



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Zarządca narodowej sieci linii kolejowych

Raport roczny za 2021 rok

SPIS TREŚCI

Słowo wstępne Prezesa Zarządu	4
Skład Rady Nadzorczej i Zarządu Spółki	5
Wynik finansowy	6
Majątek Spółki.....	7
Źródła finansowania majątku.....	9
Kapitał własny.....	9
Kapitał obcy.....	10
Wyniki ekonomiczno-finansowe działalności Spółki.....	13
Sprzedż tras	15
Udostępnianie infrastruktury kolejowej.....	16
Dane dotyczące zrealizowanych przejazdów międzynarodowych.....	17
Dane dotyczące zrealizowanych przejazdów krajowych.....	18
Infrastruktura	19
Drogi kolejowe.....	20
Automatyka i telekomunikacja.....	22
Urządzenia elektroenergetyczne.....	27
Centrum Diagnostyki.....	30
Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury.....	32
Zakład Maszyn Torowych.....	33
Ważniejsze osiągnięcia w zakresie badań i rozwoju technicznego	34
Infrastruktura pasażerska.....	36
Bezpieczeństwo	40
Statystyka zdarzeń kolejowych.....	41
Działania podejmowane na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego.....	43
Kolejowe ratownictwo techniczne.....	48
Straż Ochrony Kolei.....	49
Kierunki rozwoju	52
Ramy strategiczne.....	53
Przewidywane kierunki rozwoju	54
Wspieranie przedsięwzięć inwestycyjnych.....	54
Działania przeciw wykluczeniu komunikacyjnemu.....	55
Rozwój korytarzy towarowych.....	55
Współpraca międzynarodowa.....	56
Legislacja i strategia UE.....	57

Istotne działania w zakresie informatyzacji.....	57
Geoinformacja.....	59
Ochrona środowiska.....	61
Inwestycje.....	63
Informacje ogólne.....	64
Realizacja Krajowego Programu Kolejowego.....	64
Źródła finansowania.....	71
Kadry.....	73
Analiza zatrudnienia.....	74
Podnoszenie kwalifikacji i rozwój pracowników.....	77
Edukacja kolejowa.....	77
Działalność w obszarze społecznej odpowiedzialności biznesu	79
Kampania społeczna „Bezpieczny przejazd”.....	80
Tradycja kolejowa	82
Komunikacja zewnętrzna.....	83
14. Międzynarodowe Targi Kolejowe TRAKO w Gdańsku.....	84
20-lecie działalności PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.....	84
PLK SA aktywnym uczestnikiem wydarzeń gospodarczo-branżowych.....	84
Najważniejsze wydarzenia w 2021 roku	86
Dane teleadresowe.....	90
Mapa linii kolejowych	91

SŁOWO WSTĘPNE

Ireneusz Merchel
Prezes Zarządu
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.



Szanowni Państwo,

oddaję w Państwa ręce kolejną edycję Raportu rocznego PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. Tradycyjnie publikacja informuje o wszystkich obszarach działalności Spółki w 2021 roku – od utrzymania linii kolejowych, poprzez realizację rozkładu jazdy, udostępnianie infrastruktury kolejowej, dane finansowe, działalność inwestycyjną, omówienie kierunków rozwoju oraz dane dotyczące zatrudnienia.

W 2021 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. świętowały jubileusz działalności. Dwudziestoletnia działalność PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. pokazuje zmiany jakie zaszły na polskiej kolei. Poprawa stanu infrastruktury kolejowej przełożyła się na krótsze podróże – dzięki wyższym prędkościom pociągów, lepszą dostępność do kolei – dzięki dziesiątkom nowych i przebudowanych stacji i przystanków, większe możliwości przewozu ładunków – dzięki znaczącej poprawie stanu obiektów inżynierskich. Wzrósł także istotnie poziom bezpieczeństwa – dzięki nowym urządzeniom, systemom i organizacji pracy. Działalność PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. ma strategiczne znaczenie dla społeczeństwa i funkcjonowania gospodarki kraju. Spółka odgrywa znaczącą rolę w rozwoju kolei, a tym samym w zwiększaniu pozycji najbezpieczniejszego i ekologicznego środka transportu.

2021 rok był przełomowy, ponieważ Spółka jest bliska zakończenia bardzo ważnego dla polskiej kolei Krajowego Programu Kolejowego – największego w historii programu inwestycyjnego w infrastrukturę kolejową, który przywraca należne miejsce kolei na polskiej mapie transportowej. Podobnie jak w 2020 roku, ubiegły rok również zdominowany był przez epidemię koronawirusa. Epidemia nie miała jednak istotnego wpływu na proces inwestycyjny – realizowaliśmy inwestycje, oddawaliśmy zakończone prace, podpisywaliśmy kolejne umowy i ogłaszaliśmy przetargi.

Efektywne wykorzystanie środków unijnych i budżetowych to poprawa warunków podróży koleją, najbardziej ekologicznym środkiem transportu. Mieszkańcy każdego

województwa, dużych i mniejszych miejscowości zyskali lepszy dostęp do pociągów i ofertę lepszych podróży. W grudniu 2021 roku minął rok od elektryfikacji linii Lublin – Stalowa Wola i dwa lata od wprowadzenia jazdy pociągami elektrycznymi na odcinku Węglińiec – Zgorzelec. Krócej jeździmy także z Warszawy do Trójmiasta, z Krakowa do Katowic, z Poznania do Wrocławia czy z Warszawy do Olsztyna.

Spółka dostrzega potrzebę równomiernego rozwoju kolei w całym kraju. Mieszkańcy na wschodzie Polski zyskali lepsze warunki podróży dzięki realizacji projektów z Programu Operacyjnego Polska Wschodnia. W innych regionach wykorzystaliśmy możliwości, jakie dają regionalne programy operacyjne lub Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko. Z instrumentu CEF „Łącząc Europę” zmieniamy linie o znaczeniu międzynarodowym, ale zawsze korzystają z nich mieszkańcy miejscowości obok kolejowych tras np. na Rail Baltica. Kolej wróciła po latach na niewykorzystywane trasy i zwiększa dostępność komunikacyjną m.in. na liniach: Legnica – Rudna Gwizdanów, Lublin – Łuków, Mielec- Dębica. W grudniu 2021 roku, po ponad 20 latach wróciły pociągi na dolnośląską linię z Wrocławia do Jelcza przez Wrocław Swojczyce.

W KPK przewidziano także projekty dedykowane szczególnie dla rozwoju transportu towarowego i wiele z nich już zakończyliśmy. To oznacza, że efektywniej i z gwarancją większego bezpieczeństwa wykorzystywane są tory do przewozu towarów. Przebudowane są m.in. linie w województwie śląskim np. Toszek Północ – Rudziniec Gliwicki – Stare Koźle, Chybie – Żory – Rybnik – Nędza/Turze, zmodernizowane i zelektryfikowane linie Stalowa Wola Rozwadów – Lublin i Węglińiec – Zgorzelec. Prace dla przewozów towarowych wymagały również przebudowy urządzeń sterowania, mostów i wiaduktów. Środki – w znacznej mierze z projektów unijnych – zostały wykorzystane m.in. na budowę i modernizację blisko 600 mostów np. na międzynarodowej trasie Rail Baltica na Bugu, nad

Wisłą w Krakowie na trasie E 30, czy na Sanie na trasie Lublin – Stalowa Wola. Inwestycje w kolejowy transport towarowy to korzyści dla ekologii i wzrost bezpieczeństwa także na drogach.

