Headquarters;
- 8 Regional Divisions seated in: Warszawa, Lublin, Kraków, Katowice, Gdańsk, Wrocław, Poznań, Szczecin;
- Railway Traffic Management Centre in Warszawa;
- Track Machinery Plant in Kraków;
- Diagnostic Centre in Warszawa;

- Lublinie, Krakowie, Katowicach, Gdańsku, Wrocławiu, Poznaniu, Szczecinie;
- Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym w Warszawie;
- Zakład Maszyn Torowych w Krakowie;
- Centrum Diagnostyki w Warszawie;
- Komenda Główna Straży Ochrony Kolei w Warszawie;
- 27 Zakładów Linii Kolejowych z siedzibami w: Warszawie, Łodzi, Siedlcach, Białymstoku, Lublinie, Kielcach, Skarżysku-Kamiennie, Krakowie, Rzeszowie, Nowym Sączu, Katowicach, Gliwicach, Częstochowie, Tarnowskich Górach, Gdańsku, Olsztynie, Toruniu, Bydgoszczy, Wrocławiu, Opolu, Wałbrzychu, Poznaniu, Ostrowie Wielkopolskim, Zielonej Górze, Gorzowie Wielkopolskim, Szczecinie i Koszalinie.

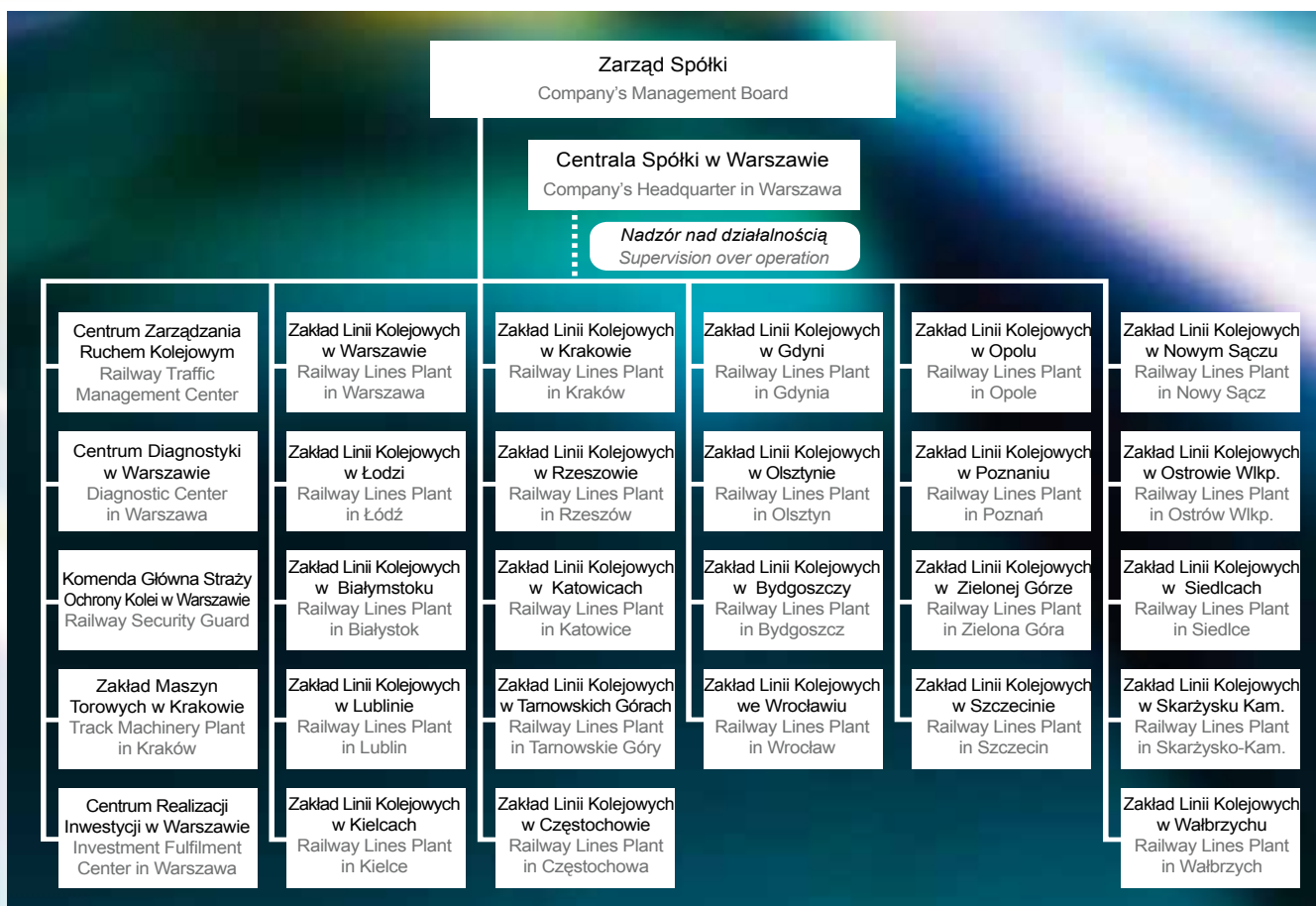
Aktualnie Zarządowi Spółki podlega bezpośrednio 29 jednostek organizacyjnych, w tym: Centrala Spółki, Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym w Warszawie, Zakład Maszyn Torowych w Krakowie, Centrum Realizacji Inwestycji w Warszawie, Centrum Diagnostyki w Warszawie, Komenda Główna Straży Ochrony Kolei w Warszawie oraz 23 zakłady linii kolejowych.

- Railway Security Guard Chief Command in Warszawa;
- 27 Railway Line Plants seated in: Warszawa, Łódź, Siedlce, Białystok, Lublin, Kielce, Skarżysko Kamienna, Kraków, Rzeszów, Nowy Sącz, Katowice, Gliwice, Częstochowa, Tarnowskie Góry, Gdańsk, Olsztyn, Toruń, Bydgoszcz, Wrocław, Opole, Wałbrzych, Poznań, Ostrow Wielkopolski, Zielona Góra, Gorzów Wielkopolski, Szczecin and Koszalin.

Currently, 29 organisational units report directly to the Company's Management Board: the Company's Headquarters, Railway Traffic Management Centre in Warszawa, Track Machinery Plant in Kraków, Investment Implementation Centre in Warszawa, Diagnostic Centre in Warszawa, Railway Security Guard Chief Command in Warszawa and 23 Railway Line Plants.

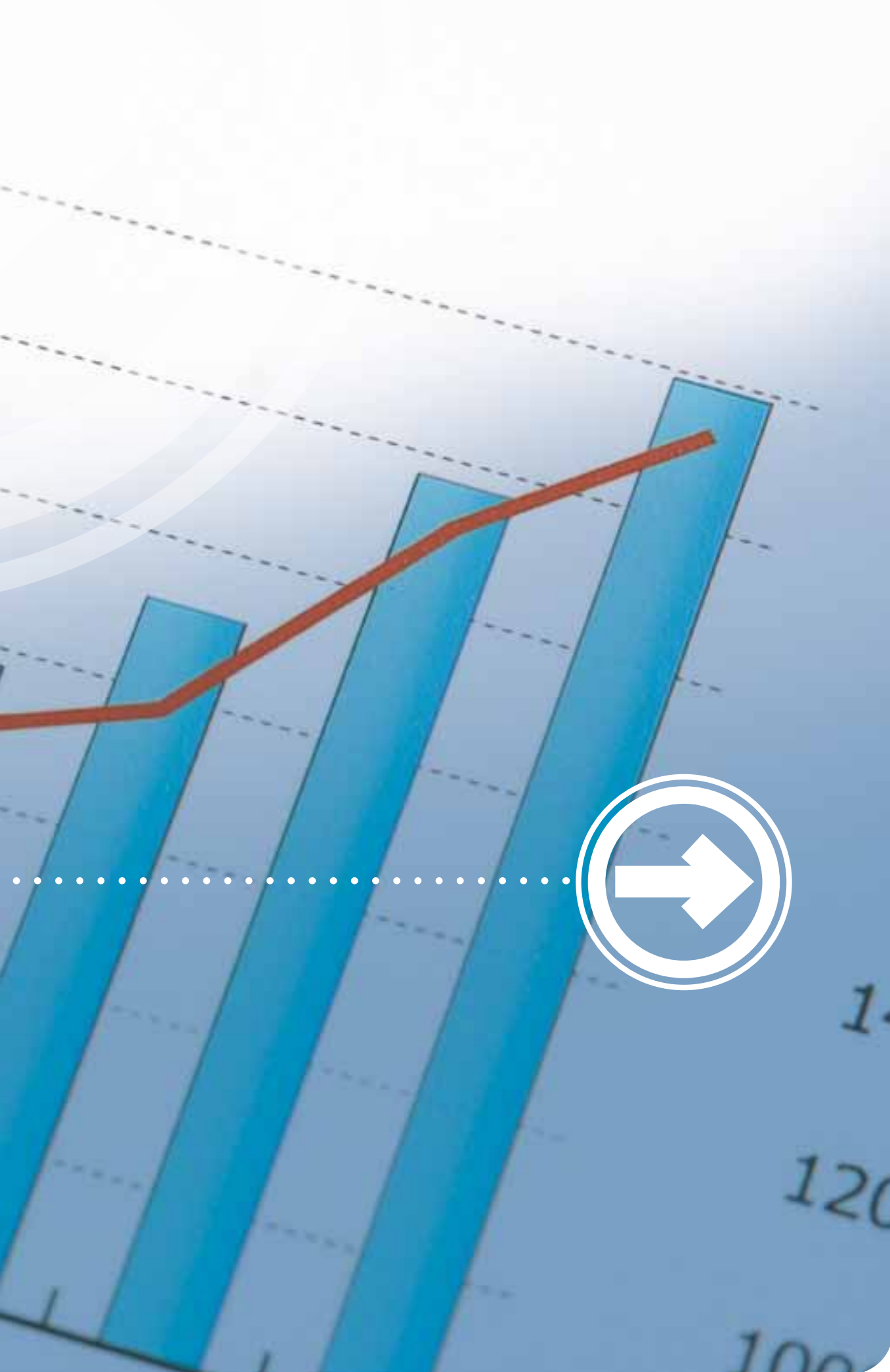
Struktura organizacyjna PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. stan na 30 kwietnia 2010 roku

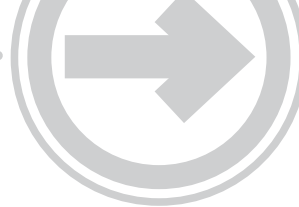
Organisational structure of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. as at April 30th, 2010





Wynik finansowy
Financial result





Sytuację ekonomiczno-finansową oceniono na podstawie sprawozdawczości finansowej wg stanu na dzień 31 grudnia 2009 roku.

Majątek Spółki

Majątek PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. na koniec 2009 roku wg wartości księgowej netto wyniósł 21 424 049,62 tys. zł, z czego około 90% stanowiły aktywa trwałe. Podstawową i jednocześnie najwyższą pozycję aktywów trwałych zajmowały rzeczowe aktywa trwałe, w tym budynki, lokale oraz obiekty inżynierii lądowej i wodnej. Majątek obrotowy stanowił około 10% aktywów ogółem. Najwyższą pozycję w majątku obrotowym wykazywały inwestycje krótkoterminowe – środki pieniężne oraz należności krótkoterminowe, w tym należności z tytułu dostaw i usług.

Wartość majątku Spółki w porównaniu do 2008 roku wzrosła o 1 710 439,71 tys. zł, to jest o około 9%. Powyższy wzrost był wynikiem przyrostu majątku trwałego. Przyrost majątku trwałego nastąpił głównie na skutek zakończonych i przyjętych do eksploatacji inwestycji na liniach kolejowych oraz zakupu sprzętu komputerowego i wdrożonych programów informatycznych. Wzrost wykazywały również inwestycje długoterminowe, na które składały się udziały spółek zależnych od PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Był on wynikiem zmniejszenia odpisu aktualizującego wartość udziałów spółek utrzymaniowo-naprawczych ze względu na poprawę ich kondycji ekonomiczno-finansowej.

Według stanu na dzień 31 grudnia 2009 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. posiadała prawo własności 157 231 udziałów o łącznej wartości aktywów netto 77 721,75 tys. zł w niżej wymienionych spółkach, to jest:

- 28 255 udziałów spółki Przedsiębiorstwo Napraw i Utrzymania Infrastruktury Kolejowej w Krakowie Sp. z o.o. (100% udziałów w kapitale zakładowym);
- 50 126 udziałów spółki Dolnośląskie Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury Komunikacyjnej DOLKOM Sp. z o.o. we Wrocławiu (100% udziałów w kapitale zakładowym);
- 32 173 udziały spółki Zakład Robót Komunikacyjnych – DOM w Poznaniu Sp. z o.o. (100% udziałów w kapitale zakładowym);
- 45 927 udziałów spółki Pomorskie Przedsiębiorstwo Mechaniczno-Torowe Sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku (100% udziałów w kapitale zakładowym);
- 750 udziałów w spółce Kolejowa Oficyna Wydawnicza Sp. z o.o. (15% udziałów w kapitale zakładowym).

Spółki utrzymaniowo-naprawcze, zależne od PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., zapewniają niezbędny potencjał do utrzymania linii kolejowych oraz uzupełniają dostępny na rynku krajowym potencjał wykonawców robót

The economic and financial situation was assessed on the basis of the financial statement as at December 31st, 2009.

Company's assets

At the end of 2009, the assets of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. at net book value accounted for PLN 21 424 049.62 thousand, of which nearly 90% constituted fixed assets. The basic and at the same time the greatest share of fixed assets was constituted by tangible fixed assets, including buildings, premises and civil and water engineering structures. Current assets constituted approximately 10% of the total assets. The greatest share in the current assets was constituted by short-term investments – cash and short-term receivables, including receivables on account of supplies and services.

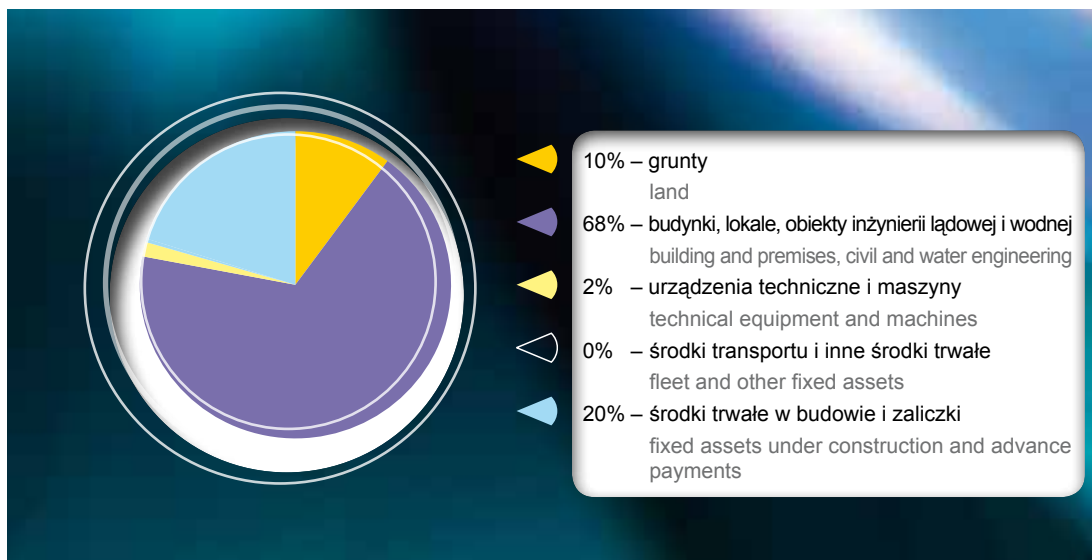
In comparison to 2008, the Company's assets rose by PLN 1 710 439.71 thousand, i.e. by approximately 9% in consequence of increase in fixed assets. The increase in fixed assets resulted, mainly, from completed and commissioned investments on railway lines and purchase of computer equipment and implemented software. Also long-term investments, including shares of subsidiaries of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., rose. It resulted from a reduction in the revaluation charge of shares of maintenance and repair companies on account of improvement in their economic and financial condition.

As at December 31st, 2009 PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. owned 157 231 shares with the total net value of PLN 77 721.75 thousand in the following companies:

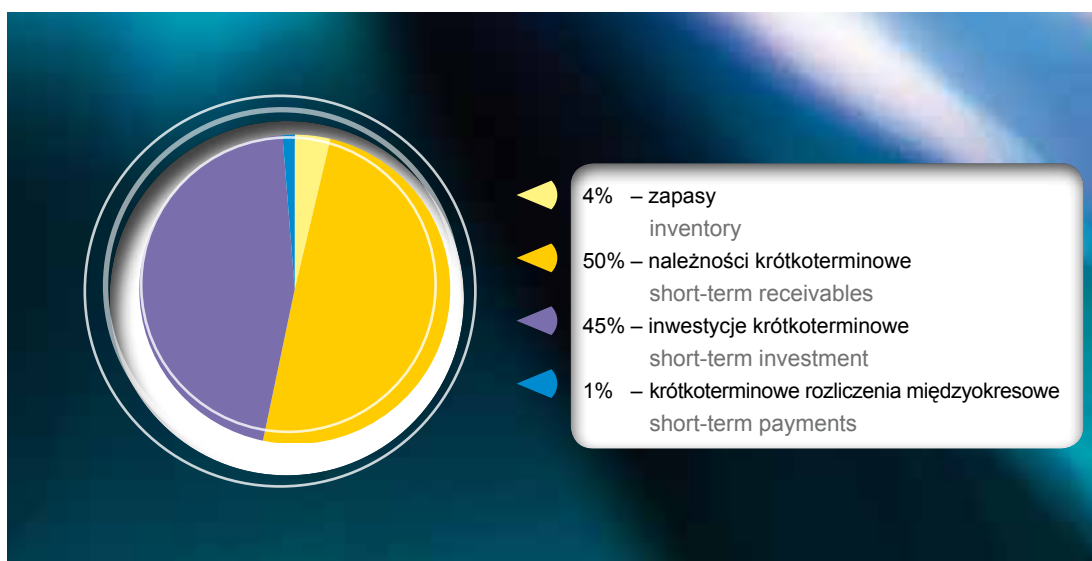
- 28 255 shares in Przedsiębiorstwo Napraw i Utrzymania Infrastruktury Kolejowej w Krakowie Sp. z o.o. (100% of shares in the initial capital);
- 50 126 shares in Dolnośląskie Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury Komunikacyjnej DOLKOM Sp. z o.o. in Wrocław (100% of shares in the initial capital);
- 32 173 shares in Zakład Robót Komunikacyjnych – DOM w Poznaniu Sp. z o.o. (100% of shares in the initial capital);
- 45 927 shares in Pomorskie Przedsiębiorstwo Mechaniczno-torowe Sp. z o.o. seated in Gdańsk (100% of shares in the initial capital);
- 750 shares in Kolejowa Oficyna Wydawnicza Sp. z o.o. (15% of shares in the initial capital).

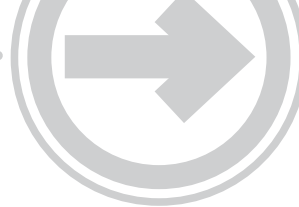
The maintenance and repair subsidiary companies of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. ensure the necessary potential to maintain railway lines and complement the potential of contractors of investment works which are carried out under long-term railway network modernisation programmes available in the national market. On account of its experience and familiarity with the specificity of the railway industry, Kolejowa Oficyna

Struktura rzeczowych aktywów trwałych w 2009 roku Structure of tangible fixed assets in 2009



Struktura aktywów obrotowych w 2009 roku Structure of current fixed assets in 2009





inwestycyjnych, których realizacja odbywa się w ramach wieloletnich programów modernizacji sieci kolejowej. Spółka Kolejowa Oficyna Wydawnicza, z uwagi na doświadczenie i znajomość specyfiki branży kolejowej, daje duże możliwości na polu marketingowym.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. kontynuowała w 2009 roku działania w zakresie racjonalizacji wielkości majątku i dostosowania go do potrzeb statutowych.

Spółka dokonała weryfikacji działek gruntów, będących przedmiotem umowy oddania do odpłatnego korzystania linii kolejowych oraz innych nieruchomości niezbędnych do zarządzania liniami kolejowymi (umowa D50-KN-1L/01). W wyniku tej weryfikacji, powierzchnia gruntów uległa zmniejszeniu o 491 działek tj. o 314 ha. Według stanu na dzień 31 grudnia 2009 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zarządzała gruntami o powierzchni 75 293 ha, w tym 73 316 ha było przedmiotem umowy D50. Na potrzeby własne Spółka wykorzystywała około 94% wszystkich gruntów. Pozostałe niezagospodarowane stanowiły m.in.:

- tereny zalesione, podmokłe, zalewowe rzek, położone wzdłuż szlaków kolejowych;
- działki z terenu zlikwidowanych bocznicy, a przypisane do istniejących linii kolejowych, które zostały postawione w stan likwidacji;
- grunty pod nieczynnymi lub przeznaczonymi do likwidacji liniami kolejowymi;
- grunty pod budynkami stanowiącymi pustostany;
- tereny nieatrakcyjne do dzierżawy, działki do których nie ma dojazdu, a położone są na szlakach kolejowych;
- tereny niewykorzystane po modernizacji linii kolejowej – przebudowa układu torowego.

Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. stosownymi aneksami wyłączył z przedmiotu umowy:

- 38,498 km linii kolejowej nr 307 Namysłów – Kępno;
- 28,430 km linii kolejowej nr 376 Kościan – Opalenica;
- 14,586 km linii kolejowej nr 305 Grodziec Mały – Granica Oddziału Regionalnego we Wrocławiu;
- 27,247 km linii kolejowej nr 410 Grzmiąca – Kostrzyn;
- 0,993 km linii kolejowej nr 415 Gorzów Wielkopolski – Myślibórz.

Jednocześnie włączono do przedmiotu umowy 0,541 km linii kolejowej nr 422 Pyrzyce – Głazów.

Spółka czyniła starania zarówno o przekazanie do PKP S.A. zbędnego majątku linii, stacji manewrowych i rozrządowych, gruntów dotyczących linii nieczynnych i linii z decyzjami o likwidacji, jak również o wniesienie przez PKP S.A. aportem majątku niezbędnego do prowadzenia działalności w zakresie zarządzania liniami kolejowymi.

Wydawnicza provides huge opportunities in terms of marketing.

In 2009, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. continued activities involving rationalisation of the assets and their adjustment to the statutory requirements.

The Company verified the plots of land being subject to lease contract for railway lines and other properties necessary to manage railway lines (contract no. D50-KN-1L/01). In consequence of the aforementioned verification, the area of land was reduced by 491 plots of land, i.e. 314 ha. As at December 31st, 2009 PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. managed land with the area of 75 293.0 ha, including 73 316 ha being subject to contract no. D50. The Company used approximately 94% of all plots of land for its own purposes. The remaining undeveloped land included, among others:

- forested, marshy areas, flood lands located along railway routes;
- plots of land from liquidated sidings and ascribed to the existing railway lines put into liquidation;
- area under inactive railway lines or railway lines to be put into liquidation;
- land under uninhabited buildings;
- unattractive areas for lease, plots of land with no approach roads and located on railway routes;
- land which was not used after railway line modernisation – track system alteration.

Pursuant to relevant annexes, the Management Board of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. excluded the following from the contract:

- 38.498 km of railway line no. 307 Namysłów – Kępno;
- 28.430 km of railway line no. 376 Kościan – Opalenica;
- 14.586 km of railway line no. 305 Grodziec Mały – Border of the Regional Division in Wrocław;
- 27.247 km of railway line no. 410 Grzmiąca – Kostrzyn;
- 0.993 km of railway line no. 415 Gorzów Wielkopolski – Myślibórz.

At the same time, 0.541 km of railway line no. 422 Pyrzyce – Głazów was included in the contract.

The Company made efforts aimed at transfer of the unnecessary assets, lines, manoeuvre stations and marshalling yards, land concerning inactive lines and lines to be liquidated to PKP S.A. as well as for PKP S.A. to make a contribution in kind including assets necessary to pursue activities involving railway lines management.

On December 30th, 2009 PKP S.A. transferred to PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. the right of perpetual usufruct of plot of land and the ownership of the office building located therein being the seat of the Headquarters of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (ul. Targowa 74 in Warszawa).

W dniu 30 grudnia 2009 roku PKP S.A. przeniosła na rzecz PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. prawo użytkowania wieczystego działki i prawo własności znajdującego się na tym gruncie budynku, który jest siedzibą Centrali PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (ul. Targowa 74 w Warszawie).

Proces wnoszenia majątku przez PKP S.A. do PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., zgodnie z postanowieniami ustawy z dnia 8 września 2000 roku o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”, nie został zakończony i nadal trwa.

Źródła finansowania majątku

Według stanu na dzień 31 grudnia 2009 roku kapitał własny finansował majątek Spółki w około 39%. W porównaniu do 2008 roku stan kapitału własnego zwiększył się z 7 751 568,75 tys. zł do 8 300 194,18 tys. zł, to jest o 7% i wynikał zasadniczo z wpływu środków PKP S.A. na realizację zadań inwestycyjnych i operacyjnych.

W ciągu roku nastąpiło podwyższenie kapitału zakładowego PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z 10 517 676,00 tys. zł do 11 418 232,00 tys. zł, to jest o kwotę 900 556,00 tys. zł poprzez emisję:

- 423 556 akcji imiennych serii P obejmowanych przez Skarb Państwa reprezentowany przez Ministra Infrastruktury w zamian za wydatki budżetu państwa przekazane w 2008 roku na finansowanie linii kolejowych o państwowym znaczeniu;
- 477 000 akcji imiennych serii R obejmowanych przez PKP S.A. w zamian za wkład pieniężny określony zgodnie z artykułem 33 s ustawy z dnia 8 września 2000 roku o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”. Kwota ta przeznaczona jest na realizację inwestycji wynikających z umów i porozumień międzynarodowych, na przygotowanie i realizację inwestycji obejmujących linie kolejowe o znaczeniu państwowym, a także na remont i utrzymanie infrastruktury kolejowej w celu zmniejszenia kosztów i wysokości opłat za korzystanie z niej.

Kapitał zapasowy pozostał na tym samym poziomie, co w 2008 roku, to jest w wysokości 2,44 tys. zł.

Wykazywana w kapitale własnym strata z lat ubiegłych oraz obecnie badanego 2009 roku wyniosła łącznie 3 118 040,26 tys. zł.

Od początku swojej działalności do końca 2009 roku Spółka wyemitowała w siedemnastu seriach 11 418 232 akcje o wartości nominalnej 1 000,00 zł każda. Akcjonariuszami Spółki były: Skarb Państwa (61,05% akcji) oraz PKP S.A. (38,95% akcji).

The process of assets contribution made by PKP S.A. to PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. in accordance with the Act of September 8th, 2000 on commercialisation, restructuring and privatisation of state-owned company “Polskie Koleje Państwowe” has not been finished yet.

Asset financing sources

As at December 31st, 2009 the Company's equity financed approximately 39% of the Company's assets. In comparison to 2008, the equity increased from PLN 7 751 568.75 thousand to PLN 8 300 194.18 thousand, i.e. by 7% and resulted from inflow of funds from PKP S.A. for performance of investment and operational tasks.

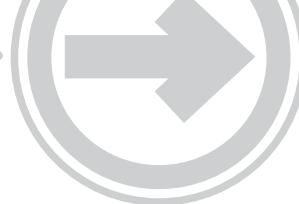
During the year, the initial capital of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. was increased from PLN 10 517 676.00 thousand to PLN 11 418 232.00 thousand, i.e. by PLN 900 556.00 thousand by issue of:

- 423 556 P series registered shares acquired by the State Treasury represented by the Minister of Infrastructure in exchange for expenses on financing the railway lines of national importance incurred in 2008;
- 477 000 R series registered shares acquired by PKP S.A. in exchange for cash contribution in accordance with Article 33 s of the Act of September 8th, 2000 on commercialisation, restructuring and privatisation of state-owned company “Polskie Koleje Państwowe”. The contribution is allocated for investments arising from international contracts and agreements, preparation and implementation of investments involving railway lines of national importance as well as renovation and maintenance of railway infrastructure in order to reduce the infrastructure costs and access charges.

The supplementary capital remained at the same level as in 2008 and accounts for PLN 2.44 thousand.

The loss on previous years and the year 2009 shown under the equity accounted for a total of PLN 3 118 040.26 thousand.

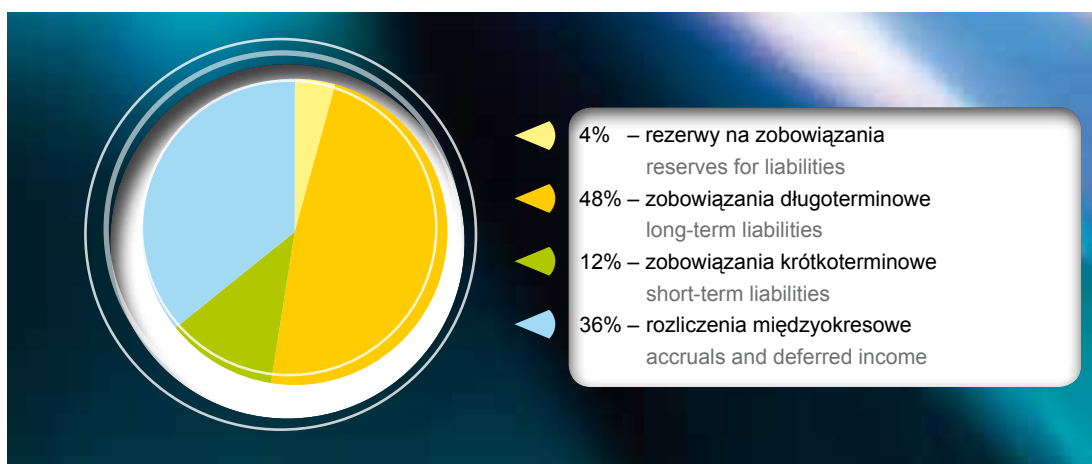
From the beginning of its activities until the end of 2009 the Company issued, in seventeen series, 11 418 232 shares with nominal value of PLN 1 000.00 each. The Company' shareholders included: the State Treasury (61.05% of shares) and PKP S.A. (38.95% of shares).



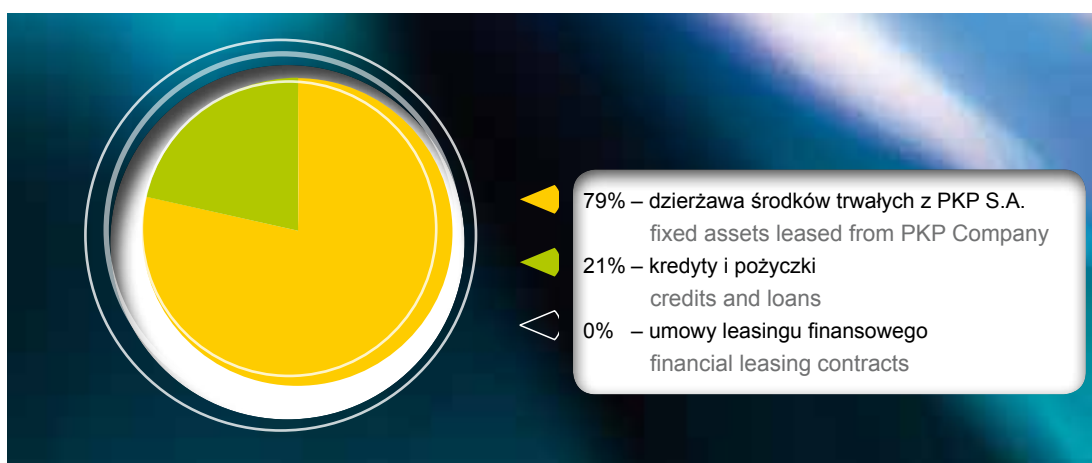
Głównym źródłem finansowania majątku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. był kapitał obcy. Stanowił on około 61% wszystkich kapitałów.

The main financing source of the assets of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. was foreign capital. It constituted approximately 61% of all capitals.

Struktura kapitału obcego w 2009 roku Foreign capital structure in 2009



Struktura zobowiązań długoterminowych w 2009 roku Structure of long-term liabilities in 2009



W strukturze kapitału obcego dominującą pozycję zajmowały zobowiązania długoterminowe, które są rezultatem

As to the foreign capital, the predominant position was taken by long-term liabilities, which result from contract

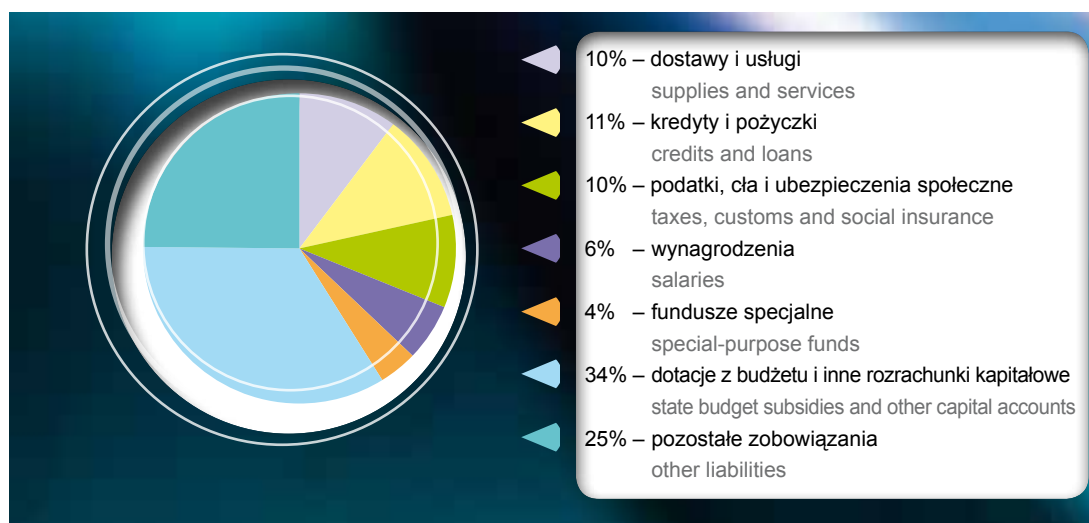
zawartej z PKP S.A. umowy D50. Dość znaczący udział miały również rozliczenia międzyokresowe.

Stan kapitału obcego w ciągu 2009 roku zwiększył się z 11 962 041,16 tys. zł do 13 123 855,45 tys. zł, to jest o około 10% i wynikał głównie ze wzrostu rozliczeń międzyokresowych z tytułu otrzymanych środków pieniężnych na budowę środków trwałych. Odnotowano ponadto wzrost zobowiązań długoterminowych z uwagi na rozszerzenie przedmiotu umowy D50 i uruchomienia w dniu 1 lipca i 26 października 2009 roku transzy kredytu inwestycyjnego na współfinansowanie i prefinansowanie projektów finansowanych przez fundusze unijne oraz zwiększenie rezerw na zobowiązania (świadczenia emerytalne). Nastąpił natomiast znaczny spadek zobowiązań krótkoterminowych z tytułu zaciągniętych kredytów oraz zakupu niefinansowych aktywów trwałych.

D-50 entered into with PKP S.A. Also accruals and deferred income were significant.

In 2009, foreign capital increased from PLN 11 962 041.16 thousand to PLN 13 123 855.45 thousand, i.e. by approximately 10%. It resulted, mainly, from an increase in accruals and deferred income on account of funds obtained for construction of fixed assets. Furthermore, long-term liabilities increased on account of extension of the contract D50 and drawing, on July 1st and October 26th, 2009, an investment loan tranche for co-financing and pre-financing of projects financed by EU funds and increase in reserves for liabilities (pension payments). At the same time, short-term liabilities on account of loans taken out and purchase of non-financial fixed assets decreased.

Struktura zobowiązań krótkoterminowych w 2009 roku Structure of short-term liabilities in 2009

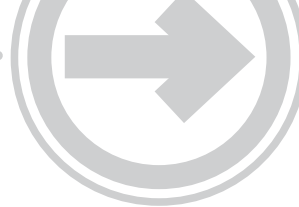


Wyniki ekonomiczno-finansowe działalności Spółki

W 2009 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. funkcjonowała w warunkach kryzysu światowego i wahań na rynku finansowym. W celu ograniczenia zagrożeń rozwoju Spółki, stosowano takie środki zarządzania ryzykiem, jak: ścisły monitoring finansowy, budżetowanie i harmonogramowanie inwestycji, negocjowanie warunków kredytowych, wybór doświadczonej kadry zarządzającej, szkolenia kadry pracowniczej oraz motywacja pracowników.

Economic and financial results of the Company

In 2009, the operation of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. was affected by the global crisis and fluctuations in the financial market. In order to reduce the threats to the Company's development, the Company applied risk management measures, including strict financial monitoring, investment budgeting and scheduling, loan terms negotiating, selection of the experienced management staff, employee training and employee motivation.



W wyniku prowadzonej działalności gospodarczej Spółka poniosła stratę finansową netto w wysokości 351 930,57 tys. zł, na którą złożyły się:

- strata na sprzedaży w wysokości 447 196,64 tys. zł,
- zysk na pozostałej działalności operacyjnej w wysokości 43 481,12 tys. zł,
- zysk na operacjach finansowych w wysokości 51 784,94 tys. zł.

