



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.



Raport | 2008 | *Annual Report*



Mott MacDonald Ltd jest wiodącą międzynarodową inżynierską firmą konsultingową, o rocznym obrocie 900 milionów funtów brytyjskich, obecną w 140 krajach świata i zatrudniającą ponad 14 700 osób. Zajmujemy się kompleksowym zarządzaniem projektami inwestycyjnymi, doradztwem inżynierskim i zarządczym, projektowaniem oraz nadzorowaniem inwestycji infrastrukturalnych w takich sektorach gospodarki jak: transport (drogi, koleje, metro, lotniska), śródownisko (gospodarka wodnościekowa, ochrona środowiska, ochrona przeciwpowodziowa), energetyka, budownictwo lądowe (obiekty sportowe, budynki, hale przemysłowe) budownictwo wodne (zapory wodne, porty, nabrzeża).

Mott MacDonald Ltd is a leading international engineering consultancy of 900 million £ annual turnover present in 140 countries with over 14 700 staff. We offer complex management services for investment projects, engineering and management advisory, design and supervision of infrastructural investment projects in transport (roads, railways, metros airports), environment (waste water management, environmental protection, flood protection), energy, civil engineering (sports facilities, buildings, production plant), hydro engineering (dams, ports, harbours).

www.mottmac.com
www.mottmac.pl

m Mott
MacDonald



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.



Raport | 2008 | Annual Report

Raport Roczny PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. / PKP Polish Railway Lines Company Annual Report 2008

Opracowano w Biurze Informacji i Promocji PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz przez zespół redakcyjny w składzie:
Prepared and arranged by Information and Promotion Office of PKP Polish Railway Lines Company and the following members of the editorial team:

K. Bronisz, J. Kurowska-Ciechańska, K. Falska, R. Jakubowski, M. Kaprzyk, A. Koczyk, M. Boczek-Kwaczyńska, R. Kuszewski, K. Łańcucki, M. Majsterek, W. Mikos, B. Pawlak, A. Pawłowski, U. Pietras, E. Płotkowska, S. Puchta, P. Pszczółkowski, E. Rutkowska, M. Sierocińska, Z. Specjalski, M. Szelągowski, W. Toruń, M. Urban, M. Waclawik, K. Konopko-Walkowiak, A. Waśniowska, W. Wesołowska, T. Wesołowski, E. Wieczorek, M. Wręga, M. Polak-Zalewska, A. Zborowska, A. Zdziech

Informacje i konsultacje: / Information and consultation:

Biura Centrali PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. / Main Offices of PKP Polish Railway Lines Company

Tłumaczenie: / Translated into English:

K. Wierżajtys

Redakcja techniczna: / Technical edition:

A. Wołk

Fotografie: / Photos:

P. Andrzejewski, Z. Bienias, J. Bil, D. Dołubizno, J. Kurowska-Ciechańska, M. Kaprzyk, R. Kuszewski, L. Madej, J. Nowak, M. Piasecki, S. Puchta, R. Burak-Romanowski, M. Waclawik, U. Wróbel, Z. Wolny, K. Ziarkowska

Projekt, opracowanie graficzne i skład: / Design, graphic layout and typesetting:

D. Morka

Druk: / Printing:

„GRAF” Marek Chłosta, Jadwiga Wolska i S-ka, Spółka Jawna

Uprzejmie dziękujemy Firmom zamieszczającym ogłoszenia promocyjne w Raporcie Rocznym PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. 2008.

Acknowledgement to all companies placing their promotion advertisements in the Annual Report 2008 of PKP Polish Railway Lines Company.

Lista Firm reklamujących się na stronach Raportu Rocznego PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.:

List of companies placing their advertisements in Annual Report of PKP Polish Railway Lines Company:

Mott MacDonald Limited Sp. z o.o.
Krakowskie Zakłady Automatyki S.A.
Volker Rail Polska Sp. z o.o.
Thales Rail Signalling Solutions Sp. z o.o.
PKP Energetyka S.A.
Budimex S.A.
Przedsiębiorstwo Robót Komunikacyjnych w Krakowie S.A.
SBM Sp. z o.o.
Elester - PKP Sp. z o.o.
Wytwórnia Podkładów Strunobetonowych Strunbet Sp. z o.o.
Strabag Sp. z o.o.
Systra S.A. Oddział w Polsce

*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*

Spis treści / Contents

Wystąpienie Prezesa Zarządu	4	Introductory address of President of Management Board
Rada Nadzorcza	6	Members of Supervisory Board
Zarząd	7	Members of Management Board
Zmiany organizacyjne w Spółce	9	Organizational changes within the Company
Zatrudnienie i rozwój kadr	11	Staffing and human resources
Ekonomika i finanse	17	Economics and finances
Strategia rozwoju	27	Development strategy
Inwestycje	31	Investments
Geodezja kolejowa	71	Railway geodesy
Ochrona środowiska	75	Natural environment protection
Sprzedaż tras	79	Train path sales
Utrzymanie infrastruktury kolejowej	87	Rail infrastructure maintenance
Drogi kolejowe	91	Railway tracks
Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym	95	Rail Traffic Management Center
Eksplatacja i ratownictwo techniczne	97	Operations and technical rescue
Bezpieczeństwo ruchu kolejowego	103	Rail traffic safety
Diagnostyka infrastruktury kolejowej	107	Rail infrastructure diagnostic
Maszyny torowe i zgrzewalnie szyn	113	Track machinery and rail welding workshops
Automatyka i telekomunikacja kolejowa	117	Railway automation and telecommunication
Energetyka	121	Power supply
Informatyka	125	Information technology
Współpraca międzynarodowa	131	International partnership
Promocja	139	Promotion
Straż Ochrony Kolei	147	Railway Security Guard
Dane teleadresowe	149	Contact Data



Szanowni Państwo!

Rok 2008 w działalności PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. można uznać za okres udany. Przyniósł przekroczenie planu pracy eksploatacyjnej, niemal stuprocentowe wykonanie planu przychodów Spółki, dobre wyniki w działalności inwestycyjnej. Ruszyły kolejne przedsięwzięcia współfinansowane z funduszy Unii Europejskiej, nabiera tempa modernizacja północnej części magistrali E 65 Warszawa – Gdynia, rozpoczęliśmy prace na Warszawskim Węźle Kolejowym, kończymy wiele ważnych zadań na E 20 Siedlce – Terespol i w Poznańskim Węźle Kolejowym oraz na E 30 Legnica – Granica Państwa.

Obraz ten byłby jednak niepełny i nazbyt optymistyczny, gdyby pominąć niebezpieczne procesy związane ze światowym kryzysem ekonomicznym. Pierwsze jego symptomy w polskim kolejnictwie – znaczny spadek przewozów PKP Cargo, największego naszego klienta w ruchu towarowym – wystąpiły już w II półroczu 2008 roku. Mniejsze o ponad 100 mln zł od planowanych przychody od tego przewoźnika istotnie zaważyły na wyniku finansowym Spółki.

Inne niebezpieczeństwo, rzadziej dostrzegane, dotyczy wyczerpywania się możliwości działania PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w dotychczasowej formie organizacyjnej. Wielkie prace modernizacyjne, tak potrzebne i pożyteczne, pociągają za sobą skutki w postaci rosnących z roku na rok odpisów na amortyzację majątku trwałego. Już w 2008 roku wyniosły one niemal 700 mln zł i będą nadal rosnąć w tempie 150-200 mln zł rocznie, w wyniku oddawania do użytku nowych inwestycji o znacznej wartości. Model linii kolejowych jako majątku spółki akcyjnej, ze wszystkimi tego konsekwencjami, w perspektywie kilku najbliższych lat doprowadzi, niezależnie od ogólnej sytuacji gospodarczej, do braku możliwości funkcjonowania zarządcy polskiej infrastruktury kolejowej. Dlatego też należy pilnie doprowadzić do istotnych zmian, w tym do uniezależnienia zarządcy sieci kolejowej od Grupy PKP i przekazania własności linii kolejowych na majątek skarbu państwa. Prace przygotowujące takie zmiany trwają już na szczeblu Ministerstwa Infrastruktury i PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Ladies and Gentlemen!

2008 was clearly a successful year for PKP Polish Railway Lines Company, it exceeded operational schedule, nearly a 100 percent of the Company's income plan was achieved as well as good investment activity results. Further EU - financed ventures were initiated. Modernization of the northern section of E 65 Warsaw – Gdynia main line gained a significant momentum. Works within the Warsaw Railway Junction were initiated. A vast number of projects are accomplished on E 20 Siedlce – Terespol railway line, Poznań Railway Junction and E 30 Legnica – state border railway line.

This overview would, however, incomplete and overmuch optimistic if these risky processes associated with the world economic crisis were neglected. The first symptom of the crisis in Polish railway business was a substantial decrease of PKP Cargo haulage, which is our biggest operator in freight traffic (the 2nd half of 2008). The income of PKP Cargo was 100 million zlotys less than it was planned. This circumstance had a significant impact on the financial condition of the Company. The next rarely noticed risk is a depletion of operability of PKP Polish Railway Lines Company within the current organizational structure. Large and heavy modernization works are very needful and advantageous. The consequences of the modernization are the non-current assets deductions, which have been rising every year. The deductions amounted to 700 million zlotys and they will continue to rise by 150 – 200 million zlotys per annum due to the accomplishment of the new investment projects. The current shape of the PKP Polish Railway Lines Company will in a few years result in operational deficiency of the Polish railway infrastructure manager. Thus, it is very important to urgently implement necessary modifications – separate PKP Polish Railway Lines Company from PKP Group and transfer an ownership of railway lines to the state treasury. Works regarding the modifications has been already undertaken by the Ministry of Infrastructure and PKP Polish Railway Lines Company.

The above mentioned steps should be associated with the radical increase of the railway infrastructure maintenance

Tylko takie kroki, powiązane z radykalnym wzrostem nakładów na utrzymanie linii kolejowych, pozwolą na odwrócenie trwającej od lat tendencji zwiększania ilości ograniczeń eksploatacyjnych, spowodowanych niezadowalającym stanem infrastruktury, a także na kontynuowanie wielkiego programu modernizacji polskiej sieci kolejowej.

Najważniejszym celem zarządcy infrastruktury kolejowej jest zapewnienie przewoźnikom pasażerskim i towarowym oraz ich klientom – pasażerom i nadawcom ładunków, oferty zapewniającej właściwy standard przewozów. Od lat gwarantujemy wysoki poziom bezpieczeństwa ruchu pociągów i dobre wskaźniki regularności ich biegu. Rozwijamy nowoczesne technologie zarządzania i sterowania ruchem kolejowym. W ramach prac modernizacyjnych oddawane są do użytku kolejne lokalne centra sterowania. Zmierzamy do pierwszych w Polsce wdrożeń europejskiego systemu zarządzania ruchem (ERTMS) I i II poziomu.

Rok 2008 przyniósł zintensyfikowanie przygotowań do przyszłej budowy pierwszej w Polsce linii kolei dużych prędkości. Naszej firmie powierzona została misja podjęcia prac przygotowawczych tego wielkiego projektu, wraz z uczynieniem spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. beneficjentem środków na ten cel. Trwają prace nad wyborem wykonawcy studium wykonalności inwestycji, która około 2020 roku powinna otworzyć nową epokę w dziejach kolei w Polsce.

Obok zagrożeń są w tym niełatwym czasie także szanse, które należy wykorzystać. Należy do nich Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko, wielkie przedsięwzięcie inwestycyjne, współfinansowane ze środków Unii Europejskiej. To właśnie w jego ramach modernizujemy linie Warszawa – Gdynia, Warszawa – Łódź (II Etap), Wrocław – Poznań, Warszawa – Kielce, Opole – Wrocław – Granica Państwa, budujemy połączenia z lotniskami w Warszawie i Krakowie, rozpoczynamy modernizację Rail Baltica, przygotowujemy budowę kolei dużych prędkości i wdrażamy ERTMS. Tę szansę będziemy konsekwentnie wykorzystywać.

Czytelnikom Raportu Rocznego PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – 2008 życzę ciekawej i pożytecznej lektury.

outlays. This will allow reverse the trend of increasing number of operational limits caused by the poor railway infrastructure condition and continue the extensive program Polish railway network modernization.

The most important goal to achieve for the railway infrastructure manager is to provide the passenger and freight operators and their customers an offer ensuring a high quality of services. For years we have been providing high standards in railway traffic and a good train running consistency index. We develop modern railway management and traffic control technologies. Within the modernization works consecutive local control centers are put into operation. We are aiming towards the implementation of the European Railway Traffic Management System (ERTMS), level I and II.

Last year has also brought an intensification of preparations to the future construction of the first Polish high speed railway line. Preparatory works associated with the project were entrusted to PKP Polish Railway Lines Company. The Company is a beneficiary of resources designed for the project. The process of selecting the project's feasibility study executor are carried on. The investment will begin a new era in the Polish railway history as soon as in 2020.

Despite the risks there are also chances worth taking advantage of. One of them is Operational Program Infrastructure and Environment, a huge investment venture, financed by the EU funds. Within the Program we have been modernizing the railway lines Warsaw – Gdynia, Warsaw – Łódź (2nd stage), Wrocław – Poznań, Warsaw – Kielce, Opole – Wrocław – state border. We have been also constructing rail links between airports in Warsaw and Cracow as well as modernizing Rail Baltica, preparing the construction of the high speed line and implementing the ERTMS. We will be utilizing this opportunity to its highest extent.

I wish all the readers of the PKP Polish Railway Lines Company Annual Report 2008 a pleasant and advantageous read.

Zbigniew Szafrński
Prezes Zarządu
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Zbigniew Szafrński
President of Management Board
PKP Polish Railway Lines Company

Rada Nadzorcza / Supervisory Board

31.12.2008 r. / 31st of December, 2008

Przewodniczący Rady Nadzorczej / Chairman of Supervisory Board:
Zbigniew Szafrński

Członkowie Rady Nadzorczej / Members of Supervisory Board:

Piotr Gebel
Jacek Krzyślak
Wiesław Pełka
Tomasz Warsza
Jacek Martiszek
Bogdan Grzegorzewski
Jerzy Pruk

30.06.2009 r. / 30rd of June, 2009

Przewodniczący Rady Nadzorczej / Chairman of Supervisory Board:
Tomasz Warsza

Członkowie Rady Nadzorczej / Members of Supervisory Board:

Piotr Gebel
Jacek Krzyślak
Wiesław Pełka
Jacek Martiszek
Bogdan Grzegorzewski
Jerzy Pruk
Zbigniew Derdziuk
Piotr Stępień

Zarząd / Management Board

31.12.2008 r. / 31st of December, 2008

Krzysztof Celiński

Prezes Zarządu

President of Management Board

Józef Jeżewicz

Członek Zarządu – dyrektor ds. utrzymania infrastruktury

Member of Management Board – Director in charge of Infrastructure Maintenance

Mirosław Pawłowski

Członek Zarządu – dyrektor ds. finansowych i ekonomicznych

Member of Management Board – Director in charge of Finance and Economics

Agnieszka Safuta-Pawlak

Członek Zarządu – dyrektor ds. inwestycji

Member of Management Board – Director in charge of Investments

Zbigniew Zarychta

Członek Zarządu – dyrektor ds. sprzedaży

Member of Management Board – Director in charge of Sales

Teresa Zwiernik

Członek Zarządu – dyrektor ds. projektów unijnych

Member of Management Board – Director in charge of EU Projects

Marek Pawlik

Członek Zarządu – dyrektor ds. strategii i rozwoju

Member of Management Board – Director in charge of Strategy and Development



30.06.2009 r. / 30rd of June, 2009

Zbigniew Szafrński

Prezes Zarządu

President of Management Board

Marek Pawlik

Wiceprezes Zarządu – dyrektor ds. strategii i rozwoju

Vice President of Management Board – Director in charge of Strategy and Development

Krzysztof Groblewski

Członek Zarządu – dyrektor ds. utrzymania infrastruktury

Member of Management Board – Director in charge of Infrastructure Maintenance

Bogdan Szafrński

Członek Zarządu – dyrektor ds. finansowych i ekonomicznych

Member of Management Board – Director in charge of Finance and Economics

Paweł Dziwisz

Członek Zarządu – dyrektor ds. inwestycji

Member of Management Board – Director in charge of Investments

Zbigniew Zarychta

Członek Zarządu – dyrektor ds. sprzedaży

Member of Management Board – Director in charge of Sales

Alina Giedryś

Członek Zarządu – dyrektor ds. projektów unijnych

Member of Management Board – Director in charge of EU Projects



Zmiany organizacyjne w Spółce **Organizational changes within the Company**

Schemat organizacyjny PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. PKP Polish Railway Lines Company Organizational Structure

Zarząd Spółki / Management Board

Centrala Spółki w Warszawie / Headquarters of the Company in Warsaw

nadzór nad działalnością / overall supervision

Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym w Warszawie Railway Traffic Management Center in Warsaw	Oddział Regionalny w Warszawie Regional Department in Warsaw	Oddział Regionalny w Gdańsku Regional Department in Gdańsk	Zakład Linii Kolejowych w Warszawie Railway Lines Plant in Warsaw	Zakład Linii Kolejowych w Krakowie Railway Lines Plant in Cracow	Zakład Linii Kolejowych w Gdańsku Railway Lines Plant in Gdańsk	Zakład Linii Kolejowych w Poznaniu Railway Lines Plant in Poznań
Centrum Diagnostyki w Warszawie Diagnostic Center in Warsaw	Oddział Regionalny w Lublinie Regional Department in Lublin	Oddział Regionalny we Wrocławiu Regional Department in Wrocław	Zakład Linii Kolejowych w Łodzi Railway Lines Plant in Łódź	Zakład Linii Kolejowych w Rzeszowie Railway Lines Plant in Rzeszów	Zakład Linii Kolejowych w Olsztynie Railway Lines Plant in Olsztyn	Zakład Linii Kolejowych w Ostrowie Wlkp. Railway Lines Plant in Ostrow Wlkp.
Komenda Główna Straży Ochrony Kolei w Warszawie Railway Security Guard Chief Command in Warsaw	Oddział Regionalny w Krakowie Regional Department in Cracow	Oddział Regionalny w Poznaniu Regional Department in Poznań	Zakład Linii Kolejowych w Białymstoku Railway Lines Plant in Białystok	Zakład Linii Kolejowych w Nowym Sączu Railway Lines Plant in Nowy Sącz	Zakład Linii Kolejowych w Toruniu Railway Lines Plant in Toruń	Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze Railway Lines Plant in Zielona Góra
Zakład Maszyn Torowych w Krakowie Track Machinery Plant in Cracow	Oddział Regionalny w Katowicach Regional Department in Katowice	Oddział Regionalny w Szczecinie Regional Department in Szczecin	Zakład Linii Kolejowych w Siedlcach Railway Lines Plant in Siedlce	Zakład Linii Kolejowych w Katowicach Railway Lines Plant in Katowice	Zakład Linii Kolejowych w Bydgoszczy Railway Lines Plant in Bydgoszcz	Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie Railway Lines Plant in Szczecin
			Zakład Linii Kolejowych w Lublinie Railway Lines Plant in Lublin	Zakład Linii Kolejowych w Gliwicach Railway Lines Plant in Gliwice	Zakład Linii Kolejowych we Wrocławiu Railway Lines Plant in Wrocław	Zakład Linii Kolejowych w Gorzowie Wlkp. Railway Lines Plant in Gorzów Wlkp.
			Zakład Linii Kolejowych w Kielcach Railway Lines Plant in Kielce	Zakład Linii Kolejowych w Częstochowie Railway Lines Plant in Częstochowa	Zakład Linii Kolejowych w Opolu Railway Lines Plant in Opole	Zakład Linii Kolejowych w Koszalinie Railway Lines Plant in Koszalin
			Zakład Linii Kolejowych w Skarżysku Kam. Railway Lines Plant in Skarżysko Kam.	Zakład Linii Kolejowych w Tarnowskich G. Railway Lines Plant in Tarnowskie Góry	Zakład Linii Kolejowych w Wałbrzychu Railway Lines Plant in Wałbrzych	

W 2008 r. w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wprowadzono niewielkie zmiany w strukturze organizacyjnej Centrali Spółki. Kierując się potrzebą zwiększania konkurencyjności transportu kolejowego wobec innych gałęzi transportu (np. transportu samochodowego) oraz koniecznością modernizacji infrastruktury kolejowej i dostosowywania jej do maksymalnych prędkości 300-350 km/h, w Centrali Spółki utworzono z dniem 31 marca 2008 roku Zespół Projektowy Linii Dużych Prędkości.

In 2008 slight organizational changes were made within PKP Polish Railway Lines Company. High Speed Line project group was created on 31st March, 2008 in order to: boost the competitiveness of railway transport against other modes transport (for example automobile transport), modernize the railway infrastructure and adapt it to maximum operational speed of 300-350 km/h.



Zatrudnienie i rozwój kadr **Staffing and human resources**

Zatrudnienie i rozwój kadr

Plan działalności gospodarczej spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. określił na 2008 rok średnioroczną wielkość zatrudnienia na poziomie 41 100 etatów. Przeciętne zatrudnienie w Spółce w 2008 r. zostało zrealizowane na poziomie 41 628 etatów, tj. 528 etatów powyżej wielkości określonej w planie.

W ciągu 2008 roku poziom zatrudnienia zmniejszył się z 42 234 do 41 107 pracowników (stan na 31 grudnia 2008 r.), tj. o 1 127 pracowników. Zadania statutowe realizowano przy zatrudnieniu o 837 etatów niższym niż w roku 2007. Zmniejszenie zatrudnienia następowało przede wszystkim poprzez ubytki naturalne (emerytury i renty). Największy spadek zatrudnienia wystąpił w zespole obsługi inżynierii ruchu: z 19 840 pracowników (stan na 31 grudnia 2007 r.) do 19 348 pracowników (stan na 31 grudnia 2008 r.), tj. o 492 pracowników.

W roku 2008 Spółka przyjęła 735 pracowników z zewnątrz – w tym 224 osoby z innych spółek Grupy PKP. W związku z porządkowaniem spraw majątkowych, z PKP Cargo przejęto posterunki ruchu wraz ze 124 pracownikami.

Od podjęcia działalności gospodarczej Spółki, tj. od 1 października 2001 r., do 31 grudnia 2008 r. poziom zatrudnienia zmniejszono ogółem o 8 236 etatów, tj. o 16,69 %. Wielkość średniorocznego zatrudnienia w poszczególnych latach obrazuje wykres nr 1.

W 2008 roku nastąpiła dalsza poprawa struktury zatrudnienia pod względem wykształcenia. O 111 osób wzrósł udział pracowników z wykształceniem wyższym i średnim, przy spadku – o 859 osób – udziału kadr z wykształceniem zasadniczym zawodowym i podstawowym. Dynamikę zmian zachodzących w zakresie wykształcenia w 2008 roku oraz strukturę zatrudnienia wg wieku i stażu przedstawiają poniższe wykresy.

Staffing and human resources

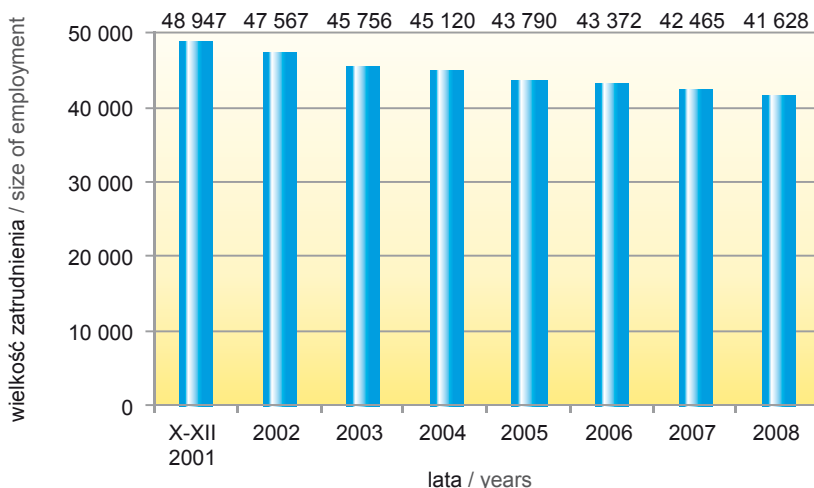
Operational structure of PKP Polish Railway Lines Company for 2008 was set for an average of 41 100 jobs. An average employment level in the Company amounted to 41 628 job placements, which is 528 job placements more than it was planned. In 2008 the size of employment dropped from 42 234 to 41 107 employees (as of 31st December, 2008), that is by 1 127 employees. Statutory tasks were performed utilizing 837 job placements less than in 2007. The decrease of employment was mostly due to natural waste (retirements and disability pensions). The most significant decrease of employment had taken place within traffic operation personnel: from 19 840 (as of 31st December, 2007) to 19 348 (as of 31st December, 2008), that is by 492 employees.

In 2008 the Company gained 735 new employees – including 224 people out of other PKP Group companies. In connection with reorganizing and arranging the financial matters, operating control points along with 124 employees were taken over by the Company. Since the start of the Company, namely from 1st October, 2001 to 31st December, 2008 employment level dropped by 8 236 job placements, that is by 16.69%. Average volume of employment is presented in the diagram no 1.

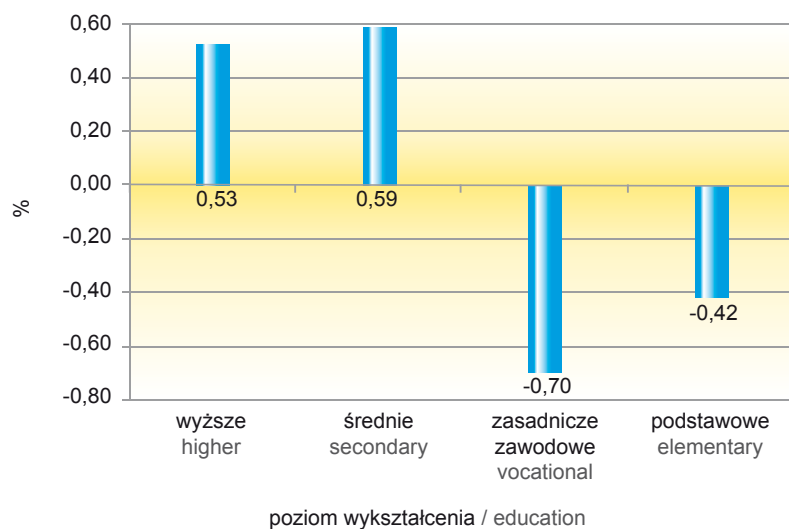
In 2008 the quality of staff was again improved with regard to their education. Share of the employees with secondary and higher education increased by 111 people along with a decrease of employees with elementary and vocational education by 859 people.

Change dynamics of education in 2008 and employment structure by age and seniority are presented in the diagrams below.

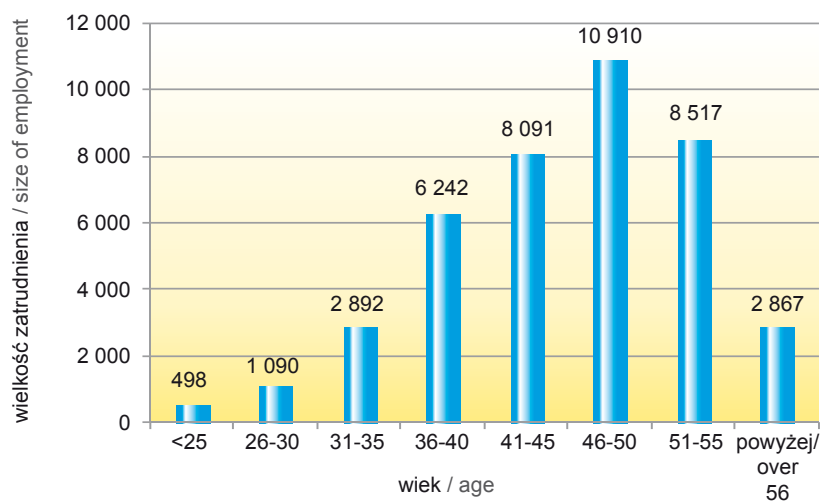
Przeciętne zatrudnienie w latach 2001 – 2008
Average employment in 2001 – 2008



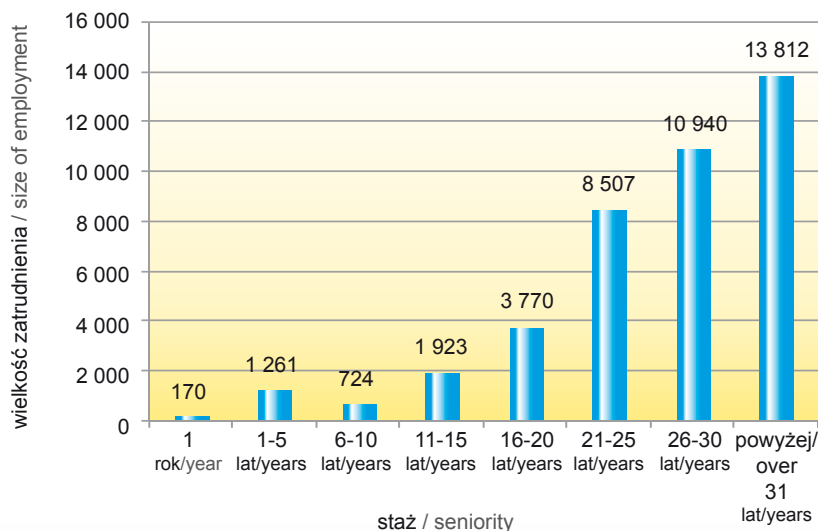
Dynamika zmiany wykształcenia w 2008 roku Change dynamics in education in 2008



Struktura zatrudnienia wg wieku Employment structure by age



Struktura zatrudnienia wg stażu Employment structure by seniority



Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. inwestuje w rozwój swoich pracowników poprzez finansowanie procesu doskonalenia, szkolenia i doskonalenia zawodowego. W 2008 roku rozwojem kadr objęto ogółem 85 005 uczestników, z czego w szkoleniach brało udział 83 328 (jeden pracownik mógł brać udział w kilku zdarzeniach szkoleniowych). Poziom wykształcenia podnosiło 1 667 pracowników.

W 2008 roku kontynuowane były cykle szkoleniowe dla kierujących komórkami kadrowymi oraz osób zajmujących się kadrową obsługą pracowników. Wspólnie z Gdańską Fundacją Kształcenia Menedżerów szkoliliśmy również menedżerów Spółki. Pracownicy Centrali uczestniczyli w kursie językowym realizowanym metodą blended learningu (połączenie szkoleń tradycyjnych z e-learningiem). W ubiegłym roku rozpoczęła się realizacja projektu szkoleniowego dla pracowników pionu inwestycyjnego. Po raz pierwszy dla każdego z pracowników, na podstawie wstępnego badania jego wiedzy, określone zostały indywidualne ścieżki rozwoju. Programy szkoleniowe oraz stopień trudności i szczegółowości szkoleń dopasowano do realizowanych przez danego pracownika zadań. Liczba pracowników uczestniczących w szkoleniach to 607 osób, jeden pracownik brał udział średnio w 3 różnych szkoleniach.

Ponadto w 2008 roku podjęto kilka inicjatyw dotyczących obszaru doskonalenia, m.in. opracowano wewnętrzne przepisy, określające kierunki nauki, priorytetowe dla Spółki w kontekście realizacji strategii. W celu podnoszenia kwalifikacji pracowników na takich kierunkach jak Drogi Kolejowe, Projektowanie i Modernizacja Dróg Kolejowych, Techniki Dróg i Mostów Kolejowych czy Techniki Transportu Kolejowego, nawiązaliśmy współpracę z podmiotami zewnętrznymi.

PKP Polish Railway Lines Company has been investing in the development of its employees through financing of schooling, training and professional courses. In 2008 85 005 employees were involved in human resources program including 83 328 persons (one person could participate in more than one training process). 1 667 employees were involved in schooling.