W 2021 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podpisały umowy o wartości ponad 4,4 mld zł. Na sieci kolejowej m.in. zmodernizowano ponad 900 km torów, zabudowano ponad 1 100 rozjazdów i zmodernizowano ponad 220 przejazdów kolejowo-drogowych.

Spółka kontynuowała w 2021 roku realizację programów znajdujących się pod egidą Ministerstwa Infrastruktury, których celem jest przeciwdziałanie i walka z wykluczeniem komunikacyjnym oraz zwiększanie dostępności kolei - Programu Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej - Kolej + do 2028 roku oraz Rządowego Programu budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021 - 2025. Od samego początku działalności Spółki duży nacisk został położony na kwestie dotyczące bezpieczeństwa w ruchu kolejowym. W tym zakresie realizujemy szereg zadań i stale podejmujemy nowe inicjatywy w obszarze technicznym i pracowniczym, by zwiększać poziom bezpieczeństwa prowadzenia ruchu kolejowego, wpływając tym samym na stan bezpieczeństwa całego systemu kolejowego.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. konsekwentnie wzmacniają własny potencjał techniczny i wykonawczy inwestując w zakup m.in. maszyn i urządzeń. W 2021 roku podwyższony został kapitał zakładowy wszystkich czterech spółek zależnych należących do Grupy Kapitałowej PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. z przeznaczeniem na zakup nowoczesnych maszyn i urządzeń lub nieruchomości w celu zwiększenia ich potencjału w realizacji prac na sieci kolejowej. Wsparcie w wysokości 850 mln złotych otrzymały: Dolnośląskie Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury Komunikacyjnej DOLKOM sp. z o.o., Pomorskie Przedsiębiorstwo Mechaniczno-Torowe sp. z o.o., Przedsiębiorstwo Napraw i Utrzymania Infrastruktury Kolejowej w Krakowie sp. z o.o., Zakład Robót Komunikacyjnych – DOM w Poznaniu sp. z o.o. Jest to największe w historii dofinansowanie spółek zależnych z Grupy Kapitałowej PLK, a środki dokapitalizowania pochodzą z budżetu państwa.

Więcej informacji dotyczących działalności PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. znajduje się na kolejnych stronach dokumentu. Zachęcam do lektury publikacji. Mam nadzieję, że sięgniecie Państwo po nią z przyjemnością.

Ireneusz Merchel
Prezes Zarządu
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

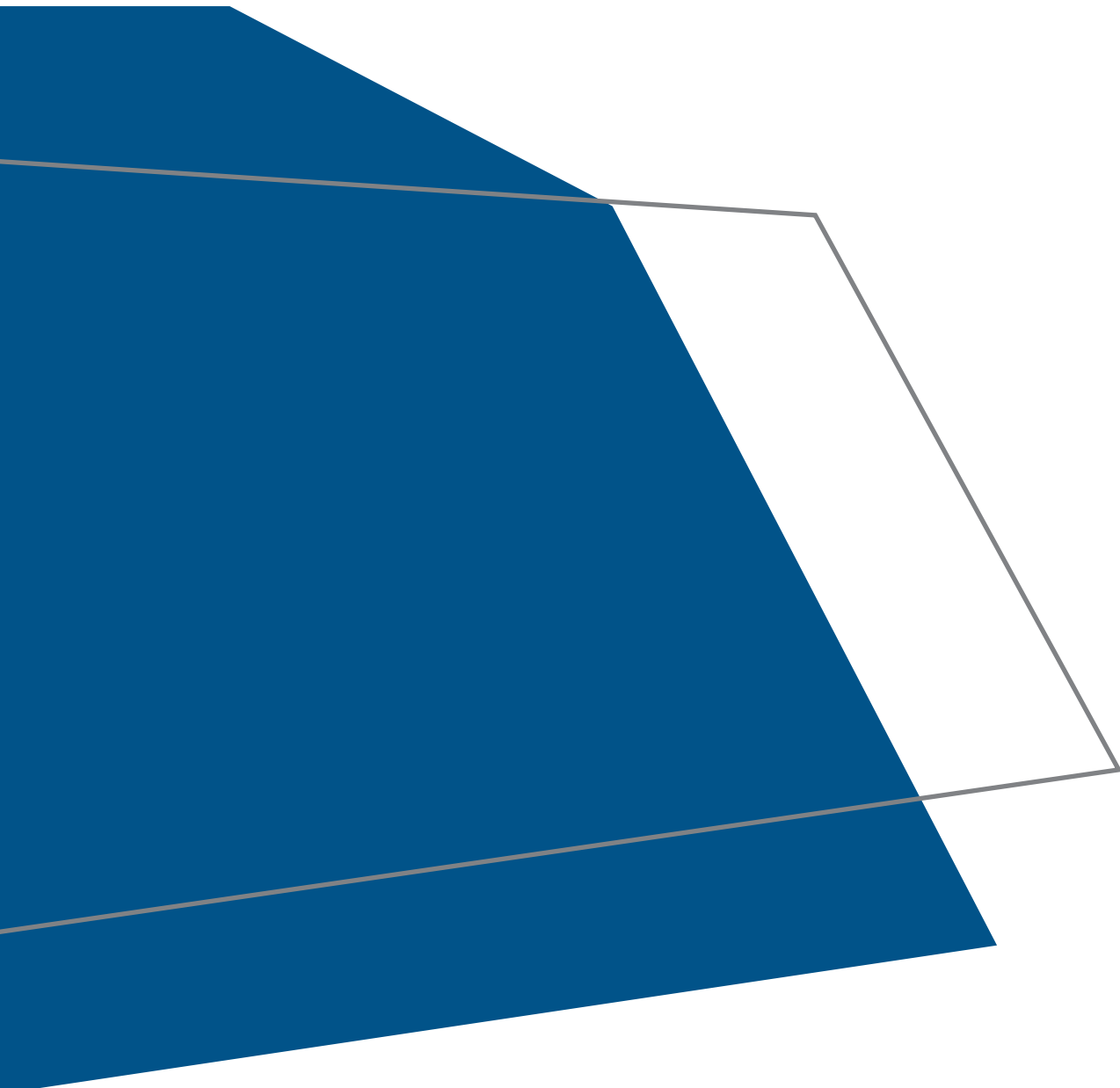
RADA NADZORCZA

- **Mariusz Andrzejewski**
Przewodniczący Rady Nadzorczej
- **Artur Kawaler**
Sekretarz Rady Nadzorczej
- **Magdalena Błaszczyk**
Członek Rady Nadzorczej
- **Piotr Gebel**
Członek Rady Nadzorczej
- **Jakub Kapturzak**
Członek Rady Nadzorczej
- **Joanna Klekot**
Członek Rady Nadzorczej
- **Marcin Piwowarski**
Członek Rady Nadzorczej
- **Tomasz Rurka**
Członek Rady Nadzorczej
- **Henryk Sikora**
Członek Rady Nadzorczej

ZARZĄD SPÓŁKI

- **Ireneusz Merchel**
Prezes Zarządu
- **Mirosław Skubiszyński**
Wiceprezes Zarządu - dyrektor ds. eksploatacji
- **Arnold Bresch**
Członek Zarządu - dyrektor ds. realizacji inwestycji
- **Radosław Celiński**
Członek Zarządu - dyrektor ds. finansowych i ekonomicznych
- **Grzegorz Kurdziel**
Członek Zarządu - dyrektor ds. wsparcia operacyjnego
- **Piotr Majerczak**
Członek Zarządu - dyrektor ds. utrzymania infrastruktury

(stan na 30 grudnia 2022 r.)