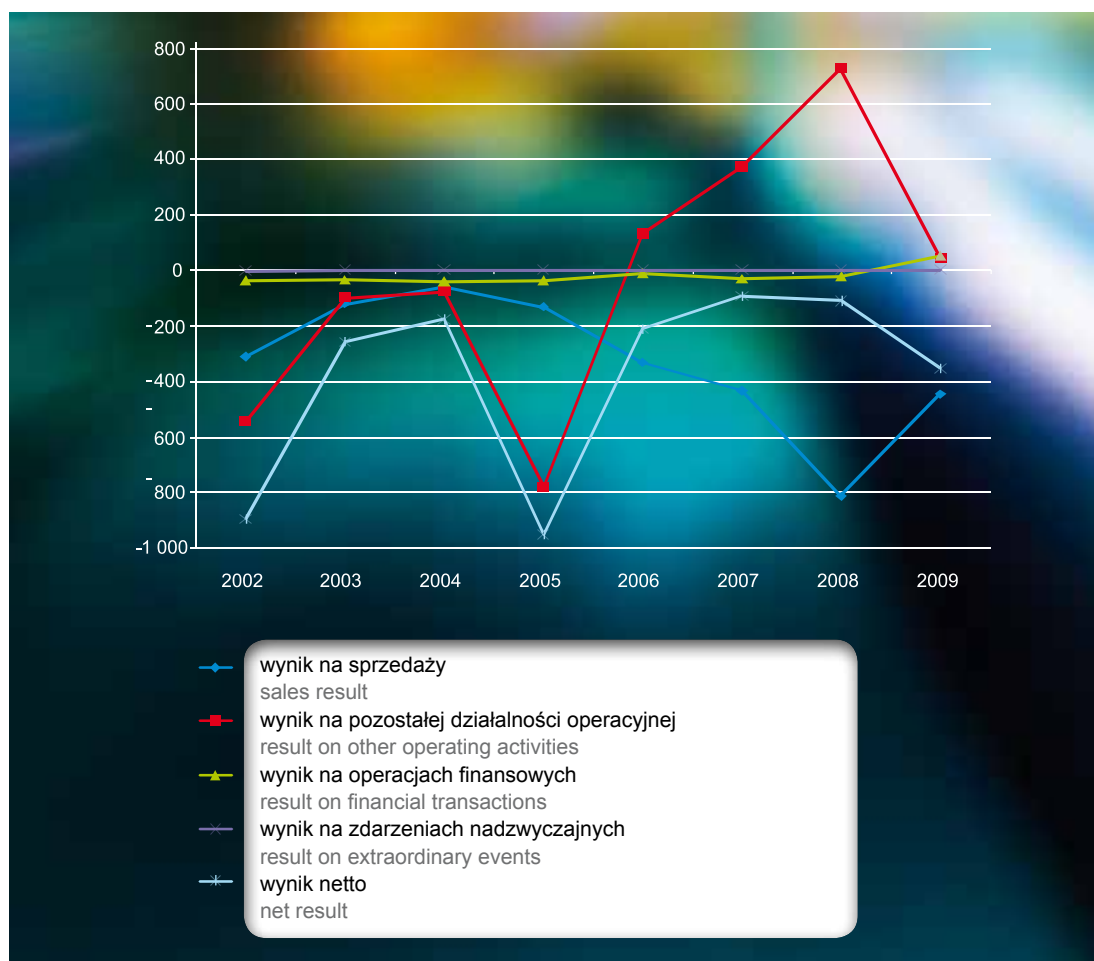
W porównaniu do założeń planu, pomimo znacznego spadku przychodów, wynik ten był lepszy o 7,3%. Na poprawę wyniku finansowego w zdecydowanej mierze miał wpływ wdrożony w 2009 roku program oszczędnościowy kosztów, jak również korzystne operacje na działalności finansowej (dodatnie różnice kursowe, spadek kursu EURO). Jednocześnie, na uwagę zasługuje fakt, że Spółka wykonała w 2009 roku pełny zakres zadań rzeczowych finansowanych z Funduszu Kolejowego i dotacji na utrzymanie i remonty infrastruktury kolejowej.

The Company incurred a net financial loss accounting for PLN 351 930.57 thousand on its economic activities, including:

- loss on sales accounting for PLN 447 196.64 thousand,
- profit on other operating activities accounting for PLN 43 481.12 thousand,
- profit on financial operations accounting for PLN 51 784.94 thousand.

In comparison to the assumptions of the plan, despite a significant decrease in income, the result was by 7.3% better. The improvement in the financial result was decidedly affected by the saving plan implemented in 2009 and favourable operations within financial activities (positive foreign exchange differences, decrease in EURO exchange rate). At the same time, in 2009 the Company performed all tasks financed by the Railway Fund and the subsidy for maintenance and renovations of the railway infrastructure.

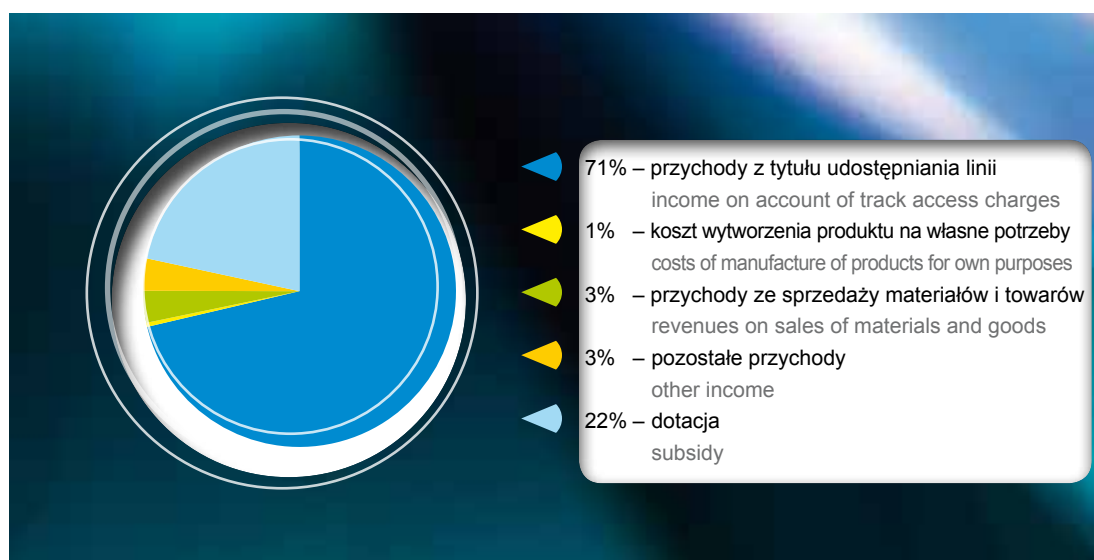
Wyniki finansowe PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w latach 2002-2009 Financial results of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. in the years 2002-2009



W ciągu 2009 roku Spółka uzyskała przychody z działalności gospodarczej w kwocie 3 617 789,80 tys. zł, pokrywając poniesione koszty w około 91%. Najwyższą pozycję w przychodach, bo aż 92%, stanowiły przychody ze sprzedaży i zrównane z nimi. Wśród nich dominowały przychody z tytułu udostępniania linii kolejowych, które wyniosły 2 381 355,2 tys. zł. Około 64,8% tych przychodów pochodziło od przewoźników z Grupy PKP, w tym od PKP CARGO S.A. 43,6%.

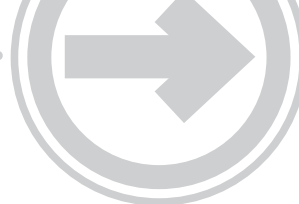
In 2009, the Company generated income on economic activities accounting for PLN 3 617 789.80 thousand, which covered approximately 91% of its costs. With 92%, sales revenues and their equivalents constituted the greatest item of income. It was dominated by income on account of track access charges, which accounted for PLN 2 381 355.2 thousand. Approximately 64.8.0% of that income was derived from carriers of the PKP Group, including 43.6% from PKP CARGO S.A.

Struktura przychodów ze sprzedaży i zrównanych z nimi w 2009 roku Sales revenues and their equivalents in 2009



Uzyskane w 2009 roku przychody z tytułu udostępniania linii kolejowych były niższe od wielkości planowanej o 1,8%. Na wynik ten miały wpływ niższe przychody od przewoźników z Grupy PKP, w której największe odchylenie od planu wykazały przychody od PKP CARGO S.A. w związku z realizacją pracy eksploatacyjnej na poziomie 85,1% planu. Wzrost pracy eksploatacyjnej przewoźników spoza Grupy PKP (101,8% planu) nie zrównoważył spadku pracy przewoźników z Grupy PKP oraz nie zrekompensował spadku przychodów.

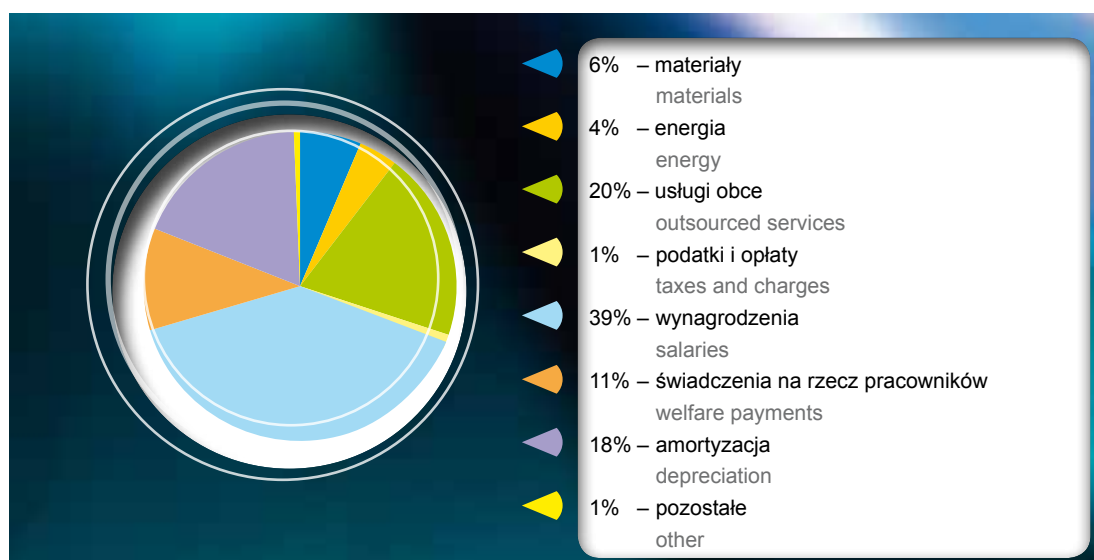
The income on account of track access charges generated in 2009 was lower than planned by 1.8%. The result was affected by lower income from carriers of the Group, with the greatest deviation from the plan shown by income from PKP Cargo in connection with the operational work performed at the level of 85.1% of the plan. The increase in the operational work of carriers from outside the PKP Group (101.8% of the plan) did not set off the decrease in the work of carriers of the PKP Group and did not compensate for the decrease in income.



Niższe niż planowano na 2009 rok były koszty działalności gospodarczej Spółki. Wyniosły one 3 969 720,38 tys. zł, to jest o 2,1% mniej niż planowano. Około 63% tych kosztów stanowiły koszty pracy i amortyzacji.

Costs of the Company's operating activities were lower than planned for 2009. They accounted for PLN 3 969 720.38 thousand, i.e. by 2.1% less than planned. Approximately 63% of the said costs were constituted by labour and depreciation costs.

Koszty w układzie rodzajowym PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w 2009 roku Costs by types of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. in 2009



W porównaniu do roku poprzedzającego badany rok sprawozdawczy struktura kosztów w układzie rodzajowym uległa niewielkim zmianom. Nastąpił nieznaczny spadek udziału kosztów zużycia materiałów, podatków i opłat oraz amortyzacji, przy jednoczesnym wzroście kosztów energii oraz wynagrodzeń i świadczeń na rzecz pracowników.

In comparison to the previous year, the structure of costs by types was subject to slight changes. The share of costs of materials, taxes and charges, as well as depreciation slightly decreased, while costs of energy and salaries, as well as welfare payments rose.

Na podstawie przeprowadzonej w badanym roku sprawozdawczym analizy wskaźnikowej stwierdza się, że Spółka posiadała zdolność do regulowania bieżących zobowiązań. Wskaźnik bieżącej płynności finansowej mieścił się w granicy uznawanej za optymalną, tj. 1,2-2. Nie występowało ryzyko utraty zdolności do zwrotu długu. Wskaźnik ogólnego zadłużenia, podobnie jak w roku poprzednim, osiągnął poziom uznawany za optymalny (granica optymalna 57%-67%). W porównaniu do 2008 roku skróceniu uległ czas regulowania bieżących zobowiązań ogółem średnio o 28 dni oraz z tytułu dostaw i usług – średnio o 6 dni, co jest zjawiskiem pozytywnym. Jednak,

On the basis of the analysis of ratios carried out in the reporting year in question, the Company was capable of settling its on-going liabilities. The current financial liquidity ratio was within the limits considered optimal, i.e. 1.2 – 2. There was no risk of loss of ability to repay debts. Similarly as in the previous year, the general debt ratio was optimal (optimum limits are 57% - 67%). In comparison to 2008, the time of settlement of total current liabilities was shortened by 28 days and liabilities on account of supplies and services, by 6 days, which is a positive development. However, in comparison to the cycle of receivables on account of supplies and services, there was a negative occurrence regarding recipient crediting. The

w porównaniu z cyklem należności z tytułu dostaw i usług, wystąpiło niekorzystne zjawisko kredytowania odbiorców. Cykl spłaty należności był bowiem dłuższy niż cykl regulowania zobowiązań. Niemniej, nie było zagrożenia powstania zatorów płatniczych, ponieważ niezrealizowane należności oscylowały wokół okresu 2 miesięcy. Gospodarka materiałowa i polityka windykacyjna prowadzone były prawidłowo. Nastąpiła poprawa, aczkolwiek nieznaczna, w zakresie stopnia wykorzystania majątku obrotowego. Wzrosła wydajność pracy. Na 1 zatrudnionego w Spółce przypadało 82,05 tys. zł przychodów ze sprzedaży, tj. o 9,1 tys. zł więcej niż w 2008 roku.

Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. szczególną uwagę przypisywał i przypisuje nadal do realizacji zadań inwestycyjnych, mających na celu zwiększenie bezpieczeństwa ruchu pociągów oraz parametrów infrastruktury kolejowej. W ramach usprawnienia procesu realizacji projektów inwestycyjnych współfinansowanych z funduszy Unii Europejskiej podjął działania w kierunku zrestrukturizowania Spółki. Rezultatem było wydzielenie od 1 stycznia 2010 roku jednostki organizacyjnej pod nazwą Centrum Realizacji Inwestycji, działającej w ramach Spółki i odpowiedzialnej za realizację inwestycji prowadzonych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. W 2010 roku Zarząd Spółki planuje przeznaczyć znaczne środki finansowe na modernizację linii kolejowych (wartość wykonanych i rozliczonych prac szacuje się na ponad 4 mld zł). Poprawa parametrów infrastruktury kolejowej wpłynie na jakość usług przewozowych oraz ogólny wizerunek kolei, co ma bezpośrednie przełożenie na przychody Spółki. Przyspieszenie inwestycji kolejowych będzie jednak zależało w głównej mierze od polityki transportowej państwa, m.in. stopnia wsparcia finansowego oraz stworzenia odpowiedniej bazy prawnej umożliwiającej wykorzystanie w pełni środków unijnych.

receivables repayment cycle was longer than the liability settlement cycle. However, there was no threat of payment gridlocks since unrealised receivables fluctuated around 2 months. The materials management and debt collection policy were conducted correctly. The degree of use of the current assets slightly improved. Labour efficiency increased. There were PLN 82.05 thousand of sales revenues per one employee, i.e. by PLN 9.1 thousand more than in 2008.

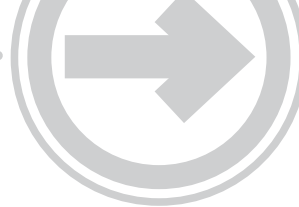
The Management Board of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. put and still puts a special emphasis on implementation of investment tasks aimed at improvement in the train traffic safety and railway infrastructure parameters. In streamlining the implementation of the investment projects co-financed by the EU funds, the Management Board took activities to reorganise the Company. In consequence, on January 1st, 2010 an organisational unit called Investment Implementation Centre was established. The unit operates within the Company and is in charge of implementation of investments conducted by PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. In 2010, the Company's Management Board is going to allocate significant funds to modernisation of railway lines (the value of works performed and settled is estimated at more than PLN 4 billion). Improvement in the railway infrastructure parameters will contribute to the quality of transport services and the general railway image, which directly translates into the Company's income. However, acceleration of railway investments will depend, to a great extent, on the state's transport policy, inter alia, on the financial support and creation of a relevant legal basis enabling full utilisation of EU funds.



Sprzedaż tras
Train path sales







PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. jest zarządcą państwowej infrastruktury kolejowej, którą udostępnia na podstawie umów o korzystanie z przydzielonych tras pociągów zawieranych z licencjonowanymi przewoźnikami kolejowymi, według zasad określonych w ustawie o transporcie kolejowym i rozporządzeniu Ministra Transportu w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej.

Nasz podstawowy produkt to rozkład jazdy sprzedawany jako trasa pociągu układana na zamówienie przewoźnika kolejowego. W 2009 roku zrealizowano ogółem 2 381 994 przejazdy, w tym na podstawie:

- Rocznego Rozkładu Jazdy (RRJ) przygotowanego na podstawie wniosków złożonych przez przewoźników i aktualizowanego w trakcie obowiązywania RRJ w ustalonych terminach – 1 920 817 tras;
- Indywidualnego Rozkładu Jazdy (IRJ) opracowanego przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. na podstawie wniosku przewoźnika o przydzielenie trasy pociągu (w przypadku wolnej zdolności przepustowej), w związku z nieoczekiwaną zmianą popytu na usługi przewozowe niemożliwą do przewidzenia w okresie składania wniosków do RRJ – 239 482 trasy;
- tras katalogowych zgodnie z parametrami przyjętymi przez zarządcę infrastruktury kolejowej i podanymi do publicznej wiadomości – 221 695 tras.

Komórka pierwszego kontaktu z klientem One Stop Shop (OSS), który jest częścią międzynarodowej sieci OSS w ramach stowarzyszenia europejskich zarządców infrastruktury kolejowej RailNetEurope w 2009 roku uzgodnił 12 937 przejazdów międzynarodowych pociągów towarowych (w tym przez granicę niemiecką – 7 073, czeską – 5 480, ukraińską – 129, białoruską – 123, słowacką – 100 i rosyjską – 32), co stanowi zwiększenie o 20% w stosunku do roku 2008 (10 779 tras).

Międzynarodowe przewozy towarowe w ramach IRJ wykonywało 19 przewoźników, którzy najczęściej wybierali przejścia graniczne: Chałupki – Bohumin, Szczecin Gumieńce – Tantow, Gubin – Guben, Rzepin – Oderbruecke i Zebrzydowice – Petrovice.

W 2009 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. udostępniła linie kolejowe 50 przewoźnikom, z których 10 wykonywało przewozy pasażerskie, 35 – towarowe, a 5 – pasażerskie i towarowe.

Podstawowym miernikiem w zakresie udostępniania linii kolejowych jest praca eksploatacyjna wyrażona w pociągokilometrach [pockm]. W 2009 roku nasi klienci zrealizowali 212,28 mln pockm, w tym: 142,12 mln pockm w ruchu pasażerskim i 70,16 mln pockm w ruchu towarowym.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. is the manager of the state-owned railway infrastructure, which is made available pursuant to lease contracts for certain train routes entered into with certified rail carriers, according to the principles specified in the Act on rail transport and the Ordinance of the Minister of Transport on conditions of access to and use of rail infrastructure.

Our basic product is a timetable sold as a train route constructed in accordance with a specification provided by a railway carrier. In 2009, a total of 2 381 994 operations were executed on the basis of:

- Yearly Timetable (RRJ) prepared on the basis of applications made by carriers and updated during the RRJ validity period – 1 920 817 routes;
- Individual Timetable (IRJ) prepared by PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. pursuant to carrier's application for train route allocation (in the case of free capacities), due to unexpected change of demand for transport services, which is impossible to predict when applications are submitted to RRJ – 239 482 routes;
- catalogue routes in accordance with parameters adopted by the railway infrastructure manager and made public – 221 695 routes.

In 2009, One Stop Shop (OSS), which is a part of international OSS network within European Rail Infrastructure Managers Association – RailNetEurope, agreed 12 937 international freight transits within IRJ (including 7 073 across the Polish - German border, 5 480 across the Polish-Czech border, 129 across the Polish-Ukrainian border, 123 across the Polish-Belarusian border, 100 across the Polish-Slovakian border and 32 across the Polish-Russian border), which is an increase by 20% in comparison to 2008 (10 779 routes).

International freight transits were performed by 19 carriers, who most often chose the following border crossings: Chałupki – Bohumin, Szczecin Gumieńce – Tantow, Gubin – Guben, Rzepin – Oderbruecke and Zebrzydowice – Petrovice.

In 2009, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. provided access to railway lines to 50 carriers, of which 10 performed passenger transports, 35 freight transports, and 5 passenger and freight transports.

The access to railway lines is basically measured in operational work expressed in train-km [t-km]. In 2009, a total of 212.28 million t-km were performed by our customers, including 142.12 million t-km in passenger traffic and 70.16 million t-km in freight traffic.

W 2009 roku nastąpił:

- spadek o 7,00% ogólnej wielkości pracy eksploatacyjnej w stosunku do 2008 roku, w tym w szczególności o 18,17% w przewozach rzeczy (na których odbiło się zmniejszenie produkcji przemysłowej w wyniku światowego kryzysu ekonomicznego), nieznaczny w przewozach osób o 0,28%;
- wzrost udziału przewoźników towarowych spoza PKP w pracy wykonywanej przez wszystkich przewoźników towarowych z 18,90% w 2008 roku do 26,55% w 2009 roku;
- wzrost udziału przewoźników pasażerskich spoza PKP w pracy zrealizowanej w całym segmencie przewozu osób z 12,64% w 2008 roku do 61,29% w 2009 roku (w związku z utratą przez „Przewozy Regionalne” sp. z o.o. charakteru spółki powiązanej z PKP S.A. z dniem 22 grudnia 2008 roku).

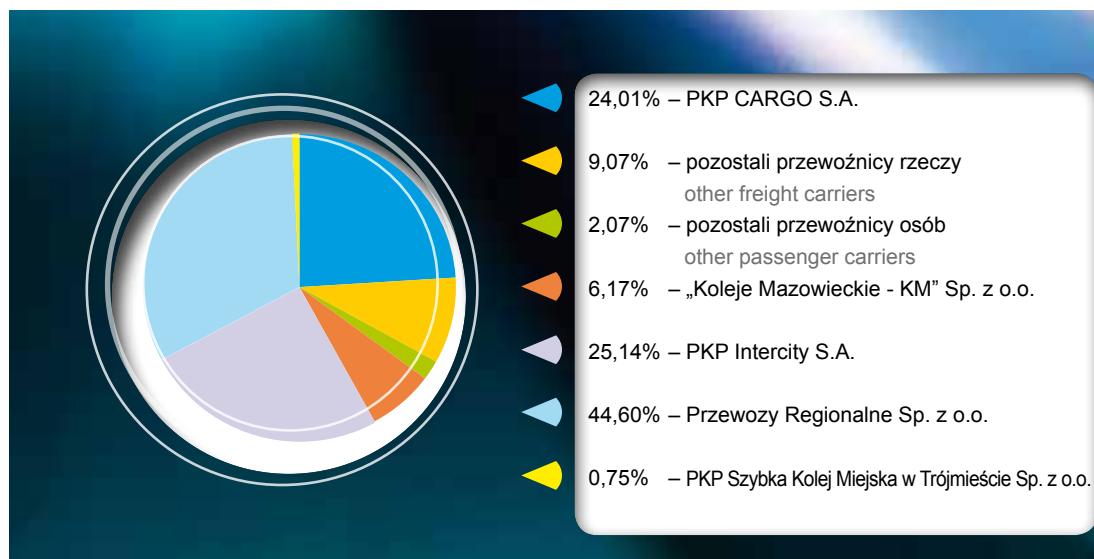
Strukturę pracy eksploatacyjnej wg przewoźników i rodzajów pociągów w 2009 roku przedstawiono na poniższych wykresach.

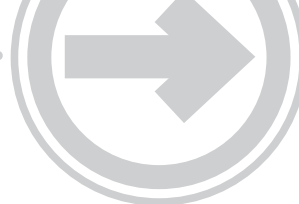
The following developments were observed in 2009:

- decrease by 7.00% in the total volume of operational work in comparison to 2008, including in particular 18.17% in freight transport (which was affected by a decrease in the industrial production in consequence of the global economic crisis), slight decrease in passenger transport (by 0.28%);
- increase in the share of freight carriers from outside the PKP Group in the work executed by all freight carriers from 18.90% in 2008 to 26.55% in 2009;
- increase in the share of passenger carriers from outside the PKP Group in the work performed in the entire passenger transport segment from 12.64 % in 2008 to 61.29 % in 2009 (as "Przewozy Regionalne" sp. z o.o. ceased to be a company related to PKP S.A. on December 22nd, 2008).

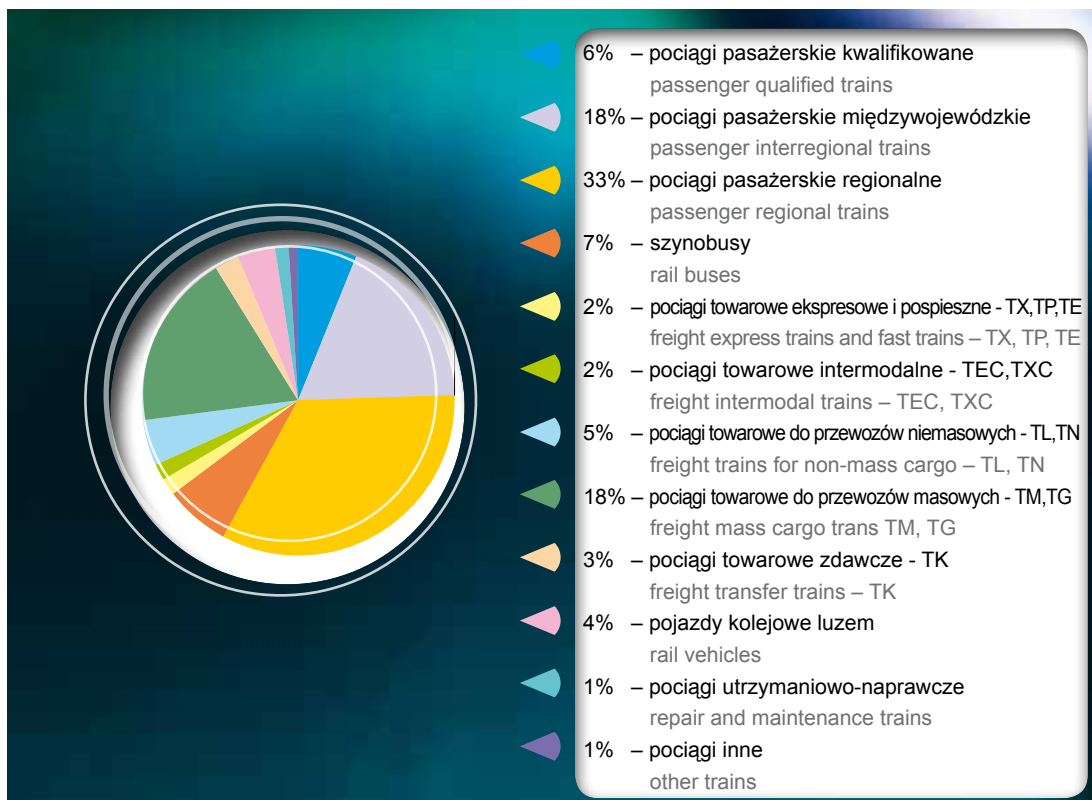
The structure of operational work by carriers and train types in 2009 is presented in the diagrams below.

Struktura pracy eksploatacyjnej wg przewoźników w 2009 roku Structure of operational work by carriers in 2009





Struktura pracy eksploatacyjnej wg rodzajów pociągów w 2009 roku Structure of operational work by train types in 2009



Ciągła dbałość o jakość oferty przewozowej doprowadziła do stworzenia Internetowego Systemu Zamawiania Trasy Pociągu – „Zamawiaj i Jedź” (ISZTP). Powstał on w odpowiedzi na zapotrzebowanie przewoźników.

W celu zapewnienia szybkiego dostępu do infrastruktury kolejowej w nowym systemie zastosowano rewolucyjne rozwiązania, a przede wszystkim automatyczną sprzedaż wzorcowych tras katalogowych bez udziału konstruktora. System jest prosty w obsłudze, szybki w działaniu i umożliwia sprzedaż tras katalogowych przez Internet, dzięki czemu przewoźnik może podejmować decyzje o zakupie trasy katalogowej najpóźniej na 2 godziny przed odjazdem pociągu.

Dostęp do systemu mogą otrzymać licencjonowani przewoźnicy obsługujący ruch towarowy na sieci PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Permanent care of the quality of the transport offer resulted in creation of an Internet Train Route Ordering System called “Zamawiaj i Jedź” (ISZTP). It was created in response to the carriers’ demand.

In order to ensure quick access to the railway infrastructure, revolutionary solutions were applied in the new system, including in particular automatic sales of standard catalogue routes without a designer. The system is easy to operate, quick and enables sales of catalogue routes via the Internet, due to which carriers may make decisions on purchase of catalogue routes 2 hours prior to departure.

Access to the system may be provided to certified carriers operating freight traffic in the network of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

System był bardzo oczekiwany przez przewoźników kolejowych i został wdrożony 1 września 2009 roku bez żadnych problemów eksploatacyjnych. Oczekiwania były tak duże, że już w drugiej minucie funkcjonowania systemu Pomorski Zakład PKP CARGO S.A. zakupił pierwszą trasę katalogową przez Internet w relacji Bydgoszcz Wschodnia Towarowa – Herby Nowe.

Do momentu uruchomienia ISZTP – „Zamawiaj i Jedź” sprzedaż tras katalogowych odbywała się poprzez system Konstrukcji Wykresu Ruchu – KWR, w którym cały proces sprzedaży odbywał się z pełnym udziałem konstruktora rozkładu jazdy.

Po pierwszym miesiącu działania ISZTP – „Zamawiaj i Jedź” sprzedano 18 058 tras (średnio 601 tras dziennie), tj. wzrost o 42,8% tras a pockm 1 309 863, 863, tj. wzrost o 45,5%.

Kolejnym krokiem rozwoju ISZTP było zastosowanie łączenia tras katalogowych, co spowodowało optymalne wykorzystanie oferty wzorcowych tras katalogowych. Dzięki łączeniu wzorcowych tras katalogowych osiągnęliśmy efekt automatycznego tworzenia rozkładu jazdy w żądanej relacji, co umożliwiło lepsze wykorzystanie wolnej przepustowości poprzez zmniejszenie oferty tras wzorcowych o 50%, a tym samym efektywniejszy dostęp do infrastruktury.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. jako jedyny zarządca infrastruktury kolejowej w Europie dostarcza rozkład jazdy na podstawie trasy katalogowej do przewoźników w ciągu 1 minuty od momentu złożenia zamówienia.

Szczegółowe informacje na temat udostępniania infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (dotyczące między innymi zasad przyznawania dostępu do infrastruktury kolejowej, pełnej oferty produktów i zakresu świadczonych usług, regulaminu przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów, cennika opłat za usługi podstawowe i dodatkowe, zasad opracowywania rozkładu jazdy) znajdują się na stronie: www.plk-sa.pl.

The system was awaited for by rail carriers and was implemented on September 1st, 2009 without any operational problems. The expectations were so high that as soon as in the second minute of the system operation, PKP Cargo S.A. Pomorski Zakład Spółki purchased the first catalogue route via the Internet for Bydgoszcz Wschodnia Towarowa – Herby Nowe train.

Before ISZTP – “Zamawiaj i Jedź” was launched, catalogue routes were sold via the Traffic Chart Structure System (KWR) under which the entire sales process took place with participation of a timetable designer.

In the first month of operation of ISZTP – “Zamawiaj i Jedź”, 18 058 routes were sold (on average, 601 routes a day), i.e. the number of routes rose by 42.8 % and t-km by 1 309 863.863 i.e. 45.5 %.

Another step in the development of ISZTP included combination of catalogue routes, which resulted in an optimal use of the offer of standard catalogue routes.

Due to combination of catalogue routes, a timetable of the demanded connection was created automatically, which enabled better utilisation of free capacities by reduction in the offer of standard routes by 50% and thus more efficient access to the infrastructure.

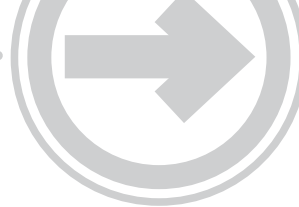
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. as the sole railway infrastructure manager in Europe provides carriers with timetables on the basis of catalogue routes within 1 minute as of the order.

Detailed information about access to the railway infrastructure managed by PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (regarding, among others, principles of allocation of access to the railway infrastructure, full product offer and the scope of services provided, terms and conditions of allocation of train routes and the use of train routes, price list for basic and additional services, principles of preparation of a timetable) may be found at www.plk-sa.pl



Infrastruktura
Infrastructure





Drogi kolejowe

Rok 2009 był kolejnym rokiem, w którym wzrosła długość eksploatowanych linii kolejowych. Potrzeby transportowe rynku kolejowego spowodowały wznowienie przewozów w 2009 roku na odcinkach linii o łącznej długości wynoszącej 135 km toru.

Według stanu na 31 grudnia 2009 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. eksploatowała następujące ilości infrastruktury branży drogowej w jej podstawowych elementach:

- 19 336 km linii kolejowych, to jest 37 356 km torów, w tym:
 - 27 919 km torów szlakowych i głównych zasadniczych,
 - 9 437 km torów stacyjnych;
- 44 100 rozjazdów, w tym:
 - 18 816 rozjazdów w torach szlakowych i głównych zasadniczych,
 - 25 284 rozjazdów w torach stacyjnych;
- 16 485 przejazdów kolejowych (w tym 2 765 przejazdów kategorii A);
- 25 587 obiektów inżynierskich;
- 6 625 budynków;
- 11 717 budowli.

Stan infrastruktury kolejowej nie odpowiada naszym oczekiwaniom. Dla jej stałego monitorowania przyjęto następujące kryteria oceny:

- dobra – linie eksploatowane z założonymi parametrami eksploatacyjnymi wymagające jedynie robót konserwacyjnych;
- dostateczna – linie eksploatowane ze zmniejszonymi parametrami eksploatacyjnymi (obniżenie prędkości rozkładowych, wprowadzenie punktowych ograniczeń prędkości) wymagające, oprócz robót konserwacyjnych, dla utrzymania parametrów eksploatacyjnych napraw bieżących polegających na wymianie uszkodzonych elementów toru;
- niezadowolająca – linie eksploatowane przy znacznie ograniczonych parametrach eksploatacyjnych (niskie prędkości rozkładowe, znaczne ograniczenia prędkości, obniżone dopuszczalne naciski) kwalifikujące się do kompleksowej wymiany nawierzchni.

Przy ocenie stanu technicznego posługujemy się wyspecjalizowaną jednostką – Centrum Diagnostyki w Warszawie. Ta niewielka jednostka kontynuuje ponad 35-letnią działalność specjalistycznej diagnostyki nawierzchni kolejowej. Centrum Diagnostyki wykonuje między innymi następujące zadania:

- pomiary geometrii torów drezynami pomiarowymi EM120;

Railway tracks

In 2009, the length of railway lines under operation increased. Transport requirements of the railway market resulted in resumption of transits at line sections with the total length of 135 km of tracks.

As at December 31st, 2009 PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. operated the following basic components of the railway infrastructure:

- 19 336 km of railway lines, i.e. 37 356 km of tracks including:
 - 27 919 km of main and running lines,
 - 9 437 km of station tracks;
- 44 100 turnouts including:
 - 18 816 turnouts in main and running tracks,
 - 25 284 turnouts in station tracks;
- 16 485 rail-road level crossings (including 2 765 level crossings of A category);
- 25 587 civil engineering facilities;
- 6 625 buildings;
- 11 717 rail structures.

The railway infrastructure condition does not meet our expectations. The following assessment criteria were taken into consideration while monitoring the condition:

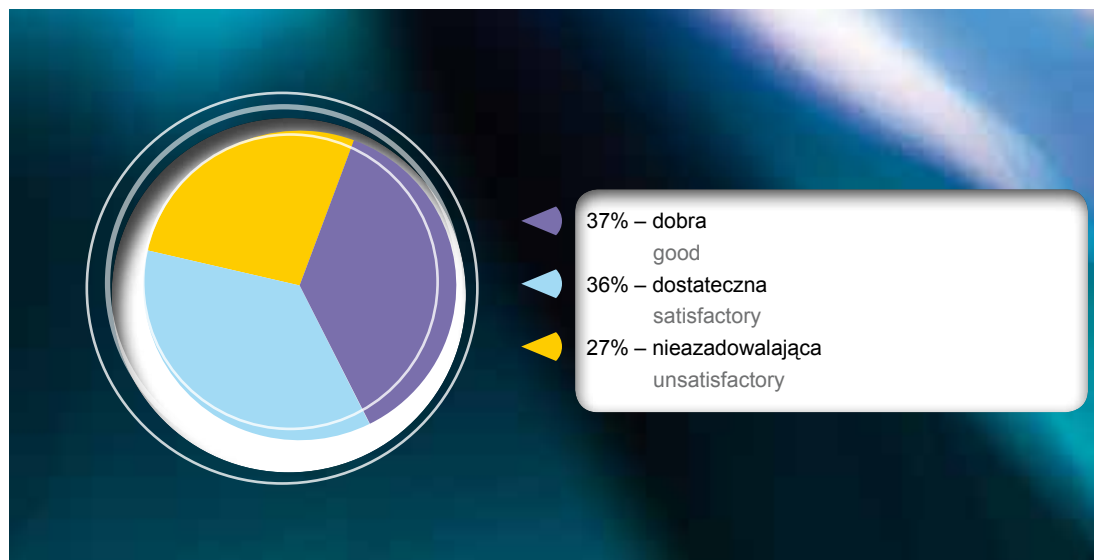
- good – lines operated in accordance with the assumed operational parameters, requiring only maintenance works;
- satisfactory – lines operated with lower operational parameters (lower timetable speeds, introduction of spot speed limits), requiring, in addition to maintenance works, on-going repairs involving replacement of damaged track components in order to maintain the operational parameters;
- unsatisfactory – lines operated with significantly reduced operational parameters (low timetable speeds, significant speed limits, lower allowed loads) the whole superstructure of which must be replaced.