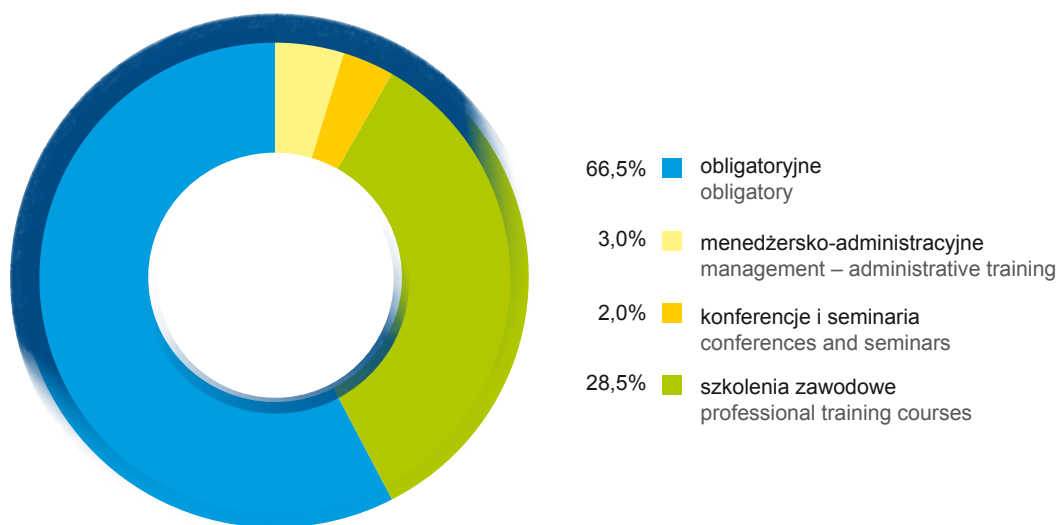
In 2008 training cycles for middle grade managers and HR workers were continued. In the partnership with Gdansk Foundation for Management Development we were training the Company's managers. Headquarter's personnel were taking part in an English learning course. It was executed utilizing blended learning method (combination of traditional and e-learning methods). Last year execution of training program for investment department personnel began. For the first time for each employee there was an individual development path established on the basis of his or her individual knowledge level. Training programs and their difficulty levels were adjusted according to particular tasks performed by an individual employee. The number of employees taking part in the training programs totaled 607. One employee participated in an average of 3 different training programs.

Furthermore in 2008 several over initiatives regarding professional training were implemented. Internal regulations were elaborated, which set up the training directions and are of primary importance for the Company. In order to increase the qualification level of the personnel working in the area of rail tracks, design and modernization of rail tracks, road and bridge engineering, railway transport engineering we established the cooperation with external partners.

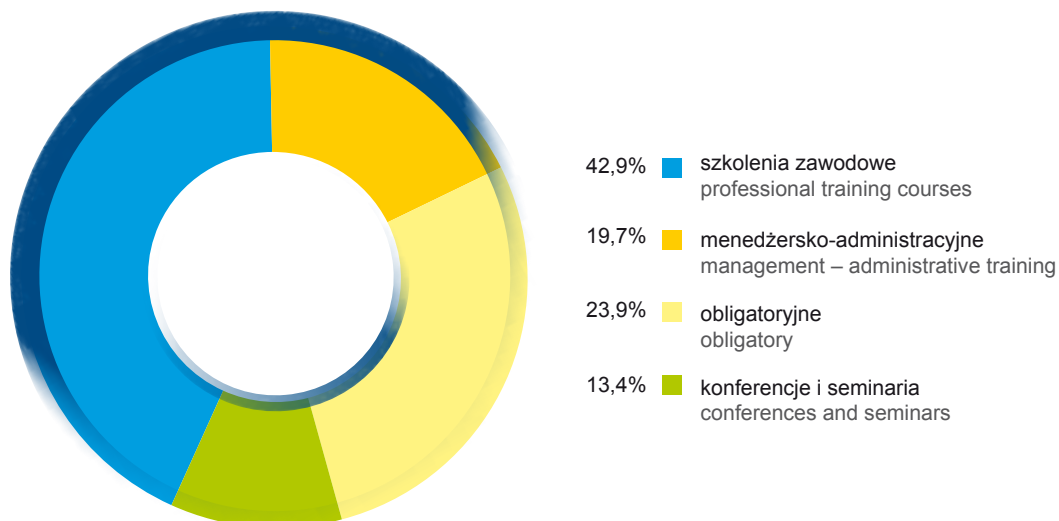
Zorganizowano unikatowe w Polsce szkolenie dla pracowników specjalnych pociągów ratunkowych z zakresu obsługi żurawika-ciągnika WZT.

A very unique training course for the personnel of special rescue trains regarding utilization of a "żurawik-ciągnik WZT" (a WZT crane tractor) was performed.

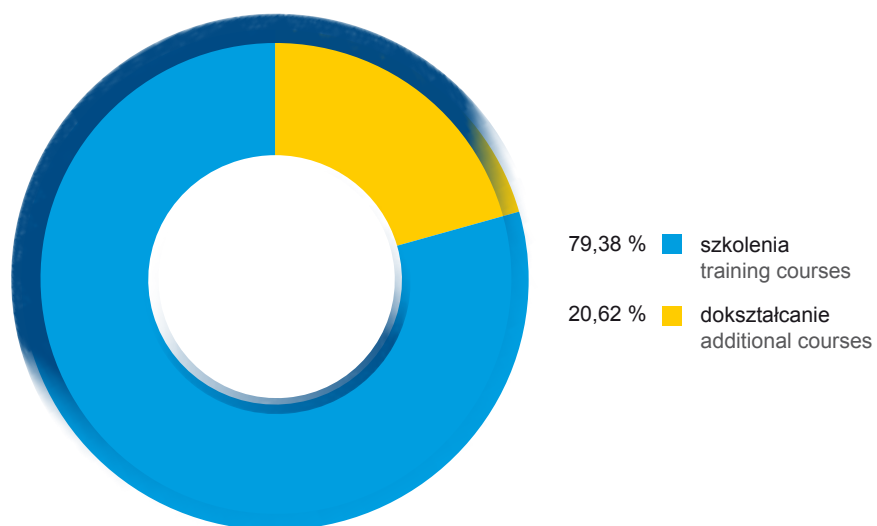
Uczestnicy szkoleń wg rodzajów szkoleń
Participants by type of training



Udział poniesionych kosztów
Share of cost of each training type



Stosunek kosztów poszczególnych form rozwoju pracowników
Share of cost for each form of training





Ekonomika i finanse
Economics and finances

Majątek Spółki

Majątek spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A na koniec 2008 roku wg wartości księgowej netto wyniósł 19 713 609,91 tys. zł, z czego 86,4% stanowiły aktywa trwałe, natomiast 13,6% – aktywa obrotowe.

Wartość majątku Spółki w porównaniu do 2007 roku wzrosła o 2 858 009,92 tys. zł tj. o 16,96% w wyniku przyrostu zarówno majątku trwałego jak i obrotowego. Majątek trwały Spółki wzrósł głównie na skutek zakończonych i przyjętych do eksploatacji inwestycji na liniach kolejowych, informatyzacji Spółki, a w szczególności zakupu sprzętu komputerowego i wdrożonych programów informatycznych, jak też w wyniku odnowienia parku transportowego. Przyrost majątku obrotowego wynikał zasadniczo z przyrostu środków pieniężnych.

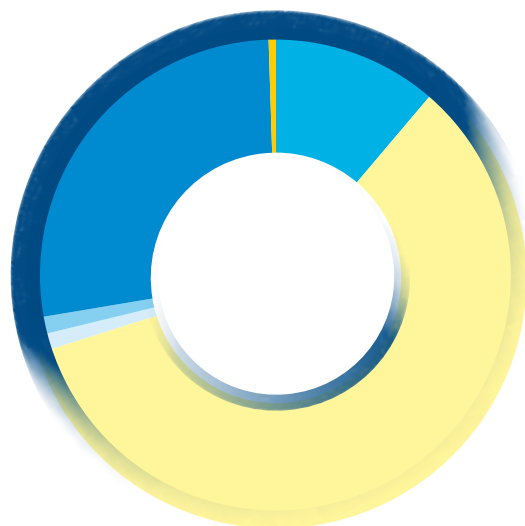
Strukturę rzeczowych aktywów trwałych i majątku obrotowego przedstawiają wykresy.

Company assets

Assets of PKP Polish Railway lines Company in compliance with its net book value, at the end of 2008 amounted to 19 713 609.91 thousand zlotys, of which 86.4% constituted fixed assets while 13.6% - movable assets.

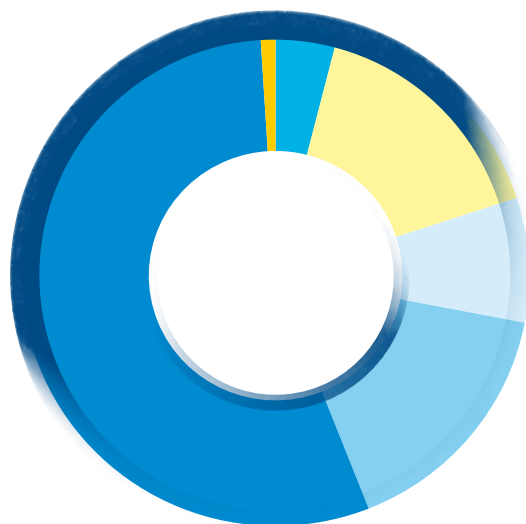
In comparison to 2007 the value of assets rose by 2 858 009.92 thousand zlotys (16.96%) mainly as a result of an increase of both fixed and movable assets. Durable property of the Company rose mainly as a result of investments targeted at the railway lines that were accomplished and put into operation and implementation of IT-based systems particularly purchasing computer hardware as well transport stock renovation. The growth of movable assets was a result of ever growing funds. A structure of tangible fixed assets and movable assets is presented on diagrams.

Rzeczowe aktywa trwałe na 31.12.2008 roku
Tangible fixed assets as of 31st December, 2008



- 11,2 % ■ grunty
land
- 58,9 % ■ budynki i lokale
building and premises
- 1,1 % ■ obiekty inżynierii lądowej i wodnej
civil and water engineering structures
- 1,2 % ■ urządzenia techniczne i maszyny
technical equipment and machines
- 27,1 % ■ środki trwałe w budowie wraz z zaliczkami
tangible fixed assets under construction along
with the advance payments
- 0,5 % ■ pozostałe środki
other means

Majątek obrotowy na 31.12.2008 r. Current assets as of 31st December, 2008



- 4 % ■ zapasy
inventory
- 16 % ■ należności z tytułu dostaw i usług
trade receivables
- 8 % ■ należności z tytułu podatków, ceł, ubezpieczeń i innych świadczeń
receivables from tax, subsidy, customs, insurance and other benefits
- 16 % ■ pozostałe należności
other receivables
- 55 % ■ krótkoterminowe aktywa finansowe
short-term financial assets
- 1 % ■ rozliczenia międzyokresowe
short-term payments

Kapitały Spółki

Głównym źródłem finansowania majątku Spółki w 2008 roku były kapitały obce. Wskaźnik ogólnego zadłużenia wyniósł 61%.

Według stanu na dzień 31.12.2008 roku kapitały obce wyniosły 11 962 041,16 tys. zł i w porównaniu do roku 2007 wykazywały wzrost o 7,11%. Główną przyczyną zwiększenia kapitału obcego było otrzymanie środków pieniężnych na budowę środków trwałych, co spowodowało zwiększenie stanu rozliczeń międzyokresowych.

W strukturze kapitału obcego dominującą pozycję, podobnie jak w roku 2007, zajmowały zobowiązania długoterminowe stanowiąc 50,2%. Udział zobowiązań krótkoterminowych wynosił 14,5%, natomiast rozliczeń międzyokresowych – 30,8% kapitału obcego.

Wewnętrzna strukturę zobowiązań długo- i krótkoterminowych przedstawiają wykresy:

Company's capital

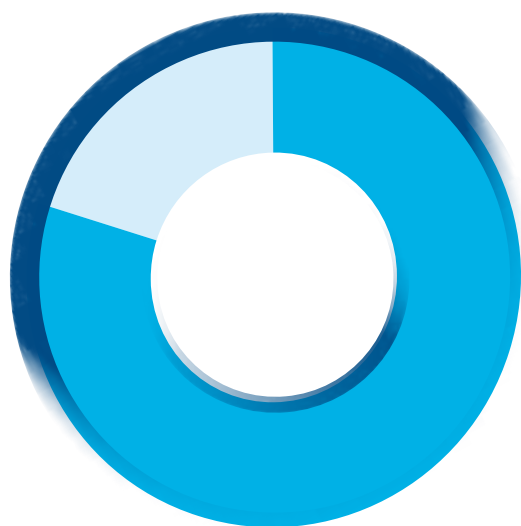
The main source of financing the property in 2008 was foreign capital. The total indebtedness indicator was 61%.

As of 31st December, 2008 foreign capitals amounted to 11 962 041.16 thousand zlotys and in comparison to 2007 rose by 7.11%. The main reason for increasing the foreign capital was obtaining financial means received for the construction of fixed assets, which resulted in increase of short-term payments.

As to the foreign capital the predominant position – similar to the situation in 2007 was taken by long-term liabilities (50.2%). Share of short-term payments amounted to 14.5% and short-term payments – 30.8% of foreign capital.

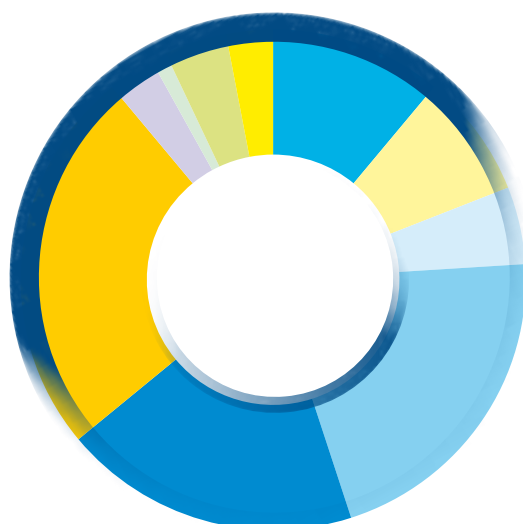
Short and long-term structure is presented on diagrams:

Zadłużenia długoterminowe na 31.12.2008 roku Long-term liabilities as of 31st December, 2008



- 80 % ■ dzierżawa środków trwałych z PKP S.A.
fixed assets lease from PKP Company
- 20 % ■ kredyty i pożyczki
credits and loans

Zadłużenia krótkoterminowe na 31.12.2008 roku Short-term payments as of 31st December, 2008



- 11 % ■ zobowiązania z tytułu dostaw i usług
trade liabilities
- 8 % ■ zobowiązania z tytułu podatków, ceł i ubezpiec. społ.
liabilities arising from tax, subsidy, customs,
social security and other benefits
- 5 % ■ zobowiązania z tytułu wynagrodzeń
liabilities arising from remuneration
- 21 % ■ zobowiązania z tytułu zakupu środków trwałych
liabilities from purchase of fixed assets
- 19 % ■ kredyty i pożyczki
loans and credits
- 25 % ■ dotacje z budżetu przeznaczone na kapitał
state budget subsidy allocated to capital
- 3 % ■ wadła przetargowe i kaucje gwarancyjne
bidding deposits and guarantee deposits
- 1 % ■ rozliczenie podatku VAT w następnym okresie
VAT settlement in the next period
- 4 % ■ fundusze specjalne
special funds
- 3 % ■ pozostałe zobowiązania
other liabilities

Kapitał własny Spółki na koniec 2008 roku wyniósł 7 751 568,75 tys. zł i był wyższy niż w 2007 roku o 36,3%. W ciągu 2008 roku nastąpiło dwukrotne podwyższenie kapitału zakładowego:

- w dniu 24 czerwca 2008 roku o kwotę 790 728 tys. zł poprzez emisję 790 728 akcji imiennych serii N obejmowanych przez Skarb Państwa w zamian za wydatki budżetu państwa przekazane w 2007 roku na finansowanie linii kolejowych o państwowym znaczeniu;
- w dniu 15 października 2008 roku o kwotę 1 383 000 tys. zł, poprzez emisję 1 383 000 akcji imiennych serii O obejmowanych przez PKP S.A. w zamian za wkład pieniężny. Wniesiony wkład pieniężny przeznaczony jest na realizację inwestycji wynikających z umów i porozumień międzynarodowych, przygotowanie i realizację inwestycji obejmujących linie kolejowe o znaczeniu państwowym, a także remont i utrzymanie infrastruktury kolejowej w celu zmniejszenia kosztów i wysokości opłat za korzystanie z niej.

Od początku swojej działalności do 31 grudnia 2008 roku Spółka wyemitowała w piętnastu seriach 10 517 676 akcji o wartości nominalnej 1 000 zł każda. Akcjonariuszami Spółki są: Skarb Państwa, który posiadał na koniec 2008 roku 57,64% akcji oraz PKP S.A. posiadająca 42,36% akcji.

Powiązania kapitałowe Spółki z innymi podmiotami

Wg stanu na dzień 31.12.2008 roku, spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. posiadała prawo własności:

- 156 481 udziałów w nw. spółkach „utrzymaniowo-naprawczych”, tj.:
 - 28 255 udziałów spółki Przedsiębiorstwo Napraw i Utrzymania Infrastruktury Kolejowej w Krakowie Sp. z o.o.;
 - 50 126 udziałów spółki Dolnośląskie Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury Komunikacyjnej DOLKOM Sp. z o.o. we Wrocławiu;
 - 32 173 udziały spółki Zakład Robót Komunikacyjnych – DOM w Poznaniu Sp. z o.o.;
 - 45 927 udziałów spółki Pomorskie Przedsiębiorstwo Mechaniczno-Torowe Sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku, o łącznej wartości aktywów netto 62 976,15 tys. zł;
- 750 udziałów w spółce Kolejowa Oficyna Wydawnicza Sp. z o.o. o łącznej wartości aktywów netto 37,50 tys. zł.

Celem zaangażowania kapitałowego PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w spółkach utrzymaniowo-naprawczych jest zapewnienie niezbędnego potencjału do utrzymania linii kolejowych, szybkiej reakcji na potrzebę przeprowadzenia bieżących robót, elastyczności w działaniach kryzysowych (np. „akcja zima”). Ponadto, podmioty te uzupełniają dostępny na rynku krajowym potencjał wykonawców robót „inwestycyjnych”, których realizacja odbywa się w ramach wieloletnich programów modernizacji sieci kolejowej.

Dotychczasowy model współpracy tych spółek z PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. umożliwia stopniową poprawę ich kondycji finansowo-ekonomicznej. Spośród czterech

In 2008 Company's own capital amounted to 7 751 568.75 thousand zlotys and was higher by 36.3% than in 2007.

Doublefold increase of basic capital occurred in 2008:

- on 24th June, 2008 by 790 728 thousand zlotys by means of an issue of 790 728 personal shares, series N, covered by state treasury in exchange for expenses on financing the railway lines of national importance;
- on 15th October, 2008 - by 1 383 000 thousand zlotys, by means of an issue of 1 383 000 personal shares, series O, covered by PKP JSC in exchange of pecuniary deposit. Contributed pecuniary deposit is allocated for investments arising from contracts and international agreements, preparation and execution of investments including railway lines of national importance as well as modernization and maintenance of railway infrastructure in order to decrease the infrastructure access charges.

Since the beginning of its activities till 31st December, 2008 the Company issued in fifteen series 10 517 676 shares with nominal value of 1 000 zlotys each. Company's shareholders are: state treasury owning 57.64% and PKP JSC owning 42.36%.

Company's capital interrelations with other transactors

As of 31st December, 2008 PKP Polish Railway Lines Company possessed ownerships:

- 156 481 shares in maintenance and repair companies which is:
 - 28 255 shares of Przedsiębiorstwo Napraw i Utrzymania Infrastruktury Kolejowej w Krakowie Sp. z o.o. (Rail Infrastructure Repair and Maintenance Company in Cracow);
 - 50 126 shares of Dolnośląskie Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury Komunikacyjnej DOLKOM Sp. z o.o. (Lower Silesia Transport Infrastructure Repair Company DOLKOM JSC in Wrocław);
 - 32 173 shares of Robót Komunikacyjnych – DOM w Poznaniu Sp. z o.o., (Transport Works Company DOM in Poznań);
 - 45 927 shares of Pomorskie Przedsiębiorstwo Mechaniczno-Torowe Sp. z o.o. w Gdańsku (Pomeranian Track Company in Gdansk), with total assets net value: 66 976.15 thousand zlotys;
- 750 shares of Kolejowa Oficyna Wydawnicza Sp. z o.o. (Railway Publishing House Ltd.) with total assets net value: 37.5 thousand zlotys.

Capital engagement of PKP Polish Railway Lines Company in maintenance and repair companies is a result of necessity of providing a potential to maintain railway lines, quick reaction to the need of current repair works, flexibility in crisis activities (for example “winter campaign”).

Moreover, these companies complement the potential of investment works executors, whose implementation is carried out within perennial programs of railway network modernization.

z nich, trzy osiągnęły dodatni wynik finansowy na działalności gospodarczej, natomiast wszystkie posiadały zdolność do regulowania bieżących zobowiązań.

Restrukturyzacja i racjonalizacja majątku Spółki

Proces wnoszenia przez PKP S.A. do PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. majątku niezbędnego do prowadzenia działalności w zakresie zarządzania liniami kolejowymi, zgodnie z postanowieniami ustawy z dnia 8 września 2000 roku o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”, odbywa się sukcesywnie. Równocześnie prowadzone są działania w kierunku dostosowania infrastruktury kolejowej do realizacji statutowych zadań Spółki.

Majątek zbędny poddawany jest likwidacji bądź przekazywaniu, zgodnie z obowiązującym prawem, jednostkom samorządu terytorialnego. W 2008 roku Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. stosownymi aneksami wyłączył z przedmiotu „Umowy oddania do odpłatnego korzystania linii kolejowych oraz innych nieruchomości niezbędnych do zarządzania liniami kolejowymi” (zawartej z PKP S.A. w dniu 27 września 2001 roku):

- ponad 110 km linii kolejowych posiadających decyzje o likwidacji w związku z przejęciem przez Samorząd Województwa Dolnośląskiego w zarządzanie w celu ich dalszej eksploatacji;
- ponad 38 km linii kolejowych posiadających decyzje o likwidacji w związku z przekazaniem na rzecz gmin nieruchomości wchodzących w skład linii kolejowych, w związku z realizacją inwestycji w zakresie dróg krajowych;
- ponad 25 km czynnej, ale nie eksploatowanej linii kolejowej na rzecz miasta Bytowa, w związku z oddaniem przedmiotowej linii w nieodpłatny zarząd;
- 1,7 km linii kolejowej nr 116 w związku ze zwrotem nieruchomości należących do lasów państwowych.

Zmiana przepisów ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” dokonana 24 października 2008 roku, pozwoliła na skrócenie procedury przejmowania przez właściwą miejscowo jednostkę samorządu terytorialnego lub wskazanego przez nią przedsiębiorcę linii kolejowej lub odcinka linii kolejowej (dla których wstrzymane zostało postępowanie likwidacyjne) w zarządzanie, w celu jej dalszej eksploatacji.

W związku z inwestycjami krajowymi, odnotowano duże zainteresowanie przedsiębiorców w zakresie wznowienia ruchu kolejowego na liniach kolejowych z decyzjami o likwidacji. Po przeprowadzeniu analizy ekonomicznej, wskazującej na opłacalność przedsięwzięcia, Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wyraził w 2008 roku zgodę na rewitalizację linii kolejowych o łącznej długości ponad 58 km.

Past model of cooperation of these companies with PKP Polish Railway Lines Company has been allowing to improve their financial condition. Among four of them, three achieved positive financial result. All of them sustained ability to settle their short-term liabilities.

Restructuring and rationalization of Company's capital

PKP JSC is successively bringing assets into PKP Polish Railway Lines Company. The assets are essential for managing the railway lines in accordance with the Act of 18th September, 2000 on commercialization, restructuring and privatization of state-owned company PKP Polish State Railways. Activities towards adaptation of railway infrastructure for execution of Company's statutory tasks are also being implemented. Redundant assets are being liquidated or transferred to town authorities. In 2008 Management Board of PKP Polish Railway Lines Company in accordance with respective annexes, excluded out of a contract regarding paid utilization of railway lines and other real estates necessary for railway lines operation (concluded with PKP JSC on 27th September, 2001) the following issues:

- over 110 km of railway lines intended for liquidation in connection with their take-over by a Lower Silesia Self-government for further operation;
- over 38 km of railway lines intended for liquidation in connection with transferring the real estates, which are a part of railway infrastructure, to the local authorities (in connection with implementation of public roads projects);
- over 25 km of active but not operated railway lines for the benefit of Bytów for gratuitous administration;
- 1.7 km of railway line no 116 in connection with real estates reimbursement owned by national forestry.

Modification of the Act on commercialization, restructuring and privatization of state-owned company PKP Polish State Railways made on 24th October, 2008 allowed to reduce a procedure regarding a change of administrator of given line sections enabling to continue by him further operations. In connection with state investments a great interest among businessmen was observed regarding resuming a railway traffic on the lines that were assigned for liquidation. As a result of a financial analysis, the venture turned to be cost-effective. In 2008 Management Board of PKP Polish Railway Lines Company agreed for revitalization of railway lines totalling 58 km.



Wyniki ekonomiczno-finansowe działalności Spółki

W roku 2008 Spółka poniosła stratę finansową netto w wysokości 110 109,97 tys. zł. Złożyły się na to:

- strata na sprzedaży w wysokości 813 690,16 tys. zł ;
- zysk na pozostałej działalności operacyjnej w kwocie 724 726,02 tys. zł;
- strata na operacjach finansowych w wysokości 21 145,83 tys. zł.

W porównaniu do założeń planu wynik finansowy netto był lepszy o 23,7%.

Na wysokość straty duży wpływ miał odpis aktualizujący udziały PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w czterech spółkach „utrzymaniowo-naprawczych” w kwocie 23 498,1 tys. zł. W przypadku nie uwzględnienia powyższego odpisu, wynik finansowy wyniósłby – 86 611,86 tys. zł i byłby lepszy w porównaniu do roku poprzedzającego rok badany o 7 066,77 tys. zł tj. o 7,5% i lepszy od przewidywanego na 2008 rok o 57 622,14 tys. zł. Ponadto, gdyby Spółka otrzymała planowaną dotację rozwojową, na którą składają się środki pochodzące w 85% z Funduszu Spójności

Economic and financial performance of the Company

In 2008 the Company had net financial loss of 110 109.97 thousand zlotys, which includes:

- loss resulting from sales up to the amount of 813 690.16 thousand zlotys;
- profit from remaining operational activities amounting to 724 726.02 thousand zlotys;
- loss resulting from financial transactions amounting to 21 145.83 thousand zlotys.

Comparing the financial preliminary plan of the Company with its final outcome we see that net financial performance was improved by 23.7%.

The loss was mainly a result of a revaluation write-off concerning Company shares in four maintenance and repair companies amounting to 23 498.1 thousand zlotys. Excluding the reevaluating write-off the financial outcome would amount to 86 611.86 thousand zlotys and in comparison to 2007 would be better by 7 066.77 thousand zlotys, that is by 7.5% and also the outcome would be better than it was anticipated for 2008 by 57

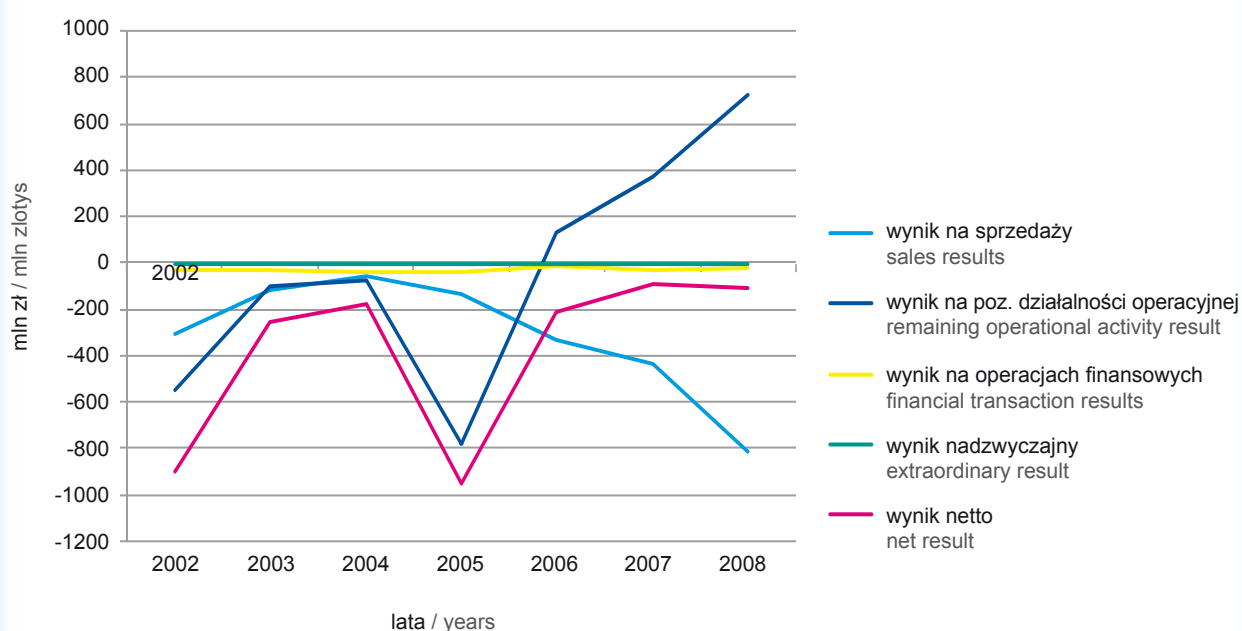
i w 15% z budżetu państwa, wynik finansowy Spółki za 2008 rok oscylowałby w granicach „0”.

Dynamikę zmian wyników finansowych w latach 2002 – 2008 przedstawia wykres.

622.14 thousand zlotys. Furthermore if the Company would receive a scheduled subsidy (Cohesion Fund – 85% and state budget – 15%) the financial result of the Company in 2008 would oscillate near zero.

Change dynamics of financial results over the period of 2002 – 2008 is presented in diagram.

Wyniki finansowe PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w latach 2002-2008
Financial results of PKP Polish Railway Lines Company over the period 2002 – 2008



W ciągu 2008 roku Spółka uzyskała przychody z działalności gospodarczej w kwocie 4 033 664,34 tys. zł, tj. o 13,9% wyższe niż w 2007 roku i wyższe w stosunku do wielkości planowanej o 8%.

Okolo 65,8% przychodów stanowiły przychody z tytułu udostępniania linii kolejowych, przy czym 84% pochodziło od spółek z grupy PKP, w tym: od PKP CARGO S.A. ok. 53,6%, od PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. – ok. 20,9%. Pomimo spadku pracy eksploatacyjnej głównego przewoźnika, jakim jest PKP CARGO, Spółka osiągnęła przychody z tytułu udostępniania linii kolejowych o 1,15% wyższe niż w roku 2007. Znaczny wzrost przychodów z tego tytułu odnotowano bowiem od przewoźników spoza grupy PKP (przychody wzrosły o ponad 16%).

Przychody ogółem pokryły koszty w 97,3%, a więc w analogicznym stopniu jak w 2007 roku.

Struktura kosztów w układzie rodzajowym uległa w porównaniu do roku 2007 niewielkim zmianom. Zasadniczo nastąpił spadek udziału kosztów zużycia materiałów o 2%,

During 2008 the Company obtained revenue from its economic activity amounting to 4 033 664.34 thousand zlotys – that is by 13.9 % higher than in 2007 and higher by 8 % than it was anticipated.