WYNIK FINANSOWY

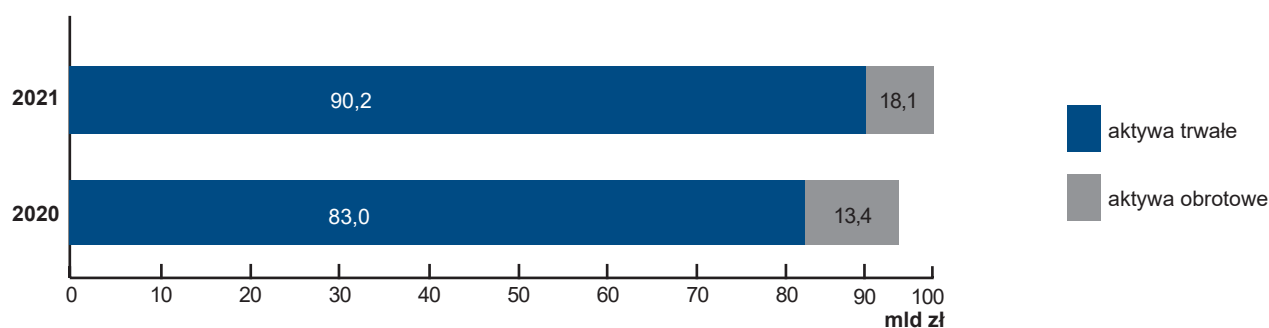
MAJĄTEK SPÓŁKI

Sytuację ekonomiczno-finansową oceniono na podstawie sprawozdawczości finansowej według stanu na 31 grudnia 2021 roku.

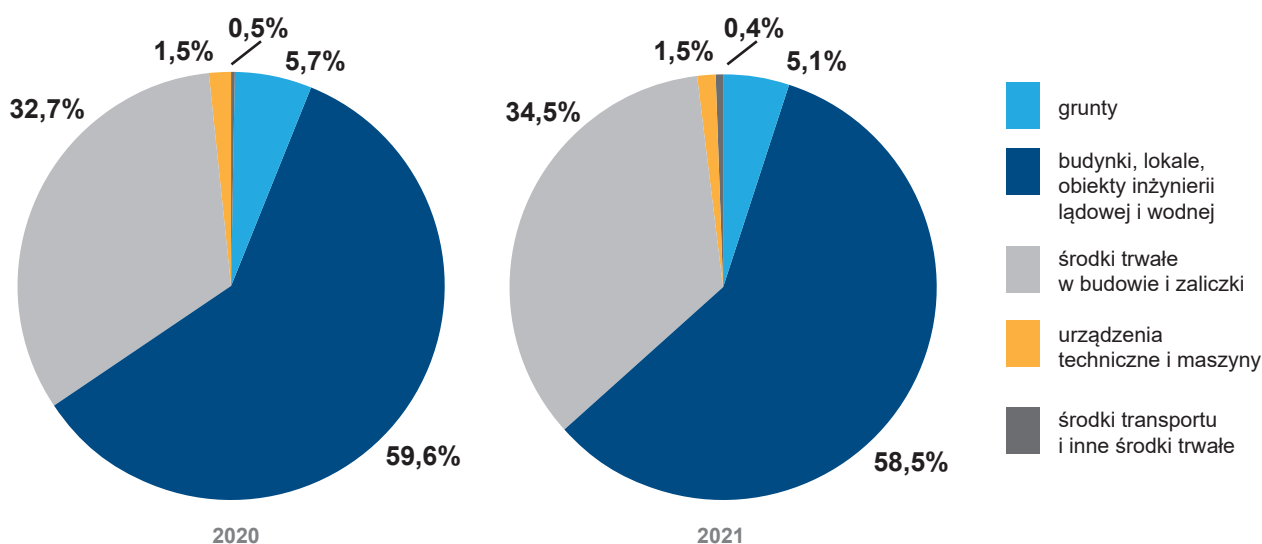
Wartość księgową majątku PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. według stanu na 31 grudnia 2021 roku wynosiła 108 325,5 mln zł i była wyższa w porównaniu do 2020 roku o 12,4%.

Majątek Spółki ma strukturę aktywów typową dla zarządców infrastruktury kolejowej, na którą w głównej mierze składają się budynki, lokale oraz obiekty inżynierii lądowej i wodnej. W 2021 roku aktywa trwałe stanowiły 83,3% całkowitego majątku Spółki. W ciągu roku obrotowego nastąpił wzrost majątku trwałego o 8,7% w wyniku modernizacji infrastruktury, tj. zakończonych i przyjętych do eksploatacji zmodernizowanych obiektów na liniach kolejowych.

Majątek PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. w latach 2020-2021



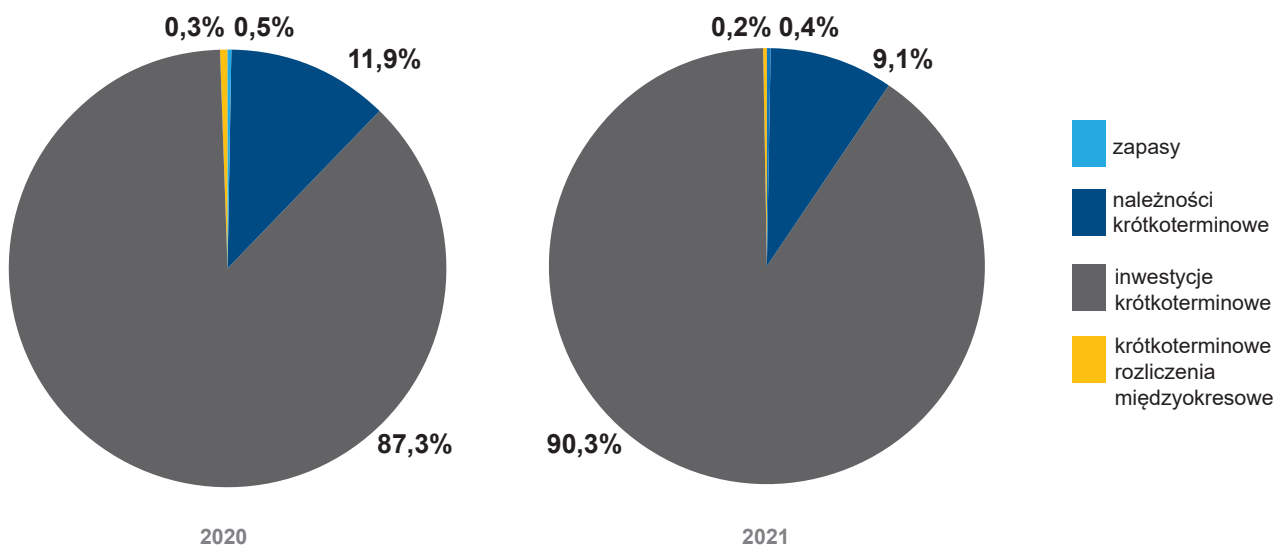
Struktura rzeczowych aktywów trwałych w latach 2020-2021