While assessing the technical condition, we use a specialised unit – Diagnostic Centre in Warszawa. The small unit continues the activities involving specialist superstructure diagnostic, which have been conducted for more than 35 years. The Diagnostic Centre performs, among others, the following tasks:

- measurement of track geometry using EM120 rail motor cars;
- track internal structure examination using a flaw detection car;
- control of operation of axis welding sensors using DSAT car simulating a failure;
- measurement of structure gauge using a specialist track vehicle used for photogrammetric and laser measurements - UPS-80;

Ogólna ocena stanu technicznego torów linii kolejowych

The general assessment of the technical condition of railway tracks

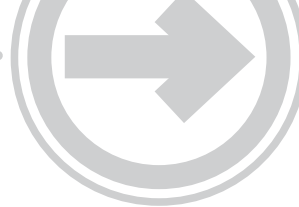


- badania struktury wewnętrznej szyn w torze wagonem defektoskopowym;
- kontroluje pracę czujników zagrzanania osi przez przejazd wagonem DSAT symulując awarię;
- pomiary skrajni budowli kolejowej specjalnym pojazdem szynowym do pomiarów fotogrametrycznych i laserowych – UPS-80;
- inspekcję obiektów mostowych przy wykorzystaniu specjalistycznego pojazdu Volvo – SRS Svabo, wspólnie z inspektorami zakładowymi z zakładów linii kolejowych;
- nadzoruje firmy wykonujące prace spawalnicze na liniach PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.;
- dokonuje odbiorów i kontroli technicznej u producenta elementów nawierzchni kolejowej w imieniu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

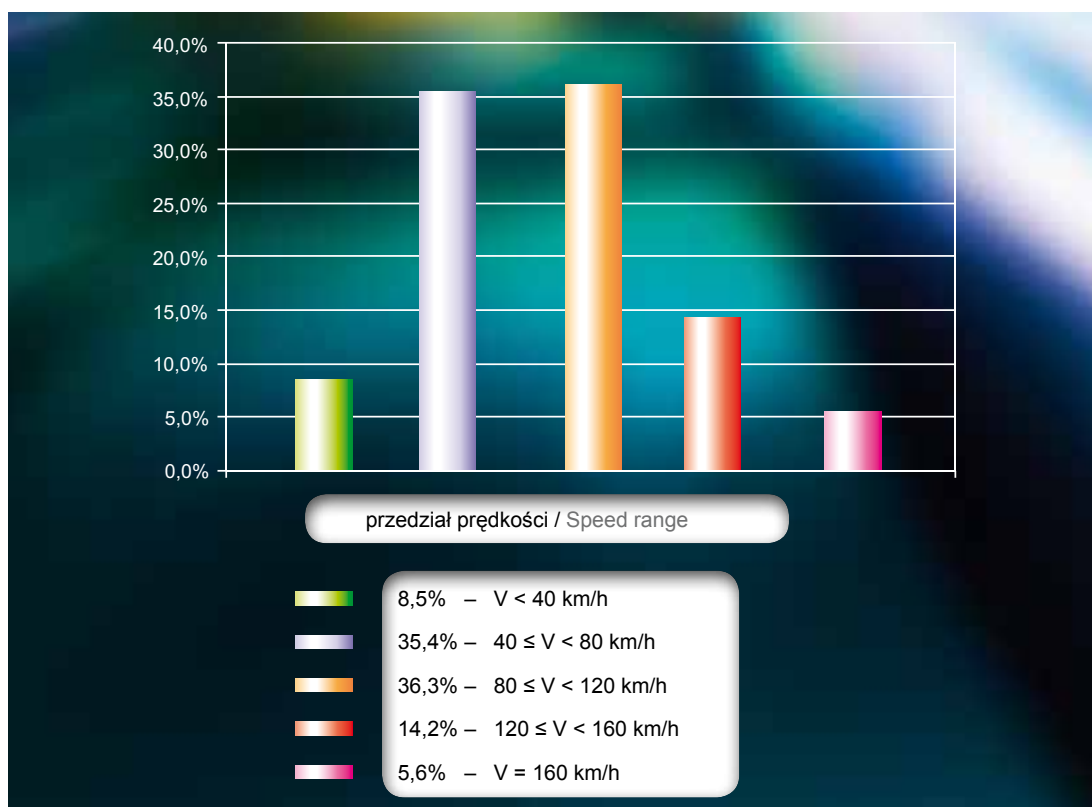
- bridge structures inspections using a specialist vehicle Volvo – SRS Svabo, together with inspectors from Railway Line Plants;
- supervision of companies performing welding works on tracks of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.;
- technical acceptance procedures and controls with the manufacturer of superstructure components on behalf of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

One of the most important operational parameters affecting the assessment of our Company includes the timetable speed on individual railway lines.

Jednym z najważniejszych parametrów eksploatacyjnych, który wpływa na ocenę naszej Spółki jest prędkość rozkładowa na poszczególnych liniach kolejowych.



Struktura prędkości rozkładowych Structure of timetable speeds



Bolączką Spółki są wprowadzane punktowe ograniczenia prędkości. Wynikają one z wydłużonej eksploatacji podkładów drewnianych, zaległości w dostosowaniu obiektów inżynierskich do zwiększonych nacisków i zaległości w naprawach podtorza kolejowego.

One of the Company's problems includes spot speed limits. They result from prolonged operation of wooden sleepers, lack of adjustment of engineering structures to increased loads and repair backlogs of track superstructure.

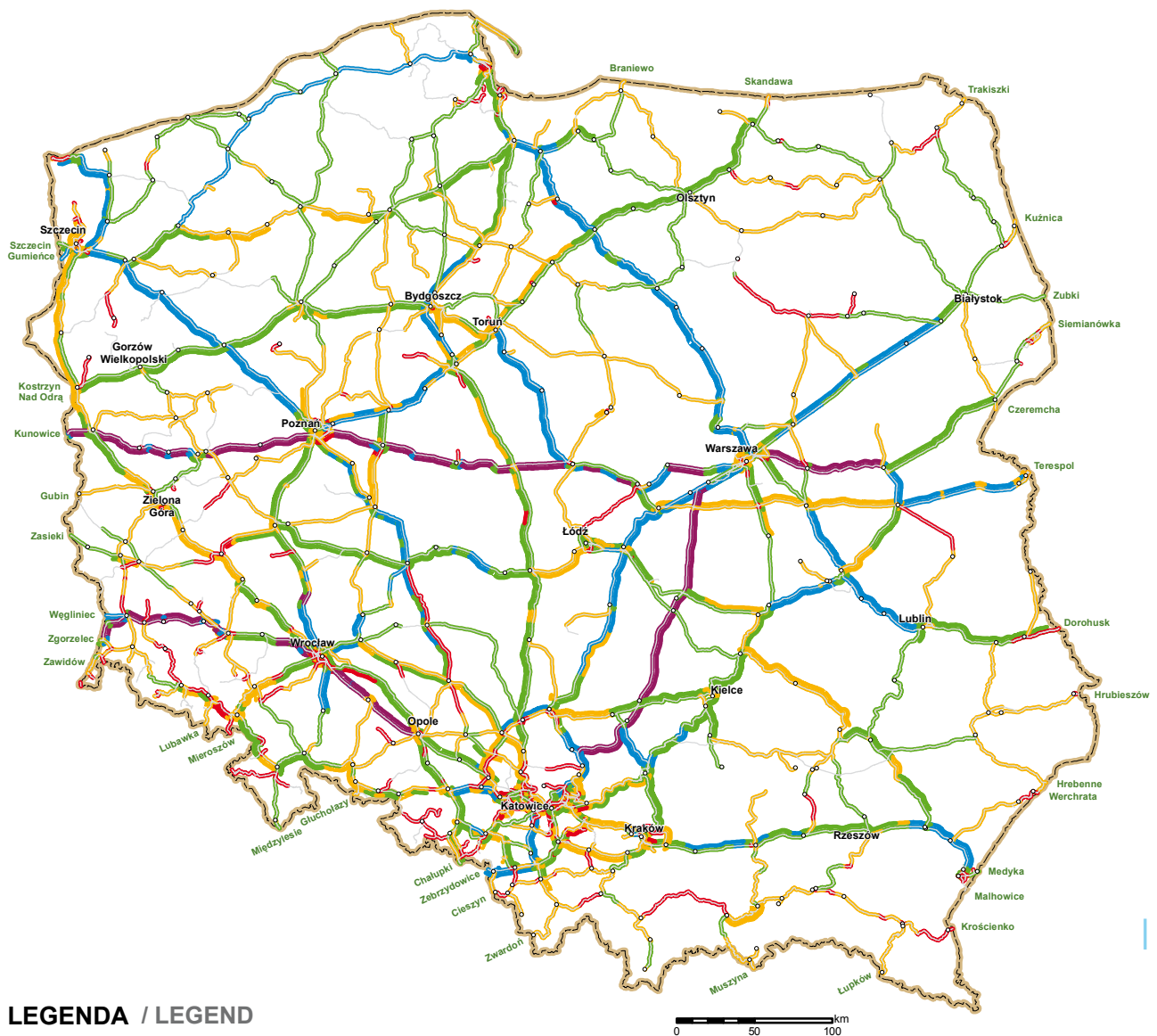
Ograniczone środki jakie Spółka może przeznaczyć na utrzymanie nawierzchni muszą być racjonalnie wydawane. Przy pracach utrzymaniowych wykorzystywany jest potencjał Zakładu Maszyn Torowych w Krakowie (IM). Zaletą zespołów maszyn jakimi dysponuje IM jest możliwość wykonywania czynności naprawczych w jednym przejściu roboczym bez konieczności demontażu toru kolejowego, co w znaczący sposób skraca czas wykonywania naprawy przy jednoczesnym uzyskaniu jednolitych wysokich parametrów toru kolejowego.

The limited funds the Company may allocate to the superstructure maintenance must be spent reasonably. While conducting maintenance works, the potential of the Track Machinery Plant (IM) in Krakow is used. The advantage of the machine set in possession of IM is the possibility to perform repair activities in one working cycle without necessity of track disassembly. This significantly cuts down the repair time, and at the same time allows obtaining consistent quality level of railway track.

Dla wydłużenia okresów eksploatacji i obniżenia kosztów utrzymania kolejowej infrastruktury drogowej wprowadza się nowe rozwiązania konstrukcyjne elementów nawierzchni kolejowej.

In order to extend the operational periods and reduce maintenance costs of the railway infrastructure, new structural solutions of superstructure components are introduced.

Rozkładowe prędkości maksymalne na liniach kolejowych
zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Maximum timetable speeds on railway lines
managed by PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.



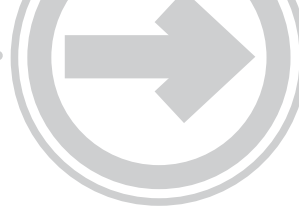
LEGENDA / LEGEND

- Łódź miasta wojewódzkie / Voivodship cities
- o wybrane stacje kolejowe / Selected railway stations
- przejścia graniczne / Border crossing
- linie kolejowe / Railway lines
- granica państwa / State border

Prędkości maksymalne na liniach kolejowych (stan na 2009 r.): / Maximum speeds on railway lines (in 2009)

- $V = 160 \text{ km/h}$
- $120 \leq V < 160 \text{ km/h}$
- $80 \leq V < 120 \text{ km/h}$
- $40 \leq V < 80 \text{ km/h}$
- $< 40 \text{ km/h}$

Opracowanie: Biuro Nieruchomości i Geodezji Kolejowej



W 2009 roku na sieci PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wbudowane zostały dwa prototypowe rozjazdy o promieniu kierunku zwrotnego wynoszącym 760 m. Od dawna w wielu opracowaniach podkreślano zalety rozjazdów o promieniu 760 m, przede wszystkim biorąc pod uwagę możliwą prędkość jazdy taboru po torze zwrotnym rozjazdu wynoszącą 80 km/h. Rozjazdy tego rodzaju są podstawowymi rozjazdami w wielu zarządkach europejskich kolei. Niejednokrotnie, stosowanie tych rozjazdów jest bardziej celowe i korzystniejsze niż na przykład stosowanie rozjazdów o promieniach 1200 m.

Na Centralnej Magistrali Kolejowej (CMK) wykonano kilka odcinków doświadczalnych z zastosowaniem: nowych typów podkładów, geowłóknin, siatek, wzmocnień górnej warstwy podsypki natryskiem żywicami epoksydowymi. Pomiaru dokonywane w trakcie obserwowanej eksploatacji tych odcinków przyczynią się do opracowania i wdrożenia na sieci nowych rozwiązań.

Automatyka i telekomunikacja

W grupie urządzeń sterowania ruchem kolejowym (srk) w przeważającej części funkcjonują urządzenia przekątnikowe i mechaniczne. Najnowsza generacja urządzeń srk to systemy komputerowe, które łączą w sobie nowoczesność, niezawodność oraz zapewniają bardzo wysoki poziom bezpieczeństwa ruchu. Komputerowe systemy sterowania ruchem kolejowym zainstalowane są w 99 okręgach nastawczych i sterują 2 250 zwrotnicami i 2 793 sygnalizatorami. Urządzenia zdalnego sterowania obejmują 676,4 km linii kolejowych i 70 stacji, na których bezpieczne kursowanie pociągów nadzoruje 19 centrów zdalnego sterowania ruchem. W komputerowe urządzenia zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowych wyposażone są 582 skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi.

Rozwój i szerokie wprowadzanie do eksploatacji urządzeń detekcji stanów awaryjnych taboru (DSAT) stanowi wyznaczony kierunek działań, mających na celu zapewnienie wysokiego poziomu bezpieczeństwa ruchu pociągów. Na głównych ciągach komunikacyjnych, w sąsiedztwie dużych węzłów kolejowych, rozmieszczonych jest 175 kompletów takich urządzeń. Urządzenia DSAT w sposób zdalny wykrywają i ostrzegają o możliwości wystąpienia stanów awaryjnych taboru kolejowego, mogących stać się przyczyną wypadków kolejowych. Urządzenia te zapewniają również komfort podróży pasażerom, minimalizują degradację stanu technicznego nawierzchni kolejowej oraz są elementem wspomagającym utrzymanie taboru kolejowego.

In 2009, two prototype turnouts with the diverging direction radius of 760 m were built within the network of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. The advantages of turnouts with radius of 760 m, in particular taking into account the possible speed of the rolling stock on the diverging track amounting to 80 km/h, have been underlined in many studies for a long time. Such turnouts are basic turnouts in the case of many European railway companies. Use of the said turnouts is often more legitimate and favourable than the use of turnouts with radius of 1200 m.

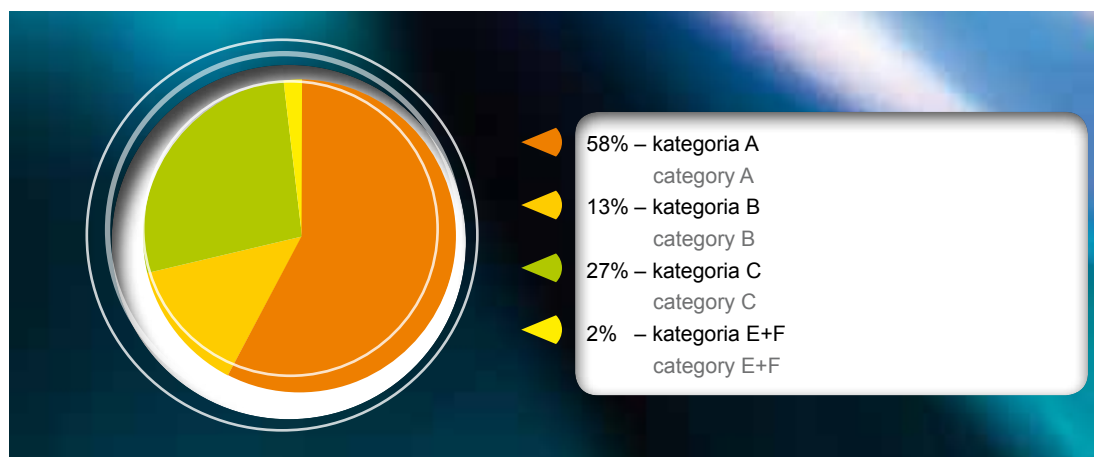
On the Main Railway Trunk Line (CMK), several experimental sections using new sleeper types, geofibres, nets, reinforcement of the upper substructure layer with epoxy resin spraying were constructed. Measurements made during the observed operation of those sections will contribute to preparation and implementation of new solutions.

Automatics and telecommunication

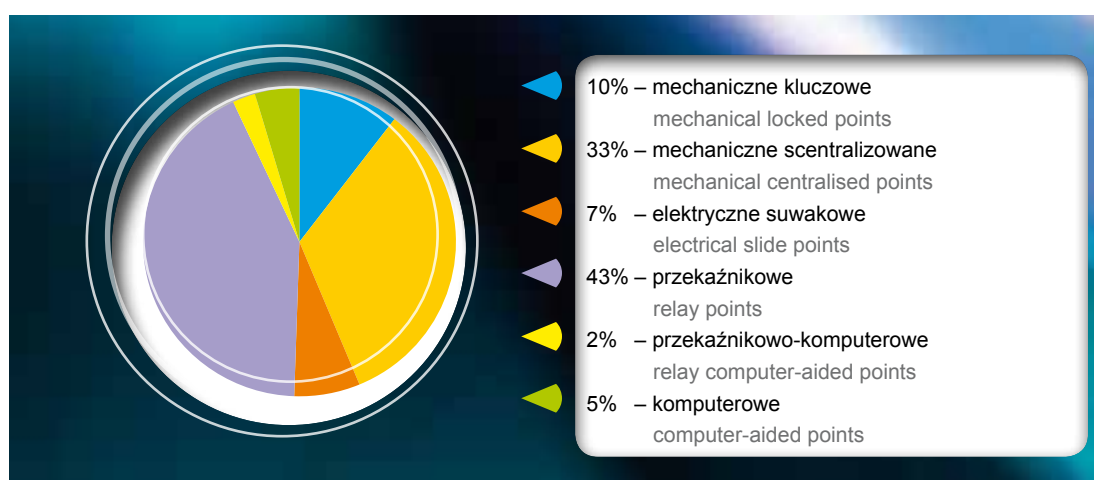
Rail traffic control devices (srk) include, mainly, relay and mechanical points. The latest generation of SRK devices includes computer systems combining modernity and reliability and ensuring high traffic safety level. Computer-aided rail traffic control systems are installed in 99 control areas and control 2 250 switches and 2 793 light signals. Remote control systems cover 676.4 km of railway lines and 70 railway stations, on which safe railway traffic is monitored by 19 remote control centres. 582 rail-road level crossings are equipped with computer aided traffic protection devices.

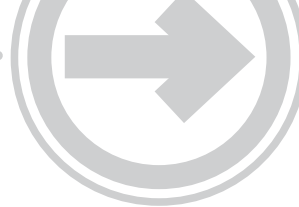
The development and wide implementation of stock brake-down detection devices (DSAT) constitutes a separate direction of activities aimed at high train traffic safety. Those devices are installed at 175 spots along the main railway routes in the vicinity of large railway junctions. DSAT devices remotely detect and warn about rolling stock emergency situations, which may become a cause of railway accident. The devices also ensure comfort to passengers, minimise degradation of the technical condition of the railway superstructure and support maintenance of the rolling stock.

Podział przejazdów kolejowych wyposażonych
w urządzenia zabezpieczenia ruchu na poszczególne kategorie
Division of railway transits equipped
with traffic protection devices into categories



Zwrotnice w poszczególnych rodzajach
stacyjnych urządzeń sterowania ruchem
Switch points in individual types
of station rail traffic control facilities





Zgodnie z polityką Spółki podczas prac modernizacyjnych instaluje się najnowocześniejsze komputerowe urządzenia srk, co widać na przykład: stacja Gdynia Główna, Ostrowy, Trzciniec, Chorzewice.

W 2009 roku w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. kontynuowano działania związane z wdrożeniem na terenie Polski systemów ERTMS/ETCS (Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym/Europejski System Sterowania Pociągami) i GSM-R (Globalny System Kolejowej Radiokomunikacji Ruchomej). Pierwsze pilotażowe instalacje realizowane są w transportowych korytarzach transeuropejskich E 65 i E 30. System ETCS poziom 1 zainstalowany będzie na Centralnej Magistrali Kolejowej. Realizowana jest również adaptacja urządzeń srk zainstalowanych na odcinku Legnica – Bielawa Dolna (korytarz E 30) do współpracy z systemami ERTMS/ETCS poziom 2 oraz zapewnienie zgodności z protokołem Euroradio+/Subset098. Odcinek Legnica – Bielawa Dolna jest również miejscem pierwszego wdrożenia systemu ERTMS, w części ETCS poziom 2 i GSM-R. Rok 2009 był dla PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. kolejnym rokiem kontynuowania ścisłej współpracy z czołowymi producentami branży sterowania ruchem kolejowym w zakresie wdrażania nowych rozwiązań technicznych. Współpraca ta zaowocowała uzyskaniem dla wielu systemów i urządzeń *Świadectw dopuszczenia do eksploatacji* wydawanych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.

Na szczególną uwagę zasługuje fakt zakończenia modernizacji urządzeń srk Poznańskiego Węzła Kolejowego. Innowacyjność tego projektu polegała na tym, że zainstalowany w Lokalnym Centrum Sterowania (LCS) Poznań system nadrzędny może współpracować z różnymi typami urządzeń stacyjnych i steruje ponad 300 zwrotnicami na sześciu posterunkach ruchu.

In accordance with the Company's policy, during modernisation works the latest computer-aided srk devices are installed, which is visible, e.g., at Gdynia Główna, Ostrowy, Trzciniec, Chorzewice railway stations.

In 2009, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. continued activities involving implementation of ERTMS/ETCS (European Railway Traffic Management System/European Train Control System) and GSM-R (Global System for Mobile Communication - Rail) in Poland. The first pilot implementations took place in trans-European transport corridors E 65 and E 30. ETCS level 1 will be installed on the Main Railway Trunk Line. Also, srk devices installed at the section Legnica – Bielawa Dolna (corridor E 30) are adapted to support ERTMS/ETCS level 2 and be compliant with Euroradio+/Subset098 protocol. Also the first ERTMS, partial ETCS level 2 and GSM-R implementation took place at the Legnica – Bielawa Dolna section. In 2009, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. continued close cooperation with leading manufacturers of railway traffic control devices (srk) involving implementation of new technical solutions. In consequence of the cooperation, operational licenses issued by the President of the Railway Transport Office were obtained for many systems and devices.

Srk device modernisation on the Poznań Railway Junction was completed. The innovative character of the project is that the superior system installed in the Poznań Local Control Centre (LCS) may support different types of station devices and controls more than 300 switches at six traffic control stations.

Overhead traction network and infrastructure energy devices

In 2009, the introduction of YC150-2CS150 overhead traction network with variety YC120-2CS150 was continued.

The network is adjusted to traffic speed of 200 km/h. The theoretical maximum speed is 250 km/h. The examinations of that kind of networks showed that it might be used on the lines administered by PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

In order to adjust the railway network managed by PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. to the European high speed railways, it is necessary to construct and launch a high speed section in Poland. The overhead traction network will be powered by alternating current (AC) 2x25 kV 50 Hz. After study works are completed, preparatory works involving development of a design of network type and

40 | Sieć trakcyjna i energetyczne urządzenia infrastruktury

2009 to kolejny rok wprowadzania sieci trakcyjnej typu YC150-2CS150 z odmianą YC120-2CS150.

Sieć dostosowana jest do prowadzenia ruchu kolejowego z prędkością do 200 km/h. Maksymalna teoretyczna prędkość konstrukcyjna określana jest na 250 km/h. Badania tego typu sieci wykazały jej przydatność do stosowania na liniach zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

W celu dostosowania sieci kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. do europejskiego sys-

temu kolei dużych prędkości zachodzi potrzeba budowy i uruchomienia odcinka kolei dużych prędkości w Polsce. Do zasilania sieci trakcyjnej przewiduje się zastosowanie napięcia przemiennego (AC) 2x25 kV 50 Hz. Po wykonaniu prac studialnych w tym zakresie, prowadzone będą prace przygotowawcze polegające na opracowaniu projektu typu sieci oraz podstacji trakcyjnej dla systemu zasilania AC 2x25 kV.

Od kilku lat w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. prowadzone są działania skierowane na ograniczenie zużycia energii elektrycznej, a tym samym zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych do atmosfery. W latach 2005-2009 z tego tytułu ograniczono emisję gazów cieplarnianych o około 90 tysięcy ton (dane ilustruje wykres). Stosowanie nowoczesnego oświetlenia oraz efektywnych systemów sterowania urządzeniami oświetleniowymi i ogrzewaniem rozjazdów wpływa na zmniejszenie zużycia energii.

traction substation design for the power supply system AC 2x25 kV will be conducted.

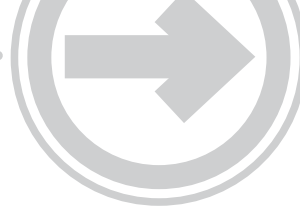
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. has been conducting activities oriented towards reduction in the electric energy consumption and thus reduction in greenhouse gases emissions for many years. In the period 2005-2009, greenhouse gases emissions were reduced by approximately 90 thousands tons (data shown on the chart below). Application of modern lights and efficient illumination devices and turnout heating equipment control systems contribute to the reduction in the energy consumption.

Zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych w wyniku wprowadzenia do eksploatacji nowoczesnych opraw oświetleniowych
Reduction in greenhouse gases emissions in consequence of application of modern lights



Wraz z rozkładem jazdy 2010-2011 zostaje wprowadzony obowiązek stosowania nakładek węglowych na pantografach elektrycznych pojazdów trakcyjnych. Spowoduje to zmniejszenie zużycia przewodów sieci jezdnej i nakładek.

In the timetable 2010-2011, the obligation of use of carbon covers on pantographs of power supply devices will be introduced. It will contribute to lower wear and tear of utility wires and covers.



Bezpieczeństwo i ochrona przeciwpożarowa

Bezpieczeństwo to priorytet w prowadzeniu ruchu kolejowego. Wszelkie działania zmierzające do zapewnienia wysokiego standardu technicznego sieci linii kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. uwzględniają również sprawny i skuteczny system ratownictwa kolejowego i prewencję ochrony przeciwpożarowej oraz ochronę urządzeń związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego. Mamy ogółem 24 zespoły ratownicze, w tym 8 Specjalnych Pociągów Ratownictwa Technicznego dyspozycyjnych w systemie dobowym i 16 Pociągów Ratownictwa Technicznego dyspozycyjnych stosownie do potrzeb. Pociągi te są profesjonalnie wyposażone w: żurawie kolejowe EDK 750, EDK 1000, EDK 2000, ciągniki gąsienicowe z platformami, pojazdy szynowo-drogowe, samojezdne szynowe pojazdy ratownicze oraz wysokociśnieniowe urządzenia do wkolejania pojazdów kolejowych. Wyposażenie i doskonale wyszkolona kadra techniczna są gwarantem interoperacyjności i skuteczności w udrażnianiu linii kolejowych, zapewniają bezpieczeństwo i ochronę przed skutkami awarii, katastrof technicznych i ekologicznych.

W uznaniu zasług w sferze ochrony przeciwpożarowej Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji wyróżnił 17 pracowników PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. odznaką „Zasłużony dla Ochrony Przeciwpożarowej”.

W roku 2009 odnotowano znaczny spadek liczby wykolejeń, tj. ze 162 w 2008 roku do 108. Na szczególne podkreślenie zasługuje spadek liczby wykolejeń z winy PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., tj. z 96 w 2008 roku do 64 w 2009 roku.

Systematycznej poprawie ulega również stan bezpieczeństwa na terenie kolejowym. W roku 2009 Straż Ochrony Kolei (SOK) zarejestrowała 13 379 przestępstw i wykroczeń, czyli o 19,2% mniej niż w roku 2008. Jednocześnie wykrywalność zdarzeń wyniosła 27,96% i była o 3,41% wyższa niż w roku 2008. Odnosząc się do poszczególnych kategorii zdarzeń za sukces należy uznać:

- zmniejszenie ilości kradzieży i dewastacji urządzeń infrastruktury kolejowej o 18,2%, z 3 659 w roku 2008 do 2 993 w roku 2009;
- zmniejszenie zarejestrowanej liczby kradzieży na szkodę podróżnych o 42,7%, z 611 przypadków w roku 2008 do 350 w roku 2009;
- zmniejszenie liczby wybryków chuligańskich, w tym również obrzuceń pociągów kamieniami o 18%, z 6 409 w roku 2008 do 5 256 w roku 2009;
- zmniejszenie ilości wydarzeń związanych z przesyłkami wagonowymi o 14,2%, z 2 856 przypadków w roku 2008 do 2 449 w roku 2009.

Funkcjonariusze SOK w roku 2009 ujęli 5 077 sprawców, którzy popełnili czyn zabroniony prawem na obszarze kolejowym.

Safety and fire protection

Safety is a priority in railway traffic maintenance. All activities aimed at ensuring high technical standard of railway lines managed by PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. also consider efficient and effective railway rescue system and fire prevention, as well as protection of railway traffic safety devices. In total, the Company has 24 rescue teams, including 8 special Technical Rescue Trains available 24 hours a day and 16 Technical Rescue Trains available when the need arises. The trains are professionally equipped with rail cranes EDK 750, EDK 1000, EDK 2000, tracked tractors with platforms, rail-road vehicles, self-propelled rescue trains and high-pressure devices for re-railing heavy rail vehicles. The equipment and highly qualified technical staff ensure interoperability and efficiency of clearing railway lines, ensure safety and security against effects of failures, technical and ecological disasters.

In recognition of accomplishments in the field of fire protection, the Minister of Interior and Administration awarded "Person who rendered great service to the Fire Protection" badge to 17 employees of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

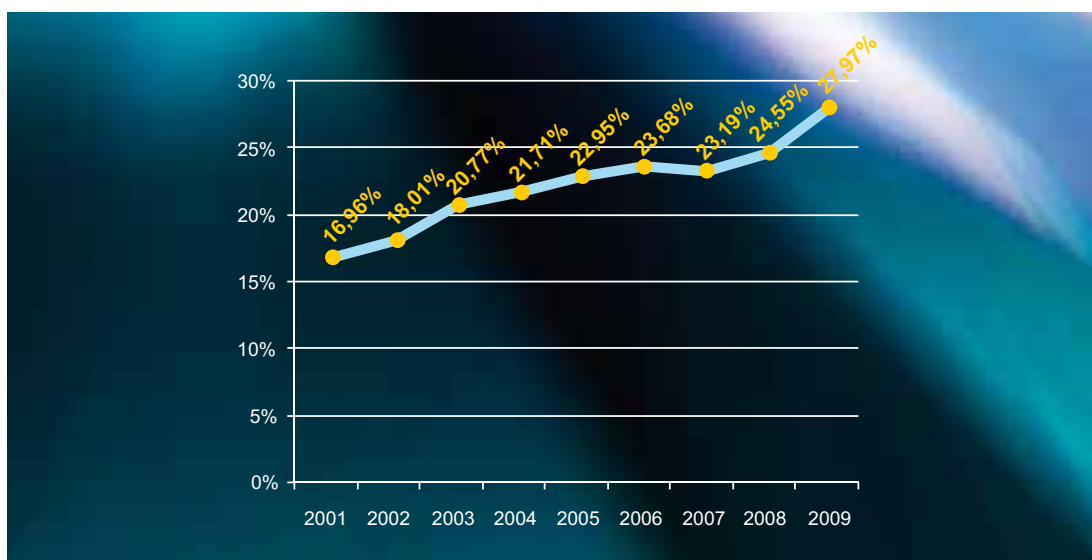
2009 observed a significant decrease in the number of derailments, from 162 in 2008 to 108. It is particularly emphasised that the number of derailments through the fault of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. decreased from 96 in 2008 to 64 in 2009.

The safety also improves in the railway area. In 2009, the Railway Security Guards (SOK) recorded 13 379 offences and misdemeanours, i.e. by 19.2 % less than in 2008. At the same time, the detectability increased by 27.96% and was by 3.41% higher than in 2008. With reference to the individual categories of events, the successful developments include:

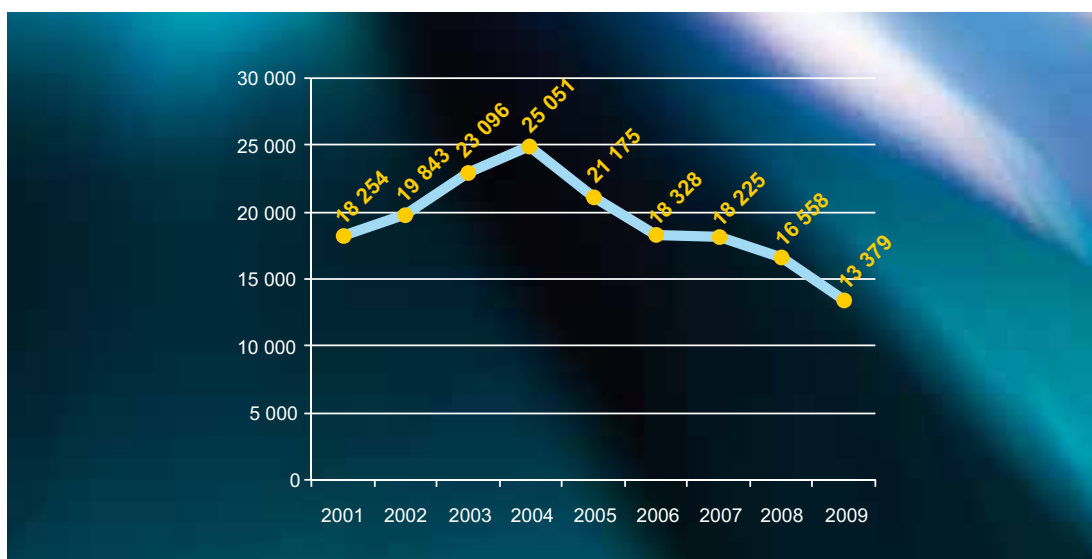
- reduction in the number of thefts and devastations of railway infrastructure devices by 18.2 %, from 3 659 in 2008 to 2 993 in 2009;
- reduction in the recorded number of thefts of passengers' belongings by 42.7 %, from 611 in 2008 to 350 in 2009;
- reduction in the number of acts of hooliganism, including throwing stones at trains by 18 %, from 6 409 in 2008 to 5 256 in 2009;
- reduction in the number of events related to cargo 14.2%, from 2 856 in 2008 to 2 449 in 2009.

In 2009, SOK officers captured 5 077 perpetrators who committed acts prohibited by law in the railway area.

Wykrywalność przestępstw i wykroczeń przez SOK w latach 2001-2009 Detectability of offences and misdemeanours by SOK in the period 2001-2009



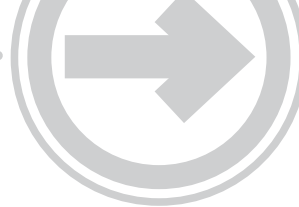
Wydarzenia zarejestrowane przez SOK w latach 2001-2009 Events recorded by SOK in the period 2001-2009





Kierunki rozwoju
Development directions





W roku 2009 PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. aktywnie uczestniczyła w pracach związanych z realizacją postanowień *Master Planu dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 r.*, przyjętego przez Radę Ministrów w dniu 19 grudnia 2008 roku, kierującego rozwój transportu kolejowego w Polsce.

Podejmowane w tym zakresie działania dotyczyły przede wszystkim realizacji wskazanych w *Master Planie* przedsięwzięć modernizacyjno-inwestycyjnych. Ponadto działania PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. związane były z udziałem w koordynowanych przez Ministerstwo Infrastruktury pracach związanych z:

- aktualizacją *Strategii dla transportu kolejowego do roku 2013*, w efekcie czego opracowano projekt *Programu działań dla rozwoju transportu kolejowego do roku 2015*;
- opracowaniem przez konsultanta zewnętrznego *Dokumentu Implementacyjnego*, porządkującego wdrażanie *Master Planu* w horyzoncie czasowym do 2015 roku.

Spółka brała ponadto udział w pracach Ministerstwa Infrastruktury oraz Ministerstwa Rozwoju Regionalnego związanych z weryfikacją indykatywnej listy projektów kluczowych ujętych w Priorytecie VII Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko – transport przyjazny środowisku. Aktualny stan inwestycji planowanych w ramach POIiŚ na lata 2007-2013 (mapa – str. 47) dostępny jest na stronie internetowej Ministerstwa Rozwoju Regionalnego, pod adresem www.mrr.gov.pl.

Zgodnie z założeniami rządowego Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko oraz przyjętymi przez Spółkę priorytetami, plany modernizacyjne skoncentrowano na liniach kolejowych znajdujących się przede wszystkim na sieci TEN-T, istotnych dla jakości transportu w Unii Europejskiej i zapewniających poprawę połączeń pomiędzy aglomeracjami na terenie Polski.