About 65.8% of revenue came as track access charges including 84% of revenue coming from PKP Group Companies (PKP Cargo JSC – about 53.6%, PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. – PKP Regional Services Company – about 20.9%). In spite of operational work decrease of main carrier which is PKP Cargo JSC, the Company managed to reach revenue higher by 1.15% in comparison with 2007. A significant income increase was observed thanks to carriers not belonging to the PKP Group (the income rose by 16%).

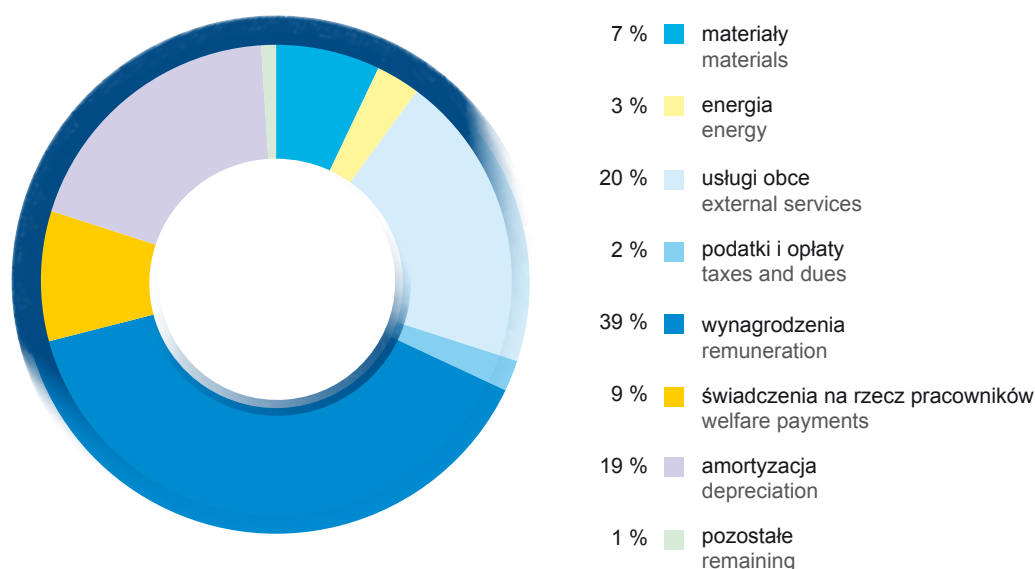
The total revenues covered expenses in 97.3%, that is at the same level as in 2007.

In comparison to the preceeding year the structure of costs by their type was slightly different. Basically material cost declined by 2% and at the same time remuneration cost

przy jednoczesnym wzroście kosztów z tytułu wynagrodzeń. Nadal jednak dominującą pozycję zajmowały wynagrodzenia, amortyzacja i usługi obce. Strukturę kosztów przedstawia wykres.

increased. But still the predominant item was remuneration, depreciation and external services. Structure of costs is presented in diagram.

Koszty w układzie rodzajowym PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w 2008 roku
Costs by their type in 2008 in PKP Polish Railway Lines Company



Koszty działalności operacyjnej w stosunku do 2007 roku wzrosły o 11,1%. Zwiększenie kosztów nastąpiło między innymi na skutek: wzrostu stawek za energię elektryczną, zwiększenia opłat na PEFRON i podatku od nieruchomości dla linii z decyzjami o likwidacji, zwiększonej realizacji robót utrzymaniowo-naprawczych wykonywanych systemem zleconym, a także było to następstwem przeprowadzonej, z ważnością od 1 lutego 2008 roku, systemowej podwyżki wynagrodzeń. Wzrost kosztów był też rezultatem przyjęcia na ewidencję środków trwałych wybudowanych w ramach prowadzonych inwestycji liniowych oraz wdrożenia nowych systemów informatycznych i zakupu licencji na oprogramowanie Microsoft i Business Object, jak też odbudowy parku transportowego.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. osiągnęła w 2008 roku wyniki lepsze niż zakładano, uzyskując wyższą rentowność sprzedaży, majątku i kapitałów własnych.

Operational costs in comparison with 2007 rose by 11.1%. Augmentation of the costs was mainly due to: increase of electric energy rates, increase of PEFRON (State Fund for Disabled Persons Development) fees, increase of tax rates concerning railway lines intended for liquidation, higher level of maintenance and repair works. Operational costs increase was also a result of: remuneration raise (implemented since 1st February, 2008), record reception of fixed assets (constructed within track investments), implementation of new IT-based systems, purchase of Microsoft and Business Object software licenses as well as reconstruction of transportation rolling stock.

PKP Polish Railway Lines Company achieved better financial result in 2008 as it was planned, obtaining higher profitability, of sales property and ownership capital.

Due to sustaining a financial fluidity a liability repayment cycle concerning supplies and services came up to an

Dzięki zachowaniu płynności finansowej, cykl spłaty zobowiązań z tytułu dostaw i usług wyniósł średnio 26 dni i był krótszy od planowanego o 3 dni, a od uzyskanego w 2007 roku – o 15 dni. Działania windykacyjne Spółki doprowadziły do skrócenia cyklu inkasa należności z tytułu dostaw i usług o 3 dni w stosunku do roku 2007.

Okres zamrożenia kapitału w zapasach utrzymywał się na prawidłowym poziomie. Wskaźnik ogólnego zadłużenia osiągał poziom uznawany za optymalny.

Dla PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., jako głównego zarządcy infrastruktury kolejowej, podstawowym celem jest utrzymanie sieci dróg kolejowych w stanie zapewniającym bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego, zachowanie jakości świadczonych usług oraz rozwój infrastruktury. Kryzys światowy i wahania na rynku finansowym, które mają istotny wpływ na całą gospodarkę polską, niewątpliwie wpłyną w roku 2009 również na sytuację finansową Spółki, między innymi poprzez zmniejszenie przychodów i nieterminowy wpływ należności, co w konsekwencji może doprowadzić do utraty bieżącej płynności. Dlatego ważną kwestią jest sposób pozyskiwania środków finansowych. Wsparcie państwa w tym zakresie będzie miało ogromne znaczenie. W dobie zaostrzenia kryteriów udzielania kredytów przez banki, finansowanie Spółki powinno być oparte na gwarancjach Skarbu Państwa lub kredytach udzielanych przez Bank Gospodarstwa Krajowego, gdzie zabezpieczeniem mogłyby być środki Funduszu Kolejowego.

average of 26 days and was shorter by 3 days from what it was anticipated and 15 days shorter in comparison with 2007.

Company's vindication activities resulted in shortening the amount due collection by 3 days in comparison with 2007.

Capital lock-up cycle sustained a correct level. Total debt index reached an optimal level.

For PKP Polish Railway Lines Company as a main railway infrastructure manager the basic goal is: maintaining a railway network in a condition that provides safe operation of railway traffic, ensuring a high quality level of services as well as infrastructure development. The world crisis and financial market fluctuations have a very significant impact on Polish economy. Undoubtedly these issues will also have an impact on the Company's financial condition (revenue decrease, untimely receipt of dues), which might result in loss of financial liquidity. That way it is crucial to acquire financial funding. A financial support from the state budget will be of crucial importance. As many banks exacerbated their loan policies, financing the Company should be based on state treasury guarantees or state-owned bank loans whose security could be financial means of Railway Fund.

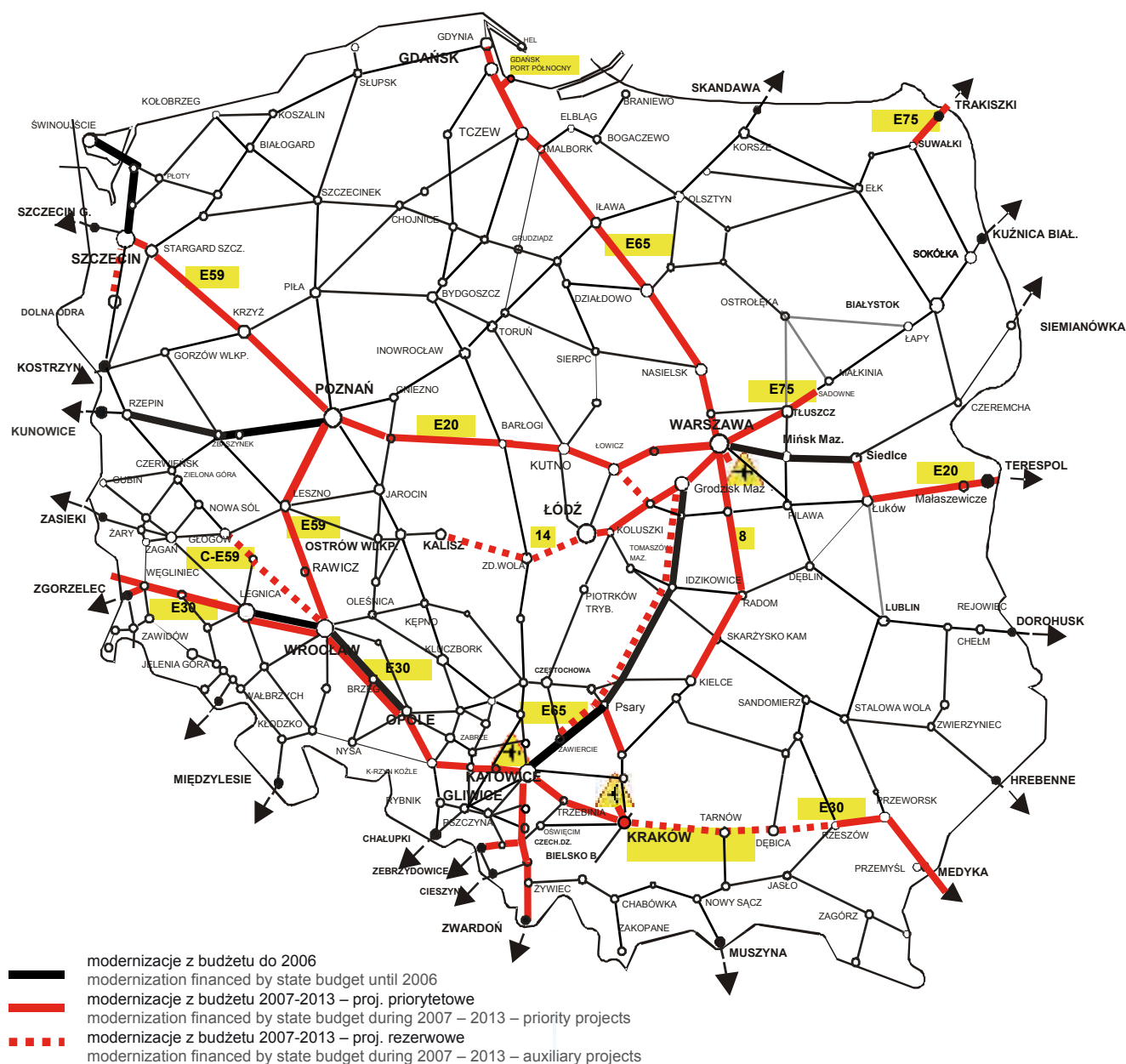


Strategia rozwoju **Development strategy**

W roku 2008 spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. aktywnie uczestniczyła w pracach Ministerstwa Infrastruktury oraz Ministerstwa Rozwoju Regionalnego, związanych z weryfikacją indykatywnej listy projektów kluczowych ujętych w *Priorytecie VII POLiŚ – Transport przyjazny środowisku*. Aktualny stan inwestycji planowanych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013 dostępny jest na stronie internetowej Ministerstwa Rozwoju Regionalnego, pod adresem www.mrr.gov.pl

In 2008 PKP Polish Railway Lines Company was taking part in works conducted by the Ministry of Infrastructure and Ministry of Regional Development regarding verification of indicative key project list contained in no VII Priority of POLiŚ – *Environment Friendly Transportation*. Present investment stage planned within “Infrastructure and Environment Operational Program” for 2007-2013 is available on Ministry of Regional Development website: www.mrr.gov.pl

Mapa modernizacji linii kolejowych wg listy projektów indywidualnych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013 (stan na 31.07.2008 roku. Lista może ulec zmianie)
Railway lines modernization map according to specification of major projects contained in “Infrastructure and Environment Operational Program” for 2007 – 2013 (As of 31st July, 2008. The list can be changed.)



Zgodnie z założeniami rządowego *Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko* skoncentrowano się na liniach kolejowych znajdujących się przede wszystkim na sieci TEN-T.

Poprawa, w okresie 2007-2013, jakości usług świadczonych na liniach lokalnych, możliwa jest przy wykorzystaniu środków z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR), dostępnych w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych (RPO), zarządzanych przez samorządy poszczególnych województw.

Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zgłosiła do Regionalnych Programów Operacyjnych 24 projekty na łączną kwotę ponad 2 mld zł. Dwanaście z nich – o wartości ponad 1 mld zł – władze samorządowe uwzględniły na listach projektów kluczowych. Zgodnie z zapisami zawartymi w Regionalnych Programach Operacyjnych poszczególnych województw, Spółka może być beneficjentem środków z EFRR. Oznacza to konieczność zabezpieczenia wkładu własnego – przy dofinansowaniu Unii Europejskiej na poziomie 40%.

Ze względu na globalny kryzys gospodarczy, wpływający na sytuację finansową zarówno PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., jak i zainteresowanych samorządów, wszystkie inwestycje proponowane do wdrożenia w ramach RPO poddane będą weryfikacji.

W roku 2008 Spółka brała udział w pracach nad przygotowaniem dokumentu *Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do roku 2030*, który przyjęty został przez Radę Ministrów w dniu 19.12.2008 r. *Master Plan* jest pierwszym w historii dokumentem tak wysokiej rangi, określającym strategiczne cele dla tej gałęzi transportu oraz wytyczne do ich osiągnięcia w perspektywie długoterminowej.

Zgodnie z założeniami dokumentu, w terminie sześciu miesięcy od jego zatwierdzenia, opracowany powinien zostać dokument implementacyjny. Organem odpowiedzialnym za wdrożenie oraz monitorowanie realizacji *Master Planu* jest Ministerstwo Infrastruktury.

W ramach działań na rzecz spójności z Unią Europejską, Spółka uczestniczyła w pracach *Zespołu roboczego ds. przygotowania propozycji modyfikacji wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T)*, powołanego w Ministerstwie Infrastruktury. Ponieważ termin modyfikacji sieci TEN-T upływa w 2010 roku, prace zespołu będą kontynuowane w kolejnych latach.

Przedstawiciele Spółki wzięli ponadto udział w pracach Komisji Europejskiej związanych z:

- tworzeniem europejskiej sieci kolejowej, ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy;
- pomocą publiczną dla przedsiębiorstw kolejowych;
- analizą dokumentów wchodzących w skład tzw. Zielonego Pakietu dla transportu;
- wieloletnimi kontraktami rządowymi, których zawarcie gwarantowałoby zarządcy infrastruktury stabilizację planowania działań inwestycyjnych.

Opisane prace będą kontynuowane w latach następnych. Wszystkie te działania nakierowane są na stworzenie

In accordance with *Infrastructure and Environment Operational Program*, railway lines included in TEN-T network attracted the most of attention.

An improvement of quality of services from 2007 to 2013 within the local railway network can be done by utilizing the funds out of European Regional Development Fund (EFRR) available within Regional Operation Program (RPO) administered by self-governments of individual provinces.

PKP Polish Railway Lines Company submitted to the Regional Operation Programs a total of 24 projects amounting to over 2 billion zlotys. Twelve of the projects with a total value of over 1 billion zlotys – were included by self-governments on priority project lists. In accordance with regulations included in Regional Operation Programs of individual provinces, the Company can become a beneficiary of the EFRR resources. This results in necessity of securing the ownership capital – with EU financing reaching 40%.

In view of a global economic crisis, impacting a financial condition of PKP Polish Railway Lines Company and local governments, all the investments planned for implementation within RPO will be verified.

In 2008 the Company was participating in works regarding elaboration of a document *Master Plan for Railway Transport in Poland until 2030*, which was accepted by the Council of Ministers on 19th December, 2008. The *Master Plan* is the first document ever issued with such a high rank. It defines strategic objectives for railways as well as guidelines for their implementation in a long run.

In accordance with the document's guidelines, in a six months period until its acceptance, an implementation document should be elaborated. The administrative power responsible for implementation and monitoring of the *Master Plan* is Ministry of Infrastructure.

Within works regarding cohesion with the European Union, the Company participated in works of *Workgroup for preparation of modifications of community guidelines regarding the development of Trans-European Transport Network (TEN-T)*, established in the Ministry of Infrastructure. A deadline regarding modifications in TEN-T network end in 2010. The Workgroup will continue its works over the next years.

Moreover, representatives of the Company participated in European Commission works regarding:

- establishing a European railway network, directed on to a competitive freight transport;
- public help for railway ventures;
- analysis of documents included in so called Green Package for transport;
- long-term government contracts, which would guarantee the infrastructure administrator – stability of investment strategy.

The above mentioned works will be carried on over the next years. All these activities are directed on to creation of effective railway system, which – being a part of the EU

w Polsce sprawnego i efektywnego systemu kolejowego, który – wpisując się w unijny system transportowy – stanowiłby atrakcyjną alternatywę wobec innych środków transportu.

transportation system – would become an attractive alternative amongst other means of transport.

Inwestycje przewidziane do realizacji w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych na lata 2007-2013 (stan na grudzień 2008 r.)
Investments planned for implementation within Regional Operational Program from 2007 to 2013 (as of December, 2008)





Inwestycje
Investments

Celem prowadzonych przez Spółkę modernizacji jest m.in. dostosowanie parametrów linii kolejowych do nowych standardów oraz do wymogów umów międzynarodowych AGC (o głównych międzynarodowych liniach kolejowych) i AGTC (o głównych międzynarodowych liniach kolejowych transportu kombinowanego). Przy realizacji tych zadań korzystamy z doświadczeń najlepszych fachowców, stosujemy najnowocześniejsze technologie i rozwiązania.

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 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, a – na Centralnej Magistrali Kolejowej – nawet do 200 km/h. Modernizacja sieci kolejowej daje także nadzieję na zmniejszenie ruchu na drogach publicznych.

Modernizacją objęte są:

Linia nr 8 – tzw. magistrala świętokrzyska, łącząca aglomerację 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 r. zakończyły się roboty na odcinku Warszawa Zachodnia – Warszawa Okęcie. Niebawem rozpocznie 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 – Kielce. 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 – Kielce (Projekt POLiŚ nr 7.1-19).

Linia E 30 – należy do III Paneuropejskiego Korytarza Transportowego, łączącego m.in. Drezno, Wrocław, Ka-

The aim of the modernization carried out by the Company is to adjust railway parameters to new standards and international requirements included in AGC (European Agreement on Main International Railway Lines) and AGTC (European Agreement on Main International Railway Lines for Combined Transport). Execution of these tasks means working with experienced professionals utilizing the newest technologies and solutions. Anticipated results of current and future modernizations will provide higher quality and safer services as well as will bring increasing funds for infrastructure maintenance. Modernization will also help to protect the natural environment. All the projects include excessive noise and vibration reduction and water and soil pollution prevention. Train speed will significantly increase: up to 160 km/h for passenger traffic and up to 120 km/h for freight traffic and on a Central Railway Trunk Line – up to 200 km/h. Modernization of the railway network decreases a volume of traffic on public roads.

The following lines are included into modernization procedures:

Line No. 8 – the so-called Świętokrzyska Trunk Line linking Radom, Skarżysko Kamienna and Kielce with Warsaw and Cracow. It is a passenger and freight traffic line, electrified, adapted to the maximum speed of 100 – 120 km/h. However, its poor technical condition has resulted in a number of spots with speed limits. To restore its due condition it is necessary to perform upgrading of the line. In July 2008 works on its section: Warsaw West – Warsaw Okęcie were accomplished. The next stage of works which will result in a construction of a rail link between the downtown of Warsaw and Okęcie Airport in Warsaw will begin soon. The following projects will be carried out within modernization of the line:

- Stage I: section: Warsaw West – Warsaw Okęcie and construction of the link in the tunnel from Warsaw Służewiec to Okęcie Airport. This task will be implemented in three phases which constitute separate projects:
 - Stage I, phase I: preparation of design documentation (project SPOT/1.1.1/161/05);
 - Stage I, phase II: works on the section: Warsaw West – Warsaw Okęcie (project SPOT/1.1.1/160/05);
 - Stage I, phase III: construction works on the link (project POLiŚ 7.1-118);
- Stage II: section: Warsaw Okęcie – Radom – Kielce. Investment works implemented as independent phases which include design and works on individual sections:
 - pre-design documentation was elaborated for the task “modernization of railway line No. 8”, stage II: implementation section: Warsaw Okęcie – Radom – Kielce” (project SPOT/1.1.1/162/05);
 - modernization of railway line No. 8, section Warsaw – Okęcie – Radom – Kielce (project POLiŚ No. 7.1 – 19).

E 30 line – is a part of Trans-European Transport Corridor No. III, linking Dresden, Wrocław, Katowice, Cracow

towice, 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. Natomiast na odcinku od Opola do granicy wschodniej wdrażane są obecnie – w ramach Pomocy Technicznej – dwa projekty, które przygotowują ten odcinek do przyszłej modernizacji.

Projekty realizowane w ramach modernizacji linii:

- Pomoc techniczna dla przygotowania projektu *Modernizacja 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);
- Studium Wykonalności dla testowego wdrożenia ERTMS na odcinku E 30 Legnica – Granica Państwa (Bielawa Dolna), (IIP-IA2/Be-071-01/02/06);
- 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/IIZ3b/POLIŚ/01/2008).

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. Trwa realizacja robót między Poznaniem a Wrocławiem.

Projekty realizowane w ramach modernizacji linii:

- Modernizacja linii kolejowej E 59, odcinek Wrocław – Poznań (Etap I) (FS 2004/PL/16/C/PT/005);
- Modernizacja linii kolejowej E 59 Wrocław – Poznań odcinek Wrocław – gr. województwa dolnośląskiego, Etap II; (CCI2007PL161PR001) POLIŚ 7.1-4;
- 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 odgałęzienie dla ruchu towarowego od linii E 59 Wrocław – Poznań – Szczecin. Linia zaliczona została do linii kolejowych państwowego znaczenia i objęta Umową AGTC. Weszła do planu modernizacji sieci transeuropejskich korytarzy transportowych

with Lvov (western Ukraine). The Polish section of this line, which is 677 km long connects major industrial and economic regions of south Poland: Lower Silesia, Upper Silesia, Małopolska and Podkarpacie. Modernization of the line, on its section: Legnica – western state border, is coming to an end. Modernization works on sections: Opole – Wrocław and Wrocław – Legnica are still being executed. On the section: Opole – eastern state border, within the Technical Assistance Programme, two projects are currently implemented which prepare this section for the future modernization.

The following projects will be carried out within modernization of the line:

- Technical assistance for preparation of the project *Modernization of the railway line E 30/C-E 30 on the section: Opole – Katowice – Cracow (Project ISPA/FS No. 2002/PL/16/P/PA/012)*;
- Upgrading of the railway line E 30/C-E 30 on the section Cracow – Medyka – State Border (Project TEN-T No. 2004-PL-92601-S);
- Feasibility study for pilot implementation of ERTMS on the section E 30 Legnica – State Border (Bielawa Dolna), (IIP-IA2/Be-071-01/02/06);
- Upgrading of the railway line E 30/C-E 30, its sections: Węglińiec – Zgorzelec and Węglińiec – Bielawa Dolna (Project ISPA/FS No. 2002/PL/16/P/PT/016);
- Reconstruction and modernization of the railway line E 30/C-E 30, its section: Opole – Wrocław – Legnica;
- Upgrading of the railway line E 30, its section: Węglińiec – Legnica (project ISPA/FS No. 2001/PL/16/P/PT/013);
- Elaboration of a pre-design documentation for the task “Modernization of E 30 railway line, Stage II, its section: Bielawa Dolna – Horka: construction of the bridge over Nysa Łużycka river and electrification” (A/IIZ3b/POLIŚ/01/2008).

E 59 line – is a fragment 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 works between Poznań and Wrocław is in progress.

The following projects will be carried out within modernization of the line:

- Modernization of the E 59 railway line, its section: Wrocław – Poznań, Stage I (project FS No. 2004/PL/16/C/PT/005);
- Modernization of the E 59 railway line: Wrocław – Poznań, its section: Wrocław – Lower Silesia province border, Stage II (CCI2007PL161PR001) POLIŚ 7.1-4;
- Preparation of the project *Modernization of the E 59 railway line, its 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 a care, national network and is the E 59 Wrocław – Poznań Szczecin line branch dedicated for freight traffic. The C-E 59 was includ-

TEN na terenie Polski i ma za zadanie usprawnienie połączenia krajów skandynawskich oraz portu w Szczecinie z Europą Środkową i Południową.

Projekty realizowane w ramach modernizacji linii:

- 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 Siedlca do Terespolu 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 realizowane w ramach modernizacji linii:

- Modernizacja linii kolejowej E 20 na odcinku Rzepin – Granica Państwa (Projekt ISPA/FS 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);
- Modernizacja linii kolejowej E 20 na odcinku Siedlce – Terespol, Etap I (Projekt ISPA/FS 2001/PL/16/P/PT/012);
- 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);

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 związku z tym, rozważane są dwie opcje przebiegu linii: przez Sokółkę lub Elk – Olecko.

Projekty realizowane w ramach modernizacji linii:

- Pomoc techniczna dla przygotowania projektu „*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, tj. w 2012 r.,

ed into the railway lines system of strategic importance and was covered by AGTC Agreement. The line became a part of modernization plan of transeuropean transport corridors TEN in Poland. Its goal is to improve a link between Scandinavian states, Szczecin harbor and Central and South Europe.

The following projects will be carried out within modernization of the line:

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

E 20 line – is included in the transeuropean transport corridor West-East linking Berlin with Moscow. The Polish section of this corridor of 700 km in length crosses geographical areas of 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 modernization of E 20/C-E 20 railway lines, their sections: Warsaw – Poznań and Łowicz – Skierniewice – Łuków is being carried out.

The following projects will be carried out within modernization of the line:

- upgrading of the E 20 railway line, its section: Rzepin – state border (project ISPA/FS No. 2000/PL/16/P/PT/003);
- upgrading of the E 20 railway line, its section: Mińsk Mazowiecki – Siedlce (project ISPA/FS No. 2000/PL/16/P/PT/002);
- upgrading of the E 20 railway line, its section: Siedlce – Terespol, stage I (project ISPA/FS No. 2001/PL/16/P/PT/012);
- upgrading of Poznań Railway Junction (railway line E 20), located in Poland (project ISPA/FS No. 2001/PL/16/P/PT/014);
- technical assistance for elaboration of the project: *Modernization of railway corridor II (E 20 and C-E 20) – remaining works, on the section located in Poland* (project ISPA/FS No. 2002/PL/16/P/PA/009).

E 75 line – the so called Rail Baltica. It is the only rail connection between the Baltic states and Poland, with a possibility of extending connections with other European capital cities. Natural value of northwestern Poland requires special protection. The Company should put a special emphasis on natural environment protection during execution of investments in the area. Two alternative routes are taken under consideration: via Sokółka or via Elk and Olecko. The project being carried out within modernization of the line: *Technical Assistance for preparation of the project: “Modernization of the E 75 line: section Warsaw – Białystok – Suwałki – Trakiszki – State Border (Rail Baltica)”* (ISPA/FS No. 2002/PL/16/P/PA/008).

Warsaw – Łódź line – the line being 129 km long links the two agglomerations totaling altogether about 3 million people everyday a dozen thousand passengers commute using this line. In September 2008 the first stage of the line modernization, on section: Skierniewice – Łódź Widzew was finalized the Stage II covers the section: Warsaw West – Skierniewice and Łódź Widzew – Łódź Fabryczna.

czas przejazdu pociągu pospiesznego na trasie Warszawa – Łódź wyniesie 65 minut.

Projekty realizowane w ramach modernizacji linii:

- Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź. Etap I: odcinek Skierniewice – Łódź Widzew (SPOT/1.1.1/82/04) - zakończony w 2008 r.;
- Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź. Etap II: odcinek Warszawa Zachodnia – Miedniewice (Skierniewice) – LOT A, odcinek Łódź Fabryczna – Łódź Widzew – LOT B, pozostałe roboty (LCS Skierniewice, skrzyżowanie dwupoziomowe linii kolejowej Nr 1 z drogą krajową Nr 72 w miejscowości Rogów) – LOT C. (Projekt POLiŚ 7.1 – 24).

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. Prowadzone są na niej roboty w ramach 5 projektów inwestycyjnych.

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 LCS Nasielsk i stacja Gdynia;
- 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).

Linia C-E 65, łącząca Tczew, Bydgoszcz, Tarnowskie Góry i Pszczynę – ma długość 573 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 modernizacja linii kolejowej C-E 65 (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);

Upon the final completion of this project containing Stage I and II of the entire modernization process, that is in 2012 the journey time of the fast train covering the distance between Warsaw and Łódź will be 65 minutes.

The following projects will be carried out within modernization of the line:

- Modernization of the railway line: Warsaw – Łódź, stage I: its section: Skierniewice – Łódź Widzew (SPOT/1.1.1/82/04) – accomplished in 2008;
- Modernization of the railway line: Warsaw – Łódź, stage II: its section: Warsaw West – Miedniewice (Skierniewice) – LOT A, section Łódź Fabryczna – Łódź Widzew – LOT B, remaining works (LCS Skierniewice, an intersection of the railway line No. 1 with road No. 72 in Rogów) – LOT C (project POLiŚ 7.1 – 24).

E 65 and C-E 65 lines – are part of transeuropean 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, Warsaw, Katowice, Vistula bridge and Zebrzydowice. Total length of the line: 720 km. Works within five modernization projects are carried out along the line.

The following projects will be carried out within modernization of the line:

- Upgrading of the railway line E 65, its section: Warsaw – Gdynia, Stage I (Project FS No. 2004/PL/16/C/PT/006); documentation for LCS Działdowo, Iława, Malbork, Gdańsk, Gdynia;
- Technical assistance for modernization of the railway line E 65, its section: Warsaw – Działdowo – Gdynia in Poland (Project ISPA/FS 2001/PL/16/P/PA/005); documentation for LCS Nasielsk and Ciechanów;
- Upgrading of the railway line E 65, its section: Warsaw – Gdynia, Stage II (Project FS2005/PL/16/C/PT/001); works on LCS Nasielsk and Gdynia station;
- Technical assistance for preparation of modernization of the railway E 65 – Grodzisk Mazowiecki – Cracow/Katowice – Zwardoń/Zebrzydowice – State Border, Stage I (Project FS No. 2006/PL/16/C/PA/002);
- Upgrading of railway line E 65 No. 4, its section: Grodzisk Mazowiecki – Zawiercie (CMK, Stage I);
- Adaptation of the CMK – Central Railway Trunk Line to the speed of 250 km/h, its section: Grodzisk Mazowiecki – Zawiercie (reserve list POLiŚ list No. 7.1-35);
- Upgrading of the railway line: Psary – Cracow, its section: Psary – Kozłów and section: Cracow Batowice – Cracow Central (item POLiŚ No. 7.1-17).

C-E 65 line links Tczew, Bydgoszcz, Tarnowskie Góry and Pszczyna. Its total length: 573 km. A contract for elaboration of feasibility study regarding the line modernization was signed in July 2008. The works are scheduled to be finalized in 2010.

The following projects will be carried out within modernization of the line C-E 65:

- Feasibility study: modernization of the C-E 65 railway line (Gdynia) – Tczew – Bydgoszcz – Inowrocław – Zduńska Wola Karsznice – Tarnowskie Góry – Pszczyna (Project TEN-T-2005-PL-92601-S);

- Modernizacja linii kolejowej E 65/ C-E 65 na odcinku Czechowice Dziedzice – Bielsko Biała – Zwardoń (poz. POIŚ 7.1-3).