Aktywa obrotowe PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. w 2021 roku stanowiły 16,7% całkowitego majątku. W stosunku do 2020 roku ich wartość bilansowa wzrosła o 35,2%. Wzrost ten był zasadniczo rezultatem zwiększenia stanu środków pieniężnych i innych aktywów pieniężnych, na które składają się m.in.: środki z Funduszu Kolejowego i budżetu państwa m.in. na wydatki bieżące związane z zadaniami zarządcy infrastruktury, środki

z dokapitalizowania Spółki, kredyty z Europejskiego Banku Inwestycyjnego (EBI) oraz refundacje środków zaangażowanych w projekty inwestycyjne realizowane w ramach: Regionalnych Programów Operacyjnych (RPO), Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POLiŚ), Instrumentu finansowego „Łącząc Europę” (CEF), Programu Operacyjnego Polska Wschodnia (PO PW).

Struktura aktywów obrotowych w latach 2020-2021



W 2021 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. posiadały udziały wykazywane jako inwestycje długoterminowe w następujących spółkach zależnych:

1. Przedsiębiorstwo Napraw i Utrzymania Infrastruktury Kolejowej w Krakowie sp. z o.o. (100% udziałów w kapitale zakładowym).
2. Dolnośląskie Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury Komunikacyjnej DOLKOM sp. z o.o. z siedzibą we Wrocławiu (100% udziałów w kapitale zakładowym).
3. Zakład Robót Komunikacyjnych – DOM w Poznaniu sp. z o.o. (100% udziałów w kapitale zakładowym).
4. Pomorskie Przedsiębiorstwo Mechaniczno-Torowe sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku (100% udziałów w kapitale zakładowym).

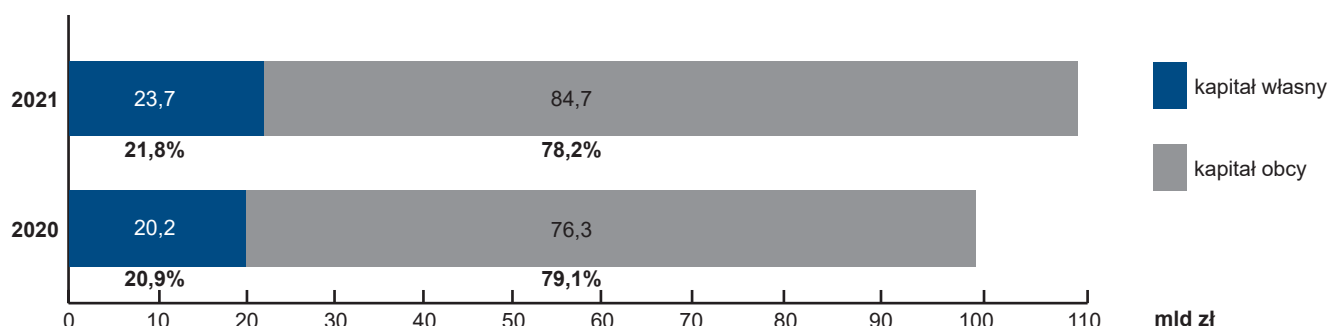
Wartość bilansowa powyższych aktywów na 31 grudnia 2021 roku wyniosła 1 079,9 mln zł.

Spółki utrzymaniowo – naprawcze stanowią dla PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. niezbędny potencjał do:

1. utrzymania wymaganego technicznie stanu torów;
2. wykonywania inwestycji modernizacyjnych i odtworzeniowych na stacjach i szlakach kolejowych;
3. szybkiej reakcji na potrzeby przeprowadzenia robót budowlanych w sytuacjach nadzwyczajnych.

ŹRÓDŁA FINANSOWANIA MAJĄTKU

Źródła finansowania majątku PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. w latach 2020-2021



KAPITAŁ WŁASNY

Kapitał własny stanowił w 2021 roku 21,8% majątku Spółki i w porównaniu do 2020 roku uległ zwiększeniu o 0,9 punktu procentowego (p.p.).

W 2021 roku kapitał podstawowy został podwyższony do wysokości 30 659,0 mln zł w wyniku:

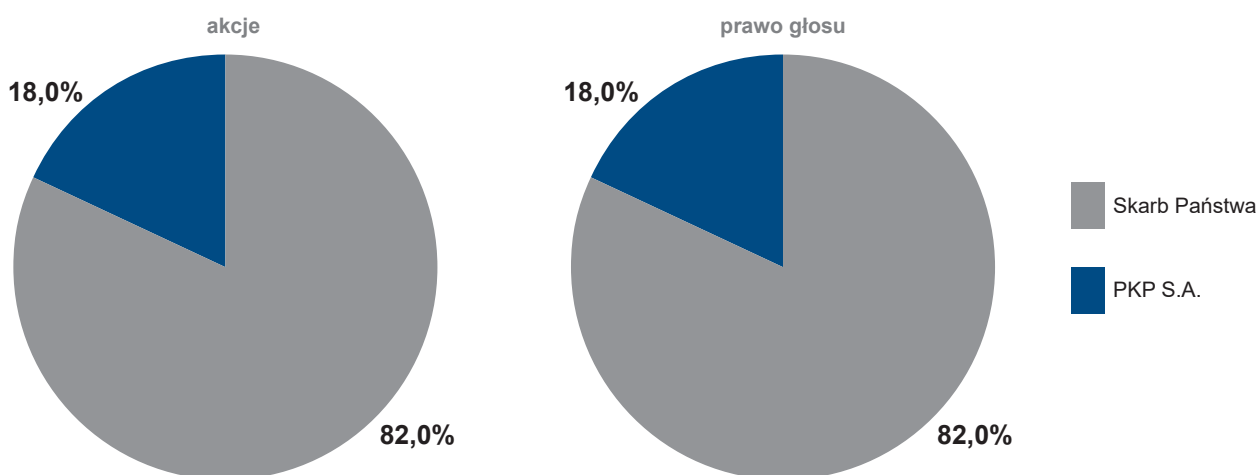
- wniesienia przez Skarb Państwa wkładu pieniężnego w wysokości 1 850,0 mln zł, który 11 lutego 2021 roku został zarejestrowany jako podwyższenie kapitału zakładowego PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. (w 2020 roku wykazany jako pozostałe kapitały rezerwowe). Środki te przeznaczone na:
 - inwestycje kapitałowe polegające na podwyższeniu kapitału zakładowego spółek zależnych PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. (kwota 850,0 mln zł). Spółki zależne przeznaczą środki pochodzące z podwyższenia kapitału zakładowego na zakup środków trwałych w postaci maszyn i urządzeń lub nieruchomości w celu zwiększenia potencjału realizowanych przez nie inwestycji,