Spółka kontynuowała współpracę z samorządami poszczególnych województw, ukierunkowaną na poprawę jakości usług świadczonych na liniach lokalnych, możliwą dzięki środkom dostępnym w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych (RPO). Na przełomie II i III kwartału 2009 roku opracowano w porozumieniu z samorządami wojewódzkimi zaktualizowaną listę projektów rewitalizacji, modernizacji bądź budowy nowych odcinków linii o istotnym znaczeniu lokalnym do wdrożenia w ramach poszczególnych RPO. Lista ta zawiera łącznie 24 projekty o wartości około 2 mld zł i stanowi ogólny zarys możliwości realizacji projektów kolejowych w ramach RPO w najbliższych latach. Stan zaawansowania projektów RPO pod koniec 2009 roku przedstawia mapa – str. 49.

In 2009, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. actively participated in works involving implementation of the *Master Plan for railway transport in Poland until 2030*, which was adopted by the Council of Ministers on December 19th, 2008 and determines the direction of the railway transport development in Poland.

The activities taken in that respect involved, in particular, implementation of modernisation and investment projects specified in the *Master Plan*. Furthermore, the activities of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. were related to the participation in the following works coordinated by the Ministry of Infrastructure:

- update of the *Strategy for railway transport until 2013* in consequence of which draft document entitled *Programme of activities to develop railway transport until 2015* was prepared;
- preparation by an external consultant of an *Implementation Document*, which organised the implementation of the *Master Plan* until 2015.

Moreover, the Company participated in the works of the Ministry of Infrastructure and the Ministry of Regional Development involving verification of an indicative list of key projects included in Priority VII OPIE – environment-friendly transport. The current status of investments planned under the Operational Programme Infrastructure and Environment for the years 2007-2013 (the map – page 47) is available at the website of the Ministry of Regional Development at www.mrr.gov.pl.

In accordance with the government's Operational Programme Infrastructure and Environment and the Company's priorities, modernisation plans were focused on railway lines located, in particular, within TEN – T, those significant for the transport quality in the European Union and improvement of connections between Poland's agglomerations.

The Company continued cooperation with local governments of individual voivodships oriented towards improvement in the quality of services provided on local lines, which was possible due to the funds available under the Regional Operational Programmes (ROP). At the turn of the 2nd and 3rd quarters 2009, an updated list of projects for revitalisation, modernisation or construction of new sections with particular local significance was prepared in agreement with voivodship local governments to be implemented under individual ROPs. The list contains a total of 24 projects worth approximately PLN 2 billion and forms a general outline of railway projects that may be implemented under ROPs in the coming years. The progress of ROP projects at the end of 2009 is presented on the map – page 49.

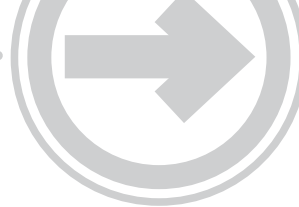
Mapa modernizacji linii kolejowych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
wg listy projektów indywidualnych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013
(stan wg listy MRR stosowanej od 31.01.2010 r.)

Map of modernisation of railway lines planned by PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
according to the list of individual projects under the Operational Programme Infrastructure and Environment 2007-2013
(as per MRR list in force as of January 31st, 2010)



LEGENDA / LEGEND

- Łódź wybrane miasta / Selected cities
- o wybrane stacje kolejowe / Selected railway stations
- przejścia graniczne / Border crossings
- wybrane węzły kolejowe / Selected railway junctions
- linie kolejowe / Railway lines
- granica państwa / State border
- transport w aglomeracjach / Transport in agglomerations
- modernizacja z budżetu 2007 - 2013 - proj. priorytetowe / Modernisation from 2007-2013 budget – priority projects
- modernizacja z budżetu 2007 - 2013 - proj. rezerwowe / Modernisation from 2007-2013 budget – reserve projects
- modernizacja z budżetu 2007 - 2013 - prace przygotowawcze / Modernisation from 2007-2013 budget – preparatory works
- prace przygotowawcze (KDP) / Preparatory works (High Speed Railway)
- ★ odcinek na linii E-65: Grodzisk Mazowiecki - Kraków/Katowice - Zebrzydowice/Zwardoń - Granica Państwa - projekt priorytetowy w zakresie prac przygotowawczych / section on E-65 line Grodzisk Mazowiecki – Kraków/Katowice – Zebrzydowice/Zwardoń – State Border – priority project involving preparatory works
- ✈ połączenia z lotniskami / connections with airports



Faktyczna realizacja poszczególnych projektów kolejowych w ramach RPO jest kompromisem uwzględniającym interesy oraz możliwości finansowe obu stron, w związku z czym lista proponowanych przedsięwzięć ulegać będzie bieżącej weryfikacji.

W ramach spójności z Unią Europejską Spółka uczestniczyła w pracach powołanego w Ministerstwie Infrastruktury Zespołu roboczego do spraw przygotowania propozycji modyfikacji wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T). Termin modyfikacji sieci TEN-T upływa w 2010 roku.

W zakresie monitorowania prac instytucji i organów unijnych, w tym procesu legislacyjnego, w roku ubiegłym PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wzięła między innymi udział w pracach instytucji Unii Europejskiej związanych z:

- przyszłą strategią dla transportu w Unii (*future of transport*) i nad nową Białą Księgą dla transportu – odpowiedź Spółki na dokument konsultacyjny została przesłana do Komisji Europejskiej i opublikowana na stronie Komisji, przedstawiciel Spółki wziął udział w dwóch powiązanych tematycznie konferencjach;
- przygotowaniami do rewizji sieci TEN-T, w tym udział przedstawiciela Spółki w pracach Grupy Ekspertckiej Komisji Europejskiej „TEN-T Planning Methodology”, odpowiedź Spółki na Zieloną Księgę *TEN-T: Przegląd polityki – w kierunku lepiej zintegrowanej transeuropejskiej sieci transportowej w służbie wspólnej polityki transportowej* została przesłana do Komisji Europejskiej i opublikowana na stronie Komisji;
- pracami nad projektem Rozporządzenia *W sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy*, w tym opiniowanie dokumentów Rady Unii Europejskiej i Parlamentu, współtworzenie stanowiska sektora kolejowego;
- pracami nad stanowiskiem sektora kolejowego w sprawie wieloletnich kontraktów.

The actual implementation of individual railway projects under ROPs is a compromise of interests and financial capabilities of both parties. Therefore, the list of proposed projects will be verified on the on-going basis.

In respect of coherence with the European Union, the Company participated in the works of the working team in charge of preparation of a proposed modification of Community's guidelines regarding development of the Trans-European Network for Transport (TEN-T), which was appointed by the Ministry of Infrastructure. TEN-T is to be modernised by the end of 2010.

As regards monitoring of works of EU institutions and bodies, including the legislative process, in 2009 PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. participated, among others, in works of UE institutions involving:

- future of transport in the EU and new Transport White Paper – the Company's response to the consultation document was sent to the European Commission and published at the website of the Commission; the Company's representative participated in two conferences with similar topics;
- preparation for TEN-T revision, including participation of the Company's representative in works of an Expert Group of the European Commission on “TEN-T Planning Methodology”, the Company's response to the Green Paper “TEN-T policy review: Towards a better integrated trans-European transport network at the service of the common transport policy” was sent to the European Commission and published at the website of the Commission;
- works on the draft Regulation concerning “The European rail network for competitive freight”, including expressing opinions on documents of the EU Council and Parliament, creation of position of the railway industry;
- works on the position of the railway industry concerning long-term contracts.

Przetargi i roboty w ramach RPO w latach 2009/2010 i dalszych Tenders and works under ROPs in 2009/2010 and the following years



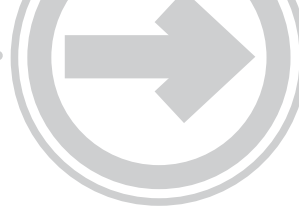
LEGENDA / LEGEND

- Łódź wybrane miasta / Selected cities
- o wybrane stacje kolejowe / Selected railway stations
- przejścia graniczne / Border crossings
- linie kolejowe / Railway lines
- granica państwa / State border

Projekty realizowane w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych / Projects implemented under Regional Operational Programmes

- przetargi w toku / Pending tenders
- przetargi planowane na 2010 r. / Tenders to take place in 2010
- przetargi planowane po 2010 r. / tenders to take place after 2010

Opracowanie: Biuro Nieruchomości i Geodezji Kolejowej



Współpraca międzynarodowa

Współpraca międzynarodowa prowadzona przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w 2009 roku ukierunkowana była na rozwój dwustronnych relacji z zarządcami infrastruktury kolejowej w innych krajach, głównie sąsiednich, oraz na aktywne uczestnictwo w pracach organizacji międzynarodowych działających w sferze transportu kolejowego.

Współpraca dwustronna

Podczas rozmów prowadzonych w ramach VI Polsko-Hiszpańskich Konsultacji Międzyrządowych w Sopocie, zarządcy infrastruktury kolejowej Hiszpanii (ADIF) i Polski (PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.) w dniu 9 listopada 2009 roku podpisali załącznik do zawartej w dniu 8 października 2008 roku *Ramowej umowy o współpracy PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i ADIF*, wyznaczający zadania na okres najbliższych 3 lat. Jako główne obszary współpracy uzgodniono zagadnienia dotyczące linii dużych prędkości, rozwoju i wdrożenia nowoczesnych systemów sterowania i zarządzania ruchem, w szczególności ERTMS (europejski system zarządzania ruchem kolejowym), ochrony środowiska oraz innych, będących w obszarze zainteresowania stron.

Podpisane dokumenty w dziedzinie współpracy z partnerem hiszpańskim ułatwią przepływ informacji i wymianę doświadczeń potrzebnych Spółce w skutecznej realizacji planu budowy kolei dużych prędkości w Polsce.

W efekcie wspólnych prac polskich i białoruskich ekspertów, koordynowanych przez Biuro Współpracy Międzynarodowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., 16 listopada 2009 roku podpisano w Warszawie *Porozumienie o współpracy w zakresie zarządzania infrastrukturą kolejową i dostępu do niej dla prowadzenia ruchu kolejowego przez granicę między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Białorusi*. Porozumienie reguluje podstawy współpracy w zakresie zarządzania infrastrukturą przy prowadzeniu ruchu przez granicę państwową i wypełnia postanowienia dyrektywy Unii Europejskiej, nakazujące wydzielenie działalności w zakresie zarządzania infrastrukturą kolejową. Jest ono pierwszym tego typu porozumieniem zawartym ze wschodnim krajem sąsiedzkim, będącym partnerem spoza Unii Europejskiej.

W dniach 16-17 listopada 2009 roku w Puszczykowie odbyła się pierwsza wspólna Konferencja Graniczna Zarządców Infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i DB Netz AG z udziałem licznie przybyłych przedstawicieli zainteresowanych przewoźników. Wspólna pol-

International cooperation

The international cooperation conducted by PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. in 2009 was oriented towards development of bilateral relations with railway infrastructure managers in other countries (mainly Poland's neighbours), and active participation in works of international organisations operating in the railway transport sector.

Bilateral cooperation

During negotiations conducted within 6th Polish-Spanish Intergovernmental Consultations in Sopot on November 9th, 2009 railway infrastructure managers of Spain (ADIF) and Poland (PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.) signed an annexe to the *"Framework cooperation agreement of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. and ADIF"* dated October 8th, 2008. The annexe determines tasks for the next 3 years. The main areas of cooperation include issues involving high speed railway, development and implementation of modern traffic control and management systems, in particular ERTMS (European Railway Traffic Management System), environmental protection and other matters falling within the scope of interest of both parties.

The aforementioned documents signed with the Spanish partner will facilitate information flow and experience exchange necessary for the Company to effectively implement the plan of construction of high speed railways in Poland.

In consequence of common works of Polish and Belarusian experts, which were coordinated by the International Cooperation Office of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., on November 16th, 2009 an *Agreement on cooperation involving railway infrastructure management and access for railway traffic across the border between the Republic of Poland and the Republic of Belarus* was executed in Warszawa. The aforementioned agreement governs the foundations of cooperation on infrastructure management for traffic across the state border and fulfils the provisions of the EU directive forcing to separate activities associated with railway infrastructure management. This is the first such kind of agreement entered into with an eastern neighbour being a partner from outside the EU.

On November 16th-17th, 2009 the first common Border Conference of Infrastructure Managers PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. and DB Netz AG took place in Puszczykowo. The conference was attended by many representatives of the carriers concerned. The common



sko-niemiecka Konferencja Graniczna była ważnym wydarzeniem mającym na celu m.in. podsumowanie dotychczasowej współpracy obu spółek i omówienie najbliższych planów inwestycyjnych oddziałujących na ruch kolejowy przez granicę między Polską i Niemcami. Szczególną uwagę poświęcono opiniom i wnioskom przedstawicieli przewoźników skierowanym do zarządców infrastruktury obu kolei dotyczących usprawnienia warunków wykonywania przewozów transgranicznych. Uzgodniono, iż tego typu konferencje, organizowane przez zarządców infrastruktury kolejowej, będą odbywały się cyklicznie, przynajmniej raz w roku.

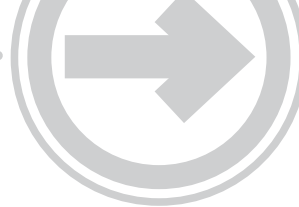
W dniu 15 grudnia 2009 roku zostało podpisane *Ramowe porozumienie o współpracy PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z Réseau Ferré de France (zarządcą infrastruktury kolei francuskich) i SNCF – La Société Nationale des Chemins de fer Français*. Celem tego porozumienia jest rozszerzenie dotychczasowej współpracy w dziedzinach związanych z technologią, eksploatacją, zarządzaniem, budową i utrzymaniem infrastruktury kolejowej oraz szkoleniem personelu kolejowego realizującego te zadania. Porozumienie otwiera m.in. drogę do ściślejszej współpracy w zakresie działań związanych z przygotowaniami do rozpoczęcia budowy linii dużych prędkości w Polsce, w której to dziedzinie kolej francuska jest niewątpliwie liderem.

Kontynuowane były prace z ŽSR (zarządca infrastruktury kolei słowackich), SŽDC (zarządca infrastruktury kolei czeskich) i DB Netz (zarządca infrastruktury kolei niemieckich) nad uaktualnieniem Miejscowych Porozumień Granicznych (MPG) dla poszczególnych przejść granicznych na wspólnej granicy państwowej. Rozpoczęto prace z LG (koleje litewskie) nad projektem porozumienia o współpracy zarządców infrastruktury oraz negocjacje z UZ (koleje ukraińskie) i RZD (koleje rosyjskie) w sprawie rozpoczęcia prac nad podobnym porozumieniem.

Polish-German Border Conference was an important event aimed, among others, at review of the current co-operation of both companies and discussion of the next investment plans affecting the railway traffic across the Polish-German border. A special emphasis was put on opinions and motions of carriers' representatives directed to infrastructure managers of both railway companies regarding streamlining the conditions of transborder transits. It was agreed that the conferences to be organised by railway infrastructure managers would take place on a regular basis at least once a year.

On December 15th, 2009 a *Framework cooperation agreement between PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. and Réseau Ferré de France (French railway infrastructure manager) and SNCF – La Société Nationale des Chemins de fer Français* was signed. The purpose of the agreement is to extend the current cooperation in fields associated with railway infrastructure technology, operation, management, construction and maintenance and training of railway personnel to perform those tasks. The agreement provides for closer cooperation involving activities related to preparations or commencement of construction of high speed railways in Poland, where the French railway is an unquestionable leader.

The Company continued works with ŽSR (Slovak railway infrastructure manager), SŽDC (Czech railway infrastructure manager) and DB Netz (German railway infrastructure manager) on update of Local Border Agreements (LBA) for individual border crossings on the common state border. The Company began to work with LG (Lithuanian railways) on draft cooperation agreement between infrastructure managers and negotiations with UZ (Ukrainian railways) and RZD (Russian railways) on commencement of works on a similar agreement.



Współpraca z międzynarodowymi organizacjami kolejowymi

W dniach 4-5 czerwca 2009 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zorganizowała coroczne Infrastrukturalne Spotkanie Wysokiego Szczebla (High Level Infrastructure Meeting) międzynarodowych organizacji kolejowych: CER (Community of European Railway and Infrastructure Companies) oraz EIM (European Rail Infrastructure Managers). W spotkaniu wzięli udział najwyżsi rangą przedstawiciele kadry zarządzającej europejskich zarządców infrastruktury. Tematem obrad były najistotniejsze zagadnienia dotyczące rozwoju interoperacyjności kolejowej.

Przedstawiciel Spółki, Tadeusz Kaczmarek, został powołany w 2008 roku przez Zgromadzenie Ogólne UIC (Międzynarodowy Związek Kolei) na prezydenta Platformy Ochrona (Security).

W dniach 16-17 marca 2009 roku Platforma Ochrona UIC i ONCF (koleje marokańskie) zorganizowali 5. Światowy Kongres Platformy Ochrona UIC w Maroku (Marrakesz) pod hasłem: „Ochrona kolejowa – strategia i partnerstwo”. W Kongresie wzięli udział reprezentanci 23 krajów: przedstawiciele kolei europejskich, Rosji, afrykańskich, Bliskiego Wschodu, azjatyckich, jak również instytucji i organizacji międzynarodowych realizujących projekty w dziedzinie ochrony kolejowej, np. Frontex KE, UNECE ONZ, TSA USA, OSŻD, Grupa Robocza Ochrona Transportu Lądowego utworzona w ramach G8, UITP oraz EIM.

Zaangażowanie Spółki w prace Platformy potwierdzone zostało powierzeniem jej reprezentantom przewodnictwa dwóch grup roboczych.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. czynnie uczestniczy w pracach Forum Infrastruktury UIC, a jej przedstawiciel zasiada w Komitecie Sterującym tego organu.

W 2009 roku przedstawiciel Spółki, Mirosław Kanclerz, został ponownie powołany na członka Zarządu Stowarzyszenia RNE (RailNetEurope) i powierzono mu funkcje koordynacyjne prac grup roboczych ds. regulacji prawnych oraz regulaminów udostępniania (Network statement).

Spółka bierze aktywny udział w pracach innych organizacji i stowarzyszeń międzynarodowych, w tym m.in.: OSŻD (Organizacja Współpracy Kolei), a także COLPOFER, USIC, FISAIC, FIP, FIATC, UEEIV oraz w pracach grup ekspertów powołanych przez Ministerstwo Infrastruktury.

Cooperation with international railway organisations

On June 4th and 5th, 2009 PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. organised an annual High Level Infrastructure Meeting of international railway organisations: CER (Community of European Railway and Infrastructure Companies) and EIM (European Rail Infrastructure Managers). The meeting was attended by the most prominent directors of European infrastructure managers. The discussions were focused on the most important issues concerning railway interoperability development.

The Company's representative, Tadeusz Kaczmarek, appointed in 2008 by the General Assembly of UIC (International Union of Railway) acts as the president of the Security Platform.

On March 16th and 17th, 2009 the Security Platform, UIC and ONCF (Moroccan railways) organised 5th UIC Global Security Congress in Morocco (Marrakesh) under the motto: "Railway security – strategy and partnership". Representatives of 23 countries attended the Security Congress, representing the railways of Europe (including Russia), Africa, the Middle East, Asia, as well as international institutions and organisations carrying out projects in the field of railway security, including Frontex KE, UNECE ONZ, TSA USA, OSŻD, Working Group on Land Transport Security created as part of the G8, UITP and EIM.

The Company's involvement in the works of the Platform was reflected by the fact that two Company's representatives were appointed as chairpersons of two working groups.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. actively participated in the works of the UIC Infrastructure Forum and its representative has a seat in the Steering Committee of the said body.

In 2009, the Company's representative Mirosław Kanclerz, was again appointed as a member of the Management Board of RNE (RailNetEurope) and entrusted with coordination of works of working groups in charge of legal regulations and network statements.

The Company actively participated in works of other international organisations and associations, including without limitation OSŻD (Organisation of Railway Cooperation), as well as COLPOFER, USIC, FISAIC, FIP, FIATC, UEEIV and works of expert teams appointed by the Ministry of Infrastructure.

Ochrona środowiska

Prowadzone przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. działania w zakresie ochrony środowiska są ukierunkowane na ograniczenie i eliminowanie negatywnego oddziaływania kolei na środowisko naturalne.

Spółka podejmuje szereg działań związanych z ochroną środowiska, aby sprostać wymogom prawa zarówno krajowego, jak i unijnego.

W celu umożliwienia zwierzętom swobodnej i bezpiecznej migracji adaptuje się istniejące mosty, wiadukty i przepusty dla pełnienia funkcji przejść dla zwierząt oraz buduje nowe przejścia. W większości działania związane z ochroną korytarzy migracyjnych zwierząt realizowane są w ramach modernizacji lub przebudowy danej linii kolejowej i wykorzystują dofinansowanie Unii Europejskiej. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. poszukuje także dodatkowych źródeł finansowania tego typu inwestycji. Przykładem takiego działania jest złożenie dwóch wniosków o dofinansowanie w ramach V osi priorytetowej Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, działanie 5.2. „Zwiększenie drożności korytarzy ekologicznych”. Projekty te obejmowały budowę przejść dla zwierząt i drobnych ssaków oraz zainstalowanie akustycznych urządzeń ochrony zwierząt (UOZ) w obszarach Natura 2000 Narwiańskie Bagna, Bagienna Dolina Narwi oraz Ostoja Biebrzańska.

W 2009 roku zakończył się monitoring UOZ prowadzony na linii E 20 (odcinek Mińsk Mazowiecki – Siedlce) przez Szkołę Główną Gospodarstwa Wiejskiego w Warszawie, który wykazał dużą skuteczność przedmiotowych urządzeń na badane gatunki zwierząt.

Kontynuowana była także akcja ratowania płazów na linii E 30 poprzez wykonanie pochylni dla małych zwierząt montowanych wewnątrz rowu odwadniającego wykonanego z korytek krakowskich.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. jest także inicjatorem akcji mających na celu podkreślenie potrzeby stosowania rozwiązań w zakresie ochrony środowiska, szczególnie zabezpieczających zwierzęta przed kolizjami z pociągami oraz minimalizujących efekt barierowy linii kolejowej. W związku z tym 26 listopada 2009 roku zorganizowana została konferencja naukowo-techniczna „Problematyka ochrony zwierząt w aspekcie bezpieczeństwa ruchu pociągów na zelektryfikowanych liniach magistralnych PKP”.

Pracownicy Spółki oceniający dokumentację projektową zwracają uwagę czy projektanci przewidzieli stosowne zabezpieczenia w zakresie ochrony przed hałasem,

Environmental protection

The activities involving the environmental protection conducted by PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. are aimed at reduction in and elimination of the negative environmental impact of railways.

The Company takes a lot of activities involving the environmental protection in order to meet the requirements of the national and EU laws.

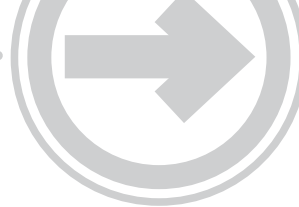
In order to allow animals unconstrained and safe migration, the Company builds new and adapts the existing bridges, viaducts and culverts to become animal passages. The majority of activities relating to the protection of migration corridors of animals are performed within the framework of modernisation or alteration of a particular railway line using EU subsidies. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. also looks for additional financing sources for such investments. An example of such activity may be our participation in the competition and submission of two subsidy applications within 5th priority axis of the Operational Programme Infrastructure and Environment, measure 5.2. “Enhancement of permeability of ecological corridors”. Those projects included construction of passages for animals and small mammals and installation of acoustic animal protection devices (UOZ) in Natura 2000 areas Narwiańskie Bagna (Narwiańskie Swamps), Bagienna Dolina Narwi (Marshy valley of the Narew River) and Ostoja Biebrzańska (Site of Biebrza River).

In 2009, UOZ monitoring which was conducted on the E 20 railway line (Mińsk Mazowiecki – Siedlce section) by the Warsaw University of Life Sciences, which proved great efficiency of the said devices on certain animal species, was finished.

The Company also continued rescuing amphibians on the E 30 railway line by construction of ramps for small animals installed inside the drainage ditch made of the so-called Cracow channels.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. also initiates actions aimed at underlining the need of application of environmental protection solutions, in particular protecting animals against collisions with trains and minimising the barrier effect of railway lines. Therefore, on November 26th the Company organised a scientific and technical conference entitled “Animal protection issues from the point of view of train traffic safety on electrified trunk lines of PKP”.

When assessing the design documentation, the Company's employees check whether relevant protection, e.g.



np. ekrany akustyczne, maty antywibracyjne, nasadzenia zieleni i inne działania minimalizujące negatywny wpływ inwestycji na klimat akustyczny.

Podczas realizacji projektów inwestycyjnych pojawiają się problemy wynikające ze zgłaszanych przez pozarządowe organizacje ekologiczne skarg dotyczących negatywnego wpływu przedsięwzięcia na środowisko. W takim przypadku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. organizuje konsultacje społeczne. Przykładem mogą być konsultacje dla projektu modernizacji linii kolejowej E 75 Białystok – Suwałki – Trakiszki – granica państwa. Konsultacje zostały podzielone na dwa etapy i odbyły się w dwóch terminach:

- konsultacje wiosenne (7-8 maja 2009 roku) – skierowane głównie do pozarządowych organizacji ekologicznych; zorganizowana została wizja w terenie i objazd szynobusem w celu zapoznania uczestników z trasami przebiegu linii E 75;
- konsultacje jesienne (27 listopada 2009 roku) – skierowane do władz samorządowych, mieszkańców oraz organizacji ekologicznych.

Ważnym argumentem przemawiającym za przeprowadzeniem konsultacji była także wyjątkowość i atrakcyjność oraz wysokie walory przyrodnicze terenów przez które przebiega linia E 75 oraz potrzeba uwzględnienia opinii społeczeństwa przy podejmowaniu decyzji dotyczącej wyboru jednego z wariantów przebiegu linii kolejowej (wariant przez Sokółkę – Augustów czy też wariant przez Elk – Olecko).

Podstawowym celem przeprowadzonych konsultacji społecznych było poinformowanie społeczeństwa lokalnego oraz organizacji ekologicznych na wczesnym etapie przygotowania dokumentacji o zamiarze inwestycyjnym PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., o rozwiązaniach technicznych oraz o planowanych zabezpieczeniach w zakresie ochrony środowiska. Konsultacje miały także na celu uzyskanie informacji o oczekiwaniach społeczności lokalnej względem planowanej inwestycji, o stopniu akceptacji planowanego przedsięwzięcia oraz zidentyfikowania potencjalnych problemów na wczesnym etapie inwestycji.

acoustic screens, anti-vibration mats, greenery planting and other activities minimising the negative environmental impact were designed.

Investment project implementation involves problems resulting from complaints lodged by non-governmental ecological organisations concerning the negative environmental impact of projects. In such case, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. organises social consultations like, for instance, consultations for the project of modernisation of E 75 railway line Białystok – Suwałki – Trakiszki – state border. The consultations were divided into two stages and took place on two dates:

- spring consultations (May 7-8th, 2009) – addressed, mainly, to non-governmental ecological organisations; an on-site inspection and a travel by rail bus was organised in order to introduce the participants to the E 75 line route;
- autumn consultations (November 27th, 2009) – addressed to local authorities, residents and ecological organisations.

An important argument supporting the consultations included also the unique character, attractiveness and great natural interest of areas crossed by E 75 railway line and the necessity to consider the community's opinion when making decisions concerning selection of one of the optional routes of the railway line (via Sokółka – Augustów or via Elk – Olecko).

The fundamental goal of the aforementioned social consultations was to inform the local public and ecological organisations about the investment plans of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., technical solutions and planned environmental protections at an early stage of document preparation. The consultations were also aimed at receiving information about the expectations of the local public concerning the investment planned, about the acceptance of the project and identification of potential problems at an early stage.

Informatyka

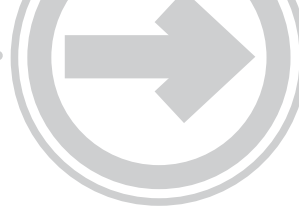
Przyspieszenie obiegu informacji, racjonalizacja kosztów oraz zwiększenie efektywności wykorzystania zasobów stały się impulsem do wdrożenia w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. nowoczesnych rozwiązań informatycznych, które pomogły zwiększyć płynność planowanych procesów biznesowych i poprawiły pozyskiwanie wiarygodnych informacji w krótszym czasie. Integracja systemów informatycznych pozwoliła osiągnąć większy stopień spójności danych i ograniczyła konieczność ich wielokrotnego wprowadzania do różnych systemów, co wcześniej było pracochłonne i generowało wiele błędów. Obecnie dane raz wprowadzone w jednym systemie nie muszą być ponownie wprowadzane do drugiego, co znacznie wpływa na ich jakość oraz obniża koszt ich pozyskiwania.

W styczniu 2009 roku zakończono z sukcesem rozpoczęte w 2007 roku wdrożenie systemu SAP ERP w obszarach: Finansów (FI) i Kontrolingu (CO) oraz zmodyfikowano moduł w obszarze Majątku Trwałego MT (FI-AA). Start produktywny odbył się metodą Big-Bang, czyli uruchomiono wszystkie elementy rozwiązania równocześnie we wszystkich lokalizacjach, bez równoległego użytkowania w okresie przejściowym starych systemów. Wdrożenie pakietu SAP ERP, FI i CO przede wszystkim przyspieszyło i ułatwiło generowanie znacznie szerszego niż do tej pory spektrum raportów finansowych i kontrolingowych. Wdrożenie Kontrolingu pozwoliło na zarządzanie: kosztami Spółki poprzez ich rejestrację w przekroju miejsc powstawania kosztów oraz przychodami poprzez ich rejestrację w przekroju zleceń wewnętrznych i inwestycyjnych. W roku 2009 zakończono także wdrożenie rozpoczętego w 2008 roku rozwiązania SAP ERP w obszarze Sprzedaży (SD). Rozwiązanie umożliwiło rejestrowanie i obsługę czynności handlowych związanych ze sprzedażą, poprzez wprowadzanie zleceń sprzedaży oraz wystawianie faktur. W roku 2009 uruchomiono produkcyjnie Hurtownię Danych SAP BW oraz rozwiązanie SAP BW BPS dla potrzeb planowania. Biorąc pod uwagę skalę i zakres wdrożenia, obejmującego 40 jednostek PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., można stwierdzić, że zrealizowano jedno z największych przedsięwzięć wdrożeniowych nie tylko w Grupie PKP, ale także w kraju. W grudniu 2009 roku zakończono analizę przedwdrożeńiową kolejnego modułu systemu SAP ERP w obszarze Zaopatrzenia i Gospodarki Materiałowej (MM-SRV), którego uruchomienie produktywne przewidziano w styczniu 2011 roku. W 2009 roku zakończono prace nad wdrożeniem Centralnej Bazy Danych dla systemu Płace-Kadry (PK). Spójna baza umożliwi zarządzanie danymi kadrowymi oraz finansowymi pracowników na poziomie całej Spółki. Wdrożenie opisanych systemów klasy ERP zapewnia szybki dostęp do informacji źródłowych, kontrolę działań podległych jednostek, integrację ważnych funkcji

Information Technology

A quicker information flow, cost optimisation and increase in efficiency of the use of resources urged PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. to implement modern IT solutions, which increased the liquidity of the planned business processes and improved acquisition of reliable information at a shorter time. Integration of computer systems enabled greater data coherence and reduced the necessity to introduce the data to different systems, which was labour-intensive and generated a lot of mistakes in the past. Currently, the data which were once introduced to one system do not have to be introduced again to another system, which enhances their quality and reduces the acquisition cost.

In 2009, the implementation of SAP ERP system in the areas: Finance (FI) and Controlling (CO), which began in 2007, was successfully completed and the Fixed Assets module MT (FI-AA) was modified. The productive start was carried out by Big-Bang method, i.e. all solution components were launched at the same time at all locations, without parallel use of old systems during transition period. Implementation of SAP ERP, FI and CO packages accelerates and facilitated generation of a wider range of financial and controlling reports. Controlling implementation enabled to manage the Company's expenses through their registration in the cross-section points of the expenditure occurrence and the Company's revenues through their registration in the cross-section of internal and investment orders. In 2009, also the implementation of SAP ERP solution in the area of Sales (SD), which began in 2008, was completed. The solution enabled recording and handling of all trade activities related to sales through introduction of sale orders and issue of invoices. In 2009, the productive start of Data Warehouse SAP BW and SAP BW BPS solution for planning purposes took place. Considering the scale and scope of the implementation which covers 40 units of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., the implementation project was one of the largest projects not only in the PKP Group, but also in Poland. In December 2009, the pre-implementation analysis of another SAP ERP system module in the area of Supplies and Materials Management (MM-SRV), the productive start of which is to take place in 2011, was completed. In 2009, the works on implementation of the Central Database for the Payroll-Human Resources (PK) system were finished. A coherent database will enable management of the HR and financial data of the employees within the entire Company. The implementation of the aforementioned ERP systems provides quick access to the source information, control of activities of subordinate units, integration of important management functions and access to critical information for the activities of the whole Company.



zarządzania oraz dostępność do informacji krytycznych dla działalności całej Spółki.

Rok 2009 był rokiem silnego zaangażowania w prace nad budową systemu TAF TSI. Pierwszy etap objął obszar przygotowania wewnętrznych systemów informatycznych i korporacyjnej sieci teleinformatycznej do współpracy z Interfejsem Lokalnym TAF TSI. W ramach prac opracowano prototypową aplikację, generującą wybrany komunikat „Informacja o jeździe pociągu”. Drugi etap dotyczył obszaru współpracy międzynarodowej, w ramach której uruchomiono w zasobach informatycznych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. serwer dedykowany do przeprowadzenia testów modułu, odpowiedzialnego za „widzialność” i łączność między poszczególnymi, lokalnymi instancjami Interfejsu Uniwersalnego.

W 2009 roku wdrożono również System Elektronicznej Rejestracji i Wydawania Ostrzeżeń (SERWO), który zastąpił system (ROZKAZ). System zwiększa bezpieczeństwo ruchu pociągów (jeden wydruk rozkazu na całą drogę przebiegu pociągu). Kolejne wdrożenie w roku 2009 to System Wspomagania Dyżurnego Ruchu (SWDR), który zapewnia dostęp do bieżących informacji o przebiegu pociągu przez daną stację. Ponadto w systemie udostępniono informacje o przyczynach opóźnień oraz przesyłkach nadzwyczajnych i niebezpiecznych. Uruchomienie nastąpiło w około 1 700 lokalizacjach. System SWDR będzie punktem wyjściowym do dalszych prac związanych z przygotowaniem aplikacji komputerowej: Elektroniczny Dziennik Ruchu (EDR). Również w roku 2009 na zamówienie Głównego Inspektoratu Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego opracowano i wdrożono w Centrali Spółki oraz zakładach linii kolejowych system Wypadki i Wydarzenia (WiW), który zapewnia bieżącą rejestrację informacji o zaistniałych na sieci kolejowej wypadkach i zdarzeniach oraz umożliwia analizę bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

W roku 2009 PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zakończyła projekt budowy nowej serwerowni mającej strategiczne znaczenie dla całej Spółki. Serwerownia posiada nowoczesną infrastrukturę techniczną wraz z dwoma niezależnymi źródłami zasilania. Udostępniono na potrzeby wybranych aplikacji (SEPE, SWDR, SKRJ, DSAT, TAF/TSI, PK, FlexiML) bezpieczną i niezawodną infrastrukturę teleinformatyczną (sieć oraz serwery), minimalizując ryzyko związane z kilkudziesięciogodzinnym przestojem ww. aplikacji. Docelowo planowana jest redundancja urządzeń sieciowych i serwerowych, co pozwoli na przejęcie przez serwerownię w Warszawie obsługi w przypadku awarii w serwerowni w Katowicach.

In 2009, the Company was engaged in the works on construction of TAF TSI system. At the first stage, internal IT systems and corporate ICT system were prepared in cooperation with TAF TSI Local Interface. A prototype application which generates the selected message “Information about the train traffic” was developed. The second stage involved international cooperation. At that stage, in the IT resources of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., a server dedicated to tests of the module in charge of the “visibility” and connectivity between individual local instances of the Universal Interface was activated.

In 2009, also the System for Electronic Record and Early Warnings (SERWO), which replaced ROZKAZ system, was implemented. The system enhances the train traffic safety (one order printout for the entire train route). In 2009, also the Rail Traffic Controller Support System /SWDR/, which allows monitoring the current situation regarding rail traffic on a particular station, was implemented. Furthermore, the system provides information about reasons for delays and extraordinary and hazardous cargo. The launch took place at approximately 1 700 locations. The SWDR system will be a point of departure for further works on preparation of a computer application called Electronic Traffic Diary (EDR). In 2009, upon request of the Main Railway Traffic Safety Inspectorate, the Accidents and Occurrences system (WiW), which enables to run a record regarding accidents and occurrences that took place on PKP network and enables railway traffic safety analysis, was developed and implemented in the Company's Headquarters and Railway Line Plants.

In 2009, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. finished the project involving construction of new server room with strategic significance for the entire Company. The server room is equipped with modern technical infrastructure and two independent power supply sources. Safe and reliable ITC infrastructure (network and servers) was made available for the purposes of the selected applications (SEPE, SWDR, SKRJ, DSAT, TAF/TSI, PK, FlexiML) minimising the risk relating to long stoppages of the aforementioned applications. Ultimately, it is planned that the network and server devices become redundant and the operation will be taken over by server rooms in Warsaw in the case of failure of server rooms in Katowice.

The connection of the section to the safe wide area network (WAN) was finished. In 2009, a Service-Desk to provide support in the case of technical problems of end users of systems operated at Polskie Linie Kolejowe S.A., as well as users of applications outside the Company, for carriers using SEPE and SKRJ systems, was put into operation. Now, the service desk operates 24 hours a day, 7 days a week and 365 days a year.