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.

Projekty realizowane w ramach modernizacji linii:

- 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”).

Projekty realizowane w ramach modernizacji linii:

- 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);
- Korytarz VI: Gdańsk – Warszawa – Katowice – Żylinia; 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 – Konstance – Odessa (E 28).

Projekty realizowane w ramach modernizacji:

- Dokumentacja przyszłościowa – *Wstępne Studium Wykonalności dla zadania Modernizacja i rozbudowa Warszawskiego Węzła Kolejowego* (Zadanie nr 923).
- Przygotowanie przedsięwzięcia „*Modernizacja i rozbudowa Warszawskiego Węzła Kolejowego*” (Projekt TEN -T 2006/PL/92608/S);

- Upgrading of the railway line E 65/C-E 65 its section: Katowice – Czechowice Dziedzice – Zebrzydowice (item POIŚ No. 7.1-2);
- Upgrading of the railway line E 65/C-E 65, its section: Czechowice Dziedzice – Bielsko Biała – Zwardoń (item POIŚ No. 7.1-3).

Psary – Kozłów – Cracow railway line PL/AD106 – links the railway corridor VI (line E 65) with corridor III (E 30). It is an element of the most convenient and the shortest rail link between Warsaw and Cracow. The importance of this link for the state economy became a reason for putting this link into the register of railway lines of strategic importance. The following projects will be carried out within modernization of the line:

- Elaboration of feasibility study for the task: *Modernization of the railway line PL/AD106, a link between Corridor III and IV on the section: Psary – Kozłów – Cracow* (DC/PL/AD106 – PKK/05).

Railway line No. 7 – located in the new transeuropean railway transport network, linking the Baltic Sea with the Black Sea. It was included into the register of railway lines of strategic importance. It is also covered by European program TINA (European Railway Network for which technical upgrading requirements and evaluation of infrastructural transport requirements were defined), TEN (Transeuropean Railway Lines Network) and TERFN (Transeuropean Railway Lines Network for Freight Traffic – “free way”).

The following projects will be carried out within modernization of the line:

- Elaboration pre-design documentation for the task: *Modernization of railway line No. 7 – Warsaw East – Dorohusk, its section: Warsaw East – Lublin – Dorohusk – state border*.

Warsaw Railway Junction – is a centrally located railway node in Poland as well as in Europe. The Junction is located at the intersection of three transeuropean transport corridors. The corridors are of significant importance in the European railway transport system: East – West and North – South.

The network includes the following corridors:

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

A new corridor of a transeuropean railway network linking the Baltic Sea and Black Sea, i.e. Corridor KA: Gdańsk – Warsaw – Kowel – Konstance – Odessa (E 28), runs through the Warsaw Railway Junction.

The following projects will be carried out within modernization of the line:

- Elaboration of future documentation – preliminary feasibility study for the task: *Modernization and expansions of Warsaw Railway Junction* (task No. 23);

Ponadto w 2008 roku prowadzone były prace związane z projektami:

- *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);
- Wstępne Studium Wykonalności dla zadania *Modernizacja i rozbudowa Krakowskiego Węzła Kolejowego*;
- Budowa połączenia kolejowego MPL „Kraków-Balice” z Krakowem, odcinek Kraków Główny – Mydlniki – Balice;
- Budowa połączenia kolejowego MPL „Katowice” w Pyrzowicach z miastami aglomeracji górnośląskiej, odcinek Katowice – Pyrzowice;
- „*Wstępne Studium Wykonalności dla zadania Modernizacja i rozbudowa Katowickiego Węzła Kolejowego*”;
- Projekt poprawy dostępu kolejowego do Portu Gdańsk (most + dwutorowa linia kolejowa).

Poprawa stanu infrastruktury kolejowej w Polsce

(Projekt ISPA/FS 2001/PL/16/P/PT/015)

Celem projektu *Poprawa stanu infrastruktury kolejowej w Polsce* jest przywrócenie sprawności technicznej zużytych i wyeksploatowanych elementów infrastruktury na wybranych liniach kolejowych. Oznacza to realizację robót w standardach technicznych i jakościowych wynikających z kategorii poszczególnych linii kolejowych i obowiązujących na nich prędkości rozkładowych. Wszystkie linie, na których znajdują się lokalizacje zakwalifikowane do projektu, znajdują się w sieci TINA, część z nich objęta jest umowami AGC, AGTC lub stanowi polskie części paneuropejskich korytarzy transportowych.

Projekt obejmuje 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.

- Preparation of the project: Modernization and expansion of Warsaw Railway Junction (Project TEN-T No. 2006/PL/92.608/S).

Moreover, in 2009 the following project were carried out:

- *Technical assistance concerning preparation and implementation of railway projects co-financed by the Cohesion Fund* (Project FS2004/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);
- Preliminary feasibility study for the task: *Modernization and expansion of Cracow Railway Junction*;
- Construction of the rail link between “Cracow-Balice” Airport and Cracow, its section: Cracow Central – Mydlniki – Balice;
- Construction of the rail link between Katowice Airport in Pyrzowice and Upper Silesia agglomerations, its section: Katowice – Pyrzowice;
- *Preliminary feasibility study regarding the task: Modernization and expansion of Katowice Railway Junction*;
- Project regarding facilitation of railway access to Gdańsk sea port (a bridge and a double-track railway line).

Improvement of the rail infrastructure in Poland

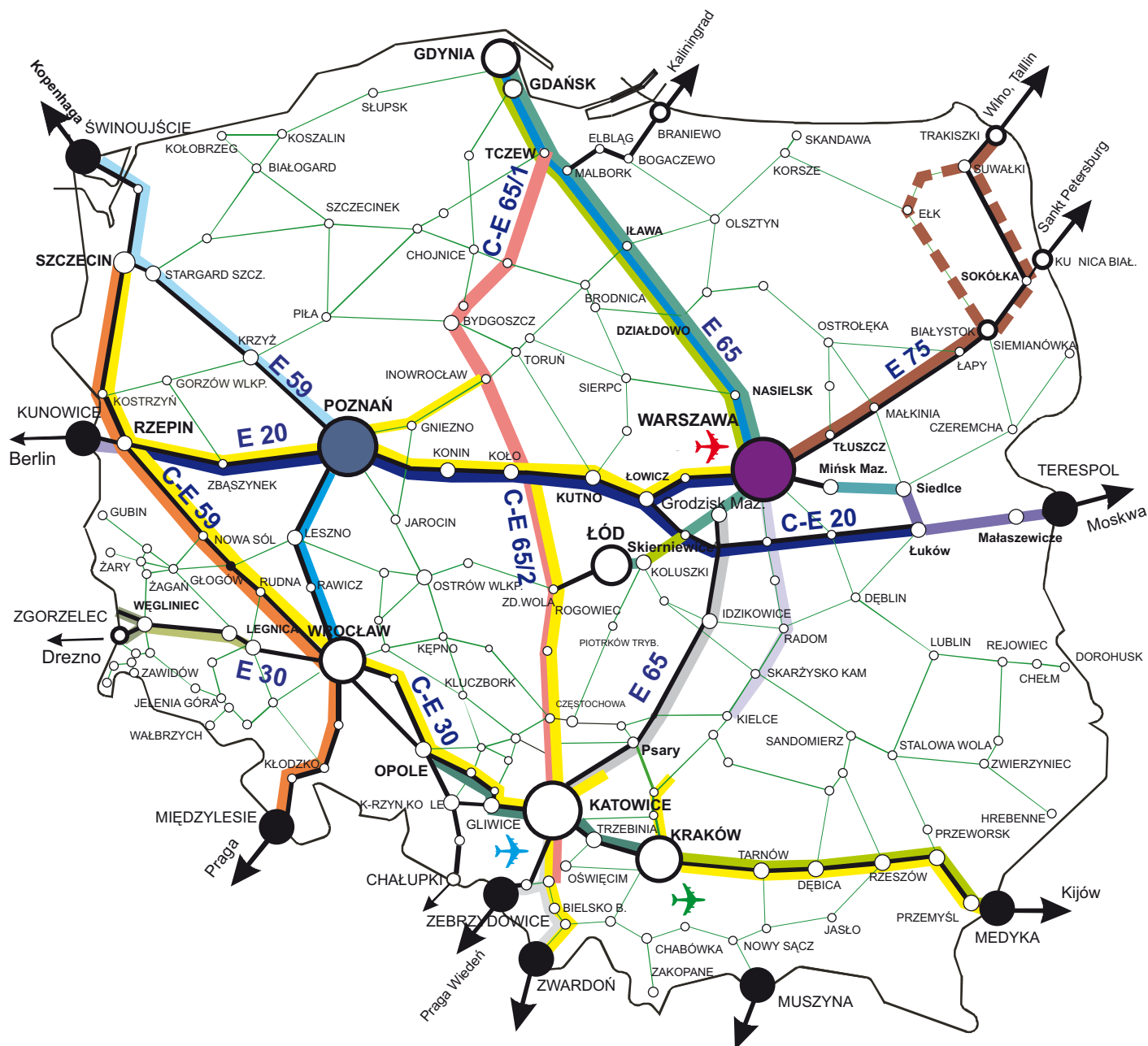
(Project ISPA/FS 2001/PL/16/P/PT/015)

The aim of the project „Improvement of rail infrastructure in Poland” is to restore technical capacity of used up and life-expired elements of infrastructure on selected railway lines. That means execution of works according to technical and quality standards resulting from categories of the railway lines as well as the speed. All the lines on which there are locations qualified for TINA project (European project for development of transport network till 2015), some of them are included in AGC (Agreement on European International Railway Lines), AGTC (Agreement on Important International Lines of Combined Transport) or is a part of Polish Trans European transport corridors.

The project includes construction works on the following railway lines:

- No. 1 Warsaw Central – Katowice,
- No. 3 Warsaw West – Kunowice (E 20),
- No. 8 Warsaw West – Cracow Main Passenger,
- No. 91 Cracow Main Passenger – Medyka (E 30),
- No. 131 Chorzów Batory – Tczew (C-E 65),
- No. 139 Katowice – Zwardoń (E 65),
- No. 271 Wrocław Main – Poznań (E 59),
- No. 273 Wrocław Main – Szczecin (C-E 59),
- No. 353 Poznań East – Skandawa.

Projekty inwestycyjne realizowane ze środków unijnych Investment projects implemented utilizing EU funds



Linia E 65 i C-E 65

2004/PL/16/C/PT/006 „Modernizacja linii kolejowej E 65, odcinek Warszawa – Gdynia (Etap I)”;
wart. projektu: 42 403 200,00 EUR, w tym środki Funduszu Spójności: 36 042 720,00 EUR

2005/PL/16/C/PT/001 „Modernizacja linii kolejowej E 65, odcinek Warszawa – Gdynia (Etap II)”;
wart. projektu: 480 325 000,00 EUR, w tym środki Funduszu Spójności: 399 438 480,00 EUR

2001/PL/16/P/PA/005 „Pomoc techniczna dla przygotowania projektu modernizacji linii kolejowej E 65 na odcinku Warszawa – Działdowo – Gdynia w Polsce”;
wart. całkowita projektu: 14 900 000,00 EUR, w tym środki Funduszu Spójności: 11 175 000,00 EUR

2006/PL/16/C/PA/002 „Pomoc techniczna dla modernizacji linii kolejowej E 65 Grodzisk Mazowiecki – Katowice – Zebrzydowice/Zwardoń – Granica Państwa, Etap I”;
wart. projektu: 3 249 000,00 EUR, w tym środki Funduszu Spójności: 2 762 000,00 EUR

TEN-T 2005-PL-92601-S Przygotowanie projektu „Studium wykonalności modernizacji linii kolejowej CE 65 na odcinku (Gdynia) Tczew – Bydgoszcz – Inowrocław – Zduniska Wola – Karsznice – Tarnowskie Góry – Pszczyna”;
wart. projektu: 4 580 000,00 EUR, w tym środki TEN-T: 2 290 000,00 EUR

Linia nr 8

SPOT/1.1.1/161/05 „Modernizacja linii kolejowej nr 8. Etap I: Odcinek Warszawa Zachodnia – Warszawa Okęcie i budowa łącznicy Warszawa Służewiec – Lotnisko Okęcie.
Faza 1: przygotowanie dokumentacji projektowej”;
wart. projektu: 9 730 000,00 PLN, w tym środki EFRR: 7 297 500,00 PLN

SPOT/1.1.1/160/05 „Modernizacja linii kolejowej nr 8. Etap I: Odcinek Warszawa Zachodnia - Warszawa Okęcie i budowa łącznicy Warszawa Służewiec – Lotnisko Okęcie. Faza 2: roboty na odcinku Warszawa Zachodnia – Warszawa Okęcie”;
wart. całkowita projektu: 257 893 735,27 PLN, w tym środki EFRR: 54 851 297,24 PLN

SPOT/1.1.1/162/05 „Modernizacja linii kolejowej nr 8. Etap II: odcinek Warszawa Okęcie – Radom – Kielce. Faza 1: przygotowanie dokumentacji.”;
wart. projektu: 1 800 000,00 PLN, w tym środki EFRR: 1 350 000,00 PLN

„Modernizacja linii kolejowej nr 8. Etap I: Odcinek Warszawa Zachodnia – Warszawa Okęcie i budowa łącznicy Warszawa Służewiec – Lotnisko Okęcie. Faza 3: roboty budowlane na łącznicy”;
finansowanie projektu: w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007- 2013 planowana wart. projektu: 85 000 000,00 EUR

Lines E 65 and C-E 65

2004/PL/16/C/PT/006 „Modernisation of E 65 railway line, Warszawa – Gdynia section (I Stage)”;
Project value: 42 403 200 EUR, including Cohesion Fund financing: 36 042 720 EUR

2005/PL/16/C/PT/001 „Modernisation of E 65 railway line, Warszawa – Gdynia section (II Stage)”;
Project value: 480 325 000 EUR, including Cohesion Fund financing: 399 438 480 EUR

2001/PL/16/P/PA/005 „Technical support for development of E 65 railway line modernisation project for section Warszawa – Działdowo – Gdynia in Poland”;
Total project value: 14 900 000 EUR, including Cohesion Fund financing: 11 175 000 EUR

2006/PL/16/C/PA/002 „Technical support for development of E 65 railway line modernisation: Grodzisk Mazowiecki – Katowice – Zebrzydowice/Zwardoń – State order, I Stage”;
Project value: 3 249 000 EUR, including Cohesion Fund financing: 2 762 000 EUR

TEN-T 2005-PL-92601-S Preparation of a Project entitled „Feasibility study for modernisation of CE 65 railway line at section (Gdynia) Tczew – Bydgoszcz – Inowrocław – Zduniska Wola – Karsznice – Tarnowskie Góry – Pszczyna”;
Project value: 4 580 000 EUR, including TEN-T financing: 2 290 000 EUR

Line No. 8

SPOT/1.1.1/161/05 „Modernisation of No. 8 railway line. Stage I: Section Warszawa Zachodnia – Warszawa Okęcie and construction of Warszawa Służewiec – Lotnisko Okęcie siding.
Stage 1: preparation of project documentation”
project value: 9 730 000 PLN, including EFRR financing: 7 297 500 PLN

SPOT/1.1.1/160/05 „Modernisation of No. 8 railway line. Stage I: Section Warszawa Zachodnia – Warszawa Okęcie and construction of Warszawa Służewiec – Lotnisko Okęcie siding.
Stage 2: works at section Warszawa Zachodnia – Warszawa Okęcie”;
Total project value: 257 893 735.27 PLN, including EFRR financing: 54 851 297.24 PLN

SPOT/1.1.1/162/05 „Modernisation of No. 8 railway line. Stage II: section Warszawa Okęcie – Radom – Kielce.
Stage 1: preparation of documentation”;
Project value: 1 800 000 PLN, including EFRR financing: 1 350 000 PLN

“Modernisation of No. 8 railway line, Stage I: Section Warszawa Zachodnia – Warszawa Okęcie and construction of Warszawa Służewiec – Lotnisko Okęcie siding. Stage 3: construction works at siding”;
Project financing: within the frames of Infrastructure and Environment Operational Programme for 2007-2013
Planned project value: 85 000 000 EUR

Linia E 75

2002/PL/16/P/PA/008 Pomoc techniczna dla przygotowania projektu „Modernizacja linii E 75 na odcinku Warszawa – Białystok – Sokółka – Suwałki – Trakiszki (Rail Baltica)”
wart. całkowita projektu: 2 400 000,00 EUR, w tym środki Funduszu Spójności: 1 920 000,00 EUR

Linia E 20 i C-E 20

2000/PL/16/P/PT/003 „Modernizacja linii kolejowej E 20 na odcinku Rzepin – Granica Państwa”
wart. całkowita projektu: 24 195 902,00 EUR, w tym środki Funduszu Spójności: 17 275 038,00 EUR

2002/PL/16/P/PA/009 Pomoc techniczna dla przygotowania projektu „Modernizacja korytarza kolejowego II (E 20 i C-E 20) – pozostałe roboty”;
wart. całkowita projektu: 3 750 000,00 EUR, w tym środki Funduszu Spójności: 2 812 500,00 EUR

2000/PL/16/P/PT/002 „Modernizacja linii kolejowej E 20, odcinek Mińsk Mazowiecki – Siedlce”
wart. całkowita projektu: 132 465 914,00 EUR, w tym środki Funduszu Spójności: 93 446 719,00 EUR

2001/PL/16/P/PT/012 „Modernizacja linii kolejowej E 20 na odcinku Siedlce – Terespol, Etap I”
wart. całkowita projektu: 266 863 748,75 EUR, w tym środki Funduszu Spójności: 158 415 750,00 EUR

Linia E 30 i C-E 30

2002/PL/16/P/PT/016 „Modernizacja linii kolejowej E 30 na odcinkach Węglińiec – Zgorzelec i Węglińiec – Bielawa Dolna”
wart. całkowita projektu: 87 478 371,00 EUR, w tym środki Funduszu Spójności: 60 322 675,00 EUR

2001/PL/16/P/PT/013 „Modernizacja linii kolejowej E 30, odcinek Węglińiec – Legnica”
wart. całkowita projektu: 194 804 259,00 EUR, w tym środki Funduszu Spójności: 118 622 948,00 EUR

2002/PL/16/P/PA/012 Pomoc techniczna dla przygotowania projektu „Modernizacja linii kolejowej E 30 /C-E 30 na odcinku Opole – Katowice – Kraków”
wart. projektu: 3 940 000,00 EUR, w tym środki Funduszu Spójności: 2 700 000,00 EUR, środki własne: 340 000,00 EUR

TEN-T 2004-PL-92601-S Przygotowanie projektu „Modernizacja linii E 30 (III korytarz) na odcinku Kraków – Medyka – Granica Państwa”
wart. całkowita projektu: 2 900 000,00 EUR, w tym środki TEN-T: 1 450 000,00 EUR

Linia E 59 i C-E 59

TEN-T 2004-PL-92602-S Przygotowanie projektu „Modernizacja linii E 59 na odcinku Poznań – Szczecin – Świnoujście”
wart. projektu: 3 600 000,00 EUR, w tym środki TEN-T: 1 800 000,00 EUR, środki własne: 199 999,00 EUR

2004/PL/16/C/PT/005 „Modernizacja linii kolejowej E 59, odcinek Wrocław – Poznań (Etap I)”
wart. projektu: 30 000 000,00 EUR, w tym środki Funduszu Spójności: 25 500 000,00 EUR

Line E 75

2002/PL/16/P/PA/008 Technical support for development of a Project entitled „Modernisation of E75 line at section Warszawa – Białystok – Sokółka – Suwałki – Trakiszki (Rail Baltica)”
Total project value: 2 400 000 EUR, including Cohesion Fund financing: 1 920 000 EUR

Lines E 20 and C-E 20

2000/PL/16/P/PT/003 „Modernisation of E20 railway line at section Rzepin – state border”
Total project value: 24 195 902 EUR, including Cohesion Fund financing: 17 275 038 EUR

2002/PL/16/P/PA/009 Technical support for development of Project entitled „Modernisation of railway passage II (E 20 and C-E 20) – remaining works”;
Total project value: 3 750 000 EUR, including Cohesion Fund financing: 2 812 500 EUR

2000/PL/16/P/PT/002 „Modernisation of E20 railway line at section Mińsk Mazowiecki – Siedlce”
Total project value: 132 465 914 EUR, including Cohesion Fund financing: 93 446 719 EUR

2001/PL/16/P/PT/012 „Modernisation of E20 railway line at section Siedlce – Terespol, Stage I”
Total project value: 266 863 748.75 EUR, including Cohesion Fund financing: 158 415 750 EUR

Lines E 30 and C-E 30

2002/PL/16/P/PT/016 „Modernisation of E30 railway line at section Węglińiec – Zgorzelec and Węglińiec – Bielawa Dolna”
Total project value: 87 478 371 EUR, including Cohesion Fund financing: 60 322 675 EUR

2001/PL/16/P/PT/013 „Modernisation of E30 railway line at section Węglińiec – Legnica”
Total project value: 194 804 259 EUR, including Cohesion Fund financing: 118 622 948 EUR

2002/PL/16/P/PA/012 Technical support for development of Project entitled „Modernisation of railway line E30/C-E 30 at section Opole – Katowice – Kraków”
Project value: 3 940 000 EUR, including Cohesion Fund financing: 2 700 000 EUR, own funds: 340 000 EUR

TEN-T 2004-PL-92601-S Development of Project „Modernisation of E30 line (III corridor) at section Kraków – Medyka – state border”
Total project value: 2 900 000 EUR, including TEN-T financing: 1 450 000 EUR

Lines E 59 and C-E 59

TEN-T 2004-PL-92602-S Development of Project „Modernisation of E59 line at section Poznań – Szczecin – Świnoujście”
Project value: 3 600 000 EUR, including TEN-T financing: 1 800 000 EUR, own funds: 199 999 EUR

2004/PL/16/C/PT/005 „Modernisation of E59 railway line at section Wrocław – Poznań (Stage I)”
Project value: 30 000 000 EUR, including Cohesion Fund financing: 25 000 000 EUR

	2006/PL/16/C/PA/001 „Modernizacja linii kolejowej C-E 59 Międzylesie – Wrocław – Kostrzyn – Szczecin, przygotowanie dokumentacji przedprojektowej - Etap I” wart. projektu: 3 923 000,00 EUR, w tym środki Funduszu Spójności: 3 334 550,00 EUR
Linia Warszawa - Łódź	
	SPOT/1.1.1/82/04 „Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź. Etap I: odcinek Skierniewice – Łódź Widzew” wart. projektu: 914 346 000,00 PLN, w tym środki EFRR: 678 863 425,20 PLN, środki własne: 17 499 600,00 PLN
	„Modernizacja linii Warszawa – Łódź. II Etap: odcinek Warszawa Zachodnia – Skierniewice oraz Łódź Widzew – Łódź Fabryczna” finansowanie projektu: w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007 - 2013 planowana wart. projektu: 371 000 000,00 PLN
Inne	
	2001/PL/16/P/PT/014 „Modernizacja Poznańskiego Węzła Kolejowego (linia kolejowa E 20) zlokalizowanego w Polsce” wart. całkowita projektu: 105 104 340,00 EUR, w tym środki Funduszu Spójności: 77 195 055,00 EUR
	TEN-T 2006-PL-92608-S Przygotowanie przedsięwzięcia „Modernizacja i rozbudowa Warszawskiego Węzła Kolejowego”; wart. projektu: 9 800 000,00 EUR, w tym środki TEN-T: 4 900 000,00 EUR
	2001/PL/16/P/PT/015 „Poprawa stanu infrastruktury kolejowej w Polsce” (modernizacje prowadzone punktowo); wart. całkowita projektu: 175 920 000,00 EUR, w tym środki Funduszu Spójności: 113 625 000,00 EUR
	2004/PL/16/C/PA/002 „Pomoc techniczna w zakresie przygotowania i wdrażania projektów kolejowych współfinansowanych z Funduszu Spójności”; wart. całkowita projektu: 2 000 000,00 EUR, w tym środki Funduszu Spójności: 1 700 000,00 EUR
Połączenie z lotniskami	
	Usprawnienie połączenia kolejowego z lotniskiem w Warszawie oraz Radomiem i Kielcami
	Budowa połączenia kolejowego MPL „Katowice” w Pyrzowicach z miastami aglomeracji górnośląskiej, odcinek Katowice – Pyrzowice
	Budowa połączenia kolejowego MPL „Kraków – Balice” z Krakowem, odcinek Kraków Główny – Mydlniki – Balice

	2006/PL/16/C/PA/001 „Modernisation of C-E 59 railway line Międzylesie – Wrocław – Kostrzyn – Szczecin, development of preliminary Project documentation – Stage I” Project value: 3 923 000 EUR, including Cohesion Fund financing: 3 334 550 EUR
Warszawa - Łódź line	
	SPOT/1.1.1/82/04 „Modernisation of Warszawa – Łódź railway line. Stage I: Skierniewice – Łódź Widzew section” Project value: 914 346 000 PLN, including EFRR financing: 678 863 425.20 EUR, own funds: 17 499 600 PLN
	Modernisation of Warszawa – Łódź line. II stage: sections Warszawa Zachodnia – Skierniewice and Łódź Widzew – Łódź Fabryczna” Project financing: within the frames of Infrastructure and Environment Operational Programme for 2007-2013 Planned project value: 371 000 000 PLN.
Other	
	2001/PL/16/P/PT/014 „Modernisation of Poznański Węzeł Kolejowy Poznań Railway junction (railway E 20) situated in Poland” Total project value: 105 104 340 EUR, including Cohesion Fund financing: 77 195 055 EUR
	TEN-T 2006-PL-92608-S Preparation of enterprise entitled „Modernisation and development of Warszawski Węzeł Kolejowy”; Project value: 9 800 000 EUR, including TEN-T financing: 4 900 000 EUR
	2001/PL/16/P/PT/015 „Improvement of the railway infrastructure condition in Poland (locally performed modernisations); Total project value: 175 920 000 EUR, including Cohesion Fund financing: 113 625 000 EUR
	2004/PL/16/C/PA/002 „Technical support in development and implementation of railway projects co-financed from the Cohesion Fund”; Total project value: 2 000 000 EUR, including Cohesion Fund financing: 1 700 000 EUR
Airport connection	
	Improvement of railway connection with the airport in Warsaw and with Radom and Kielce
	Construction of railway connection of “MPL Katowice” in Pyrzowice with Upper Silesia cities, Katowice – Pyrzowice connection
	Construction of railway connection with MPL “Kraków – Balice”, Kraków Główny – Mydlniki – Balice section

Rok 2008 to czas kolejnych znaczących inwestycji w infrastrukturę kolejową. Obok środków własnych Spółki i środków pochodzących z budżetu państwa, podstawowym źródłem finansowania tych przedsięwzięć stały się fundusze Unii Europejskiej. Uzupełnieniem tych źródeł były kredyty międzynarodowych instytucji finansowych, przede wszystkim Europejskiego Banku Inwestycyjnego.

Do roku 2008 włącznie, głównym źródłem finansowania działalności inwestycyjnej spółki 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 przeznaczone na modernizację najważniejszych linii kolejowych, zasadniczo leżących w paneuropejskich korytarzach transportowych, w tym:
 - siedem projektów inwestycyjnych, obejmujących modernizację linii kolejowych: E 20 – cztery projekty (Mińsk Mazowiecki – Siedlce, Rzepin – Granica Państwa, Siedlce – Terespol, Etap I oraz Węzeł Poznański) oraz E 30 – dwa projekty (Legnica – Węgliniec i Węgliniec – Zgorzelec/Bielawa Dolna), a także projekt związany z poprawą infrastruktury kolejowej w wybranych, punktowych lokalizacjach (likwidacja tzw. „wąskich gardeł” eksploatacyjnych);
 - cztery 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), C-E 20 (Łowicz – Łuków), E 65 (Warszawa – Gdynia), E 30 (Opole – Kraków) i E 75 (Warszawa – Trakiszki).
- **Fundusz Spójności** – 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 ze współfinansowaniem z Funduszu Spójności – dla odróżnienia 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: obok 346,62 mln euro na kontynuację projektów ISPA, 468,78 mln euro skierowano na nowe projekty. Najważniejsze zadania dofinansowane z tego funduszu, to:
 - 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 Poznania. 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.

The year 2008 was a crucial one in the process of investments in rail infrastructure. Besides the Company's own resources and state budget subsidies the European Union funds became the primary source for the investments. Loans from international monetary institutions, first of all European Investment Bank, supplement the investment financial sources.

The main investment financing sources utilized by PKP Polish Railway Lines Company until 2008 inclusively are:

- **ISPA Fund** (Instrument for Structural Policies for pre-Accession). The European Commission granted 876.52 million euros to PKP Polish Railway Lines Company for 2000 – 2003 (it is a value of the so called total qualified cost to be covered by EU co-financing). ISPA Fund was assigned for modernization of the most important railway lines, mainly located in transeuropean transport corridors, including:
 - 7 investment projects involving modernization of the following railway lines: E 20 – 4 projects (Mińsk Mazowiecki – Siedlce, Rzepin – state border, Siedlce – Terespol, stage I and Poznań Railway Junction) and E 30 – 2 projects (Legnica Węgliniec and Węgliniec – Zgorzelec/Bielawa Dolna), as well as the project associated with rail infrastructure condition improvement in selected spot locations (elimination of the so called “operational bottlenecks”);
 - 4 projects of the so-called technical assistance involving preparation of the documents (feasibility studies, requests for EU co-financing and technical documentation) for consecutive modernization tasks of the following lines: E 20 (the so-called remaining works on the section: Rzepin – Warsaw, C-E 20 (Łowicz – Łuków), E 65 (Warsaw – Gdynia), E 30 (Opole – Cracow) and E 75 (Warsaw – Trakiszki).
- **Cohesion Fund** – since 1st May, 2004 Poland is no longer a beneficiary of the ISPA Fund, but projects that were previously co-financed by this Fund are still implemented within the Cohesion Fund. Projects that were initiated within ISPA Fund are continued with Cohesion Fund co-financing – to distinguish them from the new Cohesion Fund projects they are defined as ISPA/FS. Within the Cohesion Fund the European Union granted 815.4 million euros to railway investments in Poland for 2004 – 2006. Apart from 346.2 million euros a total of 468.78 million euros was assigned to new projects. Projects of primary importance implemented with additional financing from the Fund are:
 - the first Stage of the E 65 Warsaw – Gdynia modernization; feasibility study and a part of design documentation was done within ISPA Fund;
 - the first Stage of the E 59: Wrocław – Poznań modernization its section: Wrocław – Poznań; the first phase of the works approved by the European Commission involves preparation of design documentation and detailed studies associated with natural environment protection so that localization decisions can be issued by pertinent authorities.

- **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%.

Ogólny stan realizacji kolejowych projektów unijnych

W odniesieniu do wszystkich projektów:

- podpisano *Memoranda Finansowe* lub *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. Obejmują one prace studialne i 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;
- podpisano 117 kontraktów o wartości 1 773,25 mln euro;
- osiągnięto wskaźnik wydatkowania, liczony udziałem całkowitej kwoty wydatkowanych środków w całkowitych kosztach kwalifikowanych, w wysokości 74,41 %.

Projekty ISPA/FS i FS 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 4 projektów (dwóch projektów inwestycyjnych i dwóch projektów pomocy technicznej). W 2009 roku sporządzone zostaną Raporty końcowe tych projektów. W grudniu 2008 roku sporządzone zostały Sprawozdania Końcowe z Realizacji Projektu Sektorowego Program Operacyjny Transport na lata 2004-2006;
- 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.

- **Structural funds** including European Regional Development Fund (ERDF). Sector Operational Program – Transport is implemented within the above mentioned Fund (financial support for the railway line: Warsaw – Łódź modernization, stage I, section: Skierniewice – Łódź Widzew is predominant).
- **TEN-T** (Trans-European Network for Transport). Fund TEN-T financial contribution is limited to only 10% of overall costs, this is way the Company utilizes TEN-T Fund only for research studies with up to 50% EU financial aid share.