- zadania w zakresie budowy, przebudowy, rozbudowy lub modernizacji przystanków kolejowych oraz infrastruktury towarzyszącej, realizowane w ramach programów wieloletnich, o których mowa w art. 136 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych, w szczególności na realizację zadań inwestycyjnych wynikających z „Rządowego Programu budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2020-2025” (kwota 1 000,0 mln zł);
- wniesienia przez Skarb Państwa wkładu niepieniężnego w postaci skarbowych papierów wartościowych w wysokości 2295,0 mln zł, przeznaczonych na podstawie Listu Emisyjnego nr 9/2021 Ministra Finansów, Funduszy i Polityki Regionalnej z dnia 5 lutego 2021 roku w sprawie emisji obligacji zerokuponowych o terminie wykupu w dniu 25 kwietnia 2023 roku. Środki uzyskane z tytułu emisji skarbowych papierów wartościowych mogą być przeznaczone wyłącznie na finansowanie inwestycji realizowanych przez

- PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w ramach programów wieloletnich, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 roku o finansach publicznych;
- wniesienia przez Skarb Państwa wkładu pieniężnego w wysokości 1 249,5 mln zł, przeznaczonego na inwestycje w zakresie infrastruktury kolejowej, prowadzone w ramach programu wieloletniego - „Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku”. Podwyższenie kapitału związane było z wejściem w życie przepisów ustawy z dnia 14 października 2021 roku o zmianie

ustawy o szczególnych rozwiązaniach służących realizacji ustawy budżetowej na 2021 rok oraz ustawy o dochodach jednostek samorządu terytorialnego (Dz. U. z 2021 r. poz. 1672 z późn. zm.), która w art. 1 pkt 18 wskazuje, że w 2021 roku Minister właściwy ds. infrastruktury przekaże dodatkowe środki z budżetu państwa w wysokości 1 249,5 mln zł na objęcie przez Skarb Państwa reprezentowany przez Ministra właściwego ds. infrastruktury akcji PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.

Struktura akcjonariatu PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. na dzień 31 grudnia 2021 roku

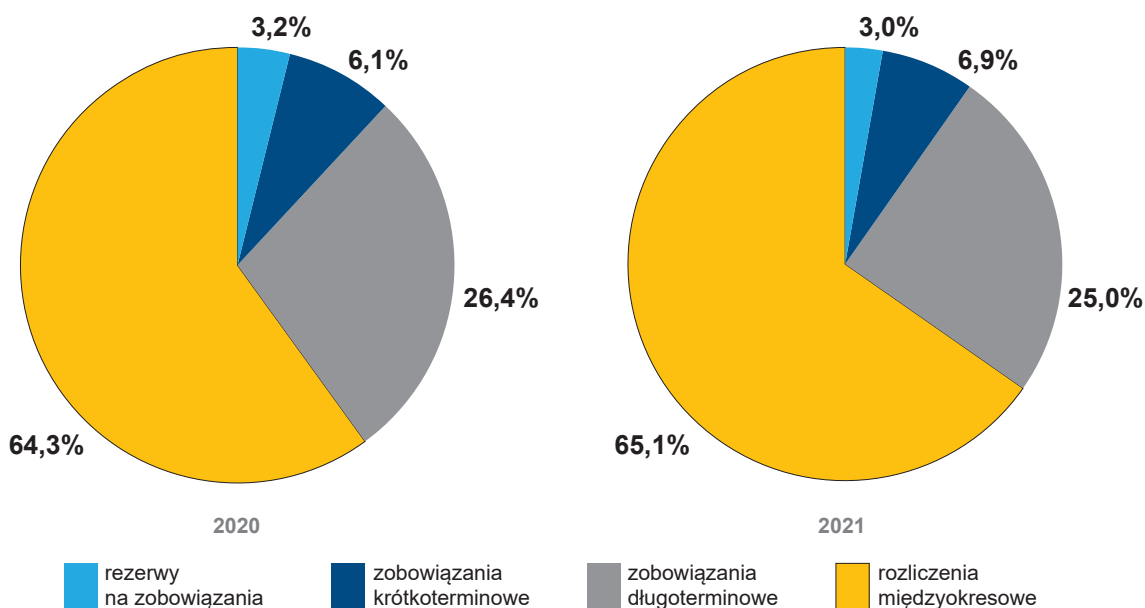


KAPITAŁ OBCY

Głównym źródłem finansowania majątku PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. w 2021 roku, podobnie jak w latach poprzednich, były kapitały obce. Według stanu na 31 grudnia 2021 roku wynosiły one 84 657,7 mln zł, pokrywając zasoby majątkowe Spółki w 78,2%. W 2021 roku w porównaniu do 2020 roku udział kapitału obcego w finansowaniu majątku Spółki zmniejszył się

pomimo istotnego wzrostu długoterminowych rozliczeń międzyokresowych z tytułu środków na modernizację infrastruktury kolejowej uzyskanych z dotacji budżetowej, Funduszu Kolejowego, Unii Europejskiej i innych źródeł publicznych oraz zobowiązań długoterminowych z tytułu kredytów i pożyczek.

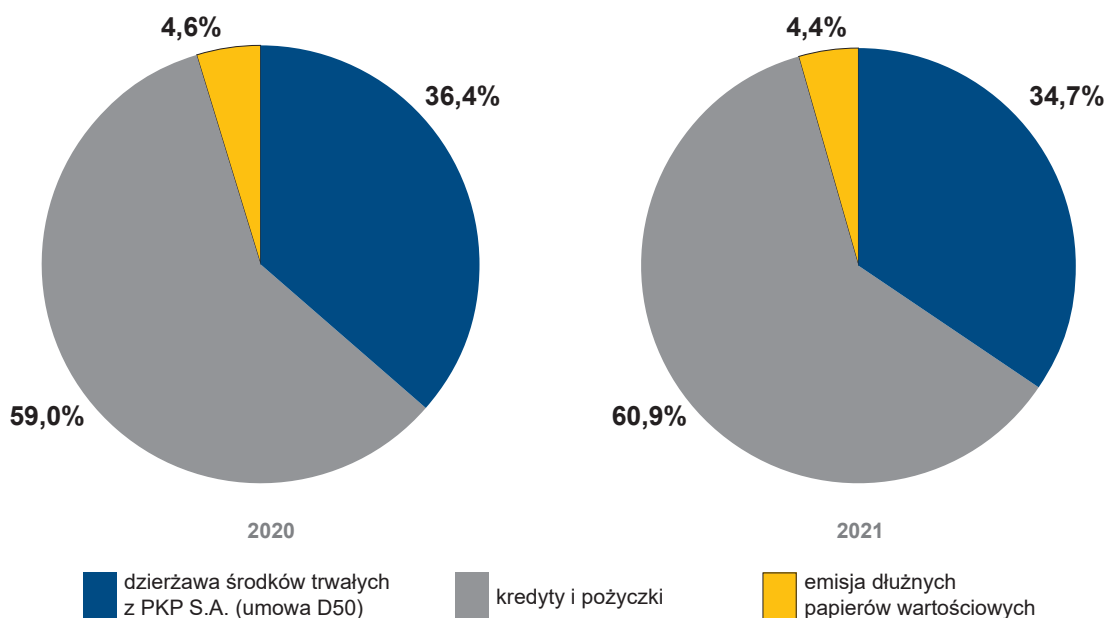
Struktura kapitału obcego w latach 2020-2021



Według stanu na 31 grudnia 2021 roku zobowiązania długoterminowe wynosiły 21 133,4 mln zł, których udział w kapitale obcym wynosił 25,0%. Najwyższy udział w zobowiązaniach długoterminowych (60,9%) stanowiły kredyty otrzymane z EBI na współfinansowanie i prefinansowanie modernizacji linii kolejowych, następnie 34,6%

tych zobowiązań stanowiły zobowiązania z tytułu zawartej z PKP S.A. w 2001 roku umowy oddania do odpłatnego korzystania z linii kolejowych oraz innych nieruchomości niezbędnych do zarządzania liniami kolejowymi (umowa D50-KN-1L/01).