Zakończono podłączenie sekcji do bezpiecznej sieci rozległej (WAN). W 2009 roku uruchomiono punkt kontaktu (Service-Desk) z zakresu wsparcia przy problemach technicznych dla użytkowników końcowych systemów działających w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., jak również dla użytkowników aplikacji na zewnątrz Spółki, dla przewoźników korzystających z systemu SEPE i SKRJ. Obecnie serwis wsparcia działa 24 godziny na dobę, przez 7 dni w tygodniu oraz przez 365 dni w roku.

Rok 2009 był dla PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. rokiem zakończonych z sukcesem wdrożeń rozwiązań przy wykorzystaniu nowoczesnych technologii informatycznych, które w znaczącym stopniu usprawniają działalność operacyjną Spółki i stanowią podstawę wspomagania kadry zarządzającej w procesie podejmowania decyzji oraz zwiększają dostępność systemów dla podmiotów zewnętrznych.

Geoinformacja

Geoinformacja jest dziedziną nauki zajmującą się pozyskiwaniem, gromadzeniem, przetwarzaniem oraz analizą i interpretacją danych przestrzennych, określających położenie, wielkość, kształt oraz związki zachodzące między różnymi obiektami, zjawiskami lub procesami. W PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. geoinformacja ukierunkowana jest na tworzenie i rozbudowę Systemu Informacji dla Linii Kolejowych (SILK), którego podstawą jest baza danych o liniach kolejowych (moduł LRS). Dzięki zastosowaniu nowoczesnych narzędzi informatycznych możliwe jest sprawne i usystematyzowane prezentowanie na mapach tematycznych danych oraz informacji związanych z liniami kolejowymi. Wszystkie mapy zamieszczone w niniejszym Raporcie zostały opracowane na podstawie danych oraz narzędzi SILK.

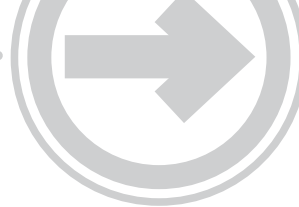
System Informacji dla Linii Kolejowych jest systemem informacji przestrzennej, na który składają się dedykowane części (moduły). Taka budowa oraz otwartość systemu pozwalają na rozbudowę już istniejących lub tworzenie nowych modułów w zależności od potrzeb Spółki, a także na łączenie z już istniejącymi systemami i narzędziami (schemat systemu).

In 2009, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. successfully completed implementation of solutions using modern information technologies, which, to a great extent, streamline the Company's operating activity and support the managing staff in the decision-making process as well as increase the system availability for external entities.

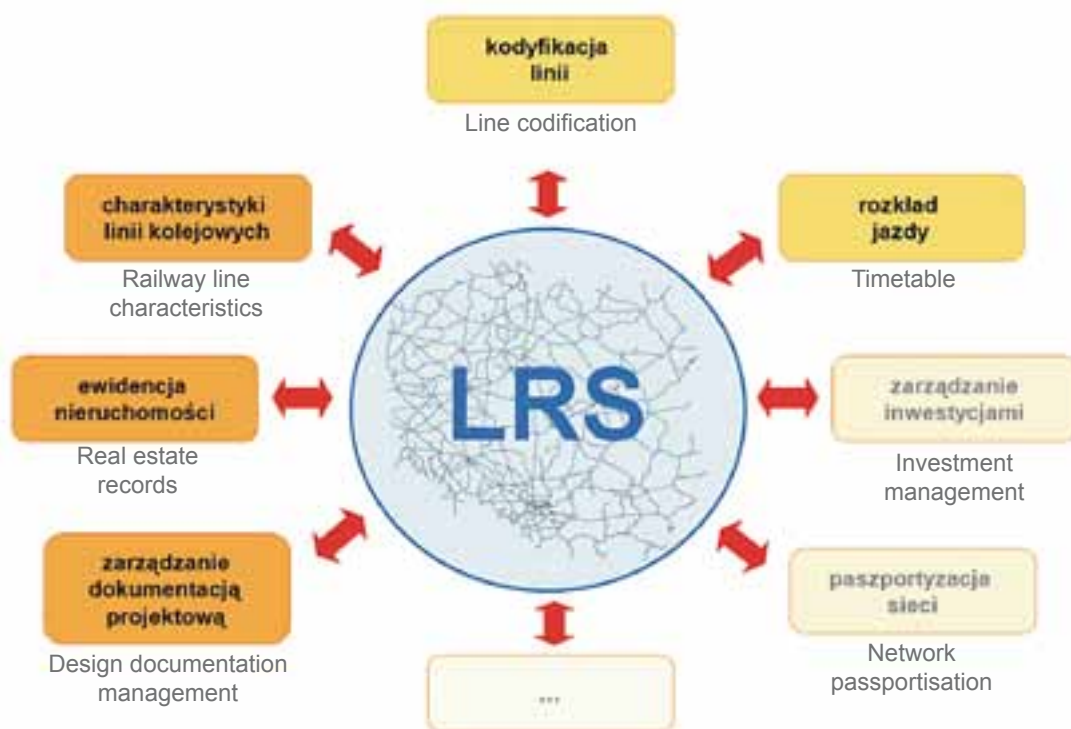
Geoinformation

Geoinformation is a field of science dealing with acquisition, collection, processing, analysis and interpretation of spatial data which determine the situation, size, shape and relations between different objects, phenomena and processes. At PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. geoinformation is directed at creation and extension of the Information System for Railway Lines (SILK), which is underlain by the railway line database (LRS module). Due to application of modern IT tools, it is possible to present the data and information relating to railway lines on thematic maps in an efficient and organised way. All maps contained in this Report were prepared on the basis of SILK data and tools.

The Information System for Railway Lines is a system of spatial information composed of dedicated parts (modules). The composition and openness of the system enable to extend the existing or to create new modules depending on the Company's needs, and to combine them with the existing systems and tools (system schema).



Schemat Systemu Informacji dla Linii Kolejowych Scheme of the Information System for Railway Lines



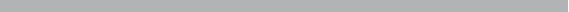
W ramach realizacji koncepcji systemu SILK uruchomiono Projekt Pilotażowy Nieruchomości w celu sprawdzenia zaproponowanych rozwiązań oraz stworzenia podstaw dla dalszego rozwoju geoinformacji w Spółce. Podstawowym produktem pierwszych prac związanych z budową systemu SILK jest baza danych o liniach kolejowych – moduł LRS.

As part of implementation of the SILK system, a Real Property Pilot Project was launched in order to check the proposed solutions and create bases for a further geoinformation development at the Company. The basic product of the first works related to the construction of the SILK system is the railway line database – LRS module.



Moduł LRS jest na bieżąco aktualizowaną bazą danych, w której rzeczywista lokalizacja przestrzenna powiązana jest z układem kilometracji linii kolejowych (model sieci linii kolejowych). LRS jest podstawą systemu SILK oraz odniesieniem przestrzennym dla innych systemów działających w Spółce. Dzięki ścisłej integracji z wybranymi danymi systemu POS (Prowadzenie Opisu Sieci) informacje zawarte w module LRS pozostają aktualne.

Dane z modułu LRS udostępnione będą w wewnętrznej sieci Spółki wszystkim pracownikom. Serwis będzie umożliwiał przeglądanie podstawowych informacji o liniach kolejowych i punktach eksploatacyjnych, jak też generowanie map tematycznych. Możliwe będzie też wykonywanie prostych analiz, pozwalających na lepszą interpretację przestrzennego rozkładu wybranych charakterystyk linii kolejowych. Docelowo serwis będzie prezentował również dane o nieruchomościach przechowywane w module Nieruchomości. Uruchomienie serwisu zaplanowane zostało na czerwiec 2010 roku.



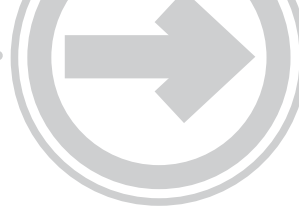
The LRS module is a database, which is updated on the on-going basis, in which the actual spatial location is linked to the chainage configuration of railway lines (railway line network model). LRS is the basis of the SILK system and a spatial reference for other systems operated by the Company. Due to close integration with the selected data of the POS system (Network Description Maintenance), the information contained in the LRS module remains valid.

The data from the LRS module will be made available in the Company's intranet to all employees. The service enables to view the basic information about railway lines and operational spots, as well as to generate thematic maps. Also simple analyses enabling better interpretation of the spatial distribution of the selected characteristics of railway lines will be possible. Ultimately, the service will also present data about real property stored in the Real Property module. The service is to be launched in June 2010.



Inwestycje Investments





Rok 2009 był dla PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. kolejnym, znaczącym w procesie inwestowania w infrastrukturę kolejową. Obok własnych środków PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i budżetu państwa, podstawowym źródłem finansowania tych przedsięwzięć stały się fundusze Unii Europejskiej. Uzupełnieniem tych źródeł są także kredyty międzynarodowych instytucji finansowych, przede wszystkim Europejskiego Banku Inwestycyjnego.

2009 was another important year for PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. in terms of investments in the railway infrastructure. In addition to the funds of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. and the state budget, the basic source of funds for those projects includes EU funds. Those sources are also supplemented with loans given by international financial institutions, in particular the European Investment Bank.

Projekty tzw. starej perspektywy

Do roku 2009 włącznie głównym źródłem finansowania działalności inwestycyjnej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. były następujące fundusze Unii Europejskiej:

Fundusz ISPA (Instrument Przedakcesyjnej Polityki Strukturalnej)

W latach 2000-2003 Komisja Europejska przyznała polskim kolejom 876,52 mln euro (jest to wartość tzw. kosztów kwalifikowanych możliwa do objęcia współfinansowaniem unijnym).

Środki ISPA przeznaczono na modernizację najważniejszych linii kolejowych, zasadniczo leżących w paneuropejskich korytarzach transportowych.

Środki z tego funduszu współfinansują:

- 7 projektów inwestycyjnych, obejmujących modernizację linii kolejowych: E 20 – 4 projekty (Mińsk Mazowiecki – Siedlce, Rzepin – granica państwa, węzeł poznański i Siedlce – Terespol etap I) oraz E 30 – 2 projekty (Legnica – Węglińiec i Węglińiec – Zgorzelec/Bielawa Dolna), a także projekt związany z poprawą infrastruktury kolejowej w wybranych, punktowych lokalizacjach (likwidacja tzw. „wąskich gardeł” eksploatacyjnych);
- 4 projekty tzw. pomocy technicznej, obejmujące przygotowanie dokumentacji (studia wykonalności i wnioski o współfinansowanie unijne oraz dokumentacja techniczna) dla kolejnych zadań modernizacyjnych na liniach E 20 (tzw. pozostałe roboty na odcinku Rzepin – Warszawa) i CE 20 (Łowicz – Łuków), E 65 (Warszawa – Gdynia), E 30 (Opole – Kraków) i E 75 (Warszawa – Trakiszki).

Projects under the so-called old perspective

Until 2009 the main financing sources of investment activities of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. included the following EU funds:

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

In the period 2000-2003, the European Commission granted EUR 876.52 million to the Polish railways (it is a value of the so-called eligible costs to be covered by the EU subsidies).

ISPA funds were allocated to modernisation of the most important railway lines, mainly located in trans-European transport corridors, including:

- 7 investment projects involving modernisation of the following railway lines: E 20 – 4 projects (Mińsk Mazowiecki – Siedlce, Rzepin – state border, Siedlce – Terespol, stage I) and E 30 – 2 projects (Legnica Węglińiec and Węglińiec – Zgorzelec/Bielawa Dolna), as well as the project associated with rail infrastructure condition improvement in the selected spot locations (elimination of the so called “operational bottlenecks”);
- 4 projects of the so-called technical assistance involving preparation of the documentation (feasibility studies, applications for EU subsidies and technical documentation) for consecutive modernisation tasks of the following lines: E 20 (the so-called remaining works at the section: Rzepin – Warszawa) and CE 20 (Łowicz – Łuków), E 65 (Warszawa – Gdynia), E 30 (Opole – Kraków) and E 75 (Warszawa – Trakiszki).

Fundusz Spójności (FS)

Od 1 maja 2004 roku Polska przestała być beneficjentem funduszu ISPA, choć projekty finansowane ze środków tego funduszu są nadal realizowane w ramach Funduszu Spójności.

Projekty, rozpoczęte w ramach ISPA, kontynuowane są ze współfinansowaniem z Funduszu Spójności – dla odróżnienia ich od nowych projektów Funduszu Spójności – są określane jako projekty ISPA/FS.

W ramach tego funduszu, w latach 2004-2006 Unia Europejska skierowała na inwestycje kolejowe w Polsce 815,40 mln euro. Oprócz 346,62 mln euro na kontynuację projektów ISPA, 468,78 mln euro skierowano na nowe projekty. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. uzyskała dofinansowanie z tego funduszu zasadniczo na:

- I etap modernizacji linii E 65 Warszawa – Gdynia, dla której przygotowanie studium wykonalności i częściowo dokumentacji projektowej objęte było programem ISPA;
- I etap modernizacji linii E 59 Wrocław – Poznań, na odcinku z Wrocławia do Rawicza. Pierwsza faza tych działań, zatwierdzona przez Komisję Europejską, obejmuje przygotowanie dokumentacji projektowej oraz szczegółowe opracowania związane z ochroną środowiska tak, aby możliwe było wydanie przez właściwe władze decyzji lokalizacyjnych.

Fundusze strukturalne, a w tym Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego (EFRR)

W tym zakresie realizowany jest Sektorowy Program Operacyjny – Transport, z którego dominującym jest wsparcie finansowe na modernizację linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap I (odcinek Skierniewice – Łódź Widzew).

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. korzysta z TEN-T tylko przy opracowaniach studialnych, dla których udział środków unijnych może wynosić do 50%.

Cohesion Fund

From May 1st, 2004 Poland is no longer a beneficiary of the ISPA Fund, although projects that were previously financed by that Fund are still implemented under the Cohesion Fund.

Projects that were initiated under the ISPA Fund are continued with Cohesion Fund co-financing – to distinguish them from the new Cohesion Fund projects they are defined as ISPA/FS projects.

Within the Cohesion Fund the European Union granted EUR 815.4 million to railway investments in Poland for 2004 – 2006. In addition to EUR 346.2 million, a total of EUR 468.78 million was allocated to new projects. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. received funds under that Fund for:

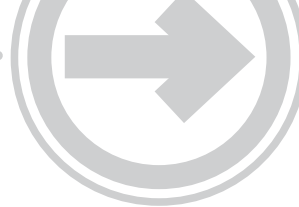
- the first stage of modernisation of the E 65 Warszawa – Gdynia line, for which a feasibility study and a part of design documentation was prepared within the ISPA Fund;
- the first stage of modernisation of the E 59 Wrocław – Poznań line, at the section Wrocław – Rawicz; the first phase of the works approved by the European Commission involves preparation of design documentation and detailed studies related to the environmental protection so that localisation decisions may be issued by competent authorities.

Structural funds including the European Regional Development Fund (ERDF)

The Sectoral Operational Programme – Transport is implemented under the aforementioned Fund, the main part of which is financial support for modernisation of the railway line Warszawa – Łódź, stage I (section Skierniewice – Łódź Widzew).

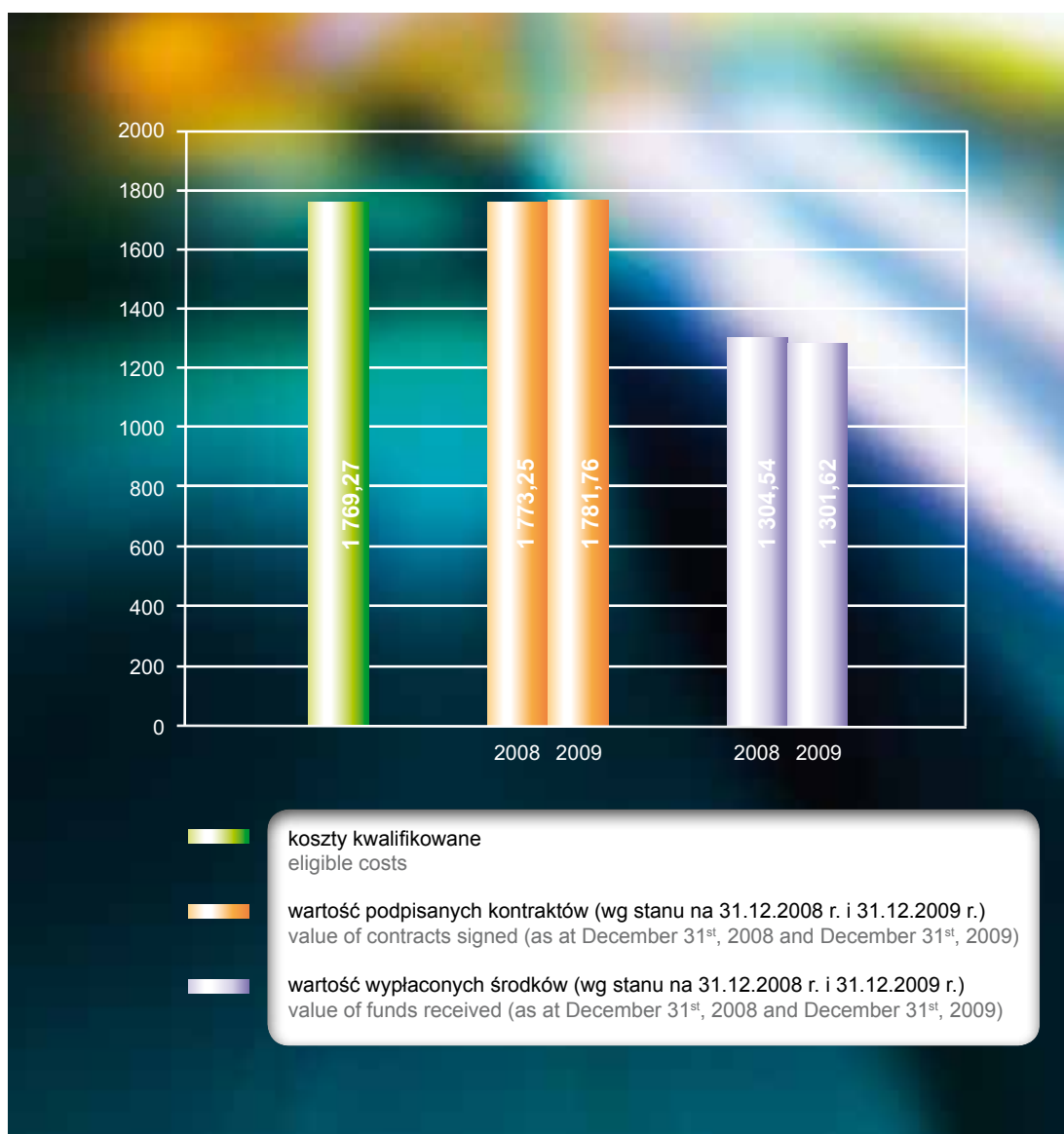
TEN-T Fund (Trans-European Network for Transport)

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



Stan realizacji projektów unijnych tzw. starej perspektywy na 31.12.2009 roku
w porównaniu ze stanem na 31.12.2008 roku (dane w mln euro)

Progress of EU projects as at December 31st, 2009
in comparison to the progress as at December 31st, 2008 (data in EUR millions)



Globalnie, w odniesieniu do wszystkich projektów:

- podpisano Memoranda Finansowe/Decyzje Finansowe dla 25 projektów kolejowych (w tym 10 dla projektów inwestycyjnych związanych z modernizacją wybranych odcinków linii kolejowych oraz 15 dla projektów tzw. pomocy technicznej, obejmujących prace studialne, dokumentację techniczną dla przygotowania projektów modernizacji kolejowych korytarzy transportowych);
- całkowite koszty kwalifikowane wynoszą 1 753,12 mln euro, w tym maksymalna łączna kwota dofinansowania wynosi 1 333,41 mln euro.

Projekty ISPA/FS i 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 projekty tzw. pomocy technicznej – prace studialne dla przygotowania projektów modernizacji kolejowych korytarzy transportowych), których koszty kwalifikowane ogółem wynoszą 876,52 mln euro, a maksymalne dofinansowanie z ISPA/FS ustalono na poziomie 657,51 mln euro;
- zakończono realizację 6 projektów (w tym 4 projekty inwestycyjne i 2 projekty pomocy technicznej). W 2009 roku sporządzono Raporty końcowe 4 projektów, pozostałe raporty zostaną opracowane w 2010 roku;
- 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;
- łączne koszty kwalifikowane tych projektów wynoszą 1 433,62 mln euro, a maksymalna łączna kwota dofinansowania wynosi 1 126,29 mln euro.

Projekty EFRR realizowane są na podstawie podpisanych umów o dofinansowanie:

- podpisano umowy dla 4 projektów (w tym: 2 projekty inwestycyjne i 2 projekty tzw. pomocy technicznej), których koszty kwalifikowane ogółem wynoszą 298,62 mln euro, w tym łączna kwota dofinansowania 196,68 mln euro;
- podpisano 15 kontraktów o wartości 1 133,64 mln zł, co według kursu (na 31 grudnia 2008 roku) Europejskiego Banku Centralnego stanowi wartość 300,34 mln euro (bez robót dodatkowych);
- osiągnięto wskaźnik wydatkowania, liczony udziałem całkowitej kwoty wydatkowanych środków w całkowitych kosztach kwalifikowanych, w wysokości 99,12%;
- zakończono realizację 4 projektów.

Globally, with reference to all projects:

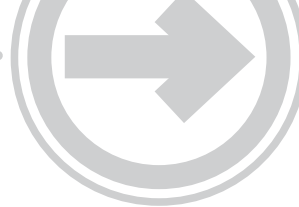
- Financial Memoranda / Financial Decisions covering 25 rail projects were signed (including 10 investment projects relating to modernisation of the selected sections of railway lines and 15 projects of the so-called technical assistance, including research studies and technical documentation for the development of modernisation designs for rail transport corridors);
- total eligible costs account for EUR 1 753.12 million and the maximum total subsidy amount is EUR 1 333.41 million.

ISPA/FS and FS projects are implemented pursuant to the aforementioned Financial Memoranda or Financial Decisions:

- Memoranda for 11 ISPA/FS rail projects (including 7 investment projects relating to 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 cost of which accounts for EUR 876.2 million and the maximum ISPA/FS financing accounts for EUR 657.51 million were signed;
- implementation of 6 projects was finished (including 4 investment projects and 2 technical assistance projects). In 2009, final reports for 4 projects were elaborated. Other reports will be prepared in 2010;
- decisions on subsidy for 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;
- total eligible costs of those projects account for EUR 1 433.62 million and the maximum subsidy amount is EUR 1 126.29 million.

EFRR projects are implemented pursuant to subsidy contracts:

- contracts for 4 projects were signed (including 2 investment projects and 2 technical assistance projects) the total eligible costs of which account for EUR 298.62 million, including total subsidy amount of EUR 196.68 million;
- 15 contracts were signed for the amount of PLN 1 133.64 million, which according to the exchange rate (December 31st, 2008) of Central European Bank accounts for EUR 300.34 million (excluding additional works);
- the spending index calculated as the share of the total amount spent in the total eligible costs reached 99.12%;
- 4 projects were completed.



Projekty z perspektywy 2007-2013

Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko (POLIŚ)

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

1. projekty o znaczeniu ponadregionalnym (międzynarodowym i krajowym);
2. projekty o znaczeniu regionalnym.

Projekty grupy pierwszej są zadaniami głównymi, planowanymi do realizacji w latach 2007-2013 ze względu na ich wysoki priorytet dla gospodarczego rozwoju kraju oraz pierwszorzędne znaczenie dla strategii PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Projekty grupy drugiej będą mieć charakter uzupełniający w stosunku do zadań głównych (z grupy pierwszej). Obejmować będą połączenia o charakterze regionalnym, dowożące potoki pasażerów i ładunków do dużych ośrodków bądź linii głównych. Realizacja tych projektów jest przewidywana we współpracy z jednostkami samorządowymi.

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

- przedmiotem projektu są kompleksowe modernizacje całych linii kolejowych, tworzące ciągi przez terytorium Polski;
- uwzględniono ciągłość realizacji projektów rozpoczętych w okresie 2004-2006;
- priorytetowo potraktowano linie położone w korytarzach transeuropejskich oraz objęte umowami AGC (o głównych międzynarodowych liniach kolejowych)/AGTC (o głównych międzynarodowych liniach kolejowych transportu kombinowanego). Przy realizacji tych zadań korzystamy z najlepszych doświadczeń;
- uwzględniono wytyczne Komisji Europejskiej w sprawie tworzenia sieci dedykowanych dla ruchu towarowego (linie C-E 59, C-E 65, C-E 30, C-E 20).

Przyjęto ponadto:

- modernizowanie linii kolejowych do minimalnych parametrów AGC/AGTC, co nie wyklucza na określonych odcinkach/liniach uzyskania wyższych parametrów, jeśli jest to uzasadnione ekonomicznie;
- systematyczne, wyprzedzające opracowywanie dokumentacji przyszłościowych, niezbędne dla zapewnienia finansowania i terminowej realizacji projektów.

W oparciu o powyższe założenia opracowano zakres przedsięwzięć inwestycyjnych, które będą realizowane na liniach kolejowych przy współfinansowaniu przez Unię Europejską w ramach budżetu na lata 2007-2013 z podziałem na projekty priorytetowe i rezerwowe.

Projects under perspective 2007-2013

Operational Programme Infrastructure and Environment (OPIE)

Railway investment projects scheduled for implementation in the period 2007 – 2013 may be divided into 2 groups depending on their significance and scope:

1. superregional projects of national and international importance;
2. projects of regional importance.

Projects from the first group are the main tasks to be performed in the years 2007-2013 due to their high priority for development of the national economy and fundamental significance for the strategy of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

The projects from the second group are supplementary in relation to the main tasks (from the first group). They will include regional connections, delivering passengers and freight to major centres or central lines. Those projects are to be implemented in cooperation with local governments.

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

- the subject of a project should be comprehensive modernisation of entire railway lines, creating arteries running through the Polish territory;
- continuity of implementation of projects which were started between 2004 and 2006;
- the lines running through trans-European corridors and included in AGC (on main international railway lines)/AGTC (on main International Railway Lines for Combined Transport) agreements were prioritised. We use the best experience when performing those tasks;
- the European Commission guidelines regarding construction of dedicated networks for freight traffic (lines: C-E 59, C-E 65, C-E 30, C-E 20).

Moreover, the following guidelines were taken into consideration:

- modernisation of railway lines to the minimum requirements of AGC/AGTC which does not exclude obtaining better parameters on certain lines/sections, if it is economically justified;
- systematic, forerunning elaboration of future documentation crucial for financing and punctual implementation of the project.

Pursuant to the above guidelines, the scope of investment projects was elaborated, which will be implemented on railway lines with EU co-financing for 2007-2013, by priority and reserve projects.

Projekty realizowane przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. znajdują się w Priorytecie VII w działaniach 7.1, 7.2 i 7.3. Lista projektów została podzielona na podstawową, na której znajduje się 18 projektów, oraz rezerwową, która zawiera 7 projektów. Szacunkowe dofinansowanie do realizacji tych projektów wynosi 23 464,2 mln zł.

Projekt rezerwy będzie w okresie 2007-2013 przygotowywany do wdrożenia po roku 2013 w ramach następnego budżetu Unii Europejskiej, a jednocześnie będzie rezerwą dla okresu 2007-2013 na wypadek pojawienia się możliwości finansowych dla jego realizacji bądź wskutek pozyskania dodatkowych środków z zadań lub priorytetów niekolejowych, bądź w sytuacji, gdy jakiś projekt kolejowy natrafi na trudności nie do pokonania. Dlatego większość projektów rezerwowych będzie przygotowywana z niemal tak dużą intensywnością, co projekty priorytetowe.

W 2009 roku zostały zgłoszone do refinansowania w ramach POIiŚ następujące projekty na roboty:

- modernizacja linii kolejowej nr 8, budowa łącznicy do lotniska Okęcie (od przystanku osobowego Służewiec do stacji MPL Okęcie), na kwotę 300 mln zł;
- modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, Lot A – odcinek Warszawa Zachodnia – Miedniewice (Skierniewice), na kwotę 1 816 mln zł;
- modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa – Gdynia, obszar LCS Ciechanów, na kwotę 1 944 mln zł;
- przygotowanie budowy linii dużych prędkości, na kwotę 273 mln zł;
- modernizacja linii kolejowej nr 8, odcinek Warszawa Okęcie – Radom – prace przygotowawcze, na kwotę 66 mln zł;
- budowa połączenia kolejowego MPL Katowice w Pyrzowicach z miastami aglomeracji górnośląskiej, odcinek Katowice – Pyrzowice – prace przygotowawcze, na kwotę 52 mln zł;
- projekt poprawy dostępu kolejowego do Portu Gdańsk (most + dwutorowa linia kolejowa) – prace przygotowawcze, na kwotę 16,5 mln zł;
- modernizacja linii kolejowej E 20/C-E 20 na odcinku Siedlce – Terespol, etap II – prace przygotowawcze, na kwotę 1,2 mln zł;
- modernizacja linii kolejowej E 30, etap II, odcinek Zabrze – Katowice – Kraków – prace przygotowawcze, na kwotę 0,5 mln zł;
- modernizacja linii kolejowej E 75 „Rail Baltica”, Warszawa – Białystok – granica z Litwą, etap I, odcinek Warszawa Rembertów – Zielonka – Tłuszcz (Sadowne) – prace przygotowawcze, na kwotę 0,5 mln zł.

Oczekiwane efekty obecnych i przyszłych modernizacji to zarówno zwiększenie komfortu podróży i bezpieczeństwa, jak i zmniejszenie nakładów na utrzymanie infrastruktury. Modernizacja przyczyni się także do ochrony środowiska

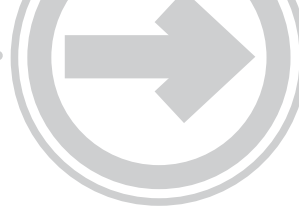
Projects implemented by PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. are placed in Priority VII measures 7.1, 7.2 and 7.3. The list of projects was divided into a basic list containing 18 projects and reserve list containing 7 projects. The estimated subsidy of those projects accounts for PLN 23 464.2 million.

The reserve project for 2007-2013 will be prepared for implementation after 2013, within the next EU budget. At the same time, those projects may become a reserve for 2007-2013 in case new funding potential occurs, either due to obtaining new funds allocated to non-rail tasks or priorities or if one of the railway projects encounters irremovable difficulties. Therefore, most of the reserve projects will be prepared almost as intensively as priority projects.

In 2009, refinancing for the following projects was applied for:

- modernisation of railway line no. 8, junction construction from the Okęcie Airport (from Służewiec passenger stop to MPL Okęcie station), worth PLN 300 million;
- modernisation of railway line Warszawa – Łódź, stage II, Lot A – section Warszawa Zachodnia – Miedniewice (Skierniewice), worth PLN 1 816 million;
- modernisation of E 65/C-E 65 railway line at the section Warszawa – Gdynia, area LCS Ciechanów, worth PLN 1 944 million;
- preparation of construction of high speed rail, worth PLN 273 million;
- modernisation of railway line no. 8, section Warszawa Okęcie – Radom – preparatory works, worth PLN 66 million;
- railway link construction connecting MPL “Katowice” in Pyrzowice with cities located within the Upper Silesian agglomeration, section: Katowice – Pyrzowice – preparatory works, worth PLN 52 million;
- project of improvement of railway access to the Gdansk Seaport (bridge + double track railway line) – preparatory works, worth PLN 16.5 million;
- modernisation of E 20/C-E 20 railway line at the section Siedlce – Terespol, stage II – preparatory works, worth PLN 1.2 million;
- modernisation of E 30 railway line, stage II, section Zabrze – Katowice – Kraków – preparatory works, worth PLN 0.5 million;
- modernisation of E 75 railway line “Rail Baltica”, Warszawa – Białystok – border to Lithuania, stage I, section Warszawa Rembertów – Zielonka – Tłuszcz (Sadowne) – preparatory works, worth PLN 0.5 million.

The expected effects of the current and future modernisations include improvement in the travelling comfort and safety and reduction in outlays on infrastructure maintenance. The modernisation will also contribute to environmental protection – all projects consider protection



naturalnego – wszystkie projekty uwzględniają ochronę przed hałasem, wibracjami, zanieczyszczeniem gruntów i wód. Znacząco zwiększy się prędkość kursowania pociągów: do 160 km/h dla pociągów pasażerskich i 120 km/h dla towarowych. Modernizacja sieci kolejowej daje także nadzieję na zmniejszenie ruchu na drogach publicznych.

Modernizacją objęte będą:

Linia nr 8, łącząca aglomeracje Radomia, Skarżyska-Kamiennej i Kielc z Warszawą oraz Krakowem. To linia pasażersko-towarowa, w pełni zelektryfikowana, dostosowana do prędkości 100-120 km/h. Pogarszający się stan techniczny spowodował jednakże liczne ograniczenia prędkości – dlatego konieczne jest przeprowadzenie prac modernizacyjnych. W lipcu 2008 roku zakończyły się roboty na odcinku Warszawa Zachodnia – Warszawa Okęcie. Natomiast w listopadzie 2009 roku rozpoczęła się kolejna faza prac, w wyniku których powstanie kolejowe połączenie pomiędzy centrum stolicy a Portem Lotniczym im. Fryderyka Chopina w Warszawie. Projekty realizowane w ramach modernizacji linii:

- Etap I: odcinek Warszawa Zachodnia – Warszawa Okęcie i budowa łącznicy na odcinku Warszawa Służewiec – Lotnisko Okęcie. Przedsięwzięcie realizowane jest w podziale na 3 fazy stanowiące odrębne projekty:
 - Etap I, Faza 1. Przygotowanie dokumentacji projektowej (Projekt SPOT/1.1.1/161/05);
 - Etap I, Faza 2. Roboty na odcinku Warszawa Zachodnia – Warszawa Okęcie (Projekt SPOT/1.1.1/160/05);
 - Etap I, Faza 3. Roboty budowlane na łącznicy (Projekt POLiŚ 7.1 – 18).
- Etap II: odcinek Warszawa Okęcie – Radom. Inwestycja realizowana w formie niezależnych faz, obejmujących projektowanie/roboty na poszczególnych odcinkach:
 - wykonano dokumentację przedprojektową dla zadania „Modernizacja linii kolejowej nr 8, Etap II: odcinek realizacyjny Warszawa Okęcie – Radom – Kielce” (Projekt SPOT/1.1.1/162/05);
 - modernizacja linii kolejowej nr 8, odcinek Warszawa Okęcie – Radom (Projekt POLiŚ 7.1-19.1);
 - modernizacja linii kolejowej nr 8, odcinek Warszawa Okęcie – Radom – prace przygotowawcze (Projekt POLiŚ 7.1-19.2).

Linia E 30 – należy do III Paneuropejskiego Korytarza Transportowego, łączącego m.in. Drezno, Wrocław, Katowice, Kraków ze 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. Dobiega końca modernizacja linii na odcinku od Legnicy do granicy zachodniej. Trwają jeszcze prace modernizacyjne na odcinkach Opole – Wrocław oraz Wrocław – Legnica.

against noise, vibrations, soil and water contamination. The train travelling speed will increase up to 160 km/h for passenger trains and up to 120 km/h for cargo trains. Railway network modernisation may also contribute to reduction in traffic on public roads.

The following lines are included in modernisation procedures:

Line no. 8 linking Radom, Skarżysko-Kamienna and Kielce agglomerations with Warszawa and Kraków. It is a passenger and freight traffic line, 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 on the section: Warszawa Zachodnia – Warszawa Okęcie were completed. The next stage of works, which will result in a construction of a rail link between the downtown of Warszawa and Frederic Chopin Okęcie Airport in Warszawa, began in November 2009. The following projects will be carried out within the modernisation of the line:

- Stage I: section: Warszawa Zachodnia – Warszawa Okęcie and construction of the link from Warszawa Służewiec to Okęcie Airport. This task will be implemented in three phases constituting separate projects:
 - Stage I, phase I: preparation of design documentation (project SPOT/1.1.1/161/05);
 - Stage I, phase II: works at the section: Warszawa Zachodnia – Warszawa Okęcie (Project SPOT/1.1.1/160/05);
 - Stage I, phase III: construction works on the link (project POLiŚ 7.1-18).
- Stage II: section: Warszawa Okęcie – Radom. Investment implemented as independent phases, including designing/works at individual sections:
 - pre-design documentation was prepared for the task “Modernisation of railway line No. 8”, stage II: implementation section: Warszawa Okęcie – Radom – Kielce” (project SPOT/1.1.1/162/05);
 - modernisation of railway line No. 8, section Warszawa Okęcie – Radom (project POLiŚ No. 7.1 – 19.1);
 - modernisation of railway line No. 8, section Warszawa Okęcie – Radom – preparatory works (project POLiŚ No. 7.1 – 19.2).

E 30 line – is a part of Trans-European Transport Corridor No. III, linking Dresden, Wrocław, Katowice, Kraków and Lvov (western Ukraine). The Polish section of that line, which is 677 km long, connects the major industrial and economic regions of southern Poland: Lower Silesia, Upper Silesia, Małopolska and Podkarpacie. Modernisation of the line, at the section: Legnica – western state border, is coming to an end. Modernisation works at sections: Opole – Wrocław and Wrocław – Legnica are still pending.

Projekty realizowane w ramach modernizacji linii:

- modernizacja linii kolejowej E 30 na odcinkach Węglińiec – Zgorzelec i Węglińiec – Bielawa Dolna (Projekt ISPA/FS nr 2002/PL/16/P/PT/016);
- odbudowa i modernizacja linii kolejowej E 30 i C-E 30 na odcinku Opole – Wrocław – Legnica;
- modernizacja linii E 30 na odcinku Węglińiec– Legnica (Projekt ISPA/FS nr 2001/PL/16/P/PT/013);
- wykonanie dokumentacji przedprojektowej dla zadania „Modernizacja linii kolejowej E 30, Etap II, odcinek Bielawa Dolna – Horka: budowa mostu przez Nysę Łużycką oraz elektryfikacja” (A/II/3b/POLIŚ/01/2008).