General Review of Implementation of EU Rail Projects

The following remarks concern all the projects:

- Financial Memoranda (FM) or Decisions of Financing (DF) covering 25 rail projects were signed (including 10 investment projects relating to modernization of selected sections of railway lines and 15 projects of the so called technical assistance for research studies and technical documentation for the development of designs to modernize rail transport corridors);
- total qualified costs are 1 753.12 million euros and maximum total amount of subsidy is 1 333.41 million euros;
- 117 contracts were signed, totaling 1 773.25 million euros;
- the so called spending index calculated as the share of the entire amount of money spent in the total qualified cost reached the level of 74.41%.

ISPA/FS and FS projects are being implemented on the basis of *FM* or *DF* signed. The following FMs and DFs were signed:

- FMs for 11 ISPA/FS projects (including 7 investment projects relating to modernization of selected sections of railway lines and 4 projects of the so-called technical assistance for research studies on development of designs to modernize rail transport corridors) whose total qualified cost is 876.2 million euros and maximum additional ISPA/FS financing was assumed to be 657.51 million euros;
- execution of 4 projects was finalized (including 2 investment projects and two technical assistance projects); in 2009 final reports for the projects will be elaborated. Final reports regarding execution of project: Sector Operational Program – Transport for 2004 - 2006 were elaborated in December 2008;
- decisions on additional financing by Cohesion Fund of 6 projects whose total qualified cost is 557.09 million euros including total amount of additional financing, that is 468.78 million euros were signed;
- total qualified costs of the projects are 1 433.62 million euros and maximum additional financing is 1 126.29 million euros.

Postęp wdrażania projektów ISPA/FS i FS wg stanu na 31 grudnia 2008 roku:

- podpisano 96 kontraktów o wartości 1 464,44 mln euro;
- osiągnięto wskaźnik wydatkowania, liczony udziałem całkowitej kwoty wydatkowanych środków w całkowitych kosztach kwalifikowanych, w wysokości 70,08 %.

Projekty EFRR realizowane są na podstawie podpisanych *Umów o Dofinansowanie*. Podpisano umowy dla 4 projektów (dwóch projektów inwestycyjnych i dwóch projektów pomocy technicznej), których koszty kwalifikowane ogółem wynoszą 1 127,25 mln zł, co wg kursu (na 31 grudnia 2008 roku) Europejskiego Banku Centralnego stanowi kwotę 298,62 mln euro. Łączna kwota dofinansowania wynosi 742,36 mln zł, co stanowi wg kursu jw. 196,68 mln euro.

Postęp wdrażania projektów EFRR wg stanu na 31 grudnia 2008 roku:

- podpisano 15 kontraktów o wartości 1 133,64 mln zł, co wg kursu j.w. 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 trzech projektów, a czwarty jest w trakcie rozliczania.

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

- podpisano Decyzje dla 4 projektów pomocy technicznej, których koszty kwalifikowane ogółem wynoszą 20,88 mln euro, w tym łączna kwota dofinansowania – 10,44 mln euro;
- podpisano 6 kontraktów o wartości 8,47 mln euro;
- osiągnięto wskaźnik wydatkowania, liczony udziałem całkowitej kwoty wydatkowanych środków w całkowitych kosztach kwalifikowanych, w wysokości 18,41 %.

Progress in implementation of the above projects as of 31st December, 2008 is as follows:

- 96 contracts for the amount of 1 464.44 million euros were signed;
- the so called spending index calculated as a share of the entire amount of money spent in the total qualified cost reached the level of 70.08%.

Projects covered by European Regional Development Fund are being implemented on the basis of DF. DFs for 4 projects were signed (including 2 investment projects and 2 projects for the so-called technical assistance) whose total qualified cost is 1 127.25 million zlotys, which in accordance with the rate of exchange applied by Central European Bank (as of 31st December, 2008) amounts to 298.62 million euros, including total amount of additional financing that is 742.36 million zlotys (196.68 million euros in accordance with the above rate of exchange).

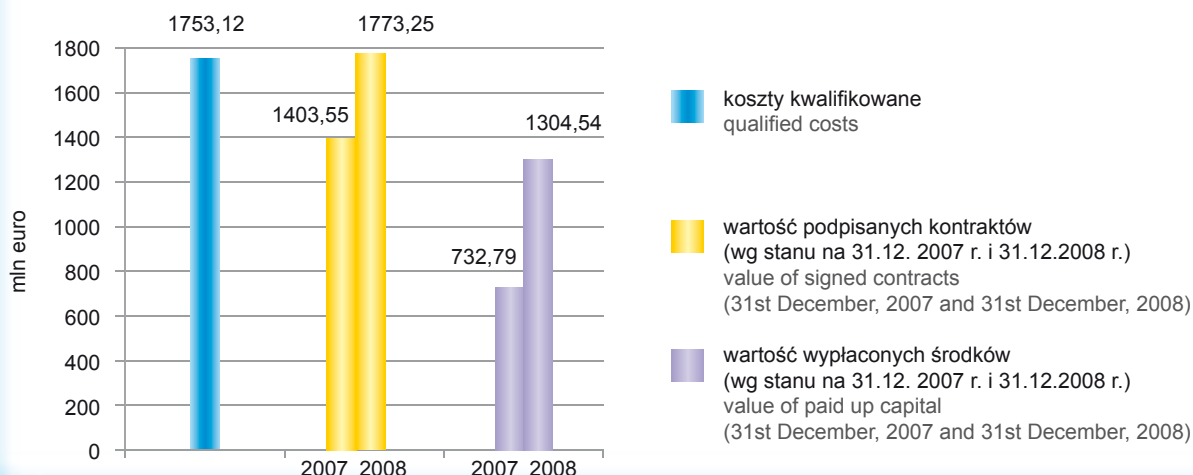
Progress in implementation of the projects covered by European Regional Development Fund as of 21 December, 2008 is as follows:

- 15 contracts were signed for the amount of 1 133.64 million zlotys, which is, according to the exchange rate (31st December, 2008) of Central European Bank, 300.34 million euros (excluding the additional works);
- The so-called spending index calculated as the share of the entire amount of money spent in total qualified cost reached the level of 99.12%;
- 3 projects were finalized and the last one is being accounted.

TEN-T projects are being implemented on the basis of DFs signed:

- DFs covering 4 projects (for the so-called technical assistance) whose total qualified cost is 20.88 million euros including total amount of additional financing, that is 10.44 million euros;

Stan realizacji projektów unijnych na 31.12.2008 r. w porównaniu ze stanem na 31.12.2007 roku
Condition of union projects implementation as of 31st December, 2007
in comparison that of 31st December, 2007 (data expressed in millions of euros)



Obok funduszy unijnych: Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Funduszu TEN-T oraz PHARE, środków budżetu państwa i środków własnych, spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. korzystała w 2008 roku z następujących źródeł finansowania projektów inwestycyjnych:

- kredyt w wysokości 300 mln euro na okres 25 lat z Europejskiego Banku Inwestycyjnego w Luksemburgu na współfinansowanie i prefinansowanie wybranych projektów unijnych. Łącznie z kredytu jw. do końca 2008 roku pozyskano 200 mln euro. Pozostałe saldo będzie wykorzystane do końca 2009 roku;
- ponadto w dniu 30 czerwca 2009 roku podpisano kolejną umowę z Europejskim Bankiem Inwestycyjnym w Luksemburgu na udzielenie 30-letniego kredytu w wysokości 400 mln euro. Kredyt ten ma posłużyć na uzupełnienie finansowania modernizacji linii kolejowej E 65 na odcinku Warszawa – Gdynia. Pierwszą transzę kredytu Spółka ma uzyskać na przełomie lat 2009/2010.

Fundusz Kolejowy

Fundusz Kolejowy został powołany ustawą z dnia 16 grudnia 2005 r. o *Funduszu Kolejowym* (Dz. U. z 2006 r. Nr 12, poz. 61) i działa jako wyodrębniony rachunek bankowy, prowadzony przez Bank Gospodarstwa Krajowego (BGK). W 2008 roku środki z Funduszu były wydatkowane na podstawie Uchwały Rady Ministrów Nr 59 z dnia 02 kwietnia 2008 roku w sprawie zatwierdzenia Programu rzeczowo-finansowego wykorzystania środków Funduszu Kolejowego w 2008 roku (M.P. Nr 33, poz. 295 i 296). W Programie zaplanowano dla Spółki 35 zadań inwestycyjnych. Wykonanie Funduszu Kolejowego w 2008 roku wyniosło 290 744,6 tys. zł, czyli 70,8%. Niepełne wykorzystanie środków z Funduszu Kolejowego wiąże się zarówno z trudnościami w pozyskaniu materiałów niezbędnych do realizacji zadań, jak również z brakiem uzgodnień z władzami samorządowymi, odnośnie wspólnego finansowania prowadzonych prac oraz uzyskania odpowiednich zgód i zezwoleń. Jednocześnie, wobec opóźnień w rozstrzyganiu przetargów bądź niewyłonienia w postępowaniach przetargowych wykonawców, planowane prace nie zostały w pełni zrealizowane. Ponadto niektóre zadania zostały wykonane za niższą kwotę niż pierwotnie zakładano.

- 6 contracts for the amount of 8.47 million euros were signed;
- the so-called spending index calculated as the share of the entire amount of money spent in the total qualified cost reached the level of 18.41%. Description of EU projects implementation as of 31st December, 2008 in comparison with that of 31st December, 2007 (data expressed in thousands of euros).

Apart from the following EU funds: Cohesion Fund, European Regional Development Fund, TEN-T, PHARE, state budget aids, and the Company's own financial resources, PKP Polish Railway Lines Company was utilizing in 2008 the following sources of investment projects financing:

- a loan from the European Investment Bank in Luxembourg for co-financing and pre-financing of EU projects amounting to 300 million euros for the period of 25 years; jointly, the above mentioned loan allowed to utilize 200 million euros by the end of 2008. The remaining balance will be utilized by the end of 2009. Moreover, the next contract with the European Central Bank in Luxembourg for obtaining a 30-year credit line amounting to 400 million euros, was signed on 30th June, 2008. The loan will allow to supplement financing of the E 65 railway line modernization, its section: Warsaw – Gdynia. The first draw is planned for 2009 - 2010.

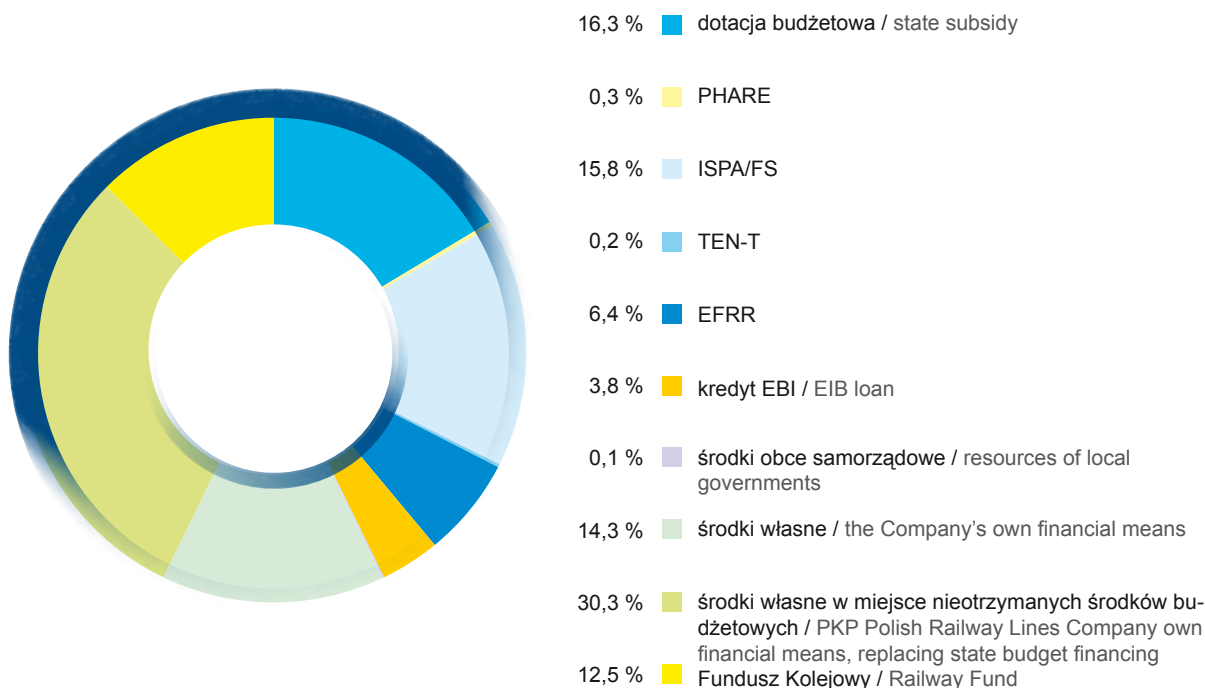
The Railway Fund

The Railway Fund was established by virtue of the act from 16th December, 2005 on *Railway Fund* (Journal of Law 2006, No. 12, item 61) and operated as a separate banking account in the Bank Gospodarstwa Krajowego (National Economy Bank). In 2008 the Railway Fund money was paid out in accordance with the Council of Ministers resolution No. 59 from 2nd April, 2008 concerning approval of substantial and financial program regarding utilization of the Railway Fund means in 2008 (Polish Monitor of Law No. 33, items 295 and 296). The program involved 35 investment tasks for PKP Polish Railway Lines Company. The financial means from the Railway Fund were utilized in 70.8% amounting to 290 744.6 thousand zlotys in 2008. Incomplete utilization of the Railway Fund means is caused by difficulties in obtaining materials crucial for the execution of tasks as well as lack of agreement between local authorities on co-financing of the performed works and obtaining suitable permits. At the same time, scheduled works were not fully executed because of delays in arbitrating tenders or lack of contractors in tender proceedings. Moreover, some tasks were executed utilizing less money than it was assumed.

Wykonanie planu nakładów inwestycyjnych w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w 2008 roku (w tys. zł)
Fulfillment of investment expenditure plan by PKP Polish Railway Lines Company in 2008
(in thousand zlotys)

Źródła finansowania Financing sources	Plan Plan	Wykonanie Fulfillment	% (kol 3/2) % (columns 3/2)
1	2	3	4
Ogółem / Total	3 634 883,0	3 175 591,6	87,4%
w tym: / including:			
Środki budżetowe / State budget resources	537 008,6	454 305,4	84,6%
Środki własne PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w miejsce nie otrzymanych środków budżetowych / PKP Polish Railway Lines Company own financial means, replacing state budget financing	997 277,4	702 073,8	70,4%
ISPA/FS	521 932,3	549 601,6	105,3%
Fundusz Spójności / FS	340 598,0	251 817,9	73,9%
EFRR	212 272,9	204 046,8	96,1%
TEN-T	6 024,8	4 279,1	71,0%
PHARE	9 000,0	5 697,7	63,3%
Kredyt EBI / EIB Loan	125 738,8	68 701,6	54,6%
Fundusz Kolejowy / Railway Fund	410 743,4	291 281,0	70,9%
Środki własne PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. / PKP Polish Railway Lines Company own financial means	470 000,0	639 347,3	136,0%
Środki obce samorządowe / Local government's resources	4 286,8	4 439,4	103,6%

Struktura planu nakładów w 2008 roku wg źródeł finansowania
Structure of expenditure plan in 2008 by source of financing



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

- projekty o znaczeniu ponadregionalnym (międzynarodowym i krajowym);
- 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 spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Projekty grupy drugiej mają charakter uzupełniający w stosunku do zadań głównych. Obejmują połączenia o charakterze regionalnym, dowożące pasażerów i ładunki do dużych ośrodków bądź linii głównych. Realizacja tych projektów jest przewidywana we współpracy z jednostkami samorządowymi.

Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., dokonując wyboru pierwszej grupy projektów na lata 2007-2013, 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/AGTC;
- uwzględniono wytyczne Komisji Europejskiej w sprawie tworzenia sieci dedykowanych dla ruchu towarowego (linie C-E 59, C-E 65, C-E 30).

Przyjęto ponadto założenia:

- modernizowanie linii kolejowych do minimalnych parametrów AGC/AGTC, co nie wyklucza uzyskania wyższych parametrów na określonych odcinkach lub liniach, 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 latach 2007-2013. Projekty realizowane przez spółkę PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. znajdują się w Prioryecie VII listy projektów indywidualnych dla POIiŚ 2007-2013 (zgodnie z aktualizacją listy z dnia 30.01.2009 roku), w tym w działaniu 7.1 znajdują się 24 projekty podstawowe i 6 rezerwowych, a w działaniach 7.2 i 7.3 znajduje się po jednym projekcie. Szacunkowe dofinansowanie realizacji wszystkich projektów to 22 322,26 mln zł. Dodatkowo jesteśmy też współbeneficjentami dla 2 projektów z działania 7.3.

Projekty rezerwowe w okresie 2007-2013 przygotowywane będą do wdrożenia po roku 2013, w ramach następnego budżetu Unii Europejskiej. Jednocześnie jednak, projekty te (jeśli czas na to pozostający do zakończenia programu pozwoli) pełnić będą rolę rezerwy na lata 2007-2013, na wypadek pojawienia się możliwości finansowych – bądź

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

- superregional projects of national and international importance;
- regional projects.

Projects from the first group are main tasks due to their high priority for development of national economy and fundamental significance for the strategy of PKP Polish Railway Lines Company. The projects from the second group are of a supplementary value in comparison with the main tasks. They include regional services, delivering passengers and freight to major centers or central lines. Implementation of these projects is meant to be in cooperation with local self-governments.

PKP Polish Railway Lines Company, selecting projects for the first group for 2007 - 2013, was taking into consideration the following assumptions:

- the subject of a project should be comprehensive modernization of entire railway lines, creating arteries running throughout the Polish territory;
- continuity of implementation was considered with regard to those projects which were started between 2004 and 2006;
- the lines running through transeuropean corridors and the ones included in AGC/AGTC agreements were prioritized;
- the European Commission guidelines regarding construction of dedicated networks for freight traffic (lines: C-E 59, C-E 65, C-E 30) were accepted.

Moreover, the following guidelines were taken into consideration:

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

Basing on above guidelines, the scope of investment projects was elaborated, which will be implemented on railway lines with EU co-financing for 2007 – 2013. Projects implemented by PKP Polish Railway Lines Company are placed in the Priority VII of individual project list for POIiŚ 2007 – 2013 (according to the list update of 30th January, 2008). 24 basic projects and 6 backup projects are included in 7.1 action plan, 1 project is included in 7.2 action plan and 1 project is included in 7.3 action plan. Estimated co-financing of all the projects amounts to 22 322.26 million zlotys. Additionally, the Company is the beneficiary for 2 projects included in 7.3 action plan.

The backup projects for 2007 – 2013 will be prepared for implementation after 2013, within the next budget of the European Union. At the same time, these projects may become a reserve for 2007 – 2013 (if the time framework for the termination of the program will allow to do so), in case of new funding potential, either due to obtaining new finan-

wskutek pozyskania dodatkowych środków z zadań lub priorytetów niekolejowych, bądź w sytuacji, gdy któryś z projektów podstawowych okaże się niemożliwy do zrealizowania. Z tego powodu, prace nad większością projektów rezerwowych prowadzone będą z niemal równą intensywnością, jak w przypadku projektów priorytetowych.

cial resources allocated to non-rail tasks or priorities or in a case if one of the railway projects will turn to be impossible to implement. This is why works on backup projects will be performed almost as intensively as priority projects.

Wyciąg z listy projektów indywidualnych*
dla Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013 (aktualizacja – styczeń 2009 rok)
Specification of individual Key Projects within Operational Program Infrastructure
and Environment 2007-2013 (update – January 2009)

Lp. No.	Nazwa projektu Project Name	Orientacyjny koszt całkowity projektu (mln PLN)* Estimated total cost of project (mln PLN)*	Szacunkowa kwota dofinansowania z UE (mln PLN) Estimated amount of additional financing from EU (mln PLN)	Przewidywany okres realizacji projektu (od roku do roku) Anticipated Project fulfillment period (from year to year)	Miejsce realizacji projektu (województwo) The place of fulfillment of the contract (province)	Instytucja odpowiedzialna za realizację Official organ responsible for fulfillment a of project
POIŚ 7.1-1	Modernizacja linii E 65/ C-E 65 na odcinku Warszawa – Gdynia E 65/C-E 65 line modernization, section: Warsaw – Gdynia	2864,02	1 832,97	2008-2013	pomorskie, warmińsko-mazurskie, mazowieckie	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
POIŚ 7.1-2	Modernizacja linii E 65 /C-E 65 na odcinku Katowice – Czechowice Dziedzice – Zebrzydowice E 65/C-E 65 line modernization, section: Katowice – Czechowice Dziedzice – Zebrzydowice	1 106,80	708,35	2011-2014	śląskie	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
POIŚ 7.1-3	Modernizacja linii E 65/ C-E 65 na odcinku Czechowice Dziedzice – Bielsko Biała – Zawadoń E 65/C-E 65 line modernization, section: Czechowice Dziedzice – Bielsko Biała – Zawadoń	1 006,18	643,96	2011-2015	śląskie	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

POliŚ 7.1-4	Modernizacja linii kolejowej E 59 na odcinku Wrocław – Poznań, odcinek Wrocław – granica województwa dolnośląskiego E 59 line modernization, section: Wrocław – Poznań, Wrocław – silesian province border	912,75	584,16	2008-2010	dolnośląskie	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
POliŚ 7.1-5	Modernizacja linii kolejowej E 59 na odcinku Wrocław Poznań, odcinek granica województwa dolnośląskiego – Poznań E 59 line modernization, section: Wrocław – Poznań, silesian province border – Poznań	1 329,60	850,94	2011-2014	wielkopolskie	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
POliŚ 7.1-6	Modernizacja linii kolejowej E 59 na odcinku Poznań – Krzyż E 59 line modernization, section: Poznań – Krzyż	1 257,73	804,94	2009-2013	wielkopolskie	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
POliŚ 7.1-7	Modernizacja linii kolejowej E 59 na odcinku Krzyż – Szczecin E 59 line modernization, section: Krzyż – Szczecin	1 904,56	1 218,92	2009-2014	wielkopolskie, lubuskie, zachodniopomorskie	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
POliŚ 7.1-8	Modernizacja linii kolejowej E 20 na odcinku Warszawa – Poznań: pozostałe roboty E 20 line modernization, section: Warsaw – Poznań – other works	1 887,23	1 207,83	2009-2012	mazowieckie, łódzkie, wielkopolskie	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
POliŚ 7.1-9	Modernizacja linii E 20/C-E 20 na odcinku Siedlce – Terespol E 20/C-E 20 line modernization, section: Siedlce – Terespol	485,12	310,48	2009-2014	mazowieckie, lubelskie	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
POliŚ 7.1-10	Modernizacja linii kolejowej E 30, Etap II. Odcinek Opole – Gliwice – Zabrze E 30 line modernization, Stage II. Section: Opole – Gliwice – Zabrze	1 467,59	939,25	2009-2013	opolskie, śląskie	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
POliŚ 7.1-11	Modernizacja linii kolejowej E 30, Etap II. Odcinek Zabrze – Katowice – Kraków E 30 line modernization, section II. Stage Zabrze – Katowice – Cracow	2 353,74	1 506,40	2009-2014	śląskie, małopolskie	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

POIŚ 7.1-12	Modernizacja linii kolejowej E 30, Etap II. Odcinek Rzeszów – Granica Państwa E 30 line modernization, Stage II. Section: Rzeszów – state border	1 437,40	919,94	2009-2014	podkarpackie	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
POIŚ 7.1-13	Modernizacja linii kolejowej E 30, Etap II. Odcinek Bielawa Dolna – Horka: budowa mostu przez Nysę Łużycką oraz elektryfikacja E 30 line modernization, Stage II. Section: Bielawa Dolna - Horka: bridge construction through Nysa Łużycka and electification	132,96	85,09	2010-2011	dolnośląskie	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
POI 7.1-14	Modernizacja linii kolejowej E 30, Etap II. Wdrożenie ERTMS w Polsce na odcinku Legnica Wrocław – Opole: w części ETCS II E 30 line modernization, Stage II. Implementation of ERTMS in Poland on section Legnica Wrocław – Opole (part concerning ETCS II)	123,98	79,34	2012-2014	dolnośląskie, opolskie	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
POIŚ 7.1-15	Modernizacja linii kolejowej E 30, Etap II. Pilotażowe wdrożenie ERTMS w Polsce na odcinku Legnica – Węgliniec – Bielawa Dolna: w części ETCS II E 30 line modernization, Stage II. Pilot implementation of ERTMS In Poland on section Legnica – Węgliniec – Bielawa Dolna (part concerning ETCS II)	138,68	88,75	2008-2011	dolnośląskie	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
POIŚ. 7.1-17	Modernizacja linii kolejowej Psary – Kraków (odcinek Psary – Kozłów oraz odcinek Kraków Batowice – Kraków Główny) Psary – Kraków line modernization (section: Psary – Kozłów and section: Cracow Batowice – Main Cracow)	898,38	574,96	2009-2012	świętokrzyskie, śląskie, małopolskie	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

POIŚ 7.1-18	Modernizacja linii kolejowej nr 8, budowa łącznicy do lotniska Okęcie (od przystanku osobowego Służewiec do stacji MPL Okęcie) No. 8 railway line modernization , junction construction from Okęcie Airport (from Służewiec passenger stop to MPL Okęcie station)	176,08	112,69	2008-2010	mazowieckie	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
POIŚ 7.1-19	Modernizacja linii kolejowej nr 8, odcinek Warszawa Okęcie – Radom Kielce No.8 railway line modernization, section: Warsaw Okęcie – Radom Kielce	2 447,17	1 566,19	2008-2013	mazowieckie, świętokrzyskie	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
POIŚ 7.1-20	Budowa połączenia kolejowego MPL „Katowice” w Pyrzowicach z miastami aglomeracji górnośląskiej, odcinek Katowice – Pyrzowice Railway link construction connecting MPL „Katowice” in Pyrzowice with cities located within Upper silesian Province, section: Katowice – Pyrzowice	107,81	69,00	2009-2012	śląskie	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
POIŚ 7.1-21	Budowa połączenia kolejowego MPL „Kraków – Balice” z Krakowem, odcinek Kraków Główny – Mydlniki – Balice Railway link construction connecting MPL „Cracow – Balice” with Cracow, section Main Cracow – Mydlniki – Balice	107,81	69,00	2010-2012	małopolskie	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
POIŚ 7.1-22	Modernizacja linii E 75 Rail Baltica Warszawa – Białystok – Granica Państwa, Etap I. Odcinek Warszawa Rembertów – Zielonka – Tłuszcz (Sadowne) E 75 line modernization Rail Baltica Warszawa – Białystok – Border, Stage I. Section: Warsaw Rembertów – Zielonka – Tłuszcz (Sadowne)	485,12	310,48	2009-2013	mazowieckie	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

POIŚ 7.1-23	Modernizacja linii E 75 Rail Baltica Warszawa - Białystok – Granica Państwa, Etap I. Odcinek Suwałki – Trakiszki – Granica Państwa E 75 line modernization Rail Baltica Warsaw – Białystok – border with Lithuania, Stage I. Stage: Suwałki – Trakiszki – border with Lithuania	539,03	344,98	2011-2014	podlaskie	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
POIŚ 7.1-24	Modernizacja linii Warszawa – Łódź, Etap II Warszawa – Łódź line modernization, Stage II.	934,31	597,96	2009-2012	mazowieckie, łódzkie	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
POIŚ 7.1-26	Przygotowanie budowy linii dużych prędkości Preparation for construction of high speed lines	287,48	183,99	2008-2012	mazowieckie, łódzkie, dolnośląskie, wielkopolskie	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
POIŚ 7.2-4	Projekt poprawy dostępu kolejowego do Portu Gdańsk (most + dwutorowa linia kolejowa) Project of improvement of railway access to Gdansk Port (bridge + double track railway line)	426,23	184,17	2011-2013	pomorskie	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.
POIŚ 7.3-7	Zintegrowany System Transportu Zbiorowego w aglomeracji krakowskiej Integrated System of Collective Transport in Cracow agglomeration	190,00	72,87	2009-2011	małopolskie	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o., Małopolski Zakład Przewozów Regionalnych, Gmina Wieliczka
PROJEKTY Z LISTY REZERWOWEJ						
POIŚ 7.1-30	Modernizacja linii kolejowej E 30/C-E 30, odcinek Kraków – Rzeszów, Etap III 30 line modernization, section: Kraków – Rzeszów, Stage II	2 515,45	1 760,82	2008-2014	małopolskie, podkarpackie	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

POIiŚ 7.1-31	Modernizacja linii C-E 59 Wrocław – Zielona Góra – Kostrzyn – Szczecin, Etap I (linia dedykowana dla ruchu towarowego). Odcinek Szczecin – Dolna Odra C-E 59 line modernization Wrocław – Zielona Góra – Kostrzyn – Szczecin, Stage I (freight dedicated line). Section: Szczecin – Dolna Odra	553,40	387,38	2012-2013	zachodniopomorskie	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
POIiŚ 7.1-32	Modernizacja linii C-E 59 Wrocław – Zielona Góra – Kostrzyn – Szczecin, Etap I (linia dedykowana dla ruchu towarowego). Odcinek Wrocław – Głogów CE 59 line modernization Wrocław – Zielona Góra – Kostrzyn – Szczecin, Stage I (freight dedicated line). Section: Wrocław – Głogów	1 785,97	1 250,18	2012-2014	dolnośląskie	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
POIiŚ 7.1-33	Modernizacja linii E 20/ C-E 20 na odcinku Łowicz – Skierniewice Modernizacja linii E 20/ C-E 20 na odcinku Łowicz – Skierniewice	898,38	628,86	2009-2012	łódzkie	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
POIiŚ 7.1-34	Modernizacja Linii Kolejowej Nr 14 na odcinku Łódź - Zduńska Wola - Kalisz No. 14 line modernization, on section Łódź - Zduńska Wola - Kalisz	1 006,18	704,33	2012-2014	łódzkie, wielkopolskie	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
POIiŚ 7.1-35	Dostosowanie Centralnej Magistrali Kolejowej do prędkości 250 km/h na odcinku Grodzisk Mazowiecki – Zawiercie Central Railway Trunk Line to the speed of 250 km/h, section: Grodzisk Mazowiecki – Zawiercie	2 461,55	1 723,08	2011-2015	mazowieckie, łódzkie, świętokrzyskie, śląskie	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

* Podane informacje mają charakter indykatorywny i mogą ulec zmianie na etapie zawierania umów o dofinansowanie projektów.
 Lista ta może ulec modyfikacji w wyniku decyzji Ministra Rozwoju Regionalnego.
 Above information is indicative and can be altered upon new project co-financing contracts.
 This list may be changed upon the decision of Ministry Regional Development.

Koleje Dużych Prędkości

W roku 2008 spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., we współpracy z wieloma ekspertami zewnętrznymi, przygotowała *Strategię Budowy Kolei Dużych Prędkości w Polsce*. Strategia została przekazana do dalszych prac Zespołowi Międzyresortowemu ds. kolei dużych prędkości, gdzie – po cyklu konsultacji – dokument przekształcono w projekt zatytułowany *Program budowy i uruchomienia przewozów kolejami dużych prędkości w Polsce*. Program został przyjęty Uchwałą Rady Ministrów nr 276/2008 z dnia 19 grudnia 2008 r. Stanowi on ważny element realizacji polskiej strategii transportowej, opisanej w dokumencie *Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku*.