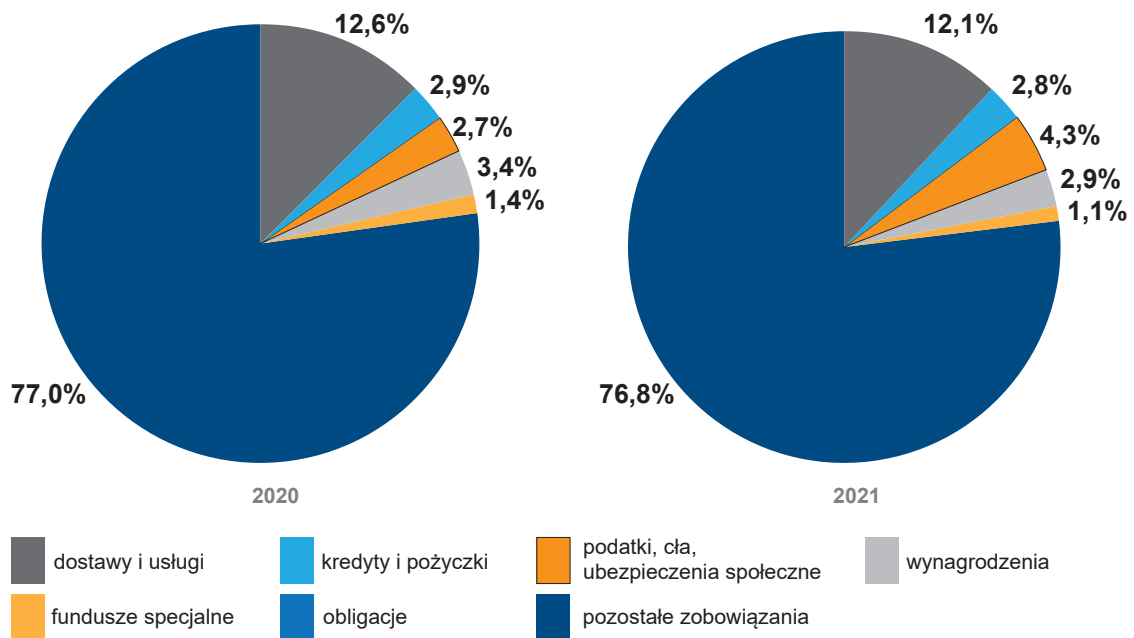
Struktura zobowiązań długoterminowych w latach 2020-2021



Zobowiązania krótkoterminowe na koniec 2021 roku wynosiły 5 877,7 mln zł i były wyższe w porównaniu do 2020 roku o 27,2%. Odnotowane zwiększenie stanu zobowiązań krótkoterminowych wynikało zasadniczo z faktur za

roboty inwestycyjne związane z modernizacją infrastruktury kolejowej, które docelowo mają pokrycie ze środków unijnych i budżetu państwa oraz zaciągniętych transzach kredytu w EBI.

Struktura zobowiązań krótkoterminowych w latach 2020-2021



WYNIKI EKONOMICZNO-FINANSOWE DZIAŁALNOŚCI SPÓŁKI

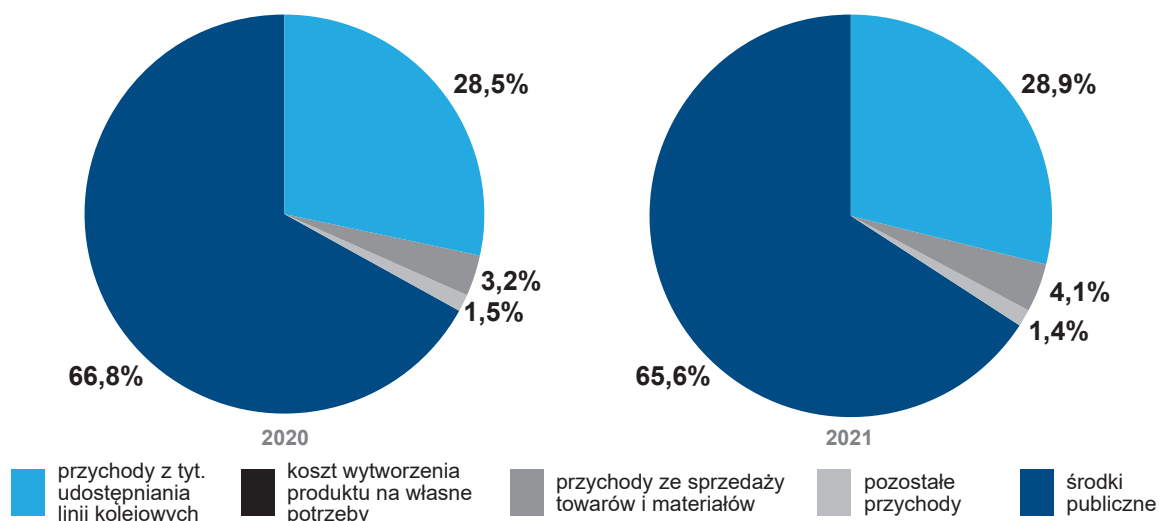
Wyniki finansowe z działalności gospodarczej PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. (w mln zł)

Lp.	Wyszczególnienie	2021 r.	2020 r.	Zmiana	
				2021-2020	%
1.	Przychody ze sprzedaży i zrównane z nimi	7 447,7	6 756,0	691,7	10,2
2.	Koszty działalności operacyjnej	8 662,3	8 012,5	649,8	8,1
3.	Wynik na sprzedaży	-1 214,6	-1 256,5	41,9	-3,3
4.	Pozostałe przychody operacyjne	1 702,3	1 476,1	226,2	15,3
5.	Pozostałe koszty operacyjne	511,4	341,3	170,1	49,8
6.	Wynik na pozostałej działalności operacyjnej	1 190,9	1 134,8	56,1	4,9
7.	EBIT	-23,7	-121,7	98,0	-80,5
8.	EBITDA	2 087,2	1 873,2	214,0	11,4
9.	Przychody finansowe	53,6	69,5	-15,9	-22,9
10.	Koszty finansowe	65,1	439,4	-374,3	-85,2
11.	Wynik na działalności finansowej	-11,5	-369,9	358,4	-96,9
12.	Wynik brutto	-35,2	-491,6	456,4	-92,8
13.	Podatek dochodowy	0,0	0,0	0,0	-
14.	Wynik netto	-35,2	-491,6	456,4	-92,8

W 2021 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. osiągnęły wynik finansowy na działalności gospodarczej w wysokości -35,2 mln zł. Uzyskany wynik finansowy był wyższy od osiągniętego w 2020 roku o 456,4 mln zł. Poprawienie wyniku nastąpiło głównie z uwagi na wygenerowanie mniejszej

straty na działalności finansowej (wzrost o 358,4 mln zł w stosunku do 2020 roku), wynikającej przede wszystkim z niewystąpienia ujemnych różnic kursowych (w 2020 roku wystąpiły ujemne różnice kursowe w kwocie 406,7 mln zł).