Na odcinku od Opola do granicy wschodniej zakończono przygotowanie modernizacji linii kolejowej w ramach dwóch projektów pomocy technicznej:

- pomoc techniczna dla przygotowania projektu Modernizacji linii kolejowej E 30/C-E 30 na odcinku Opole – Katowice – Kraków (Projekt ISPA FS 2002/PL/16/P/PA/012);
- modernizacja linii E 30/C-E 30 na odcinku Kraków – Medyka – granica państwa (Projekt TEN-T nr 2004-PL-92601-S).

W ramach programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013 przewidziano do realizacji następujące projekty:

- modernizacja linii kolejowej E 30, etap II, odcinek Zabrze – Katowice – Kraków (Projekt POLIŚ 7.1-11.1). W 2009 roku wykonano aktualizację materiałów przetargowych dla zredukowanego zakresu rzeczowego. W kwietniu 2010 roku planuje się ogłoszenie postępowań przetargowych na realizację robót w systemie projekt i budowa;
- modernizacja linii kolejowej E 30, etap II, odcinek Zabrze – Katowice – Kraków prace przygotowawcze (POLIŚ 7.1-11.2);
- modernizacja linii kolejowej E 30/C-E 30 odcinek Kraków – Rzeszów, etap III, (POLIŚ 7.1-30);
- modernizacja linii kolejowej E 30, etap II. Pilotażowe wdrożenie ERTMS/ETCS i ERTMS/GSM-R w Polsce na odcinku Legnica – Węglińiec – Bielawa Dolna (POLIŚ 7.1-15.1).

W związku ze stwierdzonym znacznym przekroczeniem szacowanych kosztów modernizacji w stosunku do przewidywanych na liście POLIŚ z 2006 roku, projekt POLIŚ 7.1-10 „Modernizacja linii E 30 etap II odcinek Opole – Gliwice – Zabrze” został przeniesiony na listęindykatywną rezerwową Ministerstwa Rozwoju Regionalnego. Jako rozwiązanie komplementarne przyjęto program naprawczy „Rewitalizacja linii C-E 30 odcinek Gliwice Łabędy – Strzelce Opolskie – Opole Groszowice”, który przewiduje się do realizacji w latach 2010-2015.

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 (Project ISPA/FS no. 2002/PL/16/P/PT/016);
- reconstruction and modernisation of E 30 and C-E 30 railway lines at the section Opole – Wrocław – Legnica;
- modernisation of E 30 railway line at the section Węglińiec– Legnica (Project ISPA/FS no. 2001/PL/16/P/PT/013);
- preparation of a pre-design documentation for the task “Modernisation of E 30 railway line, Stage II, section: Bielawa Dolna – Horka: construction of the bridge over Nysa Łużycka river and electrification” (A/II/3b/POLIŚ/01/2008).

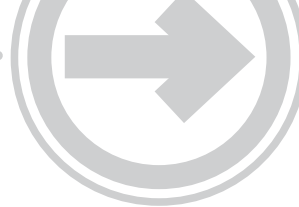
At the section from Opole to the eastern border, the preparation of modernisation of railway line within two technical assistance projects was completed:

- technical assistance for preparation of the project Modernisation of E 30/C-E 30 railway line at the section: Opole – Katowice – Kraków (Project ISPA/FS No. 2002/PL/16/P/PA/012);
- modernisation of E 30/C-E 30 railway line at the section Kraków – Medyka – State Border (Project TEN-T No. 2004-PL-92601-S).

Under the Operational Programme Infrastructure and Environment 2007-2013, the following projects are to be implemented:

- modernisation of E 30 railway line, stage II, section Zabrze – Katowice – Kraków (Project POLIŚ 7.1-11.1). In 2009, the tendering materials for the reduced substantial scope were updated. Tendering procedures for works involving the design and construction are to be announced in April 2010;
- modernisation of E 30 railway Line, stage II, section Zabrze – Katowice – Kraków preparatory works (POLIŚ 7.1-11.2);
- modernisation of E 30/C-E 30 railway line, section Kraków – Rzeszów, stage III (POLIŚ 7.1-30);
- modernisation of E 30/ railway line stage II. Pilot ERTMS/ ETCS and ERTMS/GSM-R implementation in Poland at the section Legnica – Węglińiec – Bielawa Dolna (POLIŚ 7.1-15.1).

As the estimated costs of modernisation have been exceeded in comparison to those included in the OPIE list of 2006, the project POLIŚ 7.1-10 “Modernisation of E 30 railway line, stage II section Opole – Gliwice – Zabrze” was transferred to the indicative reserve list of the Ministry of Regional Development. A complimentary solution is the repair programme “Revitalisation of C-E 30 railway line, section Gliwice Łabędy – Strzelce Opolskie – Opole Groszowice”, to be implemented in the period 2010 – 2015.



Linia 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. Aktualnie trwa realizacja robót modernizacyjnych między Poznaniem a Wrocławiem, na szlaku Skokowa – Żmigród, a dla pozostałych odcinków przygotowywana jest dokumentacja projektowa i przetargowa. Projekty realizowane w ramach modernizacji linii:

- 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; (CCI2007PL161PR001) POLiŚ 7.1-4 – roboty modernizacyjne;
- przygotowanie projektu Modernizacja linii kolejowej E 59 na odcinku Poznań – Szczecin – Świnoujście (Projekt TEN-T 2004-PL-92602-S).

Linia C-E 59 – obejmująca odcinek Międzyzlesie – Wrocław – Kostrzyn – Szczecin należy do podstawowej sieci kolejowej państwa i stanowi ciąg dla ruchu towarowego równoległy do linii E 59 Wrocław – Poznań – Szczecin. Linia została zaliczona do linii kolejowych państwowego znaczenia i objęta Umową AGTC. Weszła do planu modernizacji sieci transeuropejskich korytarzy transportowych TEN na terenie Polski i ma za zadanie usprawnienie połączenia krajów skandynawskich oraz portu w Szczecinie z Europą Środkową i Południową. W ramach modernizacji linii realizowany jest projekt:

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

Linia E 20 – należy do II Paneuropejskiego Korytarza Transportowego Zachód – Wschód, łączącego Berlin z Moskwą. Polski, liczący 700 km, odcinek linii przebiega przez Wielkopolskę, Mazowsze i Podlasie. Na linii realizowane są roboty na odcinku od Siedlec do Terespoła oraz na obszarze Poznańskiego Węzła Kolejowego. Realizowany jest również projekt przygotowujący do przeprowadzenia planowanych modernizacji linii E 20/C-E 20 na odcinkach Warszawa – Poznań oraz Łowicz – Skierniewice – Łuków.

Projekty zrealizowane w ramach modernizacji linii do 2009 roku:

- modernizacja linii kolejowej E 20 na odcinku Rzepin – granica państwa (Projekt ISPA/FS 2000/PL/16/P/PT/003);

E 59 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. Execution of modernisation works between Poznań and Wrocław, at the route Skokowa – Żmigród is in progress. Design and tendering documentation is prepared for other sections. The following projects are to be carried out as part of modernisation of the line:

- modernisation of the E 59 railway line, section Wrocław – Poznań (Stage I) (FS No. 2004/PL/16/C/PT/005) – project scope;
- modernisation of the E 59 railway line: Wrocław – Poznań, section: Wrocław – Lower Silesia voivodship border, Stage II (CCI2007PL161PR001) POLiŚ 7.1-4 – modernisation works;
- preparation of the project Modernisation of the 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 and constitutes a branch of E 59 Wrocław – Poznań Szczecin line dedicated for freight traffic. The C-E 59 was included in the railway line system of strategic importance and was covered by AGTC Agreement. The line became a part of modernisation plan of trans-European transport corridors TEN in Poland. Its goal is to improve the link between Scandinavian states, Szczecin seaport and the Central and Southern Europe. The following project is implemented as part of the modernisation of the line:

- modernisation of the C-E 59 railway line: Międzyzlesie – Wrocław – Kostrzyn – Szczecin – preparation of pre-design documentation, Stage I in Poland (project FS No. 2006/PL/16/C/PA/001).

E 20 line – is included in the Trans-European Transport Corridor West-East no. II linking Berlin and Moscow. The Polish section of that corridor with a length of 700 km crosses Wielkopolska, Mazowsze and Podlasie. Works on its section: Siedlce – Terespol and within Poznań Railway Junction are carried out. The project to prepare the execution of the modernisation of E 20/C-E 20 railway lines, at sections: Warszawa – Poznań and Łowicz – Skierniewice – Łuków is also carried out.

The following projects implemented as part of the modernisation of the line until 2009:

- modernisation of the E 20 railway line, at the section: Rzepin – state border (project ISPA/FS No. 2000/PL/16/P/PT/003);

- modernizacja linii kolejowej E 20 na odcinku Mińsk Mazowiecki – Siedlce (Projekt ISPA/FS 2000/PL/16/P/PT/002).

Projekty realizowane w ramach modernizacji linii:

- modernizacja linii kolejowej E 20 na odcinku Siedlce – Terespol, etap I (Projekt ISPA/FS 2001/PL/16/P/PT/012);
- modernizacja linii kolejowej E 20/C-E 20 na odcinku Siedlce – Terespol, etap II (Projekt POLiŚ 7.1-9.1 oraz 7.1-9.2);
- modernizacja Poznańskiego Węzła Kolejowego (linia kolejowa E 20) zlokalizowanego w Polsce (Projekt ISPA/FS 2001/PL/16/P/PT/014);
- pomoc techniczna przy opracowaniu projektu Modernizacja kolejowego korytarza nr II (E 20 i C-E 20) – pozostałe roboty, na odcinku umiejscowionym w Polsce (Projekt ISPA/FS 2002/PL/16/P/PA/009);
- ponadto w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko będzie realizowany projekt Modernizacja linii kolejowej E 20 na odcinku Warszawa – Poznań – pozostałe roboty, (Projekt POLiŚ 7.1-8).

Linia E 75 – tzw. Rail Baltica – to jedyne połączenie kolejowe pomiędzy krajami bałtyckimi i Polską, z możliwością połączeń z innymi stolicami europejskimi. Wymagające szczególnej ochrony walory przyrodnicze terenów położonych w północno-wschodniej Polsce, stawiają przed nami zadanie wyjątkowej dbałości o środowisko naturalne podczas realizacji inwestycji kolejowych na tym obszarze.

W listopadzie 2009 roku przeprowadzono w Białymstoku konsultacje społeczne, podczas których wykonawcy realizowanych obecnie kontraktów przedstawili wyniki prac i wskazali wariant preferowany do realizacji.

Na podstawie przedstawionych materiałów Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w dniu 28 grudnia 2009 roku podjął uchwałę o wyborze wariantu przebiegu linii E 75 przez Elk – Olecko.

Obecnie realizowany jest projekt „Modernizacja linii E 75 na odcinku Warszawa – Białystok – Suwałki – Trakiszki – granica państwa (Rail Baltica)” (Projekt ISPA/FS nr 2002/PL/16/P/PA/008).

Linia Warszawa – Łódź – o łącznej długości 129 km – łączy dwie aglomeracje liczące około 3 mln 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 modernizacji dotyczy odcinków: Warszawa Zachodnia – Skierniewice oraz Łódź Widzew – Łódź Fabryczna. Po zakończeniu realizacji projektu obejmującego I i II etap modernizacji,

- modernisation of the E 20 railway line, at the section: Mińsk Mazowiecki – Siedlce (project ISPA/FS No. 2000/PL/16/P/PT/002).

Projects implemented as part of the line modernisation:

- modernisation of the E 20 railway line, at the section: Siedlce – Terespol, stage I (project ISPA/FS No. 2001/PL/16/P/PT/012);
- modernisation of E 20/C-E 20 railway line, at the section Siedlce – Terespol, stage II (Project POLiŚ 7.1-9.1 and 7.1-9.2);
- modernisation of Poznań Railway Junction (railway line E 20), located in Poland (project ISPA/FS No. 2001/PL/16/P/PT/014);
- technical assistance on preparation of the project: Modernisation of railway corridor II (E 20 and C-E 20) – other works at the section located in Poland (project ISPA/FS No. 2002/PL/16/P/PA/009);
- furthermore, under the Operational Programme Infrastructure and Environment, the project entitled Modernisation of E 20 railway line, at the section Warszawa – Poznań – other works, (POLiŚ 7.1-8) will be implemented.

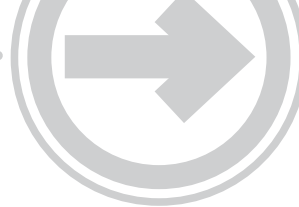
E 75 line – the so-called Rail Baltica. It is the only rail connection between the Baltic states and Poland, with a possibility of connections with other European capital cities. Natural values of north-western Poland require special protection. Therefore, the Company should put a special emphasis on natural environment protection during execution of investments in that area.

In November 2009, social consultations took place in Białystok during which the Contractors of contracts in progress presented the results of works and determined the preferred variant.

Pursuant to the materials presented, on December 28th, 2009 the Management Board of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. adopted a Resolution on selection of the variant of line no. E 75 to run through Elk – Olecko.

Now the project entitled “Modernisation of the E 75 line, at the section Warszawa – Białystok – Suwałki – Trakiszki – State Border (Rail Baltica)” (ISPA/FS project No. 2002/PL/16/P/PA/008) is implemented.

Warszawa – Łódź line – with the total length of 129 km, the line links two agglomerations with approximately 3 million people. Everyday a dozen thousand passengers commute using that 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 said project covering Stages I



tj. w 2013 roku, czas przejazdu pociągu pospiesznego na trasie Warszawa – Łódź wyniesie 65 minut. Projekty realizowane w ramach modernizacji linii:

- modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II:
 - Lot A – odcinek Warszawa Zachodnia – Miedniewice (Skierniewice) (Projekt POLiŚ 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 (Projekt POLiŚ 7.1-24.2);
 - Lot C – pozostałe roboty (Projekt POLiŚ 7.1 – 24.3).

Linie E 65 i C-E 65 – należą do VI Paneuropejskiego Korytarza Transportowego, łączącego regiony nadbałtyckie z obszarami położonymi nad morzem Adriatyckim i na Bałkanach. Linia E 65, przebiegająca przez Gdynię, Warszawę, Katowice, Most Wisła, Zebrzydowice, ma długość ponad 720 km. W grudniu 2009 roku zakończyły się roboty na stacji Gdynia.

Projekty realizowane w ramach modernizacji linii E 65:

- modernizacja linii kolejowej E 65 na odcinku Warszawa – Gdynia, etap I (Projekt FS 2004/PL/16/C/PT/006); dokumentacja dla LCS Działdowo, Iława, Malbork, Gdańsk, Gdynia;
- pomoc techniczna dla przygotowania projektu modernizacji linii kolejowej E 65 na odcinku Warszawa – Działdowo – Gdynia w Polsce (Projekt 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 (Projekt FS 2005/PL/16/C/PT/001); roboty na obszarze LCS Nasielsk, LCS Tczew;
- pomoc techniczna dla przygotowania modernizacji linii kolejowej E 65 – Południe Grodzisk Mazowiecki – Kraków/Katowice – Zwardoń/Zebrzydowice – granica państwa, etap I (Projekt FS 2006/PL/16/C/PA/002);
- modernizacja linii kolejowej E 65 nr 4, odcinek Grodzisk Mazowiecki – Zawiercie (CMK), etap I;
- dostosowanie Centralnej Magistrali Kolejowej do prędkości = 250 km/h na odcinku Grodzisk Mazowiecki – Zawiercie (lista rezerwowa POLiŚ 7.1-35);
- modernizacja linii kolejowej Psary – Kraków (odcinek Psary – Kozłów oraz odcinek Kraków Batowice – Kraków Główny) (poz. POLiŚ 7.1-17 – lista rezerwowa);
- rozpoczęły się roboty w obszarze LCS Ciechanów (POLiŚ 7.1-1.1);
- trwały prace przygotowawcze w ramach projektów, 7.1.-1.2, 7.1-1.3, 7.1-41 (LCS Gdańsk, LCS Gdynia, LCS Iława, LCS Malbork, LCS Działdowo) oraz projektu POLiŚ 7.1-1.4 Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa – Gdynia – w zakresie warstwy nadrzędnej LCS, ERTMS/ETCS/GSM-R, DSAT oraz zasilania układu trakcyjnego.

and II of the modernisation process in 2013, 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) (Project POLiŚ 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 devoted to check-in, train acceptance and passenger service (Project POLiŚ 7.1-24.2);
 - Lot C – other works (Project POLiŚ 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. The E 65 railway line runs through Gdynia, Warszawa, Katowice, Vistula bridge and Zebrzydowice. Total length of the line is 720 km. In December 2009, works on Gdynia station were finished.

The following projects are implemented as part of modernisation of the E65 line:

- modernisation of the E 65 railway line, at the section: Warszawa – Gdynia, Stage I (Project FS No. 2004/PL/16/C/PT/006); documentation for LCS Działdowo, Iława, Malbork, Gdańsk, Gdynia;
- technical assistance on preparation of modernisation design of the E 65 railway line, at the section: Warszawa – Działdowo – Gdynia in Poland (Project ISPA/FS 2001/PL/16/P/PA/005); documentation for LCS Nasielsk and Ciechanów;
- modernisation of the E 65 railway line, at the section Warszawa – Gdynia, Stage II (Project FS2005/PL/16/C/PT/001); works in the area LCS Nasielsk, LCS Tczew;
- technical assistance for preparation of modernisation of the E 65 railway line – Południe Grodzisk Mazowiecki – Kraków/Katowice – Zwardoń/Zebrzydowice – State Border, Stage I (Project FS No. 2006/PL/16/C/PA/002);
- modernisation of the E 65 railway line no. 4, section: Grodzisk Mazowiecki – Zawiercie (CMK) Stage I;
- adaptation of the Central Railway Trunk Line to the speed of 250 km/h at the section: Grodzisk Mazowiecki – Zawiercie (reserve list POLiŚ list No. 7.1-35);
- modernisation of the railway line: Psary – Kraków (section Psary – Kozłów and section Kraków Batowice – Kraków Główny (reserve list POLiŚ No. 7.1-17);
- works in the area LCS Ciechanów (POLiŚ 7.1-1.1) were commenced;
- preparatory works under projects 7.1.-1.2, 7.1-1.3, 7.1-41 (LCS Gdańsk, LCS Gdynia, LCS Iława, LCS Malbork, LCS Działdowo,) and project POLiŚ 7.1-1.4 Modernisation of the E 65/C-E 65 railway line at the section

Linia C-E 65 – łącząca Tczew, Bydgoszcz, Tarnowskie Góry i Pszczynę – ma długość 584 km. W lipcu 2008 roku podpisana została umowa na sporządzenie studium wykonalności modernizacji linii. Prace zakończą się w 2010 roku. Projekty realizowane w ramach modernizacji linii C-E 65:

- studium wykonalności modernizacji linii kolejowej C-E 65 na odcinku Gdynia – Tczew – Bydgoszcz – Inowrocław – Zduńska Wola Karsznice – Tarnowskie Góry – Pszczyna (Projekt TEN-T-2005-PL-92601-S);
- modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Katowice – Czechowice Dziedzice – Zebrzydowice (poz. POLiŚ 7.1-2 – lista rezerwowa);
- modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Czechowice Dziedzice – Bielsko Biała – Zawardów (poz. POLiŚ 7.1-3 – lista rezerwowa).

Linia Psary – Kozłów – Kraków PL/AD106 – łączy kolejowy korytarz VI (linia E 65) z korytarzem III (linia E 30), stanowiąc element najdogodniejszego i najkrótszego połączenia kolejowego Warszawy z Krakowem. Waga tego połączenia dla gospodarki kraju spowodowała umieszczenie go w wykazie linii o państwowym znaczeniu. W ramach przygotowania do modernizacji linii realizowany jest projekt:

- opracowanie studium wykonalności dla zadania Modernizacja linii kolejowej PL/AD 106, połączenie VI i III korytarza transportowego na odcinku Psary – Kozłów – Kraków (DC/PL/AD106-PKK/05).

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 (Transeuropejska sieć linii kolejowych) oraz TERFN (Transeuropejska sieć linii kolejowych, wytypowana dla towarowych przewozów kolejowych – „wolna droga”). 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 – to centralnie zlokalizowany węzeł kolejowy, w skali tak Polski, jak i Europy. Węzeł ten leży na skrzyżowaniu trzech przebiegających przez Polskę paneuropejskich korytarzy transportowych, mających istotne znaczenie w międzynarodowym, europejskim ruchu kolejowym wschód – zachód i północ – południe. Są to korytarze:

- Korytarz I: Helsinki – Tallin – Kowno – Warszawa; linia nr 6 (E 75);
- Korytarz II: Berlin – Warszawa – Mińsk – Moskwa; linie nr 2 i 3 (E 20) oraz nr 12 (C-E 20);

Warszawa – Gdynia – concerning superior layer LCS, ERTMS/ETCS/GSM-R, DSAT and power supply to the overhead traction network, were carried out.

C-E 65 line links Tczew, Bydgoszcz, Tarnowskie Góry and Pszczyna. Its total length is 584 km. A contract for elaboration of a feasibility study regarding the line modernisation was signed in July 2008. The works are scheduled to be finalised in 2010. The following projects are implemented as part of modernisation of the C-E 65 line:

- feasibility study of modernisation of the C-E 65 railway line at the section Gdynia – Tczew – Bydgoszcz – Inowrocław – Zduńska Wola Karsznice – Tarnowskie Góry – Pszczyna (Project TEN-T-2005-PL-92601-S);
- modernisation of the E 65/C-E 65 railway line, at the section: Katowice – Czechowice Dziedzice – Zebrzydowice (reserve list POLiŚ No. 7.1-2);
- modernisation of the E 65/C-E 65 railway line, at the section Czechowice Dziedzice – Bielsko Biała – Zawardów (reserve list POLiŚ No. 7.1-3).

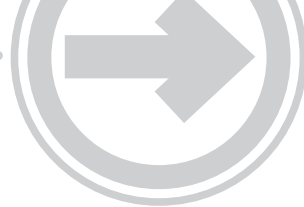
Psary – Kozłów – Kraków railway line PL/AD106 – links the railway corridor VI (line E 65) with corridor III (E 30). It is a component of the most convenient and the shortest rail link between Warszawa and Kraków. The importance of that link for the state economy became the reason for inclusion of that link in the register of railway lines of strategic importance. The following project is implemented as part of preparation to modernisation of the line:

- preparation of feasibility study for the task: Modernisation of the railway line PL/AD106, a link between Transport Corridor III and IV at the section Psary – Kozłów – Kraków (DC/PL/AD106 – PKK/05).

Railway line No. 7 – located in the new trans-European railway transport 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 program TINA (European Railway Network for which technical upgrading requirements were defined), TEN (Trans-European Railway Lines Network) and TERFN (Trans-European Railway Lines Network for Freight Traffic – “free way”). The following project is implemented as part of preparation for modernisation of the line:

- preparation of 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 – 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 crossing Poland. The corridors are of significant importance in the European railway transport



- Korytarz VI: Gdańsk – Warszawa – Katowice – Żylina; linie nr 1, 4 i 9 (E 65).

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

Projekty realizowane w ramach modernizacji:

- przygotowanie przedsięwzięcia „Modernizacja i rozbudowa Warszawskiego Węzła Kolejowego” (Projekt 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;
- Projekt POLiŚ 7.1-21 Budowa połączenia kolejowego MPL „Kraków–Balice” z Krakowem, odcinek Kraków Główny – Mydlniki – Balice.

Połączenie kolejowe położone jest na terenie województwa małopolskiego i przebiega przez gminę miejską Kraków i gminę Zabierzów.

W ramach projektu przewiduje się modernizację odcinka Kraków Główny – Kraków Mydlniki – MPL Kraków Balice. Prace związane z modernizacją zostały podzielone na dwa etapy. Pierwszy etap będzie obejmował modernizację linii nr 118 Kraków Mydlniki – MPL Kraków Balice oraz budowę nowego odcinka łączącego linię nr 118 z terminalem portu lotniczego na terenie MPL Kraków Balice (około 600 m), w tym budowę przystanku końcowego. Etap drugi obejmie modernizację odcinka linii nr 133 Kraków Główny – Kraków Mydlniki.

- Projekt POLiŚ 7.3-7 pod nazwą „Zintegrowany System Transportu Zbiorowego w aglomeracji krakowskiej”. Zintegrowany System Transportu Zbiorowego w aglomeracji krakowskiej jest kluczowym elementem infrastruktury kolejowej i miejskiej, zarówno w skali miasta, jak i regionu. Pełni on również bardzo istotną rolę w komunikacji dalekobieżnej (krajowej i zagranicznej). Położenie na przecięciu międzynarodowych korytarzy transportowych, w połączeniu z obsługą bardzo gęsto zamieszkałego obszaru aglomeracji Krakowa, tworzy bardzo duże, różnorodne i przecinające się potoki transportowe, wymagające odpowiedniego prowadzenia ruchu w poszczególnych gałęziach transportu zbiorowego. Istotne jest również przygotowanie odpowiedniej infrastruktury przesiadkowej.

W ramach projektu znajdują się następujące zadania:

- przebudowa stacji Kraków Główny wraz z adaptacją infrastruktury dla potrzeb transportu zbiorowego (m.in. wiaty, perony, oświetlenie, monitoring, informacja dla podróżnych, wyposażenie w systemy wspomagające zarządzanie w sytuacjach kryzyso-

system east – west and north – south. The network includes the following corridors:

- Corridor I: Helsinki – Tallin – Kaunas – Warszawa; line No. 6 (E 75);
- Corridor II: Berlin – Warszawa – Minsk – Moscow; lines No. 2 and 3 (E 20) and No. 12 (C-E 20);
- Corridor VI: Gdańsk – Warszawa – Katowice – Żylina; lines No. 1, 4 and 9 (E 65).

A new corridor of the trans-European railway network linking the Baltic Sea and the Black Sea, i.e. Corridor KA: Gdańsk – Warszawa – Kowel – Konstanca – Odessa (E 28), runs through the Warszawa Railway Junction.

The following projects are implemented as part of the modernisation:

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

Kraków Railway Junction

The following projects are implemented within the Kraków Railway Junction:

- Preliminary feasibility study for the task: Modernisation and expansion of the Kraków Railway Junction;
- Project POLiŚ 7.1-21 Construction of the rail link MPL “Kraków–Balice” and Kraków, section Kraków Główny – Mydlniki – Balice.

The rail link is situated in Małopolskie Voivodship and runs through Kraków urban district and Zabierzów district. Under the project the section Kraków Główny – Kraków Mydlniki – MPL Kraków Balice will be modernised. The modernisation works were divided into two stages. The first stage will include modernisation of line no. 118 Kraków Mydlniki – MPL Kraków Balice and construction of a new section to link line no. 118 and the air port terminal in the area of MPL Kraków Balice (approximately 600 m), including construction of the final stop. The second stage involves modernisation of a section of line no. 133 Kraków Główny – Kraków Mydlniki.

- Project POLiŚ 7.3-7 entitled “Integrated Public Transport System in Kraków agglomeration”.

The Integrated Public Transport System in Kraków agglomeration is the essential component of the railway and urban infrastructure, both for the city and the region. It also plays a significant role in long-distance (national and international) transport. Location at crossroads of international transport corridors combined with high density of Kraków’s population creates large, various transport streams crossing each other which require appropriate traffic in individual public transport branches. Also, preparation of relevant change infrastructure is important.

The following tasks are carried out under the project:

- alteration of the Kraków Główny railway station along with adaptation of the infrastructure for the purposes

wych, wymiana warstw wibro- i termoizolacyjnych stropu dworca podziemnego Kraków Główny);

- modernizacja linii kolejowej nr 109 Kraków Bieżanów – Wieliczka wraz z adaptacją infrastruktury dla potrzeb transportu zbiorowego;
- budowa parkingów Park&Ride w Wieliczce oraz w Wieliczce Rynek;
- organizacja węzłów przesiadkowych (tramwaj, autobus, bus – kolej). – Kraków Główny, Wieliczka, Wieliczka Rynek;
- zakup i budowa systemu dystrybucji i identyfikacji biletów;
- zakup i budowa systemu monitoringu na przystankach (Kraków Główny, Kraków Łagiewniki, Wieliczka Rynek, Wieliczka);
- zakup i budowa systemu informacji dla podróżnych (Kraków Główny, Kraków Łagiewniki, Wieliczka Rynek, Wieliczka).

Liderem projektu są Polskie Linie Kolejowe S.A., zaś partnerami są Przewozy Regionalne Sp. z o.o. Małopolski Zakład Przewozów Regionalnych i Gmina Wieliczka.

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 POIiŚ 7.1-20.2.

Czas realizacji projektu: od 30 września 2009 roku do 22 maja 2011 roku. 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”.

Ponadto w 2009 roku prowadzone były prace związane z projektami:

- Poprawa stanu infrastruktury kolejowej w Polsce (Projekt ISPA/FS 2001/PL/16/P/PT/015).

Celem zakończonego w grudniu 2009 roku projektu było przywrócenie sprawności technicznej zużytych i wyeksploatowanych elementów infrastruktury na wybranych liniach kolejowych. Oznaczało to realizację robót w standardach technicznych i jakościowych wynikających z kategorii poszczególnych linii kolejowych i obowiązujących na nich prędkości rozkładowych. Wszystkie linie, na których znajdowały się lokalizacje zakwalifikowane do projektu, znajdują się w sieci

of the public transport (e.g. sheds, platforms, lights, monitoring, passenger information, installation of emergency management systems, replacement of vibro- and thermo-insulation layers of the ceiling of Kraków Główny underground station);

- modernisation of railway line no. 109 Kraków Bieżanów – Wieliczka along with adaptation of the infrastructure for the purposes of the public transport;
- construction of Park&Ride car parks in Wieliczka and Wieliczka Rynek;
- organisation of change junctions (tramway, bus, bus – rail). – Kraków Główny, Wieliczka, Wieliczka Rynek;
- purchase and construction of the ticket distribution and identification system;
- purchase and construction of the monitoring system at stops (Kraków Główny, Kraków Łagiewniki, Wieliczka Rynek, Wieliczka);
- purchase and construction of the passenger information system (Kraków Główny, Kraków Łagiewniki, Wieliczka Rynek, Wieliczka).

The project leader is PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., and partners include PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. Małopolski Zakład Przewozów Regionalnych and Wieliczka District.

Katowice Railway Junction

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 POIiŚ 7.1-20.2.

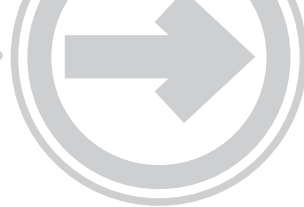
Project duration: from September 30th, 2009 to May 22nd, 2011. The direct goal of the project is to carry out analytical and preparatory works, including preparation of pre-design and design documentation and obtaining administrative decisions which are necessary to implement stage II, i.e. construction of rail link for “Katowice” International Airport in Pyrzowice.

- “Preliminary Feasibility Study for the task entitled Modernisation and extension of the Katowice Railway Junction”.

Furthermore, the following projects were implemented in 2009:

- improvement in the railway infrastructure in Poland (Project ISPA/FS 2001/PL/16/P/PT/015).

The aim of the project, which was finished in December 2009, was to restore technical capacity of used up and life-expired elements of infrastructure on the selected railway lines. That meant execution of works according to technical and quality standards resulting from categories of individual railway lines as well as the timeta-



TINA, część z nich objęta jest umowami AGC, AGTC lub stanowi polskie części paneuropejskich korytarzy transportowych. Projekt obejmował roboty budowlane na następujących liniach kolejowych:

- nr 1 Warszawa Centralna – Katowice;
- nr 3 Warszawa Zachodnia – Kunowice (E 20);
- nr 8 Warszawa Zachodnia – Kraków Główny Osobowy;
- nr 91 Kraków Główny Osobowy – Medyka (E 30);
- nr 131 Chorzów Batory – Tczew (C-E 65);
- nr 139 Katowice – Zwardoń (E 65);
- nr 271 Wrocław Główny – Poznań (E 59);
- nr 273 Wrocław Główny – Szczecin (C-E 59);
- nr 353 Poznań Wschód – Skandawa.

W ramach zrealizowanego projektu wykonano:

- naprawę nawierzchni kolejowej – 313,767 km;
- wymianę szyn obrabianych cieplnie – 23,174 km;
- naprawę podtorza – 5,780 km;
- wymianę rozjazdów – 47 szt.;
- przebudowę sieci trakcyjnej – 43,260 tkm;
- naprawę obiektów inżynierskich – 27 obiektów;
- zabudowę samoczynnej sygnalizacji przejazdowej – 17 przejazdów.
- Pomoc techniczna w zakresie przygotowania i wdrażania projektów kolejowych współfinansowanych z Funduszu Spójności (Projekt FS 2004/PL/16/C/PA/002).
- Opracowanie wytycznych i procedur do oceny kolejowych projektów inwestycyjnych z Funduszu Spójności na lata 2007-2013 (A/IIz3e/02/07).
- Projekt poprawy dostępu kolejowego do Portu Gdańsk (most + dwutorowa linia kolejowa), POLiŚ 7.2-4.1/2.

Regionalne Programy Operacyjne

W 2009 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. prowadziła działania zmierzające do przygotowania realizacji projektów modernizacji linii kolejowych współfinansowanych z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych (RPO). Planowane modernizacje dotyczą linii kolejowych położonych na obszarze 11 województw, tj.:

małopolskiego:

- modernizacja linii kolejowej nr 94 Kraków Płaszów – Oświęcim na odcinku Kraków Bonarka – Kraków Swożowice (2008-2010);
- modernizacja linii kolejowej nr 96 Tarnów-Leluchów na odcinku Tarnów – Stróże (2009-2011).

podkarpackiego

- modernizacja linii kolejowych nr 106 Rzeszów – Jasło oraz 108 Stróże – Krośnice na odcinku Jasło Niegłowiec – Jedlicze oraz Zarszyn – Nowy Zagórz (2008-2013).

lubelskiego:

- przebudowa układu komunikacyjnego wraz z modernizacją wiaduktu kolejowego i przejścia podziemnego w obrębie dworca kolejowego Lublin (2010-2013);

ble speeds. All the lines on which there were locations qualified for the project, are situated in TINA. Some of them are included in AGC, AGTC Agreements or are Polish parts of the trans-European transport corridors. The project includes construction works on the following railway lines:

- no. 1 Warszawa Centralna – Katowice;
- no. 3 Warszawa Zachodnia – Kunowice (E 20);
- no. 8 Warszawa Zachodnia – Kraków Główny Osobowy;
- no. 91 Kraków Główny Osobowy – Medyka (E 30);
- no. 131 Chorzów Batory – Tczew (C-E 65);
- no. 139 Katowice – Zwardoń (E 65);
- no. 271 Wrocław Główny – Poznań (E 59);
- no. 273 Wrocław Główny – Szczecin (C-E 59);
- no. 353 Poznań Wschód – Skandawa.

The following works were carried out as part of the project in question:

- railway superstructure repair – 313.767 km;
- heat-treated track replacement – 23.174 km;
- track substructure repair – 5.780 km;
- turnout replacement – 47 items;
- overhead traction alteration – 43,260 t-km;
- repair of engineering structure – 27 structures;
- construction of automatic light signals at crossings – 17 crossings.
- Technical assistance concerning preparation and implementation of railway projects co-financed by the Cohesion Fund (Project FS 2004/PL/16/C/PA/002).
- Elaboration of guidelines and procedures regarding evaluation of railway investment projects from the Cohesion Fund for 2007-2013 (A/IIz3e/02/07).
- Project involving improvement of rail access to Gdańsk seaport (bridge + double-track railway line), POLiŚ 7.2-4.1/2.

Regional Operational Programmes

In 2009, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. conducted activities aimed at preparation of implementation of railway line modernisation projects co-financed by the European Regional Development Fund under Regional Operational Programmes (ROPs).

Planned modernisations will cover railway lines located in 11 voivodships, including:

Małopolskie Voivodship:

- modernisation of railway line no. 94 Kraków Płaszów – Oświęcim at the section Kraków Bonarka – Kraków Swożowice (2008-2010);
- modernisation of railway line no. 96 Tarnów – Leluchów at the section Tarnów – Stróże (2009-2011).

Podkarpackie Voivodship

- modernisation of railway lines no. 106 Rzeszów – Jasło and no. 108 Stróże – Krośnice at the section Jasło

- modernizacja części infrastruktury technicznej linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia – Dorohusk w obrębie przystanku osobowego Lublin Północny oraz stacji Świdnik dla 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 (SZ) 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, 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 Zbąszynek – Gubin na odcinku Zbąszynek – Czerwieńsk wraz z budową łącznicy Przylep – Pomorsko omijającej stację Czerwieńsk, etap I (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:

- rewitalizacja linii kolejowej nr 15 Bednary – Łódź Kaliska (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).

Niegłowice – Jedlicze and Zarszyn – Nowy Zagórz (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 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 (SZ) 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 device protection (2010-2012);
- construction of an approach track from Świdnik station to 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 voivodship 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 Zbąszynek – Gubin at the section Zbąszynek – Czerwieńsk along with construction of a link Przylep – Pomorsko bypassing Czerwieńsk station, stage I (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:

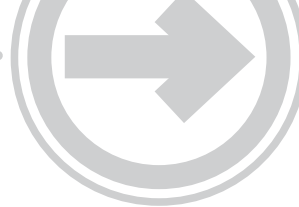
- modernisation of regional railway line no. 402 Goleniów – Kołobrzeg along with construction of a link to Szczecin – Goleniów Airport (2010-2013);
- modernisation of regional railway line no. 403 Wałcz – Kalisz Pomorski – Ulikowo (2010-2012).