Realizacja programu przewidziana jest na lata 2009–2020. Obejmuje budowę nowej linii kolejowej dużych prędkości w układzie „Y” (z Warszawy, przez Łódź do Wrocławia i Poznania). Zadanie zostało ujęte na liście podstawowych projektów w osi priorytetowej VII *Transport przyjazny środowisku*, w indykatywnym wykazie dużych projektów indywidualnych dla POLiŚ.

W czerwcu 2008 roku opracowano *Prognozę oddziaływania na środowisko programu budowy i uruchomienia przewozów kolejami dużych prędkości w Polsce*. Dokument ten przekazany został do Ministerstwa Infrastruktury i wraz z *Programem* – skierowany do konsultacji społecznych, decyzją ministra z 11 sierpnia 2008 roku.

W ramach konsultacji, we wrześniu i październiku, w czterech miastach Polski odbyły się debaty publiczne, poświęcone zaprezentowaniu i przedyskutowaniu obu dokumentów.

W grudniu 2008 r. uruchomiono postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego na opracowanie *Studium Wykonalności dla budowy linii kolejowej dużych prędkości Wrocław/Poznań – Łódź – Warszawa*, prowadzonego w trybie dialogu konkurencyjnego.

High Speed Railway

In 2008, PKP Polish Railway Lines Company in collaboration with external experts, elaborated *Strategy of High Speed Railway Line construction in Poland*. The strategy was passed on to an interdepartmental team for High Speed Railways. After a number of consultations the document was transformed into a project entitled *A Program of construction and putting into operation high speed rail traffic in Poland*. The Program was established by virtue of the resolution No. 276/2008 on 19th December, 2008 adopted by the Council of Ministers. It is a crucial element of implementation of Polish transport strategy, described in a document *Master Plan for Railway Transport in Poland until 2030*.

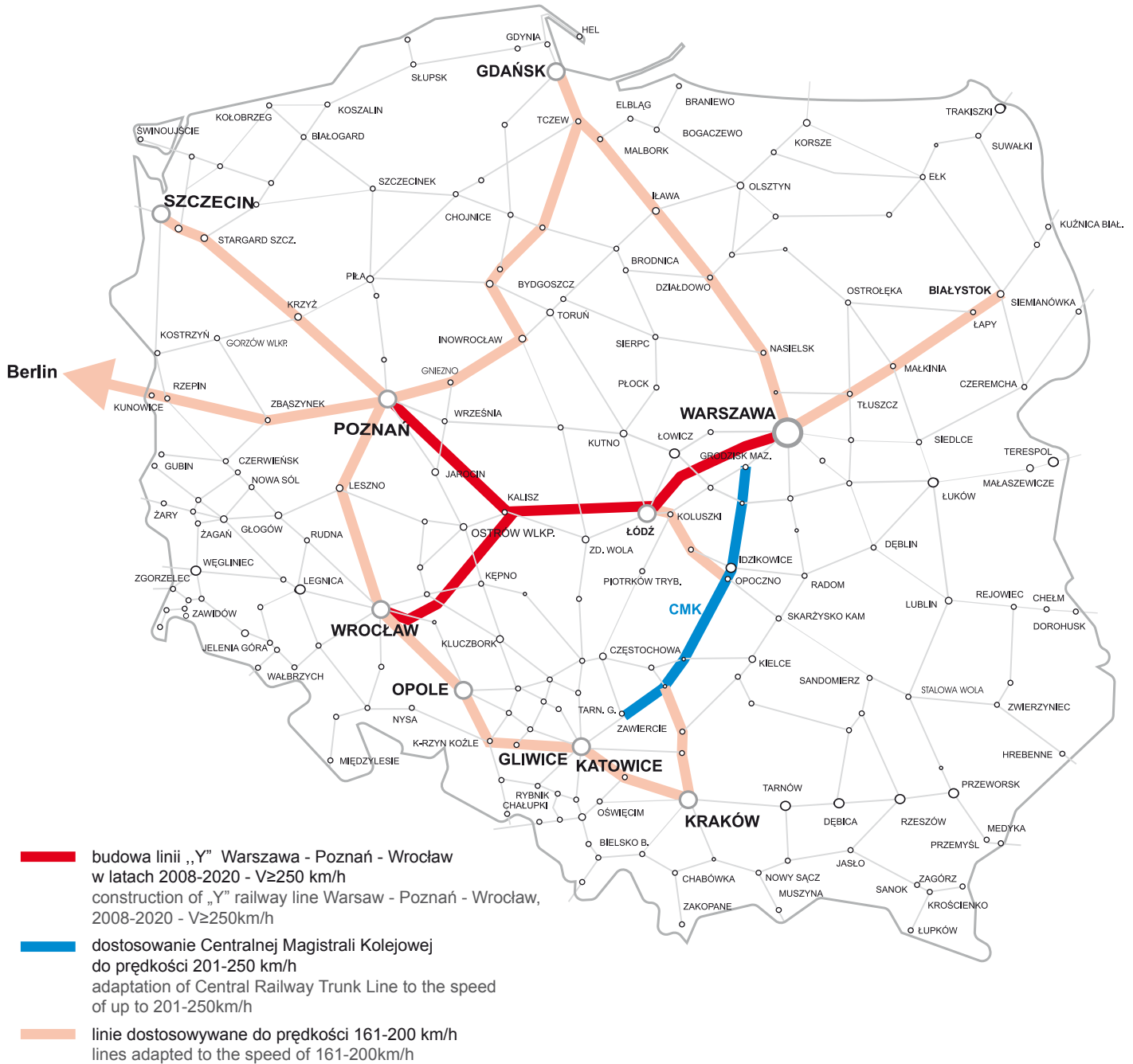
Implementation of the program is scheduled for 2009 – 2020. It includes the construction of a new high speed railway line, “Y”-shaped (from Warsaw via Łódź to Wrocław and Poznań). The task was included in the basic project list as a priority VII *Environment-friendly Transport*, within an indicative list of large individual projects for POLiŚ.

In June, 2008 *prognosis regarding impact of the construction and operation of high speed lines in Poland on natural environment*, was elaborated. The document was passed on to the Ministry of Infrastructure and along with the Program directed to public consultations in accordance with decision of the Minister of 11th August, 2008.

Within the consultations carried out in September and October, public debates were held in four towns throughout Poland. Concerning presentation and discussion of both documents.

In December, 2008 proceedings were launched regarding public order on elaboration of *Feasibility Study for high speed railway line construction: Wrocław/Poznań – Łódź – Warszawa*, performed as a competitive dialogue, were initiated.

Sieć kolei dużych prędkości w Polsce High speed railway network in Poland



Kolej na EURO 2012

W kwietniu 2007 roku UEFA przyznała Polsce i Ukrainie organizację Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej EURO 2012. Niebagatelne znaczenie w tych przygotowaniach ma przystosowanie infrastruktury kolejowej do zwiększenia przewozów pasażerskich w okresie rozgrywek, szczególnie na liniach łączących miasta będące gospodarzami mistrzostw. Modernizowane i planowane do modernizacji połączenia kolejowe utworzą sieć sprawnej komunikacji między stadionami, na których będą toczyły się rozgrywki EURO 2012.

W ramach przygotowań do mistrzostw PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. współpracuje z PL.2012 Sp. z o.o., Narodowym Centrum Sportu, Ministerstwem Infrastruktury, Ministerstwem Rozwoju Regionalnego i innymi agendami rządowymi i pozarządowymi.

Zarząd Spółki na posiedzeniu w dniu 23 września 2008 r. dokonał wyboru zadań inwestycyjnych, które zostały następnie zgłoszone do przygotowywanego przez PL.2012 Sp. z o.o. Master Planu przedsięwzięć infrastrukturalnych na EURO 2012. Podstawowym kryterium umieszczenia inwestycji w Master Planie było: znaczenie dla organizacji mistrzostw (obszary miast-gospodarzy i linie kolejowe łączące te miasta), wymagane przez UEFA zakończenie zadania do maja 2012 r., realne możliwości realizacji i zapewnione środki finansowe.

Decyzją Zarządu do Master Planu PL.2012 Sp. z o.o. zostały zgłoszone:

1. Linia nr 1 Warszawa – Łódź: Etap I i II, z wyłączeniem odcinka Łódź Widzew – Łódź Fabryczna.
2. Linia E 65 Warszawa – Gdynia: obszary Lokalnych Centrów Sterowania ruchem kolejowym Nasielsk, Ciechanów, Działdowo, Tczew i stacja Gdynia.
3. Linia E 20 Kunowice – Terespol:
 - a. Odcinek Rzepin – Granica Państwa;
 - b. Odcinek Siedlce – Terespol, Etap I:
 - LOT A Siedlce – Łuków,
 - LOT B Łuków – Międzyrzec Podlaski,
 - LOT C Międzyrzec Podlaski – Biała Podlaska,
 - LOT D Biała Podlaska – Terespol.
4. Linia E 20 Poznański Węzeł Kolejowy i stacja Poznań Główny.
5. Linia E 59 Poznań – Wrocław: odcinek Wrocław – gr. woj. dolnośląskiego.
6. Linia E 30 Zgorzelec – Medyka:
 - a. Odcinek Zgorzelec – Legnica (st. Zgorzelec i most w Bolesławcu);
 - b. Odcinek Legnica – Wrocław;
 - c. Odcinek Wrocław – Opole;
 - d. Odcinek Rzeszów – Granica Państwa (szlaki: Rzeszów – Munina).
7. Warszawa: linia średnicowa i przystanek Warszawa Stadion.
8. Warszawa: stacja Warszawa Gdańska i linia obwodowa Józefinów – Warszawa Gdańska.

Railways for EURO 2012

In April, 2007, UEFA granted the organization of the European Football Championships – EURO 2012 to Poland and Ukraine. Adapting the rail infrastructure to a higher traffic volume during the tournament, particularly on the railway lines linking the host cities poses a very important problem. Upgraded rail links and the ones planned for an upgrade will create an efficient transportation network between the stadiums which will be holding the EURO 2012 playoffs.

Within the preparations for EURO 2012, PKP Polish Railway Lines Company is cooperating with PL.2012 Company, National Sports Center, Ministry of Infrastructure, Ministry of Regional Development, government and non-government agencies which supervise the preparations of the country for the championships.

On its meeting held on 23rd September, 2008, the management board of the Company selected investment tasks which were later included in the Master Plan of infrastructural projects regarding EURO 2012 elaborated by PL.2012. The basic criteria for including the investment tasks in the Master Plan was their significance for the organization of the championships (areas of the host cities and lines linking the cities). The deadline for the performance of these tasks required by UEFA – May, 2012, feasible implementation chances and assured financial resources.

By virtue of a decision made by the Company's management board, the following lines were included in the Master Plan:

1. Line No. 1 Warsaw – Łódź: stage I and II, excluding its section: Łódź Widzew – Łódź Fabryczna.
2. E 65 line Warsaw – Gdynia: areas of Local Railway Traffic Control Centers in Nasielsk, Ciechanów, Działdowo, Tczew and Gdynia station.
3. E 20 line Kunowice – Terespol:
 - a. the section: Rzepin – state border;
 - b. the section: Siedlce – Terespol, stage I:
 - LOT A Siedlce – Łuków,
 - LOT B Łuków – Międzyrzec Podlaski,
 - LOT C Międzyrzec Podlaski – Biała Podlaska,
 - LOT D Biała Podlaska – Terespol.
4. E 20 line: Poznań Railway Junction and Poznań Central station.
5. E 59 line: Poznań – Wrocław: its section: Wrocław – Lower Silesia province border.
6. E 30 line: Zgorzelec – Medyka:
 - a. the section: Zgorzelec – Legnica (Zgorzelec station and bridge in Bolesławiec);
 - b. the section: Legnica – Wrocław;
 - c. the section: Wrocław – Opole;
 - d. the section: Rzeszów – state border (routes: Rzeszów – Munina).
7. Warsaw: central line and Warsaw Stadium passenger stop.
8. Warsaw: Warsaw Gdańska railway station and circle line Józefinów – Warsaw Gdańska.

9. Połączenia kolejowe z lotniskami:

a. Warszawa – MPL Okęcie:

- zadanie 1: Modernizacja linii nr 8 na odcinku Warszawa Zachodnia – Warszawa Okęcie,
- zadanie 2: Budowa tunelu łączącego linię nr 8 ze stacją MPL Okęcie przy terminalu nr 2;

b. Kraków – MPL Balice.

Łącznie jest to ok. 940 km linii.

9. Rail links with airports:

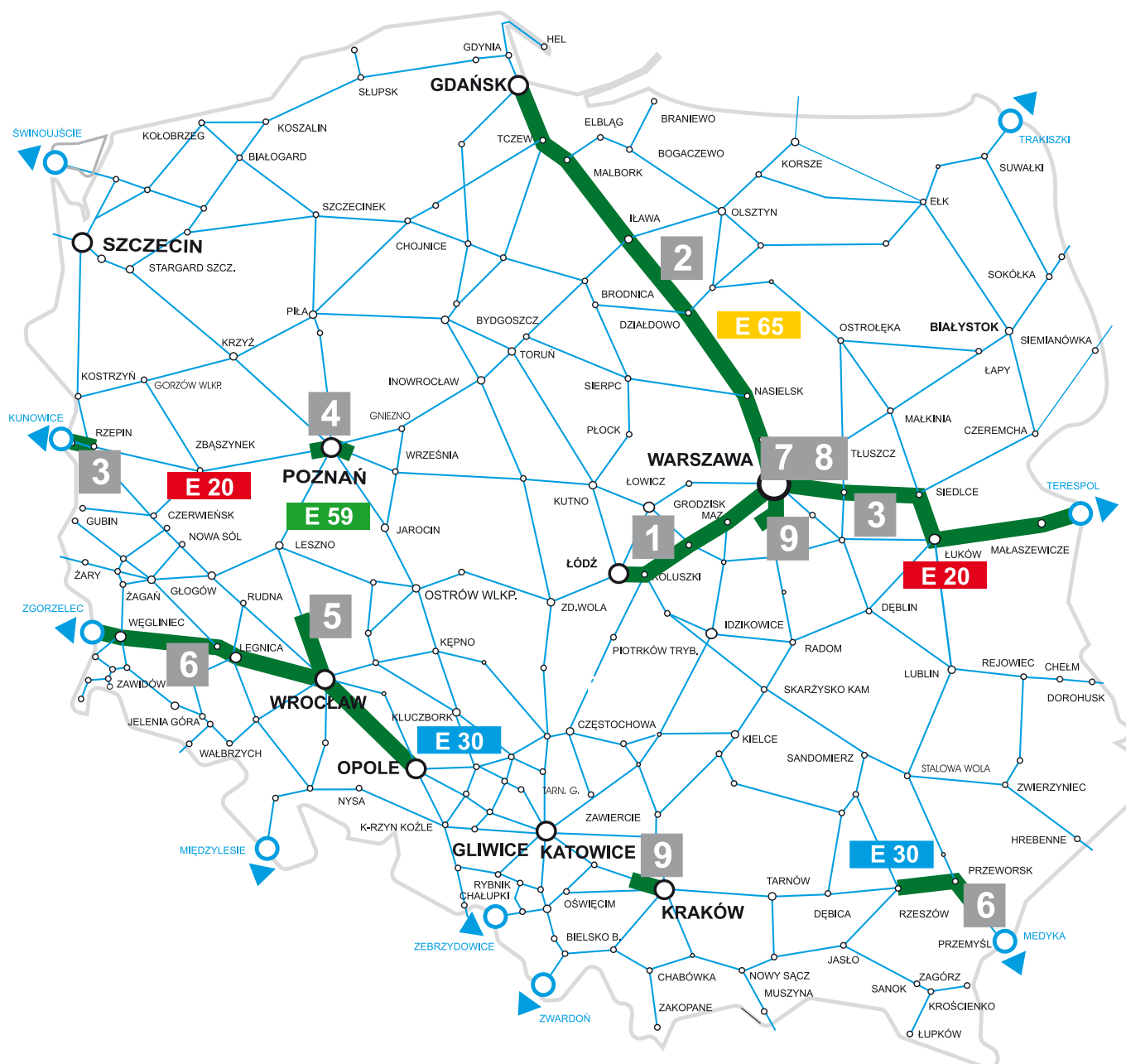
a. Warsaw – Okęcie International Airport:

- task 1: Modernization of railway line No. 8, its section: Warsaw West – Warsaw Okęcie,
- task 2: Construction of a tunnel linking railway line No. 8 with Okęcie International Airport station, close to the terminal No. 2;

b. Cracow – Balice International Airport.

Total line length: ca. 940 km.

Zadania inwestycyjne zgłoszone do Master Planu PL.2012 Sp. z o.o. Investment tasks, included in the Master plan PL.2012 Sp. z o.o.



Z tego wykazu do końca 2008 roku zmodernizowane zostało 447,55 km linii.

Out of the list below, 447.55 km of railway lines were upgraded until the end of 2008.

Nr Linii / Line No.	Relacja / Connection	Realizacja
		do EURO 2012 [km] To be implemented until EURO 2012 [km]
E 20 [3]	Granica Państwa / State border – Rzepin	15,0
	Poznański Węzeł Kolejowy / Poznań Railway Junction	21,0
	Mińsk Maz. – Łuków	75,35
	Międzyrzec Podlaski – Biała Podlaska	20,8
E 30 [6]	Zgorzelec – Legnica	97,0
	Środa Śląska – Wrocław	43,0
	Wrocław – Opole	104,0
L 1 [1]	Łódź Widzew – Skierniewice	63,0
L 8 [9]	Warszawa Zach. / Warsaw West – Warszawa / Warsaw Okęcie	8,4
		447,55

Umowy podpisane w 2008 roku

FUNDUSZ SPÓJNOŚCI – FS – 20 UMÓW

22 stycznia

FS 2004/PL/16/C/PT/006-03

Wykonanie opracowań projektowych oraz dokumentacji przetargowej dla obszarów Lokalnego Centrum Sterowania w Iławie i Malborku, odcinek od 184,800 km linii do km 287,700 w ramach projektu FS 2004/PL/16/C/PT/006 „Modernizacja linii kolejowej E 65, odcinek Warszawa – Gdynia, Etap I”

- 11 199 000,00 EUR
- Harclow Group Limited, Scott Wilson Ltd. Oddział w Polsce oraz Biuro Projektów Budownictwa Komunalnego S.A.

22 stycznia

FS 2002/PL/16/P/PT/016-06

Wykonanie robót współfinansowanych przez Unię Europejską w ramach projektu ISPA/FS 2002/PL/16/P/PT/016 „Modernizacja linii kolejowej E 30 na odcinkach Węgliniec – Zgorzelec i Węgliniec – Bielawa Dolna. Stacja Zgorzelec. Dokończenie robót”

- 11 570 906,42 EUR
- Konsorcjum TORPOL – PRKII: Torpol Sp. z o.o. oraz Przedsiębiorstwo Robót Kolejowych i Inżynierskich S.A.

20 lutego

FS 2000/PL/16/P/PT/002-10

„Modernizacja Linii Kolejowej E 20, odcinek Mińsk Mazowiecki – Siedlce”. Wykonanie prac dotyczących urządzeń dla ochrony małych zwierząt, w związku z istniejącym rowem odwadniającym przy torach zmodernizowanej linii kolejowej na odcinku Mińsk Mazowiecki – Siedlce

- 188 055,58 EUR
- Przedsiębiorstwo Robót Komunikacyjnych w Lublinie Expol S.A.

20 lutego

FS 2000/PL/16/P/PT/002-11

Nadzór nad wykonaniem prac dotyczących urządzeń dla ochrony małych zwierząt w związku z istniejącym rowem odwadniającym przy torach zmodernizowanej linii kolejowej E 20 na odcinku Mińsk Mazowiecki – Siedlce

- 15 000,00 EUR
- SAFAGE S.A.

20 lutego

FS 2001/PL/16/P/PT/014-05

Kontynuacja nadzoru nad robotami w ramach projektu nr FS 2001/PL/16/P/PT/014 „Modernizacja Poznańskiego

Contracts signed in 2008

COHESION FUND – CF – 20 CONTRACTS

22nd January

FS 2004/PL/16/C/PT/006-03

Elaboration of projects and tender documentation for Local Control Center in Iława and Malbork, section from km 184,800 to km 287,700 within CF project 2004/PL/16/C/PT/006 “Modernization of E 65 railway line, section Warsaw – Gdynia, Stage I”

- 11 190 000.00 Euros
- Harclow Group Limited, Scott Wilson Ltd. Polish branch and Biuro Projektów Budownictwa Komunalnego S.A.

22nd January

FS 2002/PL/16/P/PT/016-06

Execution of works co-financed by the European Union within ISPA/CF project 2002/PL/16/P/PT/016 “Modernization of E 30 railway line on sections Węgliniec – Zgorzelec and Węgliniec - Bielawa Dolna. Zgorzelec railway station – finalization of the works”

- 11 570 906.42 Euros
- TORPOL Consortium – PRKII: Torpol Sp. z o.o. and Przedsiębiorstwo Robót Kolejowych i Inżynierskich S.A.

20th February

FS 2000/PL/16/P/PT/002-10

“Modernization of E 20 railway line, section Mińsk Mazowiecki – Siedlce”. Works regarding small animals protection devices associated with an existing culvert running along the newly modernized railway line on section Mińsk Mazowiecki – Siedlce

- 188 055.58 Euros
- Przedsiębiorstwo Robót Komunikacyjnych in Lublinie Expol S.A.

20th February

FS 2000/PL/16/P/PT/002-11

Supervision of works regarding small animals protection devices associated with an existing culvert running along the newly modernized railway line on section Mińsk Mazowiecki – Siedlce

- 15 000 Euros
- SAFAGE S.A.

20th February

FS 2001/PL/16/P/PT/014-05

Continuation of supervision of works within FS 2001/PL/16/P/PT/014 project “Modernization of Poznań Railway Junction (E 20 railway line) located in Poland”

- 1 419 000.00 Euros

Węzła Kolejowego (linia kolejowa E 20) zlokalizowanego w Polsce”

- 1 419 000,00 EUR
- Konsorcjum Jacobs Polska Sp. z o.o.: Jacobs Polska Sp. z o.o., Scott Wilson Ltd., Harclow Group Ltd.

7 marca

FS 2002/PL/16/P/PT/016-05A

Kontynuacja nadzoru i zarządzania projektem FS 2002/PL/16/P/PT/016 „Modernizacja linii kolejowej E 30 na odcinkach Węgliniec – Zgorzelec i Węgliniec – Bielawa Dolna”

- 3 240 000,00 PLN
- Konsorcjum Jacobs Sp. z o.o.: Jacobs Sp. z o.o. – lider konsorcjum, ELEKOL Wrocław L. Paśko i Wspólnicy Sp. Jawna – partner konsorcjum.

18 kwietnia

FS 2001/PL/16/P/PT/013-10

Zaprojektowanie i wykonanie robót budowlanych polegających na modernizacji linii kolejowej E 30 na odcinku Węgliniec – Legnica most w km 37.221 linii 282 w Bolesławcu w ramach projektu FS 2001/PL/16/P/PT/013 „Modernizacja linii kolejowej E 30 na odcinku Węgliniec – Legnica”

- 10 154 626,88 EUR
- Przedsiębiorstwo Robót Kolejowych i Inżynierskich S.A., Przedsiębiorstwo Budowlane „FILAR” Sp. z o.o., Fenzel-Bau GmbH Plauen.

17 czerwca

FS 2005/PL/16/C/PT/001-03 LOT A

Modernizacja stacji: Legionowo, Nowy Dwór Mazowiecki, Modlin. Wykonanie robót budowlanych w ramach projektu „Modernizacja linii kolejowej E 65, odcinek Warszawa – Gdynia, Etap II”

- 101 117 014,36 EUR
- Trakcja Polska S.A. (lider konsorcjum), Przedsiębiorstwo Robót Kolejowych i Inżynierskich S.A. we Wrocławiu, Przedsiębiorstwo Robót Komunikacyjnych-7 S.A. w Warszawie, Przedsiębiorstwo Robót Komunikacyjnych w Krakowie S.A. oraz Bombardier Transoportation (ZWUS) Polska Sp. z o.o. w Katowicach.

23 lipca

FS 2004/PL/16/C/PT/005/B/C

Wykonanie dokumentacji projektowej, dokumentacji przetargowej oraz wniosku o dofinansowanie robót budowlanych z Funduszu Spójności w ramach projektu modernizacji linii kolejowej E 59 na odcinku granica województwa dolnośląskiego - Poznań od km 59,693 do km 163,400

- 9 890 000 EUR - LOT B
- 5 600 000 EUR - LOT C
- SYSTRA.

- Jacobs Polska Consortium Sp. z o.o.: Jacobs Polska Sp. z o.o., Scott Wilson Ltd., Harclow Group Ltd.

7th March

FS 2002/PL/16/P/PT/016-05A

Continuation of supervision and management over FS 2002/PL/16/P/PT/016 “Modernization of E 30 railway line on sections Węgliniec – Zgorzelec and Węgliniec – Bielawa Dolna”

- 3 240 000.00 zlotys
- Jacobs Consortium Sp. z o.o.: Jacobs Sp. z o.o. – leader consortium, ELEKOL Wrocław L. Paśko i Wspólnicy Sp. Jawna – consortium partner.

18th April

FS 2001/PL/16/P/PT/013-10

Designing and execution of construction works regarding modernization of E 30 railway line on section Węgliniec – Legnica bridge on km 37.221 of No. 282 railway line in Bolesławiec within project FS 2001/PL/16/P/PT/013 “Modernization of E 30 railway line on section Węgliniec – Legnica”

- 10 154 626.88 Euros
- Przedsiębiorstwo Robót Kolejowych i Inżynierskich S.A., Przedsiębiorstwo Budowlane “FILAR” Sp. z o.o., Fenzel-Bau GmbH Plauen.

17th June

FS 2005/PL/16/C/PT/001-03 LOT A

Modernization of railway stations in Legionowo, Nowy Dwór Mazowiecki, Modlin. Execution of construction works within project “Modernization of E 65 railway line, section Warsaw – Gdynia, stage II”

- 101 117 014.36 Euros
- Trakcja Polska S.A. (consortium leader), Przedsiębiorstwo Robót Kolejowych i Inżynierskich S.A. in Wrocław, Przedsiębiorstwo Robót Komunikacyjnych-7 S.A. in Warsaw, Przedsiębiorstwo Robót Komunikacyjnych in Cracow S.A. and Bombardier Transoportation (ZWUS) Polska Sp. z o.o. in Katowice.

23rd July

FS 2004/PL/16/C/PT/005/B/C

Elaboration of project and tender documentation as well as a proposal regarding co-financing of the construction works from the Cohesion Fund within modernization of E 59 railway line on section Lower Silesia province border – Poznań starting at km 59,693, ending at 163,400.

- 9 890 000 EUR - LOT B
- 5 600 000 EUR - LOT C
- SYSTRA.

23 lipca

2001/PL/16/P/PT/015-14

Kontynuacja nadzoru nad robotami w ramach projektu „Poprawa stanu infrastruktury kolejowej w Polsce” ISPA/FS NR 2001/PL/16/P/PT/015

- 1 410 000,00 EUR
- Mott MacDonald LTD.

23rd July

2001/PL/16/P/PT/015-14

Continuation of supervision over the works within project “Improvement of railway infrastructure condition in Poland” ISPA/FS NR 2001/PL/16/P/PT/015

- 1 410 000.00 EUR
- Mott MacDonald LTD.



19 sierpnia

A/IIZ3f-FS 2006/PL/16/C/PA/001-01

Wykonanie dokumentacji przedprojektowej dla linii kolejowej C-E 59 na odcinku Wrocław Główny – Międzyzlesie, w ramach projektu FS 2006/PL/16/C/PA/001 „Modernizacja linii kolejowej C-E 59 Międzyzlesie – Wrocław – Kostrzyn – Szczecin – przygotowanie dokumentacji przedprojektowej, Etap I”

- 948 000,00 EUR
- Arcadis Profil Sp. z o.o. (lider konsorcjum) i Biuro Projektów Komunikacyjnych w Poznaniu Sp. z o.o.

19th August

A/IIZ3f-FS 2006/PL/16/C/PA/001-01

Execution of pre-design documentation for C-E 59 railway line on section Wrocław Główny – Międzyzlesie, within project FS 2006/PL/16/C/PA/001 “Modernization of C-E 59 railway line Międzyzlesie – Wrocław – Kostrzyn – Szczecin – preparation of pre-design documentation, Stage I”

- 948 000.00 Euros
- Arcadis Profil Sp. z o.o. (consortium leader) and Biuro Projektów Komunikacyjnych in Poznań Sp. z o.o.

19 sierpnia**A/II23e/FS 2006/PL/16/C/PA/001-02**

Wykonanie dokumentacji przedprojektowej dla linii kolejowej nr 273: odcinek Wrocław Główny – Szczecin, w ramach projektu FS 2006/PL/16/C/PA/001 „Modernizacja linii kolejowej C-E 59 Międzyzlesie – Wrocław – Kostrzyn – Szczecin: przygotowanie dokumentacji przedprojektowej, Etap I w Polsce

- 2 268 000,00 EUR
- Biuro Projektów Komunikacyjnych w Poznaniu Sp. z o.o. (lider konsorcjum), Biuro Projektowo-Konsultingowe „BPK” Sp. z o.o. w Szczecinie, Centrum Naukowo-Techniczne Kolejnictwa i Arcadis Profil Sp. z o.o.

26 sierpnia**FS 2005/PL/16/C/PT/001-11**

Nadzór nad modernizacją linii kolejowej E 65 na odcinku od km 287,700 do km 315,700, (obszar LCS Tczew), w ramach projektu FS 2005/PL/16/C/PT/001 „Modernizacja linii kolejowej E 65, odcinek Warszawa – Gdynia, Etap II”

- 1 852 000,00 EUR
- MGPP S.A., AGUA Y ESTRUCTURAS S.A.

19th August**A/II23e/FS 2006/PL/16/C/PA/001-02**

Execution of pre-design documentation for railway line No. 273: section Wrocław Central – Szczecin, within project A/II23e/FS 2006/PL/16/C/PA/001 “Modernization of C-E 59 railway line Międzyzlesie – Wrocław – Kostrzyn – Szczecin: preparation of pre-design documentation – stage I in Poland”

- 2 268 000 EUR
- Biuro Projektów Komunikacyjnych in Poznań Sp. z o.o. (consortium leader), Biuro Projektowo-Konsultingowe “BPK” Sp. z o.o. in Szczecin, Centrum Naukowo-Techniczne Kolejnictwa and Arcadis Profil Sp. z o.o.

26th August**FS 2005/PL/16/C/PT/001-11**

Supervision over modernization of E 65 railway line on section km 287.700 to km 315.700, (LCC Tczew area), within project FS 2005/PL/16/C/PT/001 “Modernization of E 65 railway line, section Warsaw – Gdynia, stage II”

- 1 852 000,00 Euros
- MGPP S.A., AGUA Y ESTRUCTURAS S.A.



1 września

2001/PL/16/P/PT/012-03A

Umowa na kontynuację nadzoru nad robotami w ramach projektu ISPA/FS nr 2001/PL/16/P/PT/012 „Modernizacja linii kolejowej E 20 na odcinku Siedlce – Terespol, Etap I”

- 2 619 000,00 EUR
- Safage S.A. Oddział w Polsce i Sysstra S.A. Oddział w Polsce.

23 października

FS 2005/PL/16/C/PT/001-03 LOT B

„Modernizacja szlaków: Legionowo – Nowy Dwór Mazowiecki, Nowy Dwór Mazowiecki – Modlin, Modlin – Nasielsk, Nasielsk – Świercze w ramach projektu FS 2005/PL/16/C/PT/001 Modernizacja linii kolejowej E 65, odcinek Warszawa – Gdynia, Etap II”

- 144 590 536,40 EUR
- TORPOL Sp. z o.o. (lider konsorcjum), FEROCO S.A., Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury Sp. z o.o., PKP Energetyka sp. z o.o., Pomorskie Przedsiębiorstwo Mechaniczno-Torowe Sp. z o.o.