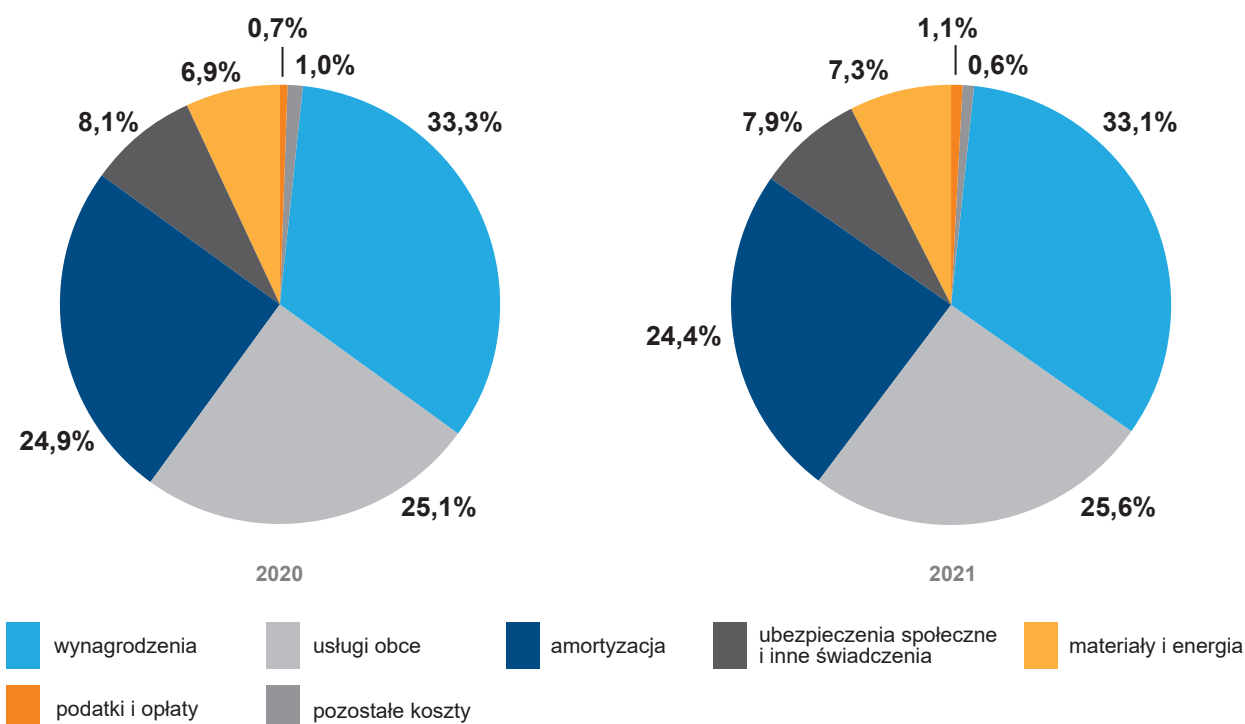
Struktura przychodów ze sprzedaży i zrównanych z nimi w latach 2020-2021



Przychody z tytułu udostępniania linii kolejowych uzyskane w 2021 roku wyniosły 2 150,2 mln zł i były wyższe o 223,7 mln zł w porównaniu do 2020 roku w wyniku przede wszystkim wzrostu pracy eksploatacyjnej. U przewoźników pasażerskich wzrost ten wynika ze zwiększenia oferty przewozowej w konsekwencji zniesienia ograniczeń wprowadzonych

w związku z rozprzestrzenieniem się wirusa SARS-CoV-2. W przypadku przewoźników towarowych wzrost pracy eksploatacyjnej wynika z większego zapotrzebowania na przewozy ładunków, w szczególności jednostek intermodalnych.

Struktura kosztów w układzie rodzajowym w latach 2020-2021



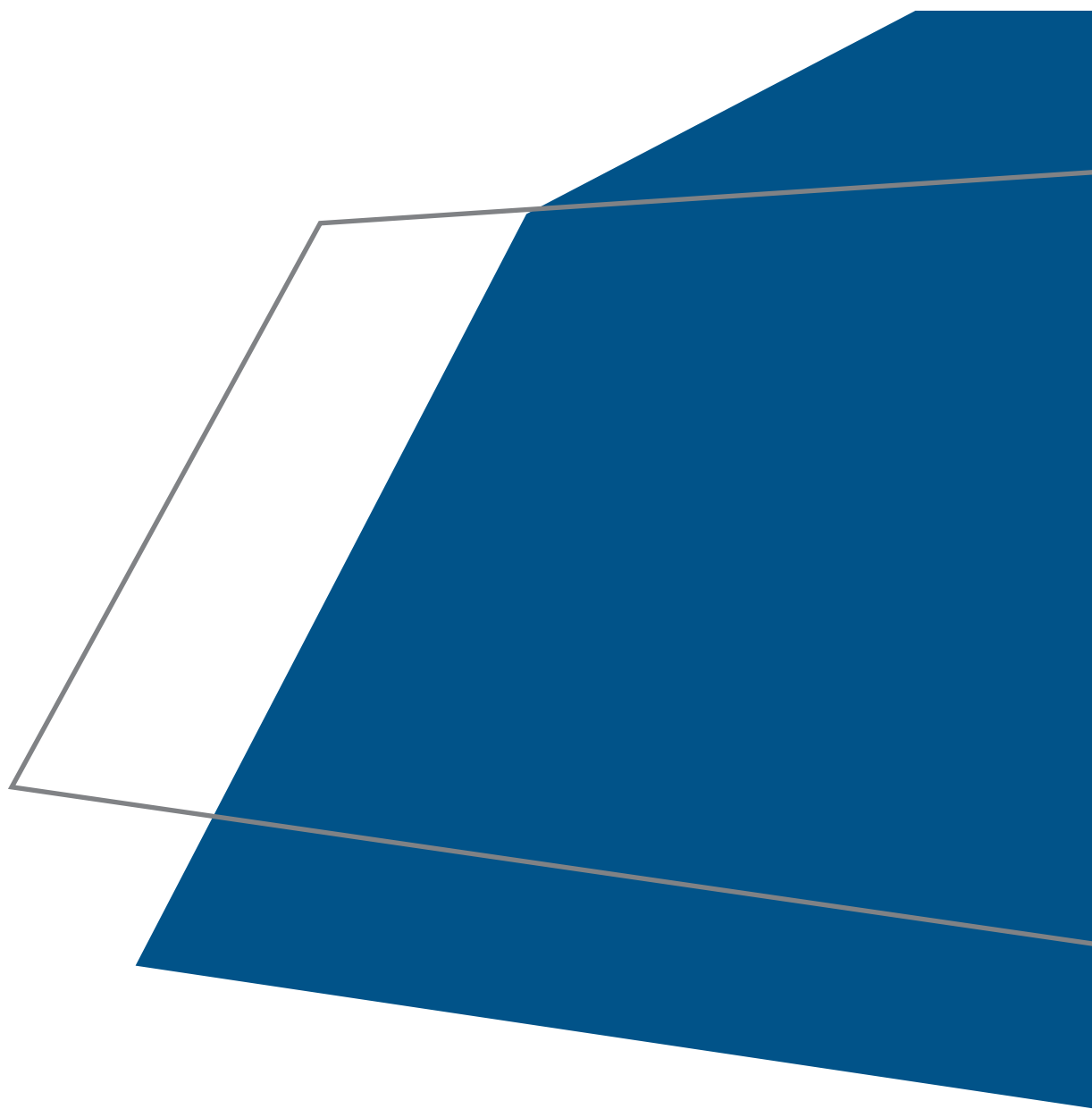
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. poniosły w 2021 roku wyższe koszty operacyjne o 8,1% w porównaniu do 2020 roku.