Łódzkie Voivodship:

- revitalisation of railway line no. 15 Bednary – Łódź Kaliska (2010-2011).

Dolnośląskie Voivodship:

- modernisation of regional railway line no. 309 Kłodzko



pomorskiego:

- rewitalizacja i modernizacja tzw. „kościernskiego korytarza kolejowego” odcinka Kościerzyna – Gdynia linii nr 201 (2011-2013);
- rewitalizacja i modernizacja tzw. „helskiego korytarza kolejowego” linia nr 213 Reda – Hel (2011-2013).

kujawsko-pomorskiego:

- rewitalizacja linii nr 207 Toruń Wschodni – Malbork na odcinku Toruń Wschodni – Grudziądz (2011-2013).

warmińsko-mazurskiego:

- rewitalizacja i modernizacja linii kolejowych Olsztyn – Szczytno – Szymany na odcinku Olsztyn – Szczytno – linia kolejowa nr 219 i odcinek Szymany – Szczytno – linia kolejowa nr 35 jako kolejowe połączenie modernizowanego lotniska w Szymanach z Olsztynem (2011-2013).

Wartość zadań inwestycyjnych realizowanych w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych wynosi – 1 839 050,70 tys. zł i planowana jest do sfinansowania z następujących źródeł:

- Fundusz Kolejowy – 530 156,6 tys. zł,
- środki własne PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – 6 080,5 tys. zł,
- EFRR – 1 302 813,6 tys. zł.

W 2009 roku w ramach przygotowania powyższych inwestycji realizowane były studia wykonalności i dokumentacje przygotowawcze dla następujących zadań:

- rewitalizacja linii kolejowej nr 15 Bednary – Łódź Kaliska;
- modernizacja linii regionalnych województwa małopolskiego;
- studium wykonalności dla budowy łącznicy kolejowej Kraków – Zabłocie – Kraków Krzemionki;
- rewitalizacja linii kolejowej nr 207 Toruń Wschodni – Malbork na odcinku Toruń Wschodni – Grudziądz oraz linii kolejowej nr 208 Działdowo – Chojnice na odc. Grudziądz – Laskowice Pomorskie w ramach RPO województwa kujawsko-pomorskiego;
- rewitalizacja i modernizacja linii kolejowej Olsztyn – Szczytno – Szymany (odcinek Olsztyn – Szczytno – linia kolejowa nr 219 i odcinek Szymany – Szczytno – linia kolejowa nr 35) jako kolejowe połączenie modernizowanego lotniska w Szymanach z Olsztynem;
- rewitalizacja i modernizacja tzw. „Helskiego Korytarza Kolejowego” linii kolejowej nr 213 Reda – Hel od km 0,00 do km 61,8;
- rewitalizacja i modernizacja tzw. „Kościernskiego Korytarza Kolejowego” odcinka Kościerzyna – Gdynia linii kolejowej nr 201 Nowa Wieś;
- modernizacja linii kolejowej nr 356 Poznań Wschód – Bydgoszcz na odcinku Poznań Wschodni – Gołańcz;
- modernizacja linii kolejowej nr 357 Sulechów – Luboń na terenie województwa wielkopolskiego, mającej duże

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).

Pomorskie Voivodship:

- revitalisation and modernisation of the so-called “Kościerzyna rail corridor” at the section Kościerzyna – Gdynia line no. 201 (2011-2013);
- revitalisation and modernisation of the so-called “Hel rail corridor” line no. 213 Reda – Hel (2011-2013).

Kujawsko – Pomorskie Voivodship:

- revitalisation of line no. 207 Toruń Wsch. – Malbork at the section Toruń Wsch. – Grudziądz (2011-2013);

Warmińsko-Mazurskie Voivodship:

- revitalisation and modernisation of railway lines Olsztyn – Szczytno – Szymany at the section Olsztyn – Szczytno – railway line no. 219 and section Szymany – Szczytno – railway line no. 35 as rail connection of the modernised air port in Szymany with Olsztyn (2011-2013).

The value of investment tasks performed under Regional Operational Programmes accounts for PLN 1 839 050.70 thousand and is to be financed by the following sources:

- Railway Fund – PLN 530 156.6 thousand,
- own funds of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – PLN 6 080.5 thousand,
- EFRR – PLN 1 302 813.6 thousand.

In 2009, as part of preparation of the aforementioned investments, Feasibility Studies and preparatory documents were developed for the following tasks:

- revitalisation of railway line no. 15 Bednary – Łódź Kaliska;
- modernisation of regional railway lines in Małopolskie Voivodship;
- Feasibility Study for construction of a railway link Kraków – Zabłocie – Kraków Krzemionki;
- revitalisation of railway line no. 207 Toruń Wschodni – Malbork at the section Toruń Wsch. – Grudziądz; and railway line no. 208 Działdowo – Chojnice at the section Grudziądz – Laskowice Pomorskie under ROP of Kujawsko – Pomorskie Voivodship;
- revitalisation and modernisation of railway line Olsztyn – Szczytno – Szymany (section Olsztyn – Szczytno – railway line no. 219 and section Szymany – Szczytno – railway line no. 35) as railway connection of the modernised Szymany airport with Olsztyn;
- revitalisation and modernisation of the so-called “Hel rail corridor” line no. 213 Reda – Hel od km 0,00 do km 61,8;
- revitalisation and modernisation of the so-called “Kościerzyna rail corridor” at the section Kościerzyna – Gdynia railway line no. 201 Nowa Wieś;

znaczenie w obsłudze połączeń małych miejscowości z aglomeracją poznańską, na odcinku Wolsztyn – Luboń;

- modernizacja linii kolejowej nr 358 Zbąszynek – Czerwieńsk wraz z budową łącznicy kolejowej Pomorsko – Przylep, omijającej stację Czerwieńsk.

W IV kwartale 2009 roku zawarto 9 umów o dofinansowanie projektów realizowanych w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych na lata 2007-2013:

- nr 358 – umowa nr RPLB.01.01.00-08-038/09-00 z dnia 23.12.2009 roku,
- nr 203 – umowa nr RPLB.01.01.00-08-047/09-00 z dnia 30.12.2009 roku,
- nr 367 – umowa nr RPLB.01.01.00-08-048/09-00 z dnia 30.12.2009 roku,
- nr 356 – umowa nr UDA-RPWP.02.03.00-30-001/09-00 z dnia 28.10.2009 roku,
- nr 357 – umowa nr UDA-RPWP.02.03.00-30-002/09-00 z dnia 09.10.2009 roku,
- nr 402 – umowa nr UDA-RPZP.02.01.07-32-001/09-00 z dnia 21.12.2009 roku,
- nr 403 – umowa nr - UDA-RPZP.02.01.07-32-002/09-00 z dnia 21.12.2009 roku,
- nr 309 – umowa nr – UP/IWIPK/DRPO/0292/28/09 z dnia 21.12.2009 roku,
- nr 311 – umowa nr – UP/IWIPK/DRPO/0292/29/09 z dnia 21.12.2009 roku.

Projekty TEN-T realizowane są na podstawie podpisanych Decyzji Finansowych (DF):

- podpisano Decyzje dla 5 projektów (jedna w przygotowaniu), których koszty kwalifikowane ogółem wynoszą 39,52 mln euro, w tym łączna kwota dofinansowania – 19,76 mln euro;
- podpisano 6 kontraktów o wartości 26,74 mln euro.

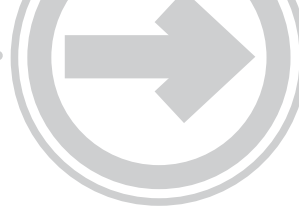
- modernisation of railway line no. 356 Poznań Wschód – Bydgoszcz at the section Poznań Wsch. – Gołańcz;
- modernisation of railway line no. 357 Sulechów – Luboń in Wielkopolskie voivodship being of great significance for connections of small towns with Poznań agglomeration, at the section Wolsztyn – Luboń;
- modernisation of railway line no. 358 Zbąszynek – Czerwieńsk along with construction of a railway link Pomorsko – Przylep, bypassing Czerwieńsk station.

In 4th quarter 2009, 9 subsidy contracts for projects implemented under the Regional Operational Programmes for the years 2007-2013 were signed:

- no. 358 – contract no. RPLB.01.01.00-08-038/09-00 dated 23.12.2009,
- no. 203 – contract no. RPLB.01.01.00-08-047/09-00 dated 30.12.2009,
- no. 367 – contract no. RPLB.01.01.00-08-048/09-00 dated 30.12.2009,
- no. 356 – contract no. UDA-RPWP.02.03.00-30-001/09-00 dated 28.10.2009,
- no. 357 – contract no. UDA-RPWP.02.03.00-30-002/09-00 dated 09.10.2009,
- no. 402 – contract no. UDA-RPZP.02.01.07-32-001/09-00 dated 21.12.2009,
- no. 403 – contract no. – UDA-RPZP.02.01.07-32-002/09-00 dated 21.12.2009,
- no. 309 – contract no. – UP/IWIPK/DRPO/0292/28/09 dated 21.12.2009,
- no. 311 – contract no. – UP/IWIPK/DRPO/0292/29/09 dated 21.12.2009.

TEN-T projects are implemented pursuant to Financial Decisions (FD) signed:

- Decisions for 5 projects (one being prepared) the total eligible costs of which account for EUR 39.52 million, including the total subsidy amount of EUR 19.76 million;
- 6 contracts worth EUR 26.74 million were signed.



Projekty realizowane z krajowych środków publicznych

Fundusz kolejowy

W 2009 roku środki z Funduszu Kolejowego były wydatkowane na podstawie Uchwały Rady Ministrów nr 40 z dnia 1 kwietnia 2009 roku w sprawie zatwierdzenia Programu rzeczowo-finansowego wykorzystania środków Funduszu Kolejowego w 2009 roku (M. P. Nr 22, poz. 289 z późn. zmianami).

W Programie zaplanowano do realizacji przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w 2009 roku 16 zadań inwestycyjnych, których finansowanie ze środków Funduszu przyjęto w wysokości 462 850,4 tys. zł, a wykonanie wyniosło 453 454,0 tys. zł, co stanowi 98%.

1. Roboty budowlane prowadzone były w ramach 15 zadań:

- modernizacja linii kolejowej E 65, odcinek Warszawa – Gdynia, etap II, 2005/PL/16/C/PT/001;
- modernizacja układu torowego dla prowadzenia ruchu pociągów pasażerskich w ciągu linii kolejowych: Nr 19 W-wa Główna Towarowa – Józefinów w km 1,094-6,255, Nr 507 W-wa Główna Towarowa – Gołębki w km 0,965-2,523, Nr 509 – W-wa Główna Towarowa – W-wa Gdańska w km 1,250-7,925;
- modernizacja nawierzchni poprzez wymianę szyn typu S49 bezстыkowych oraz wzmocnienie nawierzchni torów nr 1 i 2 w km 300,1-314,8 poprzez wymianę podkładów 5 500 szt., oczyszczenie podsypek, podbicie toru i regulacja osi toru w każdym torze na linii nr 1 Warszawa – Katowice na odcinku Dąbrowa Górnicza – Katowice;
- modernizacja toru nr 1 od km 3,038 do km 7,366 (plus jeden rozjazd na stacji Wodzisław Śląski km 7,008-7,041) linia nr 158 Rybnik Towarowy – Chałupki szl. Radlin Obszary – Wodzisław Śląski;
- poprawa dostępu do kolejowego przejścia granicznego z Federacją Rosyjską w rejonie stacji Braniewo na liniach kolejowych nr 204 i 217;
- modernizacja linii kolejowej nr 131 Chorzów Batory – Tczew w km 344,719-362,385 (tor nr 1) na odcinku Nowa Wieś Wielka – Trzciniec;
- modernizacja nawierzchni na typ UIC60 km 72,580 -74,130 wraz z niezbędną renowacją odwodnienia i związaną z nią modernizacją przejazdów kolejowych i obiektów inżynierskich wraz z towarzyszącymi robotami elektroenergetycznymi i sterowania ruchem kolejowym (tor nr 1) na linii nr 274 Wrocław – Zgorzelec na odcinku Wałbrzych Miasto – Wałbrzych Fabryczny;
- modernizacja nawierzchni na typ UIC60 km 72,570 -74,100 wraz z niezbędną renowacją odwodnienia i związaną z nią modernizacją przejazdów kolejowych i obiektów inżynierskich wraz z towarzyszą-

Projects financed by national public funds

Railway Fund

In 2009, the funds from the Railway Fund were spent pursuant to the Resolution of the Council of Ministers no. 40 dated April 1st, 2009 on approval of the substantial and financial programme of the utilisation of funds of the Railway Fund in 2009 (M. P. No. 22, item 289) as amended. In 2009, the programme involved 16 investment tasks to be performed by PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. The subsidy amount from the Fund was to account for PLN 462 850.4 thousand with PLN 453 454.0 thousand being utilised, i.e. 98 %.

1. Construction works were conducted under 15 tasks:

- modernisation of E 65 railway line, section Warszawa – Gdynia, stage II, 2005/PL/16/C/PT/001;
- modernisation of track system for traffic of passenger trains on railway lines No. 19 W-wa Główna Towarowa – Józefinów at km 1,094-6,255, No. 507 – W-wa Gł. Towarowa – Gołębki at km 0,965-2,523, No. 509 – W-wa Gł. Towarowa – W-wa Gdańska at km 1,250-7,925;
- superstructure modernisation by replacement of S49 jointless tracks and reinforcement of superstructure of tracks no. 1 and 2 at km 300,1-314,8 by replacement of 5 500 sleepers, substructure clearing, track subjugation and track axis adjustment on each tract on line no. 1 Warszawa – Katowice at the section Dąbrowa Górnicza – Katowice;
- modernisation of track no. 1 from km 3,038 to km 7,366 (plus one turnout at Wodzisław Śląski station, km 7,008-7,041) line no. 158 Rybnik Towarowy – Chałupki szl. Radlin Obszary – Wodzisław Śląski;
- improvement of access to the rail border crossing with the Russian Federation near Braniewo station on railway lines no. 204 and 217;
- modernisation of railway line no. 131 Chorzów Batory – Tczew at km 344,719-362,385 (track no. 1) at the section Nowa Wieś Wielka – Trzciniec;
- superstructure replacement into UIC60 type km 72,580 - 74130 along with necessary renovation of drainage system and related modernisation of rail crossings and engineering structures along with accompanying works involving power supply and rail traffic control (track no. 1) on line no. 274 Wrocław – Zgorzelec at the section Wałbrzych Miasto – Wałbrzych Fabryczny;
- superstructure replacement into UIC60 type km 72,570-74,100 along with necessary renovation of drainage system and related modernisation of rail crossings and engineering structures along with accompanying works involving power supply and rail traffic control (track no.

cymi robotami elektroenergetycznymi i sterowania ruchem kolejowym (tor nr 2) na linii nr 274 Wrocław – Zgorzelec na odcinku Wałbrzych Miasto – Wałbrzych Fabryczny;

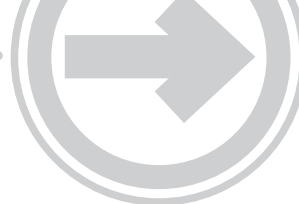
- modernizacja nawierzchni na typ UIC60 km 74,900 - 81,075; km 82,710-85,820 wraz z niezbędną renowacją odwodnienia i związaną z nią modernizacją przejazdów kolejowych i obiektów inżynierskich wraz z towarzyszącymi robotami elektroenergetycznymi i sterowania ruchem kolejowym (tor nr 2) oraz modernizacja torów na stacji Wałbrzych Główny (tory nr 5, 17, 17a) na linii nr 274 Wrocław – Zgorzelec na odcinku Wałbrzych Fabryczny – Boguszów – Gorce, stacja Wałbrzych Główny, Boguszów Gorce Wsch., Boguszów Gorce;
- odbudowa elementów estakady kolejowej i wiaduktów w ciągu linii nr 271 Wrocław – Poznań i nr 273 Wrocław – Szczecin wraz z robotami towarzyszącymi;
- wymiana nawierzchni wraz z robotami towarzyszącymi na linii nr 272 Kluczbork – Poznań (tor nr 1);
- modernizacja nawierzchni linii kolejowej nr 202 Gdańsk – Stargard Szczeciński na odcinku Białogard – Cieszyń Łobeskie w km 265,400-289,100;
- modernizacja linii nr 273 w torze nr 1 w km 154,990 - 165,740 wraz z robotami towarzyszącymi i modernizacją przejazdów kolejowych w km 158,431, 159,511, 160,279, 160,933, 164,517;
- modernizacja linii nr 525 Czachówek Południowy – Czachówek Wschodni w torze nr 1 km 0,018-1,644 (1,626 km torów);
- linia nr 274 Wrocław Świebodzki – Zgorzelec modernizacja toru i rozjazdu na stacji Wałbrzych Szczawienko tor nr 1 i wymiana szyn i rozjazdów tor nr 2; modernizacja nawierzchni oraz wymiana szyn na stacji Wałbrzych Główny tor nr 25; modernizacja toru i rozjazdów na stacji Wałbrzych Fabryczny tor nr 2.

2. Prace przygotowawcze (dokumentacja przyszłościowa) realizowane były w ramach zadania pod nazwą Przygotowanie projektu Modernizacja linii kolejowej E 59, na odcinku Poznań – Szczecin – Świnoujście (etap I), 2004-PL-92602-S.

2) on line no. 274 Wrocław – Zgorzelec at the section Wałbrzych Miasto – Wałbrzych Fabryczny;

- superstructure replacement into UIC60 type km 74,900 - 81,075; km 82,710 - 85,820 along with necessary renovation of drainage system and related modernisation of rail crossings and engineering structures along with accompanying works involving power supply and rail traffic control (track no. 2) and track modernisation on Wałbrzych Główny station (tracks no. 5, 17, 17a) on line no. 274 Wrocław – Zgorzelec at the section Wałbrzych Fabryczny – Boguszów – Gorce, Wałbrzych Główny station, Boguszów Gorce Wsch., Boguszów Gorce;
- reconstruction of components of railway flyover and viaducts on line no. 271 Wrocław – Poznań and no. 273 Wrocław – Szczecin along with accompanying works;
- superstructure replacement along with accompanying works on line no. 272 Kluczbork – Poznań (track no. 1);
- modernisation of superstructure of railway line no. 202 Gdańsk – Stargard Szczeciński at the section Białogard – Cieszyń Łobeskie at km 265,400-289,100;
- modernisation of railway line no. 273 in track no. 1 at km 154,990 - 165,740 along with accompanying works and modernisation of rail crossings at km 158,431, 159,511, 160,279, 160,933, 164,517;
- modernisation of railway line no. 525 Czachówek Południowy – Czachówek Wschodni on track no. 1 km 0,018-1,644 (1,626 km of tracks);
- line no. 274 Wrocław Świebodzki – Zgorzelec, track and turnout modernisation at Wałbrzych Szczawienko station, track no. 1 and replacement of tracks and turnouts, track no. 2; superstructure modernisation and track replacement at Wałbrzych Główny station, track no. 25; track and turnout modernisation at Wałbrzych Fabryczny station, track no. 2.

2. Preparatory works (future documentation) were carried out within the confines of the task entitled Preparation of modernisation design for E 59 railway line, at the section Poznań – Szczecin – Świnoujście (stage I), 2004-PL-92602-S.



Dotacja budżetowa

Środki przyznane Ustawą Budżetową na 2009 rok (Dz. U. z dnia 23 stycznia 2009 r. Nr 10 poz. 58) w wysokości 460 679,0 tys. zł wykorzystano w 97%, tj. w wysokości 448 381,0 tys. zł.

W ramach tych środków przeprowadzono prace modernizacyjne na 5 zadaniach finansowanych wyłącznie ze środków krajowych, wykorzystując środki budżetowe w wysokości 104 569,9 tys. zł. Natomiast pozostała część środków budżetowych została wykorzystana w związku z realizacją zadań współfinansowanych ze środków Unii Europejskiej.

Na zadaniach finansowanych ze środków krajowych przeprowadzono prace modernizacyjne w ramach:

- modernizacji linii kolejowej E 65 odcinek Grodzisk – Zawiercie;
- modernizacji linii kolejowej Rzeszów – Warszawa przez Kolbuszową, etap II;
- udrożnienia podstawowych ciągów wywozowych w ruchu towarowym na terenie Śląska, etap III;
- modernizacji układu torowego dla prowadzenia ruchu pociągów pasażerskich w ciągu linii kolejowych: Nr 19 Warszawa Główna Towarowa – Józefinów w km 1,094-6,255, Nr 507 Warszawa Główna Towarowa – Gołębki w km 0,965-2,523, Nr 509 Warszawa Główna Towarowa – Warszawa Gdańska w km 1,250-7,925;
- modernizacji linii kolejowej Nr 223 Czerwonka – Elk, odcinek Orzysz – Elk.

State subsidy

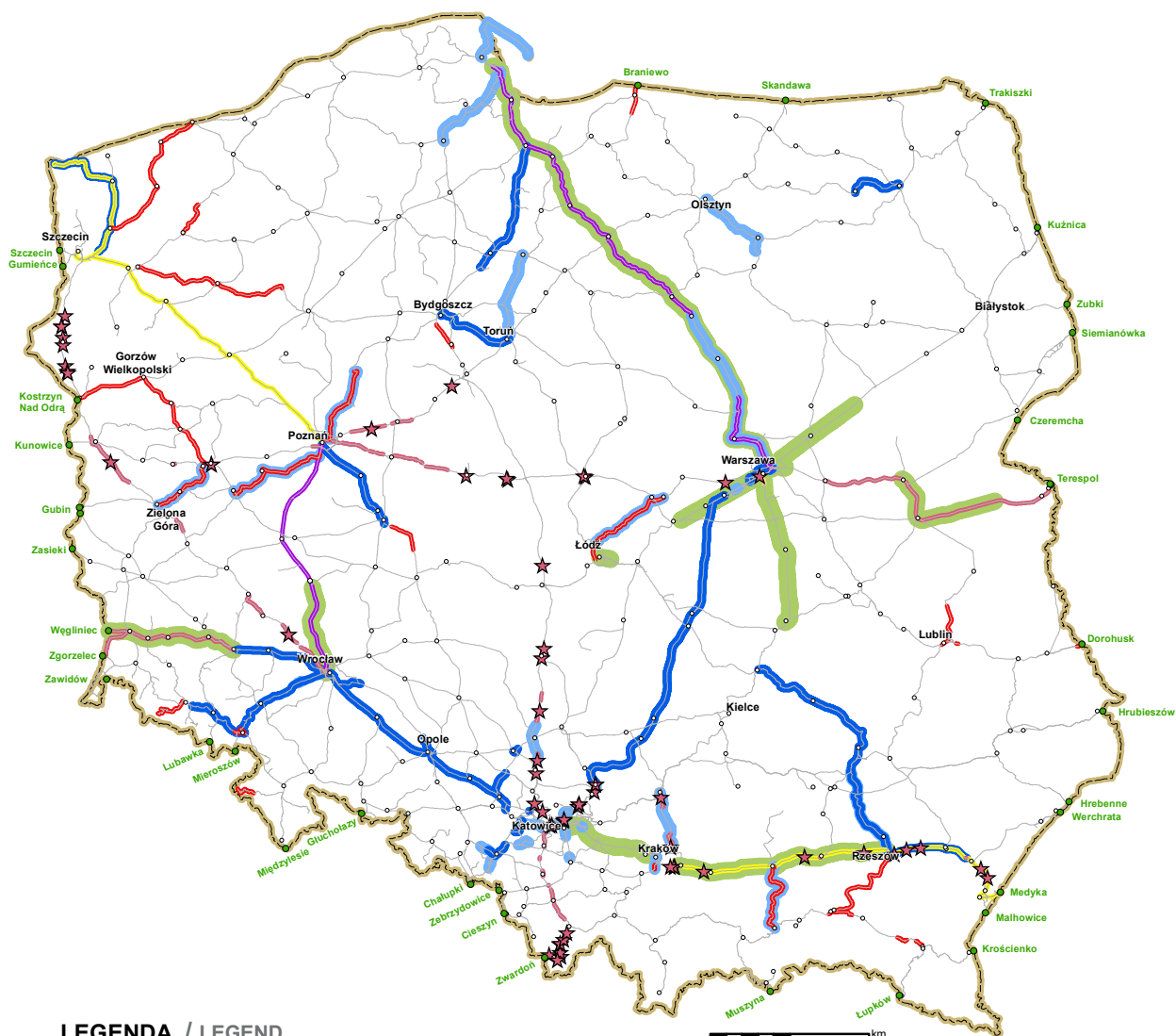
In 2009, 97% i.e. PLN 448 381.0 thousand of the funds given under the Budgetary Act for 2009 (Journal of Laws of January 23rd, 2009, no. 10 item 58) accounting for PLN 460 679.0 thousand were utilised.

For those funds modernisation works involving 5 tasks financed by national funds only were carried out using state budget financing amounting to PLN 104 569.9 thousand. The remaining part of the state budget financing was used for performance of tasks financed by the EU funds.

As regards tasks financed by national funds, the following modernisation works were carried out:

- E 65 railway line modernisation, section Grodzisk – Zawiercie;
- modernisation of railway line Rzeszów – Warszawa via Kolbuszowa, stage II;
- clearance of the basic export routes in cargo traffic in Silesia, stage III;
- modernisation of track system for traffic of passenger trains on railway lines No. 19 Warszawa Gł. Towarowa – Józefinów at km 1,094-6,255, No. 507 – Warszawa Gł. Towarowa – Gołębki at km 0,965-2,523, No. 509 Warszawa Gł. Towarowa – Warszawa Gdańska at km 1,250-7,925;
- modernisation of railway line no. 223 Czerwonka – Elk, section Orzysz – Elk.

Projekty inwestycyjne realizowane w 2009 roku
oraz przeznaczone do realizacji w 2010 roku
Investment projects implemented in 2009
and to be implemented in 2010

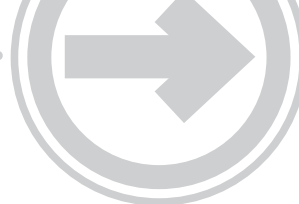


LEGENDA / LEGEND

- wybrane stacje kolejowe / Selected railway stations
- przejścia graniczne / Border crossing
- linie kolejowe / Railway lines
- granica państwa / State border

Projekty inwestycyjne (aktualność danych XI 2009 r.) / Investment projects – financing source
- źródło finansowania:

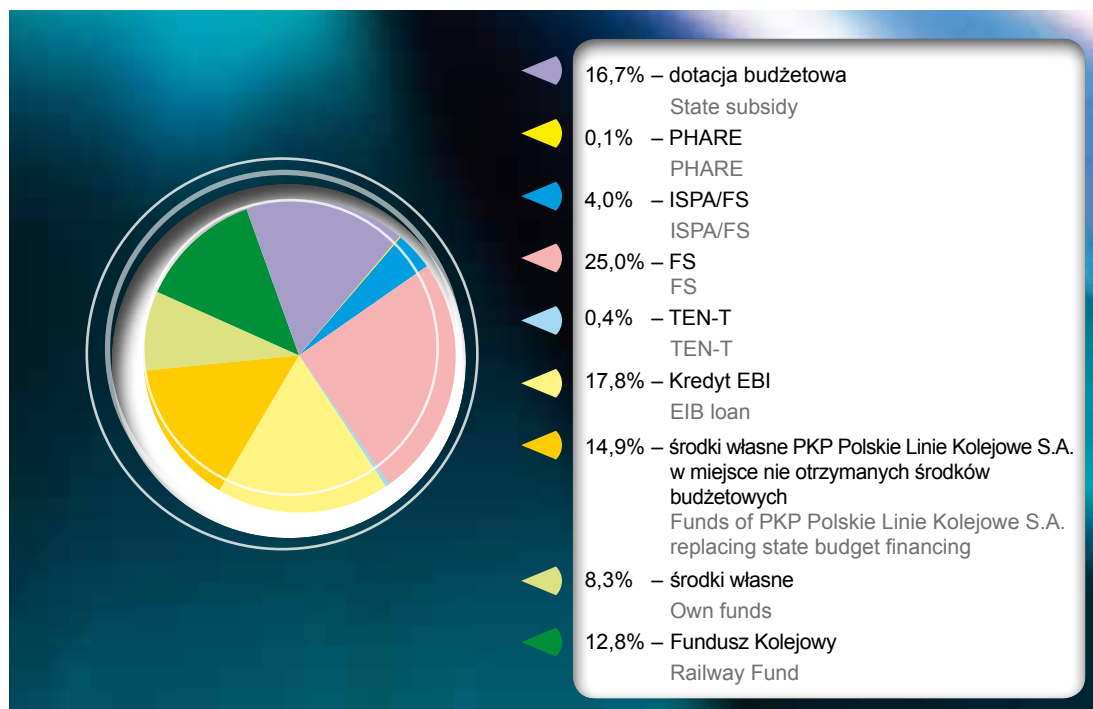
- ★ ISPA/FS / ISPA/FS
- Fundusz Kolejowy / Railway Fund
- Fundusz Spójności / Cohesion Fund
- POIiŚ / OPIE
- SPOT / SPOT
- TEN-T / TEN-T
- środki budżetowe / State budget financing
- środki własne Spółki / Company's own funds



Wykonanie planu nakładów inwestycyjnych
w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w 2009 roku (w tys. zł)
Implementation of the investment outlay plan
at PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. in 2009 (PLN thousand)

Źródła finansowania Financing sources	Plan nakładów na 2009 rok Outlay plan for 2009	Wykonanie nakładów za 12 m-cy 2009 rok Implementation of outlays for 12 months of 2009	% wykonania planu (kol.3/2) % of plan (kol.3/2)
1	2	3	4
Ogółem In total	3 631 656,6	2 814 143,0	77,5%
w tym: including:			
Środki budżetowe State budget financing	607 765,6	472 754,2	77,8%
Środki własne PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w miejsce nie otrzymanych środków budżetowych Funds of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. replacing state budget financing	542 648,3	365 131,2	67,3%
ISPA/FS ISPA/FS	145 680,9	179 284,0	123,1%
FS FS	906 508,3	763 667,8	84,2%
TEN-T TEN-T	14 003,2	11 240,8	80,3%
PHARE PHARE	4 500,0	6 506,5	144,6%
Kredyt EBI EIB loan	647 513,0	252 753,4	39,0%
Fundusz Kolejowy Railway Fund	463 037,3	456 558,4	98,6%
Środki własne Own funds	300 000,0	304 984,8	101,7%
Inne Other	0,0	1 261,9	0,0%

Struktura planu nakładów 2009 roku wg źródeł finansowania Outlay plan structure 2009 by financing sources



Koleje dużych prędkości

W ostatnich latach koleje dużych prędkości są najbardziej dynamicznie rozwijającym się sektorem transportu zbiorowego i to nie tylko w krajach uznawanych za wysoko rozwinięte (Japonia, Francja, Niemcy), ale także w krajach rozwijających się (Argentyna, Maroko). Przewozy kolejami dużych prędkości (KDP) w Unii Europejskiej stanowią ponad 20% przewozów pasażerskich.

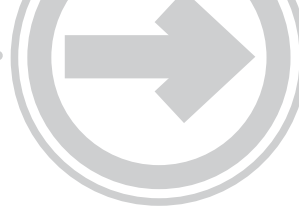
Idąc za wzorem państw, w których koleje dużych prędkości stały się czynnikiem przemian cywilizacyjnych i rozwoju gospodarczego, rząd Rzeczypospolitej Polskiej przyjął w grudniu 2008 roku, uchwałą nr 276/2008, *Program budowy i uruchomienia przewozów kolejami dużych prędkości*, co umożliwiło intensyfikację prac zmierzających do powstania nowej jakości w polskim kolejnictwie. Rozpoczęto szereg działań zmierzających do utworzenia systemu kolei dużych prędkości:

- rozpoczęto prace studialne nad przebiegiem nowej linii Warszawa – Łódź – Poznań/Wrocław i modernizacją Centralnej Magistrali Kolejowej do Katowic i Krakowa i dalej do południowej granicy kraju:
 - I etap – do 200 km/h,
 - II etap – do 300 km/h z rozbudową w kierunku południowym (obecnie studium wykonalności);

High speed railway

In the recent years, high speed rail has been the most dynamically developing public transport sector, not only in highly developed countries (Japan, France, Germany), but also in developing countries (Argentina, Morocco). High speed rail (HSR) transports constitute more than 20% of all passenger transports in the European Union. Following the example of countries where high speed railway became a component of transformations of civilisation and the economic development, in December 2008 the government of the Republic of Poland adopted a *Programme of construction and putting into operation high speed rail traffic* in Poland by resolution no. 276/2008. The programme enabled to intensify works aimed at creation of new quality in the Polish railway sector. A number of activities directed at creation of the high speed railway system were initiated:

- study works on the route of the new line Warszawa – Łódź – Poznań/Wrocław and modernisation of the Central Railway Trunk Line to Katowice and Kraków to further to the southern state border were initiated:
 - Stage I – up to 200 km/h,
 - Stage II – up to 300 km/h to be extended in the southern direction (currently, the feasibility study is prepared);



- przygotowanie węzłów kolejowych w 6 aglomeracjach miejskich: warszawskiej, łódzkiej, poznańskiej, wrocławskiej, katowickiej i krakowskiej;
- konsultacje z władzami regionalnymi dla skoordynowania zamierzeń kolejowych i potrzeb regionów.

Stworzenie systemu KDP w Polsce uwarunkowane jest równoległą realizacją działań komplementarnych:

- utworzeniem infrastruktury towarzyszącej (węzłów kolejowych wprowadzających linie KDP w układ sieci konwencjonalnej, budowa lub przebudowa dworców dla zapewnienia obsługi podróżnych, przygotowanie zaplecza techniczno-obslugowego);
- realizacja inwestycji modernizacyjnych na liniach będących bezpośrednim przedłużeniem linii „Y”;
- przygotowanie kadr do zaprojektowania, budowy i eksploatacji KDP.

Planowane parametry techniczno-eksploatacyjne linii „Y”:

- nowobudowana linia o długości około 450 km;
- prędkość maksymalna 350 km/h;
- zelektryfikowana napięciem 25 kV AC.

Studium dla modernizacji linii Centralnej Magistrali Kolejowej zakłada opcje podniesienia prędkości do 250 km/h i 300 km/h.

Celem założonych działań jest skrócenie przejazdu pomiędzy większością miast wojewódzkich.

- Preparation of railway junctions in 6 urban agglomerations: Warszawa, Łódź, Poznań, Wrocław, Katowice and Kraków;

- Consultations with regional authorities in order to coordinate railway projects and requirements of the regions.

Creation of a HSR system in Poland is conditioned by parallel performance of complimentary activities:

- creation of ancillary infrastructure (railway junctions introducing HSR lines in the conventional railway system, construction or alteration of railway stations in order to provide passenger service, preparation of technical resources);
- implementation of modernisation investments on lines being direct extensions of the “Y” line;
- preparation of human resources for designing, construction and operation of HSR.

Planned technical and operational parameters of the “Y” line

- newly built line with an approximate length of 450 km;
- maximum speed: 350 km/h;
- electrification with 25 kV AC voltage.

According to the study for modernisation of the Central Railway Trunk Line, the speed may be increased up to 250 km/h and 300 km/h.

The goal of the activities in question is to shorten the travelling time between most of the voivodship cities.