31 października

FS 2004/PL/16/C/PA/002-04

Umowa na usługi doradztwa prawnego w ramach projektu „Pomoc w zakresie przygotowania i wdrażania projektów kolejowych współfinansowanych z Funduszu Spójności FS 2004/PL/16/C/PA/002”

- 300 000,00 EUR
- Kancelaria Radców Prawnych Stopczyk & Mikulski Spółka Komandytowa.

26 listopada

FS 2004/PL/16/C/PT/006-07

Wykonanie dokumentacji projektowej, dokumentacji przetargowej dla robót budowlanych w ramach projektu modernizacji linii średnicowej w układzie dalekobieżnym (linia nr 1 i 2) i układzie podmiejskim (linia nr 447 i 448) na odcinku Warszawa Wschodnia – Warszawa Zachodnia łącznie ze stacjami oraz przystankami i tunelem średnicowym w układzie dalekobieżnym w ramach projektu 2004/PL/16/C/PT/006 „Modernizacja linii kolejowej E 65, odcinek Warszawa – Gdynia, Etap I”

- 8 930 136,00 EUR
- Pöyry Infra GmbH z siedzibą w Lörach (Niemcy), Pöyry Infra Sp. z o.o. z siedzibą w Krakowie.

26 listopada

2002/PL/16/P/PA/008-03

Opracowanie raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko dla modernizacji linii kolejowej E 75 na odcinku Białystok - Suwałki - Trakiszki - Granica Państwa, reali-

1st September

2001/PL/16/P/PT/012-03A

Contract regarding continuation of supervision over works within ISPA/CF project No. 2001/PL/16/P/PT/012 “Modernization of E 20 railway line on section Siedlce - Terespol, Stage I”

- 2 619 000 EUR
- Safage S.A. branch in Poland i Sysstra S.A. branch in Poland.

23rd October

FS 2005/PL/16/C/PT/001-03 LOT B

“Modernization of routes: Legionowo – Nowy Dwór Mazowiecki, Nowy Dwór Mazowiecki – Modlin, Modlin – Nasielsk, Nasielsk – Świercze within project FS 2005/PL/16/C/PT/001 Modernization of E 65 railway line, section Warsaw – Gdynia, stage II”

- 144 590 536 EUR
- TORPOL Sp. z o.o. (consortium leader), FEROCO S.A., Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury sp. z o.o., PKP Energetyka sp. z o.o., Pomorskie Przedsiębiorstwo Mechaniczno-Torowe sp. z o.o.

31st October

FS 2004/PL/16/C/PA/002-04

Contract regarding legal advisory within project “Support within preparation and implementation of railway projects co-financed from the Cohesion Fund and FS 2004/PL/16/C/PA/002”

- 300 000 EUR
- Kancelaria Radców Prawnych Stopczyk & Mikulski spółka komandytowa.

26th November

FS 2004/PL/16/C/PT/006-07

Execution of design and tender documentation regarding construction works within central line modernization project (lines No. 1 and 2 – long-distance and suburban – lines No. 447 and 448), on section Warsaw East – Warsaw West including railway stations and passenger stops as well as a central tunnel in long-distance mode within project FS 2004/PL/16/C/PT/006 „Modernization of E 65 railway line, section Warsaw – Gdynia, stage I”

- 8 930 136 Euros
- Pöyry Infra GmbH with a branch in Lörach (Germany), Pöyry Infra Sp. z o.o. with a branch in Cracow.

26th November

2002/PL/16/P/PA/008-03

Elaboration of a environmental report regarding modernization of E 75 railway line, on section Białystok - Suwałki - Trakiszki - state border, implemented within ISPA/CF

zowanego w ramach projektu ISPA/FS nr 2002/PL/16/P/PA/008: Pomoc techniczna dla przygotowania projektu „Modernizacja linii E 75 na odcinku Warszawa – Białystok – Suwałki – Trakiszki – Granica Państwa (Rail Baltica)”

- 100 001,70 EUR
- EKO-LOG Sp. z o.o. z siedzibą w Poznaniu.

26 listopada

FS 2002/PL/16/P/PA/008-02

Wykonanie dokumentacji przedprojektowej dla zadania modernizacji odcinka Białystok – Suwałki – Trakiszki – Granica Państwa, realizowanego w ramach projektu ISPA/FS nr 2002/PL/16/P/PA/008. Pomoc techniczna dla przygotowania projektu „Modernizacja linii E 75 na odcinku Warszawa – Białystok – Suwałki – Trakiszki – Granica Państwa (Rail Baltica)”

- 1 052 210,00 EUR
- Pöyry Infra GmbH z siedzibą w Lörach (Niemcy).

16 grudnia

2000/PL/16/P/PT/002-12

„Wykonanie i montaż tablic pamiątkowych w związku z zakończeniem prac modernizacyjnych linii kolejowej E 20 na odcinku Mińsk Mazowiecki – Siedlce”

- 6 770,99 EUR
- ART-ODLEW S.C.

SEKTOROWY PROGRAM OPERACYJNY – TRANSPORT – SPOT – 7 UMÓW

28 marca

SPOT/1.1.1/82/04-02A

Zaprojektowanie i wykonanie robót dodatkowych niezbędnych do prawidłowego wykonania kontraktu SPOT/1.1.1/82/04-02 „Zaprojektowanie i wykonanie przebudowy odcinka linii kolejowej Skierniewice – Koluszki” w ramach projektu „Modernizacja linii Warszawa – Łódź, Etap I, odcinek Skierniewice – Łódź Widzew”

- 2 280 000,00 PLN
- Konsorcjum: Trakcja Polska S.A., Przedsiębiorstwo Robót Komunikacyjnych - 7 S.A., Przedsiębiorstwo Robót Komunikacyjnych w Krakowie S.A., Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury Sp. z o.o., PKP Energetyka Sp. z o.o., Przedsiębiorstwo Robót Kolejowych i Inżynierskich S.A. (Wrocław), Zakład Robót Komunikacyjnych DOM w Poznaniu Sp. z o.o., Przedsiębiorstwo „AGAT” Sp. z o.o. (Koluszki), Dolnośląskie Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury Komunikacyjnej „DOLKOM” Sp. z o.o. (Wrocław).

project No. 2002/PL/16/P/PA/008 – Technical support for preparation of project “Modernization of E 75 railway line on section Warsaw – Białystok – Suwałki – Trakiszki – state border (Rail Baltica)”

- 100 001.70 Euros
- EKO-LOG Sp. z o.o. in Poznań.

26th November

FS 2002/PL/16/P/PA/008-02

Execution of pre-design documentation for modernization of section Białystok – Suwałki – Trakiszki – state border, implemented within project ISPA/CF No. FS 2002/PL/16/P/PA/008. Technical support for preparation of project “Modernization of E 75 railway line on section Warsaw – Białystok – Suwałki – Trakiszki – state border (Rail Baltica)”

- 1 052 210 Euros
- Pöyry Infra GmbH with branch in Lörach (Germany).

16th December

2000/PL/16/P/PT/002-12

“Execution and installation of commemorative plaques regarding finalization of modernization works of E 20 railway line on section Mińska Mazowiecki – Siedlce”

- 6770.99 Euros
- ART-ODLEW S.C.

SECTORAL OPERATIONAL PROGRAM – TRANSPORT – SPOT – 7 CONTRACTS

28th March

SPOT/1.1.1/82/04-02A

Design and execution of additional works essential for appropriate performance of SPOT/1.1.1/82/04-02 contract “Design and execution of reconstruction of Skierniewice – Koluszki railway line section” within project “Modernization of Warsaw – Łódź railway line, Stage I, section Skierniewice – Łódź Widzew”

- 2 280 000.00 zlotys
- Consortium: Trakcja Polska S.A., Przedsiębiorstwo Robót Komunikacyjnych - 7 S.A., Przedsiębiorstwo Robót Komunikacyjnych in Cracow S.A., Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury Sp. z o.o., PKP Energetyka Sp. z o.o., Przedsiębiorstwo Robót Kolejowych i Inżynierskich S.A. (Wrocław), Zakład Robót Komunikacyjnych DOM in Poznań Sp. z o.o., Przedsiębiorstwo “AGAT” Sp. z o.o. (Koluszki), Dolnośląskie Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury Komunikacyjnej “DOLKOM” Sp. z o.o. (Wrocław).

28 marca

SPOT/1.1.1/82/04-03A

Zaprojektowanie i wykonanie robót dodatkowych niezbędnych do prawidłowego wykonania kontraktu SPOT/1.1.1/82/04-03 „Zaprojektowanie i wykonanie przebudowy odcinka linii kolejowej Koluszki – Łódź Widzew” w ramach projektu „Modernizacja linii Warszawa – Łódź, Etap I, odcinek Skierniewice – Łódź Widzew”

- 1 830 000,00 PLN
- PKP Energetyka Sp. z o.o., Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury Sp. z o.o. Warszawa, FEROCO S.A. (Poznań), Przedsiębiorstwo „AGAT” Sp z o.o. (Koluszki), Pomorskie Przedsiębiorstwo Mechaniczno-Torowe Sp. z o.o. (Gdańsk), TORPOL Sp. z o.o. (Poznań).

24 kwietnia

SPOT/1.1.1/82/04-06

Zaprojektowanie i wykonanie „Rozszerzonego zakresu robót modernizacyjnych na stacji Skierniewice” objętych kontraktem nr 2 na „Zaprojektowanie i wykonanie przebudowy odcinka linii kolejowej Skierniewice – Koluszki” w ramach projektu SPOT/1.1.1/82/04 „Modernizacja linii Warszawa – Łódź, Etap I, odcinek Skierniewice – Łódź Widzew”

- 14 899 111,00 PLN
- Trakcja Polska S.A.

16 maja

SPOT/1.1.1/82/04A

„Modernizacja linii Warszawa – Łódź, Etap I, odcinek Skierniewice – Łódź Widzew”. Nadzór i zarządzanie nad: rozszerzonym zakresem robót modernizacyjnych na stacji Skierniewice, nie objętych kontraktem nr 2 realizowanym w ramach projektu nr SPOT/1.1.1/82/04, – robotami dodatkowymi dla kontraktu nr 2 (SPOT/1.1.1/82/04-02), – robotami dodatkowymi dla kontraktu nr 3 (SPOT/1.1.1/82/04/03).

- 590 000,00 PLN
- Arcadis Profil Sp. z o.o. i Biuro Realizacji Inwestycji Koltech Inwestor Sp. z o.o.

19 maja

SPOT/1.1.1/160/05-03

Działania promująco-informacyjne do zadania inwestycyjnego pn. „Modernizacja linii kolejowej nr 8. Etap I: odcinek Warszawa Zachodnia – Warszawa Okęcie i budowa łącznicy Warszawa Służewiec – Lotnisko Okęcie. Faza 2: roboty na odcinku Warszawa Zachodnia – Warszawa Okęcie”

- 44 100,00 PLN
- Look At Sp. z o.o.

28th March

SPOT/1.1.1/82/04-03A

Design and execution of additional works essential for appropriate performance of SPOT/1.1.1/82/04-03 contract “Design and execution of reconstruction of Koluszki – Widzew Łódź railway line section” within project “Modernization of Warsaw – Łódź railway line, Stage I, section Skierniewice – Łódź Widzew”

- 1 830 000.00 zlotys
- PKP Energetyka Sp. z o.o., Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury Sp. z o.o. Warszawa, FEROCO S.A. (Poznań), Przedsiębiorstwo “AGAT” Sp z o.o. (Koluszki), Pomorskie Przedsiębiorstwo Mechaniczno-Torowe Sp. z o.o. (Gdańsk), TORPOL Sp. z o.o. (Poznań).

24th April

SPOT/1.1.1/82/04-06

Design and execution of “extended range of modernization works on Skierniewice railway station” included in contract No. 2 regarding “Design and execution of reconstruction of Skierniewice – Koluszki railway line section” within project SPOT/1.1.1/82/04 “Modernization of Warsaw - Łódź railway line, stage I, section Skierniewice – Łódź Widzew”

- 14 899 111 zlotys
- Trakcja Polska S.A.

16th May

SPOT/1.1.1/82/04A

“Modernization of Warsaw – Łódź railway line, stage I, section Skierniewice – Łódź Widzew”. Supervision and management over extended range of modernization works on Skierniewice railway station not included in contract No. 2, implemented within project No. SPOT/1.1.1/82/04 – additional works for contract No. 2 (SPOT/1.1.1/82/04-02)

- 590 000 zlotys
- Arcadis Profil Sp. z o.o. and Biuro Realizacji Inwestycji Koltech Inwestor Sp. z o.o.

19th May

SPOT/1.1.1/160/05-03

Promotional and information tasks regarding investment “Modernization of railway line No. 8. Stage I: section Warsaw West – Warsaw Okęcie and construction of a link Warsaw Służewiec – Okęcie Airport. Phase 2: works on section Warsaw West – Warsaw Okęcie”

- 44 100 zlotys
- Look at Sp. z o.o.

16 czerwca**SPOT/1.1.1/160/05-01A**

Wykonanie robót dodatkowych do umowy podstawowej nr SPOT/1.1.1/160/05-01, związanych z remontem obiektu inżynierskiego w km 5,100 linii nr 8 w ramach zadania inwestycyjnego pn. „Modernizacja linii kolejowej nr 8, Etap I: Warszawa Zachodnia – Warszawa Okęcie i budowa łącznicy Warszawa Służewiec – Lotnisko Okęcie” – projekt SPOT/1.1.1/160/05

- 2 899 995,95 PLN
- Trakcja Polska S.A., Przedsiębiorstwo Robót Kolejowych i Inżynierskich S.A., Przedsiębiorstwo Robót Komunikacyjnych-7 S.A., Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury w Warszawie Sp. z o.o.

16 czerwca**SPOT/1.1.1/160/05-01B**

Wykonanie robót budowlanych związanych z modernizacją obiektów inżynierskich znajdujących się w km 4,030, 4,047, 4,663 i 4,787 na linii kolejowej nr 8, Etap I, odcinek Warszawa Zachodnia – Warszawa Okęcie jako zamówienia dodatkowego dla umowy nr SPOT/1.1.1/160/05-01

- 2 701 103,84 PLN
- Trakcja Polska S.A., Przedsiębiorstwo Robót Kolejowych i Inżynierskich S.A., Przedsiębiorstwo Robót Komunikacyjnych-7 S.A., Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury w Warszawie Sp. z o.o.

PROGRAM OPERACYJNY INFRASTRUKTURA I ŚRODOWISKO – POIiŚ – 5 UMÓW

26 maja**IIZ3A-POIiŚ 67/2008**

Nowelizacja studium wykonalności, opracowanie materiałów do wniosku o dofinansowanie z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko i wniosków o wydanie niezbędnych decyzji administracyjnych oraz przygotowanie materiałów przetargowych dla realizacji projektu w systemie „Projekt i Budowa” dla projektu „Modernizacja linii Warszawa – Łódź, II Etap, LOT A”

- 990 000,00 PLN
- Ove Arup & Partners International Limited Sp. z o.o. Oddział w Polsce i Centrum Naukowo-Techniczne Kolejnictwa.

17 czerwca**IIZ3e-2131-01/08**

Wykonanie map do celów projektowych w ramach projektu „Modernizacja linii Warszawa – Łódź, II Etap”

- 1 190 670,00 PLN
- Okręgowe Przedsiębiorstwo Geodezyjno-Kartograficzne Sp. z o.o. z siedzibą w Olsztynie oraz Okręgowe Przedsiębiorstwo Geodezyjno-Kartograficzne w Lublinie Sp. z o.o.

16th June**SPOT/1.1.1/160/05-01A**

Execution of additional works regarding basic contract No. SPOT/1.1.1/160/05-01 associated with reconstruction of an engineering structure on km 5.100 of No. 8 line within investment task “Modernization of No. 8 railway line, stage I: Warsaw West – Warsaw Okęcie and construction of a link Warsaw Służewiec – Okęcie Airport” – project SPOT/1.1.1/160/05

- 2 899 995.95 zlotys
- Trakcja Polska S.A., Przedsiębiorstwo Robót Kolejowych i Inżynierskich S.A., Przedsiębiorstwo Robót Komunikacyjnych-7 S.A., Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury in Warsaw Sp. z o.o.

16th June**SPOT/1.1.1/160/05-01B**

Execution of construction works associated with modernization of engineering structures on km 4.030, 4.047, 4.663 and 4.787 of No. 8 railway line, stage I, section Warsaw West – Warsaw Okęcie, as an additional order for SPOT/1.1.1/160/05-01 agreement

- 2 701 103.84 zlotys
- Trakcja Polska S.A., Przedsiębiorstwo Robót Kolejowych i Inżynierskich S.A., Przedsiębiorstwo Robót Komunikacyjnych-7 S.A., Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury in Warsaw Sp. z o.o.

OPERATIONAL PROGRAM INFRASTRUCTURE AND ENVIRONMENT – 5 CONTRACTS

26th May**IIZ3A-POIiŚ 67/2008**

Update on feasibility study, elaboration of documents for a proposal regarding co-financing from the Operational Program Infrastructure and Environment and proposals regarding issuing of essential administrative decisions and preparation of tender documentation for implementation of a project based on “Project and Construction” system regarding project “Modernization of railway line Warsaw – Łódź, stage II, LOT A”

- 990 000 zlotys
- Ove Arup & Partners International Limited Sp. z o.o. Polish branch and Centrum Naukowo-Techniczne Kolejnictwa.

17th June**IIZ3e-2131-01/08**

Execution of project design maps within project “Modernization of railway line Warsaw – Łódź, stage II”

- 1 190 670 zlotys
- Okręgowe Przedsiębiorstwo Geodezyjno-Kartograficzne Sp. z o.o. in Olsztyn and Okręgowe Przedsiębiorstwo Geodezyjno-Kartograficzne in Lublin Sp. z o.o.



17 czerwca
IIZ3A-POIIŚ 67/II/2008

Opracowanie studium wykonalności, dokumentacji przetargowej oraz materiałów do wniosku o dofinansowanie z Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko oraz uzyskanie niezbędnych decyzji administracyjnych dla realizacji projektu „Modernizacji linii Warszawa – Łódź, Etap II, LOT B, odcinek Łódź Fabryczna – Łódź Widzew”

- 1 200 000,00 PLN
- Centralne Biuro Projektowo-Badawcze Budownictwa Kolejowego „Kolprojekt” Sp. z o.o., SENER INGENIERIA Y SISTEMAS S.A., Biuro Projektów Kolejowych i Usług Inwestycyjnych w Łodzi Sp. z o.o.

14 lipca
A/IIZ3b/POIIŚ/01/2008

Wykonanie dokumentacji przedprojektowej do zadania „Modernizacja linii kolejowej E 30, Etap II, odcinek Bielawa Dolna – Horka: budowa mostu przez Nysę Łużycką oraz elektryfikacja”

- 791 800 PLN
- DB International GmbH.

17th June
IIZ3A-POIIŚ 67/II/2008

Execution of a feasibility study, tender documentation as well as documentation for proposal regarding co-financing by a Cohesion Fund within Operational Program Infrastructure and Environment and obtaining essential administrative decisions for implementation of project “Modernization of Warsaw – Łódź railway line, Stage II, LOT B, section Łódź Fabryczna – Łódź Widzew”

- 1 200 000 zlotys
- Centralne Biuro Projektowo-Badawcze Budownictwa Kolejowego “Kolprojekt” Sp. z o.o., SENER INGENIERIA Y SISTEMAS S.A., Biuro Projektów Kolejowych i Usług Inwestycyjnych in Łódź Sp. z o.o.

14th July
A/IIZ3b/POIIŚ/01/2008

Execution of pre-design documentation for task “Modernization of E 30 railway line, Stage II, section Bielawa Dolna – Horka: construction of a bridge over Nysa Łużycka river and electrification

- 791 800 zlotys
- DB International GmbH.

1 października
CCI/2007PL161PR001-02

Kontynuacja robót budowlanych „Przebudowa szlaku Skokowa – Żmigród” w ramach projektu nr CCI2007-PL161PR001 „Modernizacja linii kolejowej E 59 odcinek Wrocław – Poznań, Etap II LOT A: Wrocław – granica województwa dolnośląskiego”

- 83 453 287,19 PLN (brutto)
- „Konsorcjum – Skokowa”: FEROCO S.A., TORPOL Sp. z o.o.

Fundusz TEN-T – 2 UMOWY

14 lipca
IIZ3g/TEN-T 2005-PL-92601-S-SO7.55265/08

Wykonanie dokumentacji przedprojektowej studium wykonalności modernizacji linii kolejowej C-E 65 na odcinku (Gdynia) – Tczew – Bydgoszcz – Inowrocław – Zduńska Wola – Karsznice – Tarnowskie Góry – Pszczyna

- 2 885 000 EUR
- Pöyry Infra Sp. z o.o.

14 lipca
A/IIZ3f/005/00/TEN-T 2004-PL-92601-S-3/08

Wykonanie mapy do celów projektowych metodą fotograficzną przy wykorzystaniu zdjęć lotniczych dla przygotowania projektu „Modernizacja linii kolejowej E 30 (III korytarz) na odcinku Kraków – Medyka – Granica Państwa, dla odcinka Tarnów – Rzeszów”

- 225 200 EUR
- MGPP S.A.

ŚRODKI WŁASNE
PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. – 5 UMÓW

24 kwietnia
A/IIZ3g/02/08

Umowa o pełnienie nadzoru przyrodniczego nad wykonaniem i zabudową konstrukcji ochronnych dla małych zwierząt w związku z istniejącym rowem odwadniającym. W tym wykonanym z korytek krakowskich przy torach linii kolejowej E 20 na odcinku Mińsk Mazowiecki – Siedlce. Dotyczy projektu FS nr 2000/PL/16/P/PT/002

- 58 000,00 PLN
- FPP Consulting Sp. z o.o.

1st October
CCI/2007PL161PR001-02

Continuation of construction works “Reconstruction of route Skokowa – Żmigród within project No. CCI/2007PL161PR001-02 “Modernization of E 59 railway line, section Wrocław – Poznań, Stage II, LOT A: Wrocław - border of Lower Silesia province”

- 83 453 287.19 zlotys (including VAT)
- “Konsorcjum – Skokowa”: FEROCO S.A., TORPOL Sp. z o.o.

Fund TEN-T 2 CONTRACTS

14th July
IIZ3g/TEN-T 2005-PL-92601-S-SO7.55265/08

Execution of pre-design documentation of a feasibility study regarding modernization of C-E 65 railway line on section (Gdynia) – Tczew – Bydgoszcz – Inowrocław – Zduńska Wola – Karsznice – Tarnowskie Góry – Pszczyna

- 2 885 000 EUR
- Pöyry Infra Sp. z o.o.

14th July
A/IIZ3f/005/00/TEN-T 2004-PL-92601-S-3/08

Execution of project maps utilizing aerial photography regarding preparation of project “Modernization of E 30 railway line (III corridor) on section Cracow – Medyka – state border, for section Tarnów – Rzeszów

- 225 200 Euros
- MGPP S.A.

OWN RESOURCES OF PKP POLISH RAILWAY LINES COMPANY – 5 CONTRACTS

24th April
A/IIZ3g/02/08

Contract on environmental supervision over construction of small animal protection structures in association with an existing culvert made of “Cracow-type channels” along the track of E 20 railway line on section Mińsk Mazowiecki – Siedlce. Regarding project CF No. 2000/PL/16/P/PT/002

- 58 000 zlotys
- FPP Consulting Sp. z o.o.

30 maja

ISPA/FS nr 2001/PL/16/P/PT/015

Tymczasowy nadzór nad robotami w ramach projektu „Poprawa stanu infrastruktury kolejowej w Polsce”

- 1 569 785,00 PLN
- Konsorcjum firm: Mott MacDonald Limited – lider, pełnomocnik konsorcjum, Centralne Biuro Projektowo-Badawcze Budownictwa Kolejowego „Kolprojekt” Sp. z o.o.

4 czerwca

A/IIZ3e/01/08

Wykonanie aktualizacji analizy ekonomiczno-finansowej projektu ISPA/FS 2001/PL/16/P/PT/012

- 175 000,00 PLN
- TOR Sp. z o.o.

6 sierpnia

ISPA/FS nr 2000/PL/16/P/PT/002

Opracowanie analiz postrealizacyjnych do Raportu końcowego projektu ISPA/FS Nr 2000/PL/16/P/PT/002 „Moder-

30th May

ISPA/FS nr 2001/PL/16/P/PT/015

Temporary supervision over works within project “Improvement of railway infrastructure in Poland”

- 1 569 785 zlotys
- Konsorcjum firm: Mott MacDonald Limited – leader, plenipotentiary of consortium, Centralne Biuro Projektowo-Badawcze Budownictwa Kolejowego „Kolprojekt” Sp. z o.o.

4th June

A/IIZ3e/01/08

Execution analysis update economical and financial condition of project ISPA/CF 2001/PL/16/P/PT/012

- 175 000 zlotys
- TOR Sp. z o.o.

6th August

ISPA/FS nr 2000/PL/16/P/PT/002

Elaboration of post-implementation analysis for a Final Report of ISPA/CF project No. 2000/PL/16/P/PT/002



nizacja linii kolejowej E 20 na odcinku Mińsk Mazowiecki – Siedlce”, ISPA/FS Nr 2000/PL/16/P/PT/003 Opracowanie analiz postrealizacyjnych do Raportu końcowego projektu ISPA/FS Nr 2000/PL/16/P/PT/003 „Modernizacja linii kolejowej E 20 na odcinku Rzepin – Granica Państwa” .

- 183 000,00 PLN
- „TOR” Sp. z o.o.

1 września

2001/PL/16/P/PT/012

Kontynuacja nadzoru nad robotami w ramach projektu ISPA/FS nr 2001/PL/16/P/PT/012 „Modernizacja linii kolejowej E 20 na odcinku Siedlce – Terespol, Etap I”

- 2 619 000,00 EUR
- Safage S.A. Oddział w Polsce i Systra S.A. Oddział w Polsce

“Modernization of E 20 railway line on section Mińsk Mazowiecki – Siedlce”, ISPA/CF No. 2000/PL/16/P/PT/003 “Modernization of E 20 railway line on section Rzepin – state border”.

- 183 000 złotych
- “TOR” Sp. z o.o.

1st September

2001/PL/16/P/PT/012

Continuation of supervision over works within project ISPA/CF No. 2001/PL/16/P/PT/012 “Modernization of E 20 railway line on section Sedlce – Terespol, stage I”

- 2 619 000 EUR
- Safage S.A. Oddział w Polsce i Systra S.A. branch in Poland.



Geodezja kolejowa
Railway geodesy

Zadania związane z geodezją kolejową realizowane są dzięki specjalistycznej wiedzy geodezyjnej, geoinformacyjnej i prawnej, przy zastosowaniu nowoczesnych technologii takich jak GPS, produkcja ortofotomapy czy skanowanie laserowe – z których część nie była wcześniej wykorzystywana na kolei. Technologie te docelowo zastąpią większość długotrwałych i pracochłonnych pomiarów terenowych, które jeszcze parę lat temu były jedynym rozwiązaniem w produkcji map do celów projektowych. Przy zastosowaniu nowego podejścia, w minionym roku powstały, między innymi, opracowania linii E 59 na odcinku Poznań – Szczecin – Świnoujście oraz linii E 30 na odcinku Kraków – Medyka – Granica Państwa. Opracowania te poddawane są kontroli poprawności i zgodności ich wykonania z wymaganiami Zamawiającego. Zastosowanie nowych technologii pozyskiwania danych geodezyjnych i możliwości ich wykorzystania, wymaga odpowiedniego przeszkolenia pracowników, mających styczność z taką dokumentacją. W związku z tym, przeprowadzony został cykl szkoleń, poświęconych – oprócz przekazania informacji z zakresu technik geodezyjnych – także pozyskiwaniu decyzji lokalizacyjnych dla linii kolejowej, gospodarce nieruchomościami oraz podstawowym zagadnieniom kodeksu cywilnego i postępowania administracyjnego.

Do znacznego przyspieszenia procesu pozyskiwania decyzji lokalizacyjnych w trybie przepisów rozdziałów 2B *ustawy o transporcie kolejowym*, przyczyniły się pełnomocnictwa Ministra Infrastruktury, uzyskane przez Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Na ich podstawie, Zarząd przygotował wystąpienia o opinie organów wymienionych w art. 90 ust. 3 pkt. 4, a następnie – wystąpienia o decyzje lokalizacyjne. Dzięki temu, w okresie od 5 sierpnia do 31 grudnia 2008 roku, złożonych zostało łącznie 30 wniosków o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej na modernizację linii E 65, linii E 20 oraz na rozbudowę stacji PKP Warszawa Gdańska. Do końca roku wszczęto 15 postępowań administracyjnych w przedmiotowych sprawach oraz zostały wydane 3 decyzje lokalizacyjne z rygiem natychmiastowej wykonalności, umożliwiające ubieganie się o pozwolenie na budowę.

Rozpoczęto prace nad budową Systemu Informacji dla Linii Kolejowych (SILK). Inicjatywa ta wynika z potrzeby stworzenia stabilnego i w pełni funkcjonalnego systemu informacji przestrzennej, opartego na modelu danych, który wiąże rzeczywistą lokalizację przestrzenną z układem kilometracji. Jednocześnie system umożliwiać ma katalogowanie i udostępnianie informacji i dokumentów gromadzonych w Spółce. Bez precyzyjnej, wiarygodnej inwentaryzacji zasobów oraz danych o lokalizacji tych zasobów w przestrzeni, prawidłowe kształtowanie i nadzorowanie procesów inwestycyjnych, a także opracowanie pełnej strategii modernizacji i rozwoju linii kolejowych, jest bardzo utrudnione. Dzięki systemowi SILK możliwe będzie gromadzenie, przetwarzanie, analizowanie i wizualizacja danych na mapie sieci linii kolejowych oraz udostępnianie informacji pracownikom Spółki – tak, aby każdy miał

Tasks regarding railway geodesy are carried out thanks to professional geo-information and legal knowledge, utilizing modern technologies such as GPS, ortho-photomaps or laser scanning. Some of these methods have never been utilized by railway sector. These technologies will finally substitute the majority of long-lasting and time consuming field measurements, which only a few years ago were the only option for production of project maps. Implementing the new approach allowed to create elaborations for E59 railway line: its section: Poznań – Szczecin – Swinoujście as well as for E30 railway line: its section: Cracow – Medyka – state border. These elaborations were subjected to inspections in order to verify their correctness and compliance with customer's requirements. Utilizing the new technologies for obtaining new geodetic data requires an adequate training of personnel who has a contact with it. This is why a professional training cycle was held. The training concerned: geodetic techniques, obtaining locational decisions for railway lines, real estate administration and basic knowledge of civil code and administrative procedure.

Locational decisions were obtained more effectively in accordance with the regulations of chapter 2B of *Rail Transport Act* thanks to the power of attorney issued by Minister of infrastructure (obtained by Management Board of PKP Polish Railway Lines Company), which allowed the Management Board to prepare requests for opinions by organs mentioned in article 90, paragraph 3, section 4 as well as requests for locational decisions. Thanks to such circumstances from 5th August to 31st December, 2008 there were a total of thirty applications submitted regarding railway locational decisions for modernization of E65 and E20 railway lines and for expansion of PKP Warszawa Gdańska railway station. Until the end of the year, fifteen administrative proceedings were started and three locational immediately enforceable decisions that allowed to apply for a construction permit, were issued.