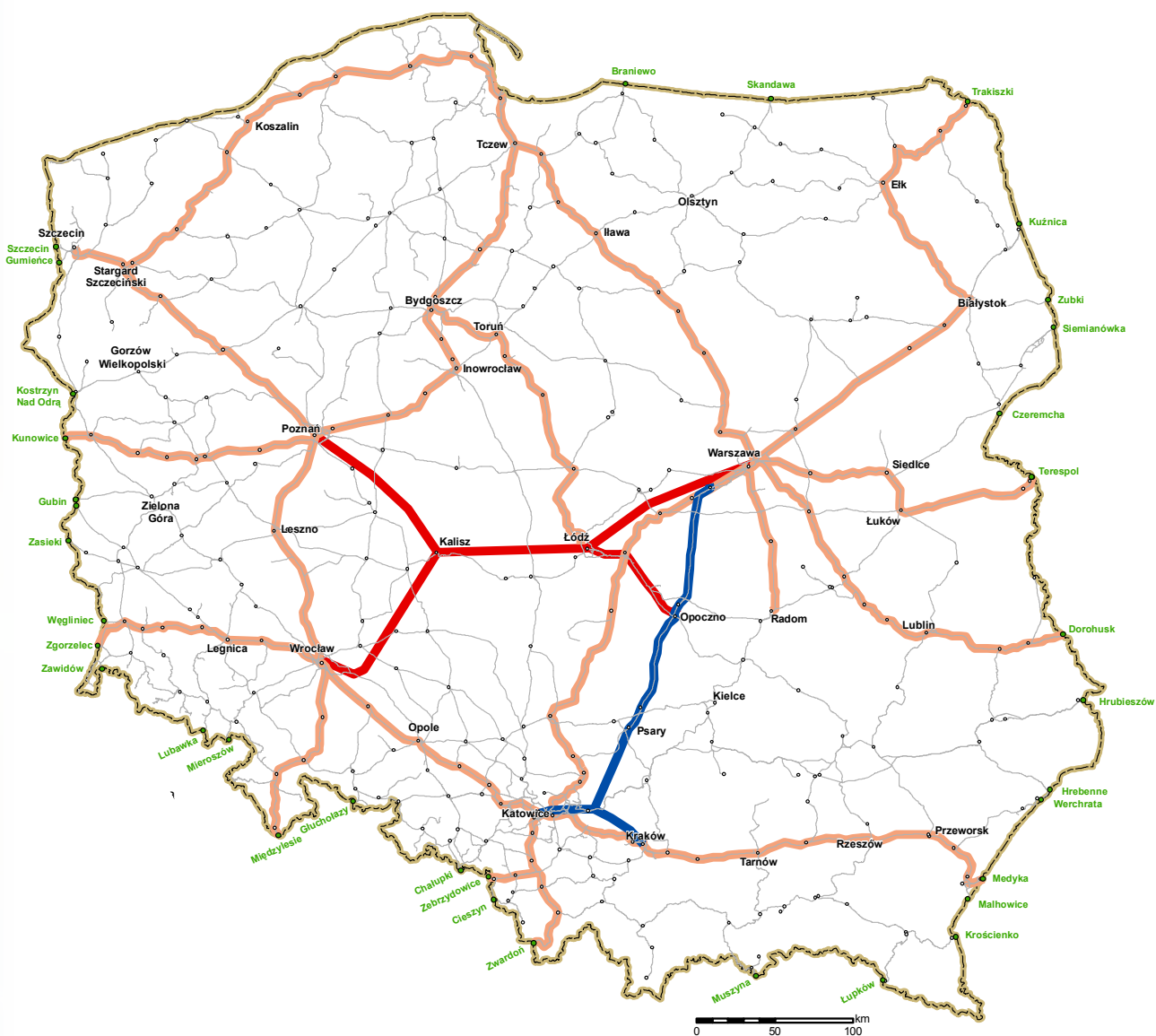
Czasy przejazdów w przykładowych relacjach Travelling times on certain connections

Relacja Connection	Obecny czas przejazdu Current travelling time	Czas przejazdu KDP (w tym linie zmodernizowane konwencjonalne) HSR travelling time (including modernised conventional lines)
Warszawa – Łódź	1:30	0:35
Warszawa – Poznań	2:45	1:35
Warszawa – Wrocław	5:00	1:40
Warszawa – Szczecin	5:30	3:15
Łódź – Poznań	3:15	1:00
Łódź – Wrocław	4:00	1:05
Łódź – Szczecin	5:45	2:45
Kraków – Poznań	8:30	3:00
Białystok – Wrocław	8:30	3:15
Rzeszów – Poznań	8:15	4:45

Walory ekologiczne, bezkonkurencyjny poziom bezpieczeństwa i wysokie standardy obsługi podróżnych decydują o wyjątkowości tej usługi.

Environment-friendliness, unrivalled safety level and high passenger service standard make the service unique.

Planowana sieć kolei dużych prędkości Planned high speed railway network



LEGENDA / LEGEND

- Łódź wybrane miasta / Selected cities
- o wybrane stacje kolejowe / Selected railway stations
- przejścia graniczne / Border crossing
- linie kolejowe / Railway lines
- granica państwa / State border

Linia "Y" Warszawa - Poznań/Wrocław
w latach 2014-2020, V=350 km/h

/ "Y" railway line Warszawa - Poznań - Wrocław,
2014-2020 V=350 km/h

Centralna Magistrala Kolejowa dostosowana
do prędkości V≥250 km/h

/ Central Railway Trunk Line
adapted to the speed of up to 250 km/h

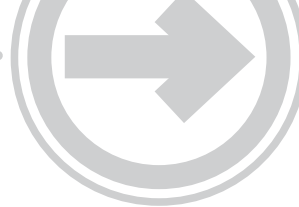
Główne linie ruchu pasażerskiego

/ main passenger traffic lines



Kadry
Human resources





Na przestrzeni 2009 roku poziom zatrudnienia zmniejszył się z 41 107 pracowników (stan na 31.12.2008 roku) do 40 373 pracowników (stan na 31.12.2009 roku), tj. o 734 pracowników.

W roku 2009 nastąpiła dalsza poprawa struktury zatrudnienia w zakresie wykształcenia. Wzrósł udział pracowników z wykształceniem wyższym o 0,82% oraz ze średnim o 0,24%. Jednocześnie nastąpił spadek zatrudnienia z wykształceniem pozostałym (zasadniczym zawodowym i podstawowym) – o 1,06%.

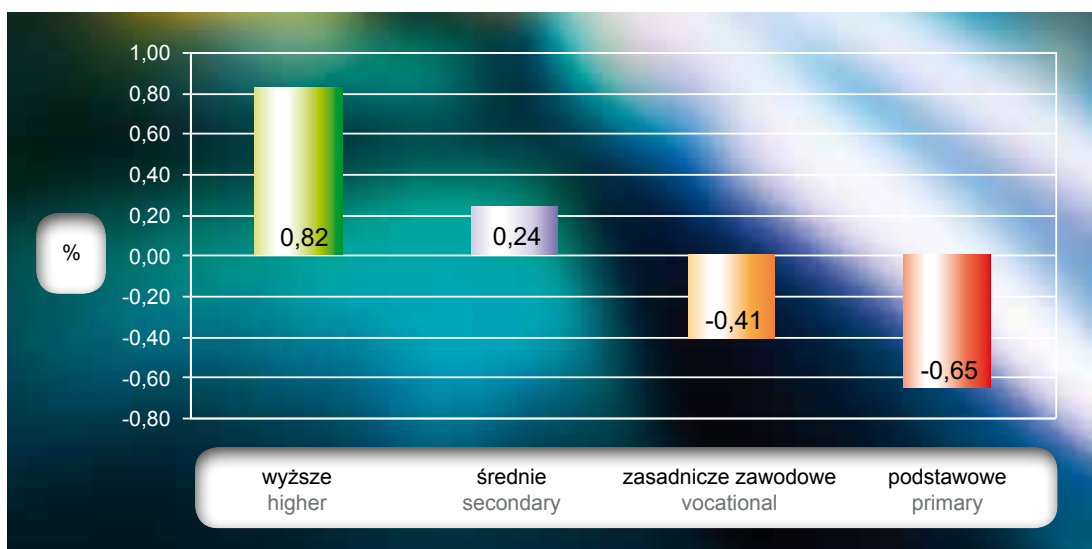
Dynamikę zachodzących zmian w zakresie wykształcenia oraz strukturę zatrudnienia wg wieku i stażu przedstawiają poniższe wykresy.

In 2009, the number of employees decreased from 41 107 (as at December 31st, 2008) to 40 373 (as at December 31st, 2009), i.e. by 734 people.

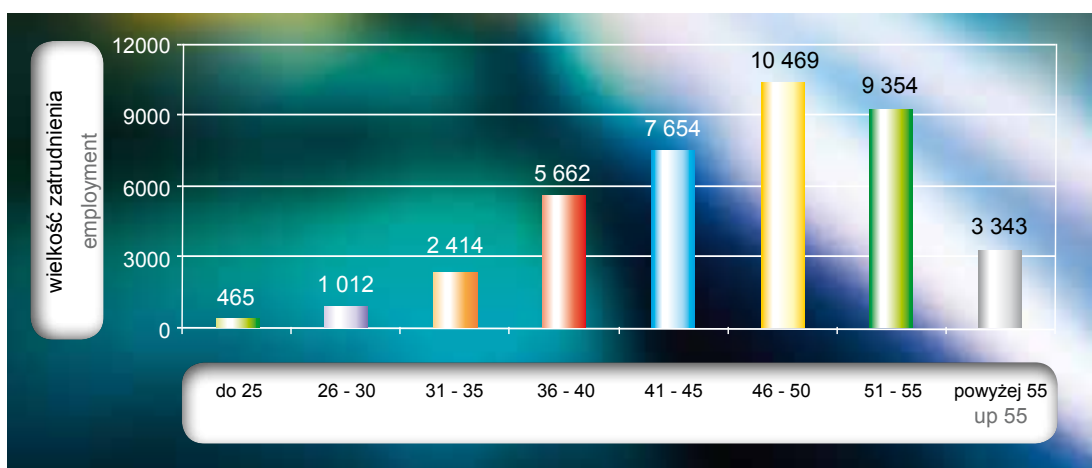
In 2009, the quality of staff was again improved with regard to their education. The share of employees with higher education increased by 0.82 % and those with secondary education by 0.24%. At the same time, the number of employees with other education (vocational and primary education) decreased by 1.06%.

Change dynamics of education and employment structure by age and seniority are presented in the diagrams below.

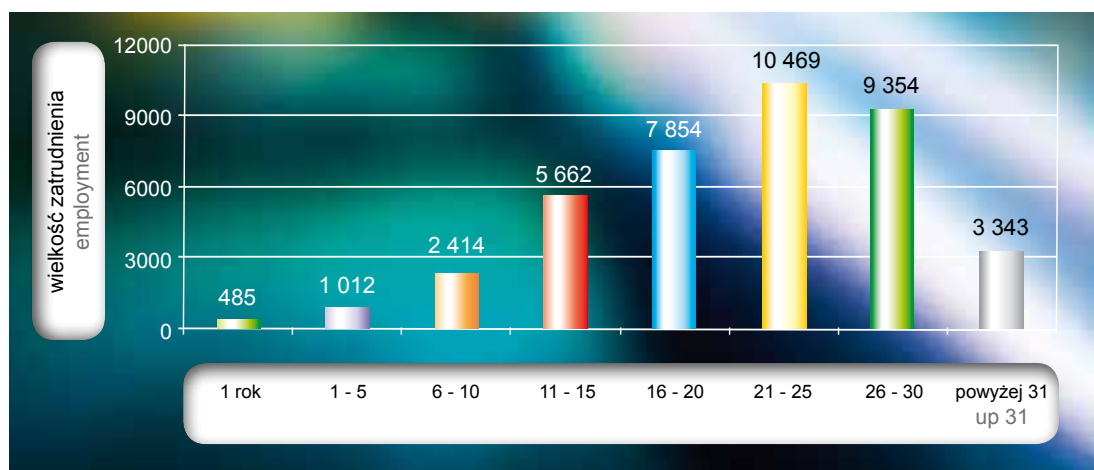
Dynamika zmiany wykształcenia w 2009 roku
Change Dynamics in education in 2009



Struktura zatrudnienia wg wieku
Employment structure by age



Struktura zatrudnienia wg stażu Employment structure by seniority



Rozwój kadr

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. stoi przed wielkimi wyzwaniami związanymi z modernizacją infrastruktury kolejowej i wprowadzaniem nowoczesnych rozwiązań w ruchu kolejowym. Do realizacji tych planów niezbędna jest dobrze przygotowana i zmotywowana kadra. Nowoczesna organizacja oparta o wykwalifikowanych pracowników jest najważniejszym elementem realizacji tych zamierzeń. Spółka inwestuje w rozwój i odpowiednie przygotowanie swoich kadr. W 2009 roku rozwojem kadr objęto ogółem 76 145 uczestników, z czego w szkoleniach udział wzięło 74 738 (jeden pracownik mógł brać udział w kilku zdarzeniach szkoleniowych), natomiast poziom wykształcenia podnosiło 1 407 pracowników.

Priorytetem dla Spółki w obszarze rozwoju kadr jest zapewnienie szkoleń dla pracowników na stanowiskach bezpośrednio związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, osób zajmujących się pozyskaniem środków unijnych na modernizację infrastruktury kolejowej oraz zajmujących się prowadzeniem projektów inwestycyjnych, jak również zapewnienie wysoko wykwalifikowanej kadry menedżerskiej.

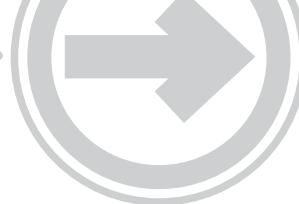
W 2009 roku były realizowane cykle szkoleniowe dedykowane różnym grupom pracowników, m.in. cykl dla pracowników uczestniczących w procesie inwestycyjnym. W ramach cyklu odbyły się szkolenia z ustawy Prawo Zamówień Publicznych oraz innych przepisów związanych z udzielaniem zamówień publicznych. Szkolenia były podzielone na różne stopnie trudności. W cyklu wzięło

Development of employees

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. faces great challenges relating to the railway infrastructure modernisation and implementation of modern solutions in the railway traffic. In order to accomplish those plans, the Company needs well-prepared and motivated employees. Modern organisation based on qualified employees is the most important components of accomplishment of those plans. The Company has been investing in the development and preparation of its employees. In 2009, 76 145 employees were involved in human resources programme, including 74 738 people participating in trainings (one person could participate in more than one training process). At the same time, 1 407 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, people occupied with EU fund acquisition or railway infrastructure modernisation and those in charge of investment projects, as well as to ensure highly qualified managers.

In 2009, 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 regarding public procurement took place. The training courses were divided into different difficulty levels. 252 people participated in the cycle.



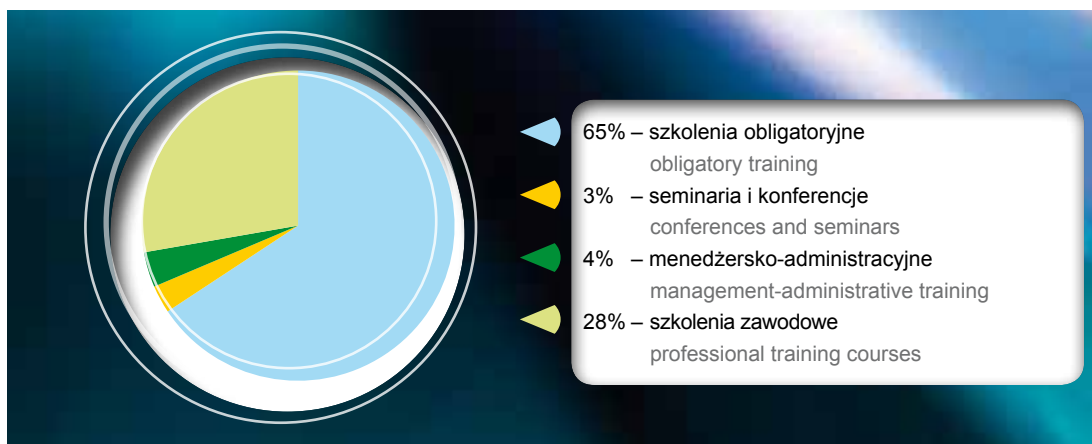
udział 252 uczestników. Kolejnym cyklem szkoleń były szkolenia z zakresu procedur sporządzania Programów Inwestycyjnych dla kadry kierowniczej oraz dla pracowników Pionu Inwestycyjnego.

W 2009 roku kontynuowane były szkolenia językowe dla pracowników Spółki przy wykorzystaniu nowoczesnej metody nauki języków: blended learning (połączenie zajęć tradycyjnych z e-learningiem).

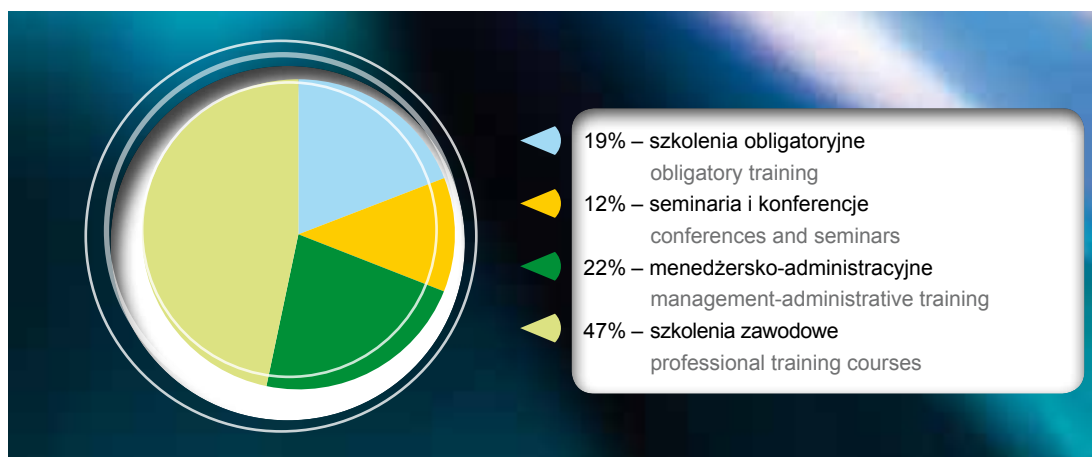
Another training cycle included training on preparation of Investment Programmes for the management and Investment Department employees.

In 2009, foreign language courses for the Company's employees using modern blended learning method (combination of traditional and e-learning methods).

Uczestnicy szkoleń wg rodzajów szkoleń
Participants by type of training



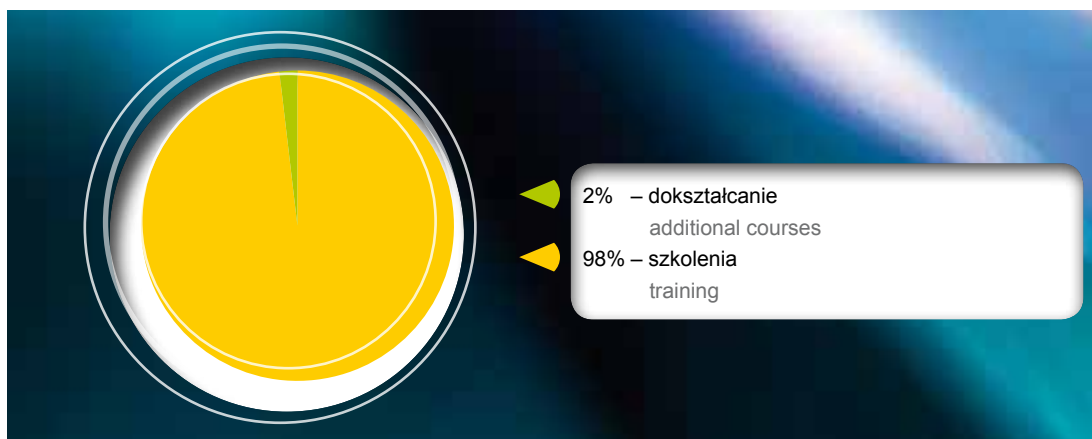
Udział poniesionych kosztów
Share of cost of each training type



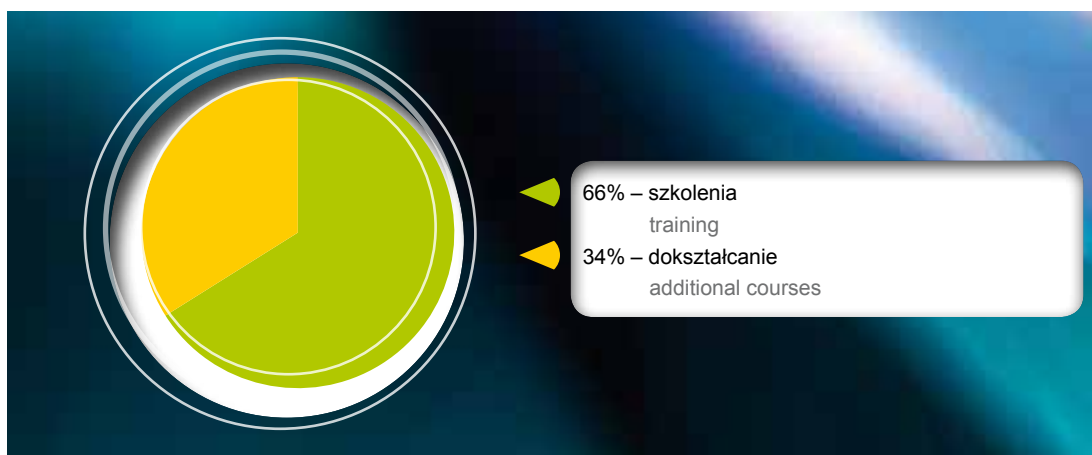
Spółka inwestuje również w podnoszenie wykształcenia swoich pracowników. Kładzie duży nacisk na kierunki niezbędne dla realizacji strategii Spółki. Współpracuje z uczelniami oraz podmiotami zewnętrznymi w celu uruchamiania takich kierunków na uczelniach wyższych oraz studiach podyplomowych.

The Company also invests in improvement of its employees' education. It puts a great emphasis on faculties that are necessary to implement the Company's strategy. It cooperates with universities and external entities in order to launch such faculties at universities and post-graduate studies.

Uczestnicy poszczególnych form rozwoju Participants of individual training forms

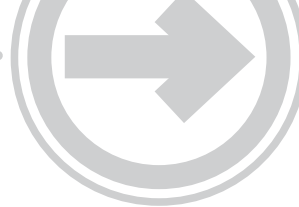


Udział poniesionych kosztów na poszczególne formy rozwoju Share of cost for each training form



Komunikacja zewnętrzna
External communication





We wrześniu 2009 roku rozpoczęła działalność pierwsza, internetowa telewizja o kolei – KolejTV. Początkowo program można było oglądać jako kanał na You Tube, a od 23 października na własnej stronie internetowej pod adresem: www.kolejtv.pl. Internetowa telewizja jest pierwszym niezależnym programem o tematyce kolejowej. Projekt przygotowuje grupa profesjonalnych dziennikarzy – miłośników kolei, we współpracy z naszą Spółką i z PKP S.A. Cotygodniowy program informuje o tym, co dzieje się na kolei w Polsce i na świecie.

Atutem internetowej telewizji jest możliwość oglądania jej w dowolnym miejscu i w dowolnej chwili. Na stronie www.kolejtv.pl znajdują się również archiwalne odcinki, aktualności z kraju i z zagranicy, a także komentarze i opinie widzów dotyczące programu.

Kolejne odcinki cieszą się coraz większą popularnością wśród internautów, dziennikarzy oraz miłośników kolei, o czym świadczą stale rosnące słupki oglądalności.

9 listopada 2009 roku w warszawskim Teatrze Narodowym, podczas uroczystej Gali, odbył się finał piątej – jubileuszowej – edycji konkursu „Człowiek roku – przyjaciel kolei”. Ponad 600 gości: przedstawiciele najwyższych władz państwowych, polityków, działaczy samorządowych, menedżerów, dziennikarzy było świadkami wręczenia nagród laureatom.

Laureaci zostali wybrani w pięciu kategoriach konkursowych:

- Dziennikarzem Roku – za rzetelność i obiektywizm relacji o tematyce kolejowej publikowanych na łamach „Gazety Wyborczej” i w mediach elektronicznych – został Leszek Baj z „Gazety Wyborczej”;
- Naukowcem Roku – za zaangażowanie w tworzenie nowoczesnych rozwiązań służących modernizacji linii kolejowych, szczególnie w zakresie układów zasilania elektroenergetyki kolejowej – został prof. nadzw. dr hab inż. Adam Szeląg – Politechnika Warszawska;
- Menedżerem Roku – za skuteczne i efektywne zarządzanie firmą, wprowadzającą na rynek polskiej infrastruktury kolejowej nowoczesne urządzenia sterowania ruchem kolejowym – został Sławomir Nalewajka – prezes zarządu Bombardier Transportation (ZWUS) Polska Sp. z o.o.;
- Samorządowcem Roku – za aktywne działania związane ze wspieraniem regionalnego transportu szynowego, w szczególności za wkład w rewitalizację i uruchomienie przewozów pasażerskich na linii kolejowej Wrocław – Trzebnica – został Marek Długozima – burmistrz miasta Trzebnica;
- Politykiem Roku – za zaangażowanie w rozwiązywanie trudnych problemów polskiego kolejnictwa oraz wspieranie polityki rozwoju transportu szynowego w Polsce – został Michał Boni – minister, członek Rady Ministrów i przewodniczący Komitetu Stałego Rady Ministrów.

In September 2009, the first on-line railway TV, KolejTV, was put to operation. At first, it could be watched as a youtube channel and from October 23rd it may be watched at its own website: www.kolejtv.pl. The on-line TV is the first independent channel concerning railway. The project is prepared by a group of professional journalists – railway admirers, in cooperation with the Company and PKP S.A. The programme, which is broadcasted every week, provides information about developments concerning railway in Poland and abroad.

The advantage of the on-line TV is that it may be watched at any place and time. At www.kolejtv.pl there are also archival episodes, news from Poland and abroad, as well as viewers' comments and opinions concerning the programme.

Subsequent episodes are increasingly more popular among Internet users, journalists and railway enthusiasts, which is evidenced by growing audience ratings.

On November 9th, 2009 in the National Theatre in Warszawa, during a solemn gala, the final of the fifth – jubilee – edition of the competition “Man of the year – the friend of the rail” took place. More than 600 guests, representatives of the highest state authorities, politicians, local activities, managers, journalists witnessed the giving of awards to the winners.

The winners were selected in five categories:

- Journalist of the Year – for reliability and objectivity of accounts on railways published in Gazeta Wyborcza daily and in the electronic media – the award went to Leszek Baj of “Gazeta Wyborcza”;
- Scientist of the Year – for involvement in creation of modern solutions serving railway line modernisation, in particular in respect of railway power supply systems – the award went to prof. nadzw. dr hab inż. Adam Szeląg – Warsaw University of Technology;
- Manager of the Year – for efficient and effective management of a company putting modern railway traffic control devices on the Polish market for railway infrastructure – the award went to Sławomir Nalewajka – President of the Management Board of Bombardier Transportation (ZWUS) Polska Sp. z o.o.;
- Town Municipality Worker of the Year – for activities relating to the support of the regional rail transport, in particular for contribution in revitalisation and launch of passenger transport on the railway line Wrocław – Trzebnica – the award went to Marek Długozima – Mayor of the Town of Trzebnica;
- Politician of the Year - for involvement in resolving difficult problems of the Polish railway industry and support of the rail transport development policy in Poland – the award went to Michał Boni - Minister, member of

W tegorocznej edycji przyznano także nagrody specjalne. Pierwsze wyróżnienie za wkład w budowę konkurencyjności rynku przewozów kolejowych w Polsce otrzymali:

- Mieczysław Olender – prezes zarządu DB Schenker Rail Polska S.A. (d. PCC Rail S.A.),
- Krzysztof Sędzikowski – prezes zarządu CTL Logistics Sp. z o.o.

Drugie wyróżnienie, za wkład w rozwój współpracy transgranicznej w przewozach kolejowych Polski i krajów sąsiednich, trafiło do Jörgena Boße – dyrektora UBB/UBB Polska Sp. z o.o. – jednego z twórców Uznamskiej Kolei Nadmorskiej i propagatora jej rozbudowy do Świnoujścia.

Galę swymi występami uświetnili artyści Teatru Muzycznego Roma, zabierając gości w podróż „musicalowym expresem”.

Po raz pierwszy w 2009 roku działania w ramach kampanii społecznej Bezpieczny przejazd – „Zatrzymaj się i żyj!” były prowadzone od stycznia do grudnia, a nie jak w latach poprzednich w okresie letnim.

Cel kampanii jest niezmienny od 2005 roku. Dążymy do zmiany postawy społecznej, kształtowania i utrwalania bezpiecznych zachowań na przejazdach, a w konsekwencji zmniejszenia liczby wypadków. Działania realizowane w ramach akcji są adresowane do kierowców, rowerzystów i pieszych z uwzględnieniem podziału na osoby dorosłe oraz dzieci, a także do mediów, firm i instytucji. Bardzo ważną grupę odbiorców kampanii stanowią także pracownicy PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. bezpośrednio odpowiedzialni za bezpieczeństwo ruchu kolejowego, w tym dróżnicy przejazdowi.

W 2009 roku nowymi działaniami były między innymi:

- wydanie pisanej wierszem książeczki pt. „Aban i zbuntowane rogałki”, która została dołączona do 48 tys. egzemplarzy czerwcowego wydania miesięcznika „Tomek i przyjaciele”;
- przygotowanie, na podstawie książeczki, spektaklu teatralnego dla dzieci pt. „Aban i bezpieczny przejazd”, który będzie wystawiany w najbardziej odległych zakątkach kraju;
- stworzenie na stronie internetowej kampanii „Kącik dla dzieci” z interaktywnymi materiałami edukacyjnymi.

the Council of Ministers and Chairman of the Permanent Committee of the Council of Ministers.

Also special awards were given this year.

The first awards for contribution to competitiveness of the railway transport market in Poland went to:

- Mieczysław Olender – President of the Management Board of DB Schenker Rail Polska S.A. (d. PCC Rail S.A.),
- Krzysztof Sędzikowski – President of the Management Board of CTL Logistics Sp. z o.o.

The second award for contribution into development of the transborder cooperation in rail transits between Poland and neighbouring countries went to Jörgen Boße – Director of UBB / UBB Polska Sp. z o.o. – one of the creators of Uznam Sea Railway and propagator of its extension to Świnoujście.

The gala was graced by artists of Roma Musical Theatre taking the guests for a journey by a “musical express”.

For the first time in 2009, the activities under public campaign entitled Safe rail-road level crossing – “Stop and live!” were conducted from January to December, and not in the summer only as in the previous years.

The goal of the campaign has not changed since 2005. We aim at changing peoples’ attitudes, promote safe behaviours on rail-road level crossings, and consequently at reduction in the number of accidents. The activities performed during the action are addressed to drivers, bikers and pedestrians, with consideration of division into adults and children, as well as to the media, companies and institutions. Also the employees of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. who are directly in charge of the railway traffic safety, including level crossing attendants, form a very important target group of the campaign.

The new activities in 2009 included, among others:

- issue of a rhyming book entitled “Aban i zbuntowane rogałki”, which was attached to 48 thousand copies of the June edition of “Tomek i przyjaciele” monthly;
- preparation of a performance for children based on the book entitled “Aban i bezpieczny przejazd”, to be show in the most remote corners of Poland;
- creation of an on-line campaign “Kącik dla dzieci” with interactive educational materials.

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.przyjacie-kolei.pl
www.kolejtv.pl

Rzecznik prasowy: / Spokesperson:

tel. 022 47 330 02
fax 022 47 323 34
k.lancucki@plk-sa.pl

Biuro Zarządu: / Management Board Office:

tel. 022 47 325 65
fax 022 47 325 67
ibz@plk-sa.pl

Biuro Informacji i Promocji: / Information and Promotion Department:

tel. 022 47 336 55
fax 022 47 323 34
iip@plk-sa.pl

Biuro Sprzedaży: / Sales Department:

tel. 022 47 320 30
fax 022 47 328 04
ius@plk-sa.pl

Centrum Realizacji Inwestycji: / Investment Performance Centre:

tel. 022 47 321 50
fax 022 47 321 54
ir@plk-sa.pl



KolTram

KolTram Sp. z o.o. jest producentem rozjazdów kolejowych i tramwajowych oraz innych elementów stalowej nawierzchni torowej. Działamy od 1914 roku. Projektujemy i wykonujemy szeroki asortyment wyrobów dostosowanych do indywidualnych wymagań klientów. Na potrzeby modernizacji głównych linii kolejowych w Polsce dostarczamy m.in. rozjazdy do szybkości $V=200$ km/h wyposażone w krzyżownice z ruchomym dziobem i krzyżownice manganowe. Oferujemy również usługi serwisowe i doradztwo techniczne.

Company „KolTram” Sp. z o.o. is the producer of railway turnouts and tram turnouts and other elements of steel track structure. We have been operating since 1914. We design and execute the wide assortment of products, which are adapted to the individual customers' requirements. For modernization of main railway lines in Poland we supply the turnouts for speed of $V=200$ km/h equipped with frogs with movable point and manganese frogs. We also offer the service and technical advise.

www.koltram.pl



Sika 100 lat działalności



www.sika.pl

Innovation & Consistency | since 1910

VolkerRail Polska



VolkerRail Polska Sp. z o.o. jest przedsiębiorstwem budownictwa kolejowego.
Realizujemy kontrakty budowlane w zakresie dróg szynowych i sieci trakcyjnej.

VolkerRail Polska Sp. z o.o. is a rail construction company.
We execute construction contracts in respect of rail roads and overhead contact system.

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

VolkerRail Polska Sp. z o.o. is a member of European construction Corporation Koninklijke Volker Wessels Stevin nv.



VolkerRail Polska Sp. z o.o.
Al. Armii Krajowej 59
50-541 Wrocław

tel. +48 71 796 68 60
fax: +48 71 796 68 80
e-mail: wroclaw@volkerrail.pl
www.volkerrail.pl

TWÓJ SUKCES NASZA LOGISTYKA



Droga od producenta
do zadowolonego klienta
jest długa – my ją skracamy

Skorzystaj z naszej wiedzy oraz
centrów logistycznych, terminali
przeładunkowych, magazynów
i składów całych

www.tradetrans.pl



STRABAG

STRABAG Sp. z o.o.
Oddział Budownictwa Kolejowego
ul. Parzniewska 10
05 - 800 Pruszków, Polska
Tel.: + 48 22 71 44 339, Fax.: + 48 22 71 44 907

grupa
ZUE S.A.

grupa ZUE
PRK

grupa ZUE
BIUP

ENERGETYKA
I ELEKTROENERGETYKA

INFRASTRUKTURA
KOLEJOWA I TRAMWAJOWA

BUDOWNICTWO
INŻYNIERYJNE



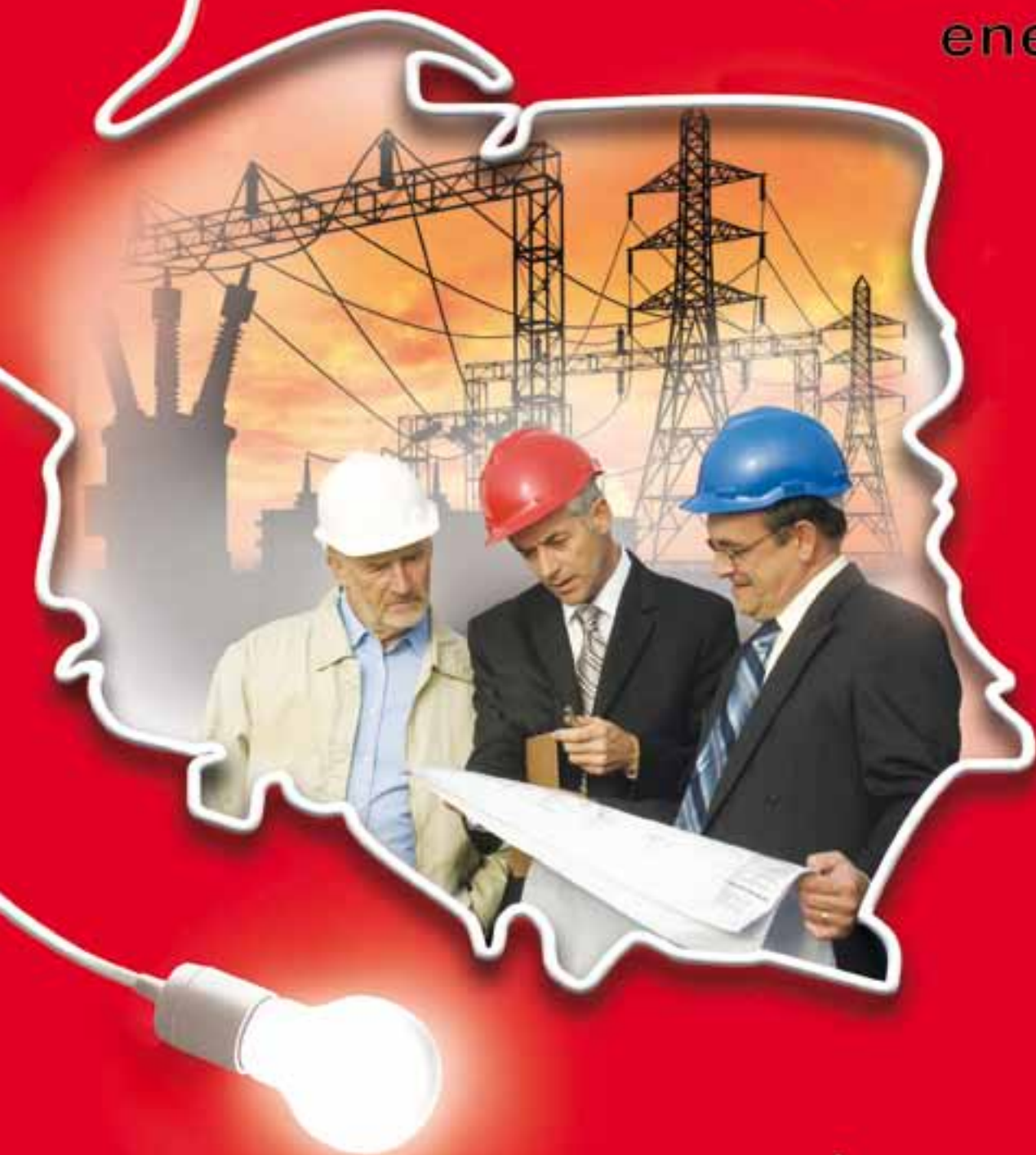
GRUPA ZUE
Jugowicka 6a
30-443 Kraków
www.grupazue.pl

Siła młodości
i tradycji ...



PKP Energetyka

Twój dostawca
energii



www.pkpenergetyka.pl



PKP ENERGETYKA

Dobra Energia 

SCHWEERBAU PART I



Zgarniarka tłucznia SSP 110 SW, dłg. 17,12 m



Podbijarka torowa 09-3X dynamic, dłg. 33,54 m



Podbijarka rozjazdowa 08-475 4S, dłg. 33,99 m



Maszyna do zabudowy warstw torowiska SVV 100, dłg. 50,27 m



Wagony samowyladowcze do transportu materiałów sypkich MFS 100, dłg. 1 wag. 22,90 m



Oczyszczarka tłucznia RM 900, dłg. 79,49 m



Pociąg do potokowej wymiany nawierzchni P95 UM-P (we współpracy z PKP PLK S.A., ZMT), dłg. 91,20 m



Pociąg do potokowej wymiany nawierzchni P95 UM-Schweerbau, dłg. 111,17 m



Maszyna do kompleksowej wymiany podtorza i podsypki RPM-RS 900, dłg. 202,84m

sbm Sp. z o.o.

ul. Klecińska 125
54-413 Wrocław
Tel. 071 798 56 00
Fax. 071 790 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