Works regarding creation of an Information System for Railways (SILK) were initiated. This initiative is a result of a necessity of creating a stable and functional spatial information system based on a data model, which links a real spatial location with chainage configuration. At the same time, the system will allow to catalogue and access information and documentation collected throughout the Company. Without a precise and reliable stocktaking of the resources and their identification, correct shaping and supervision of investment processes or elaboration of full railway modernization and development strategy, is very hindered. Thanks to the SILK system it will be possible to collect, process, analyse and visualize data on a railway network map and making the information accessible for the Company's personnel in a way that everyone has an access to documentation and spatial information, which are in possession of the Company. Guidance program of SILK system was conducted between 28th July and 14th November, 2008 and the results were accepted by the



dostęp do wiedzy o dokumentach, będących w posiadaniu Spółki oraz informacji przestrzennej z nimi związanej. Projekt pilotażowy systemu SILK przeprowadzony był w dniach 28 lipca – 14 listopada 2008 roku, a jego wyniki zostały zaakceptowane przez Zarząd Spółki. Równocześnie prowadzone są działania, zmierzające do stworzenia narzędzia, które umożliwi przechowywanie i udostępnianie danych ewidencyjnych o działkach, na których usytuowane są linie kolejowe.

Company's Management Board. At the same time there is a search for an instrument which will allow to store and access data regarding records of land on which railway lines are situated.

Last year works regarding creation of a spatial railway lines database were initiated. Presently the database includes spatial information of operational points and railway lines routes. Currently the database is being expanded by ad-

W minionym roku rozpoczęto prace nad budową przestrzennej bazy danych linii kolejowych. Aktualnie baza danych zawiera lokalizację przestrzenną punktów eksploatacyjnych oraz przebieg linii kolejowych. Obecnie jest rozbudowywana o dodatkowe informacje, takie jak elektryfikacja, podział na rodzaje linii itp. Dane te zgodne są z instrukcją Id-12 (D-29) – *Wykaz linii oraz Regulaminem przydzielania tras pociągów*, a budowana baza danych umożliwi generowanie map linii kolejowych, opracowań tematycznych, w zależności od zapotrzebowania. Pierwszymi produktami, tworzonymi na podstawie bazy danych są: mapa będąca załącznikiem do *Regulaminu przydzielania tras pociągów* w ramach rozkładu jazdy 2009/2010 oraz opracowania tematyczne. Dotychczas Spółka nie posiadała takiego produktu, a mapy linii kolejowych pozyskiwane były z PKP S.A.

ditional information such as: electrification, railway line division by type etc. The data is compatible with instruction Id-12 (D-29) – *list of railway lines* and *Rules of Train Path Allocation* and a newly created database will allow to generate railway line maps, subject elaborations, depending on a demand. The first products created by utilizing the database are: appendix map for *Rules of Train Path Allocation* under 2009/2010 timetable and subject elaborations. Until now the Company has not had such a product, and railway network maps were obtained from PKP JSC.



Ochrona środowiska
Natural environment protection

W marcu 2008 roku na modernizowanej linii kolejowej E 30 na odcinkach Węgliniec – Legnica, Węgliniec – Zgorzelec oraz Węgliniec – Bielawa Dolna, odnotowano wiosenną migrację żab. Przeszkodą dla wędrujących płazów okazały się ciągi odwadniające usytuowane wzdłuż linii kolejowej (tzw. korytka krakowskie). Docelowo korytka te mają zostać zmodyfikowane, tak aby umożliwić płazom swobodne wydostawanie się. Jako rozwiązanie doraźne – w okresie od końca marca do końca kwietnia oraz od końca sierpnia do końca września – gromadzące się płazy były dwa razy dziennie zbierane i przenoszone w bezpieczne miejsce, zgodnie z kierunkiem migracji (z południa na północ).

Dla ochrony cennych gatunków płazów, zaprojektowano i wykonano cztery możliwe rozwiązania systemowe, umożliwiające swobodne wydostanie się płazów z betonowych korytek odwodnieniowych. Na odcinek testowy wybrano linię kolejową E 20 od Mińska Mazowieckiego do Siedlec. Proponowane typy konstrukcji ochronnych to:

- prefabrykowane pochylnie prostopadłe do osi kanału;
- prefabrykowane pochylnie równoległe do osi kanału;
- żelbetowe pochylnie montowane wewnątrz kanału;
- pochylnie wewnątrz kanału w postaci pryzmy z tłucznia z rurą przepływową.

In March, 2008 spring frog migration was noticed on a modernized railway line E 30, its sections: Węgliniec – Legnica, Węgliniec – Zgorzelec and Węgliniec – Bielawa Dolna. An obstacle for amphibians were drainage ditches located along the railway line (so called “Cracow channels”). Ultimately drainage ditches will be modified so that they allow amphibians to go in and out. As a temporary solution – from the beginning of March until the end of April and from the beginning of August until the end of September – gathering amphibians were collected twice a day and transferred to a safe location according to their migration direction (from south to north).

In order to protect precious amphibians species four comprehensive solutions were designed and implemented allowing amphibians to get out of concrete drainage ditches. E 20 railway line, its section: Mińsk Mazowiecki – Siedlce was selected as a testing section. Proposed types of protective constructions are:

- prefabricated ramps perpendicular to an axis of a ditch;
- prefabricated ramps parallel to an axis of a ditch;
- reinforced concrete ramps installed inside a ditch;
- ramps inside a ditch as a pile of brackstone with an irrigation drainage.



Wszystkie cztery były monitorowane w czasie migracji jesiennej przez zespół przyrodników. Przeprowadzone kontrole terenowe potwierdziły fakt korzystania płazów z wybudowanych pochylni.

W celu umożliwienia zwierzętom swobodnej i bezpiecznej migracji, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. adaptuje dla pełnienia funkcji przejść dla zwierząt istniejące mosty, wiadukty i przepusty oraz buduje nowe przejścia. W ramach zakończonej modernizacji linii Skierniewice – Łódź Widzew wykonano blisko 40 przejść dla zwierząt (przede wszystkim małych i średnich).

Z kolei na linii E 20 (odcinek Mińsk Mazowiecki – Siedlce) Szkoła Główna Gospodarstwa Wiejskiego kontynuowała monitoring nowatorskich urządzeń do ochrony zwierząt (UOZ-1). Urządzenia te bezpośrednio przed przejazdem pociągu nadają sekwencję dźwięków, zniechęcających zwierzęta do zbliżania się do torów. Skuteczność urządzeń monitorowana jest przez zamontowane wzdłuż torów kamery. Prowadzone są także badania doświadczalne w specjalnej zagrodzie.

All four of them were monitored at the time of an autumn migration by a group of natural scientists. Field tests proved that animals were actually utilizing the ramps.

In order to allow animals unconstrained and safe migration, PKP Polish Railway Lines Company has been building new and adapting existing bridges, viaducts and culverts to become animal passages. Within an accomplished modernization of Skierniewice – Łódź Widzew railway line nearly forty passages for small and medium-size animals were constructed.

On E 20 railway line (its section: Mińsk Mazowiecki – Siedlce), Agricultural Academy continued to monitor modern facilities (UOZ-1) for animal deterring. These devices emit a sequence of deterring sounds right before the train passes, discouraging animals to cross the tracks. Effectiveness of the equipment is monitored by a surveillance camera installed along the track. Also experimental research is conducted in a special enclosure.



Kolejną ważną inwestycją proekologiczną była budowa ekranów akustycznych. W 2008 roku wykonano łącznie 10 586 m ekranów, w tym:

- 6 400 m na linii Warszawa – Łódź;
- 2 923 m w Poznańskim Węźle Kolejowym;
- 1 028 m na linii E 59 Wrocław – Opole (stacja Oława);
- 235 m na linii E 30 Węglińiec – Zgorzelec (Pieńsk).

W 2008 roku, podobnie jak w latach ubiegłych, w ramach modernizacji linii kolejowych wykonywano zabezpieczenia w postaci geowłóknin, rowów, osadników, kolektorów itp.

W 2008 roku miały miejsce 3 wypadki kolejowe, w wyniku których doszło do zanieczyszczenia gruntów:

- 9 stycznia na stacji Poznań Starołęka;
- 15 kwietnia na linii kolejowej nr 283 Jelenia Góra – Ławszowa;
- 28 czerwca na stacji Kobylnica.

Podjęte działania zapobiegły zanieczyszczeniu środowiska gruntowo-wodnego.

W 2008 roku prowadzone były również prace rekultywacyjne gruntu skażonego w wyniku wypadku, do którego doszło w 2007 roku na linii nr 151 Kędzierzyn Koźle – Chałupki.

Construction of acoustic screen protecting humans against excessive noise was the second important ecological investment. In 2008 a total of 10 586 meters of screens, including:

- 6 400 meters within Warszawa – Łódź railway line;
- 2 923 meters within Poznań Railway Junction;
- 1 028 meters within E 59 Wrocław – Opole railway line (Oława railway station);
- 235 meters within E 30 railway line Węglińiec – Zgorzelec (Pieńsk).

In 2008 similar to the previous years within modernization of railway lines a variety of safety devices were implemented that is: geofabrics, ditches, settlers, sewerages, etc.

In 2008 three railway accidents occurred, which resulted in soil contamination:

- on 9th January at Poznań Starołęka railway station;
- on 15th April on the railway no 283: Jelenia Góra – Ławszowa;
- on 28th June at Kobylnica railway station.

Quick actions were taken and neither soil nor hydrous environment was contaminated.

In 2008 reclamation works were performed on soil contaminated by an accident, which occurred in 2007 on the line no 151: Kędzierzyn Koźle – Chałupki.



Sprzedaż tras
Train path sales

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

Podstawowym produktem PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. jest rozkład jazdy ułożony na zamówienie przewoźnika kolejowego. W 2008 roku zrealizowano ogółem 2 486 150 przejazdów na podstawie:

- Roczego Rozkładu Jazdy (RRJ), przygotowywanego na podstawie wniosków przewoźników i aktualizowanego w trakcie obowiązywania RRJ w ustalonych terminach – 2 203 503 tras;
- Indywidualnego Rozkładu Jazdy (IRJ) opracowanego przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. na podstawie wniosku przewoźnika o przydzielenie trasy pociągu, w związku z nieoczekiwaną zmianą popytu na usługi przewozowe, niemożliwą do przewidzenia w okresie składania wniosków do RRJ – 139 371 tras;
- tras katalogowych zgodnie z parametrami przyjętymi przez zarządcę infrastruktury kolejowej i podanymi do publicznej wiadomości – 143 276 tras.

Wydział One Stop Shop (OSS) jest częścią międzynarodowej sieci OSS, w ramach stowarzyszenia europejskich zarządców infrastruktury kolejowej RailNetEurope. Do podstawowych zadań wydziału należy przydzielanie tras dla pociągów towarowych w ruchu międzynarodowym w ramach indywidualnego rozkładu jazdy, międzynarodowych tras katalogowych oraz tras katalogowych RNE.

W 2008 roku One Stop Shop uzgodnił 10 779 przejazdów międzynarodowych pociągów towarowych (w tym przez granicę niemiecką – 6 439, czeską – 3 835, słowacką – 143, białoruską – 285 i rosyjską – 77), co stanowi niemal podwojenie ilości w stosunku do roku 2007 (5 787 tras).

Liczba polskich przewoźników, biorących udział w międzynarodowych przewozach towarowych, zwiększa się systematycznie z 8 w 2005, przez 13 w 2006 i 16 w 2007 – aż do 21 w roku 2008.

Przewoźnicy wybierali najczęściej przejścia graniczne: Szczecin Gumieńce – Tantow (2 626 pociągów), Chałupki – Bohumin (1 822 poc.), Zebrzydowice – Petrovice (1 798 poc.) i Gubin – Guben (1 734 poc.).

Wielkość usług świadczonych w zakresie udostępniania linii kolejowych jest mierzona pracą eksploatacyjną wyrażoną w pociągokilometrach [pockm]. W 2008 roku zrealizowano 228,20 mln pockm, w tym: 142,51 mln pockm w ruchu pasażerskim i 85,69 mln pockm w ruchu towarowym.

W 2008 roku odnotowano:

- minimalny spadek (o 0,02 %) ogólnej wielkości pracy eksploatacyjnej w stosunku do 2007 roku (w ruchu towarowym nastąpił spadek o 5,58 %, zaś w ruchu pasażerskim wzrost o 3,65 %);

Provision of access to railway infrastructure is performed in accordance with the Act on Railway Transportation and Transport Minister's Directive regarding rail infrastructure accessibility and utilization conditions. The basis for rail infrastructure access are contracts concluded with licensed rail operators regarding utilization of allocated train paths.

The basic product of PKP Polish Railway Lines Company is a timetable constructed in accordance with a specification provided by a railway operator. In 2008 a total of 2 486 150 operations were executed on the basis of:

- Yearly Timetable (YT) prepared in accordance with a request of train operators and updated during the YT validity period – 2 203 503 paths;
- Individual Timetable (IT) prepared in accordance with operator's request for the train path allocation, due to unexpected change of demand for transport services impossible to predict at the time of submitting the request to YT – 139 371 paths;
- catalogue paths in accordance with parameters adopted by PKP Polish Railway Lines Company and made public – 143 276 paths.

One Stop Shop (OSS) department is a part of international OSS network within European Rail Infrastructure Managers Association- RailNetEurope. One of the major tasks performed by the department is assigning international catalogue paths and RNE catalogue paths to international freight traffic.

In 2008 One Stop Shop settled 10 799 international freight traffic transits (including those crossing German border – 6 439, Czech border – 3 835, Slovakian border – 143, Belarusian border – 285 and Russian border – 77), which is nearly twice as much as it was in 2007 (5 787 transits).

Number of Polish operators participating in international freight transits has been systematically growing from 8 in 2005, through 13 in 2006, 16 in 2007, to 21 in 2008.

Operators were choosing primarily the following border crossings: Szczecin Gumieńce-Tantow (2 626 trains), Chałupki-Bohumín (1 822 trains), Zebrzydowice-Petrovice (1 798 trains) and Gubin-Guben (1 734 trains).

Volume of provided services concerning access to railway line is measured in operational work expressed in train-km [t-km]. In 2008 a total of 228.20 million t-km was performed including 142.51 million t-km in passenger traffic and 85.69 million t-km in freight traffic.

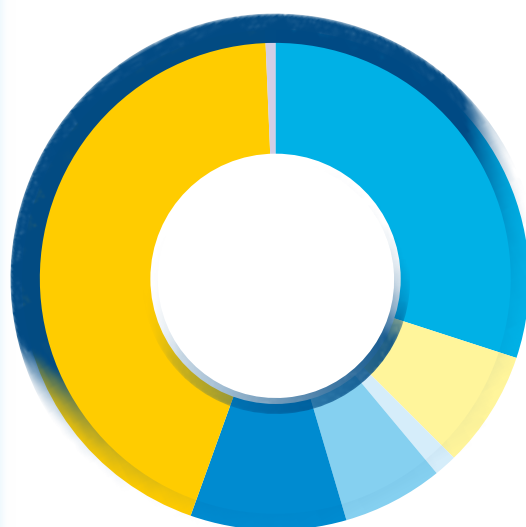
The following issues were observed in 2008:

- slight decrease (0.02%) of total volume of operational work in comparison to 2007, (including 5.58% in freight traffic, whereas in passenger traffic there was an increase by 3.65%);
- increase of share of freight operators outside PKP Group companies in volume of operational work executed by all freight operators from 16.02% in 2007 to 18.91% in 2008.

- wzrost udziału przewoźników towarowych spoza PKP w pracy wykonywanej przez wszystkich przewoźników towarowych: 16,02 % w 2007 roku do 18,91 % w 2008 roku
- Strukturę pracy eksploatacyjnej wg przewoźników i rodzajów pociągów w 2008 roku przedstawiono na poniższych wykresach.

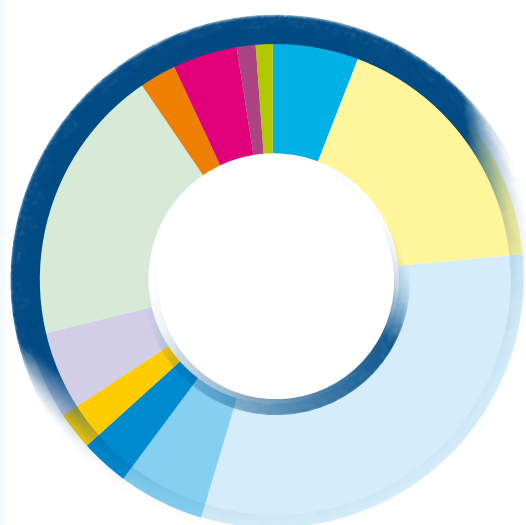
Share of operational work by operators and train types in 2008 is presented in the diagrams below.

Struktura pracy eksploatacyjnej wg przewoźników w 2008 roku Share of operational work by operators in 2008



30,03%	PKP CARGO S.A. PKP Cargo JSC
7,53%	Pozostali przewoźnicy rzeczy Remaining freight operators
1,46%	Pozostali przewoźnicy osób Remaining passenger operators
6,17%	„Koleje Mazowieckie-KM” Sp. z o.o. „Koleje Mazowieckie – KM” Ltd.
9,98%	PKP Intercity S.A. PKP Intercity JSC
44,60%	PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. PKP Regional Services Ltd.
0,66%	PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. PKP Fast TRI-City Trains Ltd.

Struktura pracy eksploatacyjnej wg rodzajów pociągów w 2008 roku Share of operational works by train types in 2008



6%	pociągi pasażerskie kwalifikowane passenger qualified trains
18%	pociągi pasażerskie międzywojewódzkie passenger interregional trains
32%	pociągi pasażerskie regionalne passenger regional trains
6%	szynobusy rail buses
3%	pociągi towarowe ekspresowe i pociągi pospieszne - TX, TP, TE freight express trains and fast trains – TX, TP, TE
2%	pociągi towarowe intermodalne - TEC, TXC freight intermodal trains – TEC, TXC
5%	pociągi towarowe do przewozów niemasowych - TL, TN freight trains for non-mass cargo – TL, TN
19%	pociągi towarowe do przewozów masowych - TM, TG freight mass cargo trains
3%	pociągi towarowe zdawcze - TK freight transfer trains – TK
4%	pojazdy kolejowe luzem rail vehicles
1%	pociągi utrzymaniowo-naprawcze repair and maintenance trains
1%	pociągi inne other trains

W 2008 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. obsługiwała 49 przewoźników:

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

In 2008 PKP Polish Railway Lines Company provided train paths for 49 operators:

1. CEMENT S.A.
2. České Dráhy a.s. (transport within privileged transit)
3. Connex Sachsen GmbH (transport within privileged transit)
4. CTL Express Sp. z o.o.
5. CTL Logistics S.A.
6. CTL Rail Sp. z o.o.
7. CTL Reggio Sp. z o.o.
8. CTL Train Sp. z o.o.
9. Lower-Silesian Bus Lines Sp. z o.o.
10. Lower-Silesian Infrastructure Repair Company DOLKOM Sp. z o.o.
11. Euronaf Trzebinia Sp. z o.o.
12. Freightliner PL Sp. z o.o.
13. GATX Rail Poland Sp. z o.o.
14. GreenChip Cargo Sp. z o.o.
15. Hagans Logistic Sp. z o.o.
16. „Kolej Bałtycka” S.A. (Baltic Rail JSC)
17. „Koleje Mazowieckie-KM” Sp. z o.o. (Mazovian Province Rail Ltd.)
18. Kopalnia Piasku „Kotłarnia” S.A. (Sand Mining Company „Kotłarnia” JSC)
19. LOTOS Kolej Sp. z o.o.
20. Lubelski Węgiel „BOGDANKA” S.A.
21. Nadwiślański Zakład Transportu Kolejowego Sp. z o.o. w Bieruniu (the Vistula Rail Transport Company Ltd in Bieruń)
22. ODEG Ostdeutsche Eisenbahn GmbH (transport within privileged transit)
23. ORLEN KolTrans Sp. z o.o.
24. PCC Kolchem Sp. z o.o.
25. PCC Rail COALTRAN Sp. z o.o.
26. PCC Rail Rybnik S.A.
27. PCC Rail S.A.
28. PCC Spedkol Sp. z o.o.
29. PKP CARGO S.A.
30. PKP Intercity S.A.
31. PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. (PKP Regional Services Ltd.)
32. PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. (PKP Fast TRI-city Trains Ltd.)
33. POL-MIEDŹ TRANS Sp. z o.o.
34. Polski Koncern Naftowy ORLEN S.A. (Polish Petroleum Company ORLEN JSC)
35. Pomorskie Przedsiębiorstwo Mechaniczno-Torowe Sp. z o.o. (Pomeranian Province Track Company Ltd.)
36. Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury Sp. z o.o. (Railway Infrastructure Repair Company Ltd.)
37. Przedsiębiorstwo Robót Kolejowych i Inżynieryjnych S.A. (Railway Engineering Works Company JSC)
38. Przedsiębiorstwo Robót Komunikacyjnych w Krakowie S.A. (Transport Works Company in Cracow JSC)
39. Przedsiębiorstwo Transportu Kolejowego „KOLTAR” Sp. z o.o. (Rail Transport Company „KOLTAR” Ltd.)
40. Przedsiębiorstwo Transportu Kolejowego Holding S.A. (Rail Transport Company Holding JSC)

- 46. Szybka Kolej Miejska Sp. z o.o.
- 47. Transoda Sp. z o.o.
- 48. Zakład Inżynierii Kolejowej Leśkiewicz Kosmała Sp.j.
- 49. X-Train Sp. z o.o.

W 2008 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. stosowała cennik, obowiązujący w ramach rozkładu jazdy 2007/2008, opracowany na podstawie zasad zawartych w Rozporządzeniu Ministra Transportu z dnia 30 maja 2006 roku w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U. Nr 107, poz. 737 ze zm.). Przy budowie cennika uwzględnione zostały dotacje na remonty i utrzymanie infrastruktury kolejowej, pochodzące z budżetu państwa i Funduszu Kolejowego – w łącznej wysokości 500 mln zł.

Informacje dotyczące korzystania z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. są dostępne na stronie internetowej www.plk-sa.pl, w tym m.in.:

- zakres świadczonych usług;
- zasady przyznawania dostępu do infrastruktury kolejowej (Regulamin przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych);
- opłaty za usługi podstawowe i dodatkowe w ramach udostępniania infrastruktury kolejowej (Cennik opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.);
- zasady opracowywania rozkładu jazdy.

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

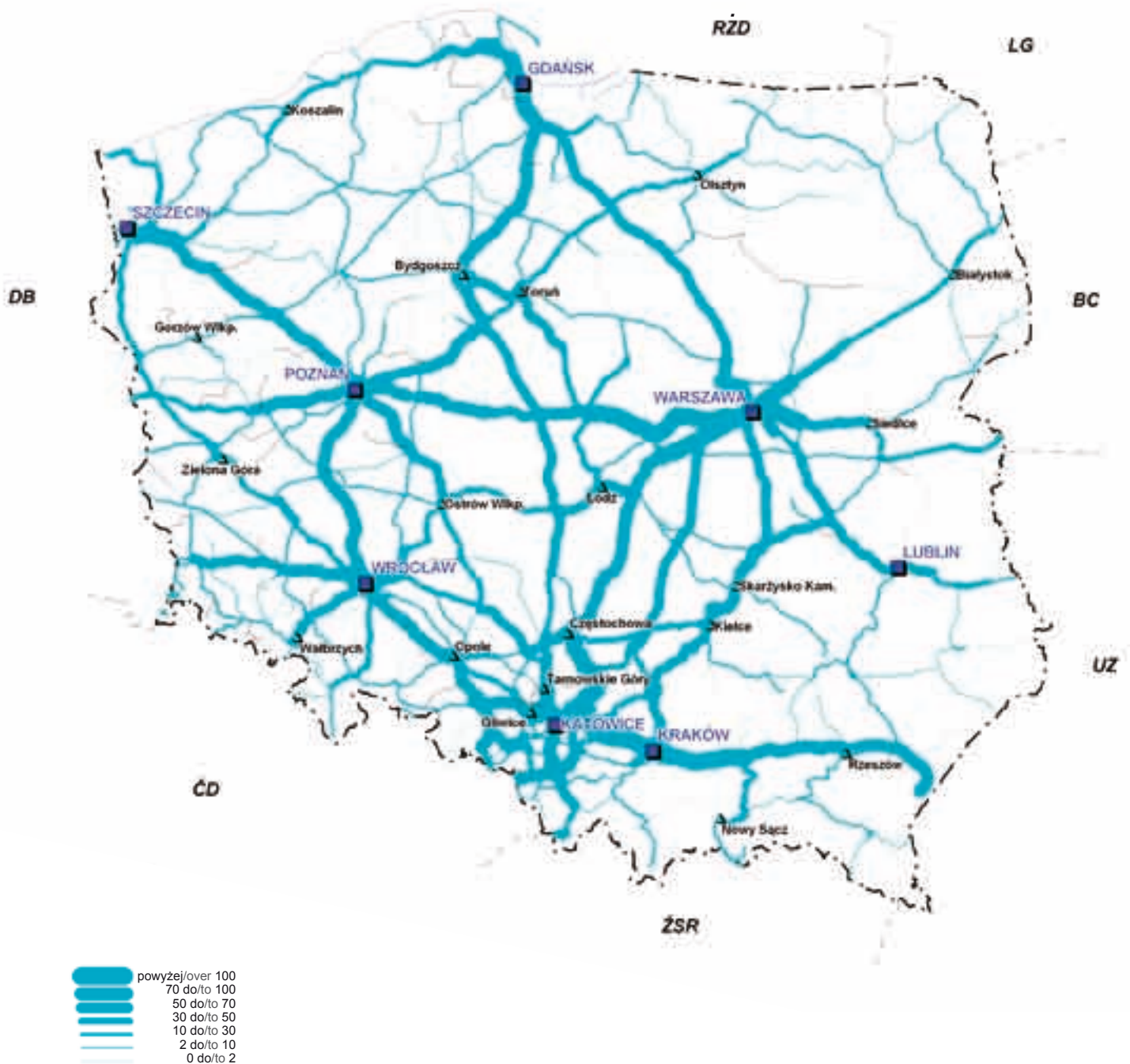
- 41. Przedsiębiorstwo Usług Kolejowych KOLPREM Sp. z o.o. (Rail Services Company KOLPREM Ltd.)
- 42. RCO S.A.
- 43. Rail Polska Sp. z o.o.
- 44. RailTrans s.r.o. (transport within privileged transit)
- 45. STK Sp. z o.o.
- 46. Szybka Kolej Miejska Sp. z o.o. (Fast City Rail JSC)
- 47. Transoda Sp. z o.o.
- 48. Zakład Inżynierii Kolejowej Leśkiewicz Kosmała Sp.j. (Railway Engineering Company Leśkiewicz Kosmała)
- 49. X-Train Sp. z o.o.

In 2008 PKP Polish Railway Lines Company applied a price list which was in force for 2007 – 2008 timetable and developed according to the rules contained in Minister of Transport Directive of 13th May, 2006, concerning conditions of access and utilization of rail infrastructure (Journal of Laws no 107, item 737). For the first time during the arrangement of the pricelist, a subsidy for renewals and maintenance of the rail infrastructure from State Budget and Railway Fund totaling 500 million zlotys was taken into account. Information concerning rail infrastructure administered by PKP Polish Railway Lines Company is available on www.plk-sa.pl, including:

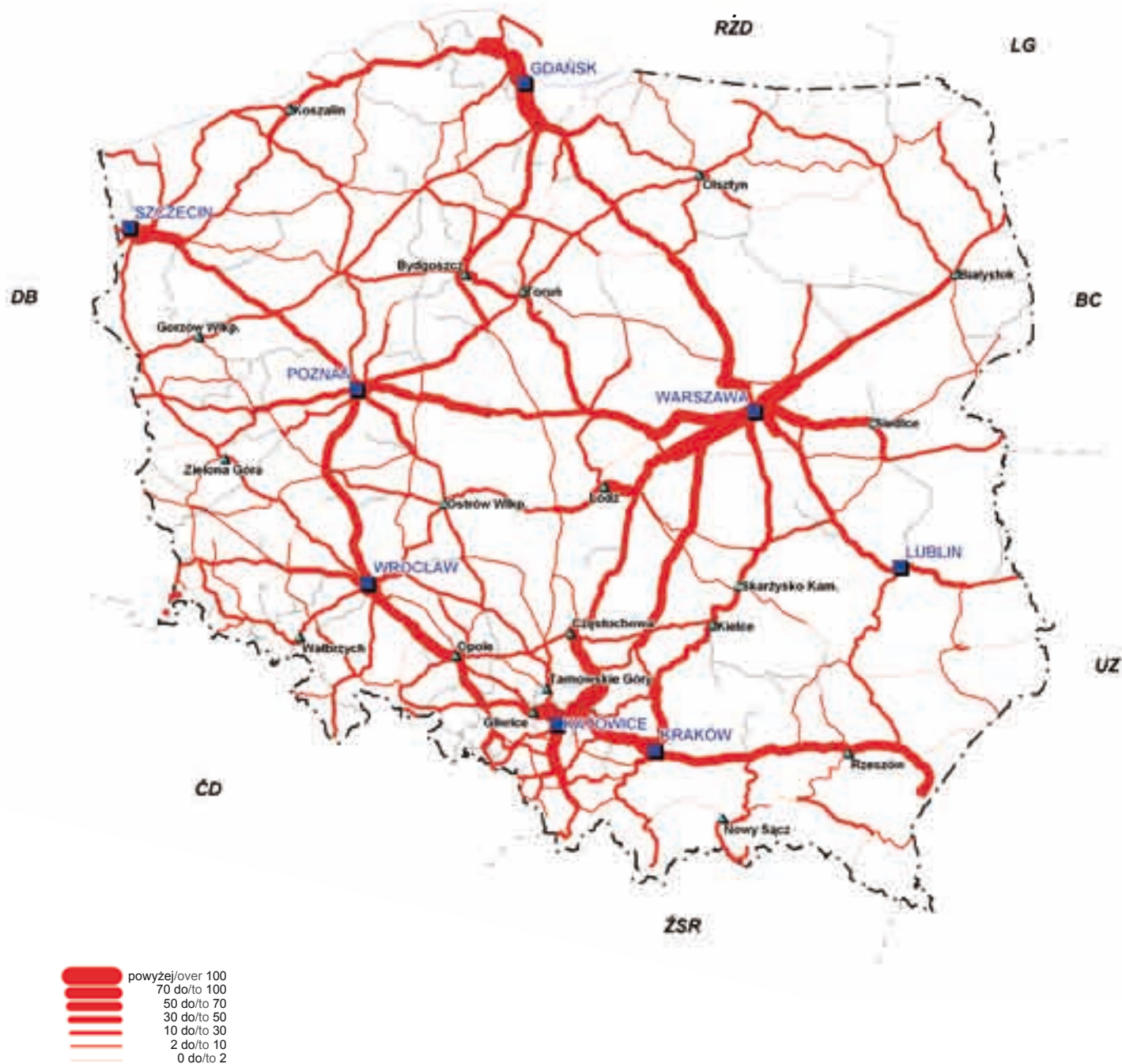
- scope of services provided;
- principles of access to rail infrastructure (Rules of train path allocation and utilization of allocated train path by licensed railway operators);
- charges for basic and additional services within provided access to rail infrastructure (Price list of rail infrastructure utilization administered by PKP Polish Railway Lines Company)
- timetable constructing principles.

The following maps present an average total railway freight and passenger traffic network load.

Obciążenie sieci PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – 2008 r.:
ogółem [poc./dobę w obu kierunkach]
Total load of PKP Polish Railway Lines Company network – 2008
[train/day in both directions]



Obciążenie sieci PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – 2008 r.:
pociągi pasażerskie [poc./dobę w obu kierunkach]
Load of PKP Polish Railway Lines Company network – 2008:
passenger trains [train/day in both directions]



Obciążenie sieci PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w 2008 r.:
pociągi towarowe [poc./dobę w obu kierunkach]
Load of PKP Polish Railway Lines Company network – 2008:
freight trains [train/day in both directions]