Wzrost kosztów działalności operacyjnej dotyczył m.in.:

1. kosztów pracy - to efekt wzrostu wynagrodzenia minimalnego od dnia 1 stycznia 2021 roku, będącego podstawą do wypłaty dodatków;
2. kosztów usług obcych – na ich wzrost miał wpływ przede wszystkim wyższy poziom kosztów branżowych, wynikający z realizacji zadań ujętych w programie wieloletnim „Rządowym programie wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2023 roku”;
3. kosztów amortyzacji – wynikających ze wzrostu wartości rozliczonych nakładów inwestycyjnych.

W 2021 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. odnotowały poprawę wyniku na pozostałej działalności operacyj-

nej. Wyższe pozostałe przychody operacyjne uzyskano z rozliczenia środków finansowych unijnych i krajowych przeznaczonych na modernizację infrastruktury kolejowej, które nie podlegają zwrotowi, a także aktualizacji wartości aktywów niefinansowych. W 2021 roku wzrosły również pozostałe koszty operacyjne głównie z powodu utworzenia rezerw na roszczenia sądowe, jednak dynamika wzrostu pozostałych przychodów operacyjnych była wyższa od dynamiki wzrostu pozostałych kosztów operacyjnych.



SPRZEDAŻ TRAS

UDOSTĘPNIANIE INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. są zarządcą narodowej infrastruktury kolejowej, którą udostępniają na równoprawnych zasadach. W 2021 roku udostępnianie odbywało się według zasad określonych w ustawie o transporcie kolejowym i rozporządzeniu Ministra właściwego ds. infrastruktury z dnia 7 kwietnia 2017 roku w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej. Znowelizowana Ustawa o transporcie kolejowym, która weszła w życie 30 grudnia 2016 roku rozszerzyła grono podmiotów uprawnionych do zamawiania zdolności przepustowej wprowadzając pojęcie „aplikanta”, którym może być przewoźnik kolejowy, ale również międzynarodowe ugrupowanie interesów gospodarczych obejmujące przewoźników kolejowych lub inny podmiot zainteresowany uzyskaniem zdolności przepustowej, w szczególności organizator publicznego transportu kolejowego, spedytor, nadawca ładunku lub operator transportu kombinowanego. Korzystanie z infrastruktury kolejowej jest dostępne wyłącznie dla przewoźników kolejowych. Aplikant, który nie jest przewoźnikiem musi wskazać przewoźnika, który zrealizuje przejazd pociągu. W konsekwencji zarządca udostępniający infrastrukturę zawiera umowę o przydzielenie zdolności przepustowej z aplikantem oraz umowę o wykorzystanie zdolności przepustowej z przewoźnikiem.

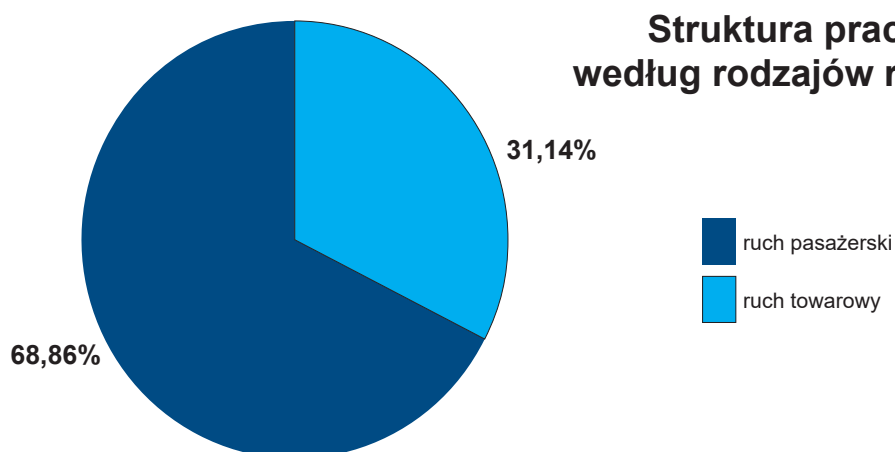
Na podstawie przekazanych aplikantom rozkładów jazdy pociągów w 2021 roku zrealizowano ogółem 2 595 394 przejazdy, w tym na podstawie:

1. Roczego Rozkładu Jazdy (RRJ) przygotowanego na podstawie wniosków złożonych przez aplikantów i aktualizowanego w trakcie obowiązywania RRJ w ustalonych terminach – 1 768 353 przejazdy;

2. Indywidualnego Rozkładu Jazdy (IRJ) opracowanego przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w przypadku wolnej zdolności przepustowej na podstawie wniosku aplikanta o przydzielenie trasy pociągu – 827 041 przejazdów.

W 2021 roku Spółka obsługiwała 119 przewoźników, w tym 18 w ruchu pasażerskim (11 w przewozach regularnych osób), 94 w ruchu towarowym, a 7 w ruchu pasażerskim i towarowym. Działalność przewozową na sieci PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. rozpoczęło kolejnych 12 klientów. Podstawowym miernikiem w zakresie udostępniania linii kolejowych jest praca eksploatacyjna wyrażona w pociągokilometrach [pockm]. W 2021 roku zrealizowano 252,96 mln pockm, w tym: 174,18 mln pockm w ruchu pasażerskim i 78,78 mln pockm w ruchu towarowym.

W 2021 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. odnotowały wzrost o 9,43% ogólnej wielkości zrealizowanej przez klientów pracy eksploatacyjnej w stosunku do 2020 roku (w przewozach pasażerskich nastąpił wzrost o 11,27%, zaś w przewozach towarowych o 5,59%). Znaczący wzrost w segmencie przewozu osób wynika ze zwiększenia oferty przewozowej w konsekwencji zniesienia ograniczeń wprowadzonych w związku z rozprzestrzenianiem się wirusa SARS-CoV-2.



DANE DOTYCZĄCE ZREALIZOWANYCH PRZEJAZDÓW MIĘDZYNARODOWYCH

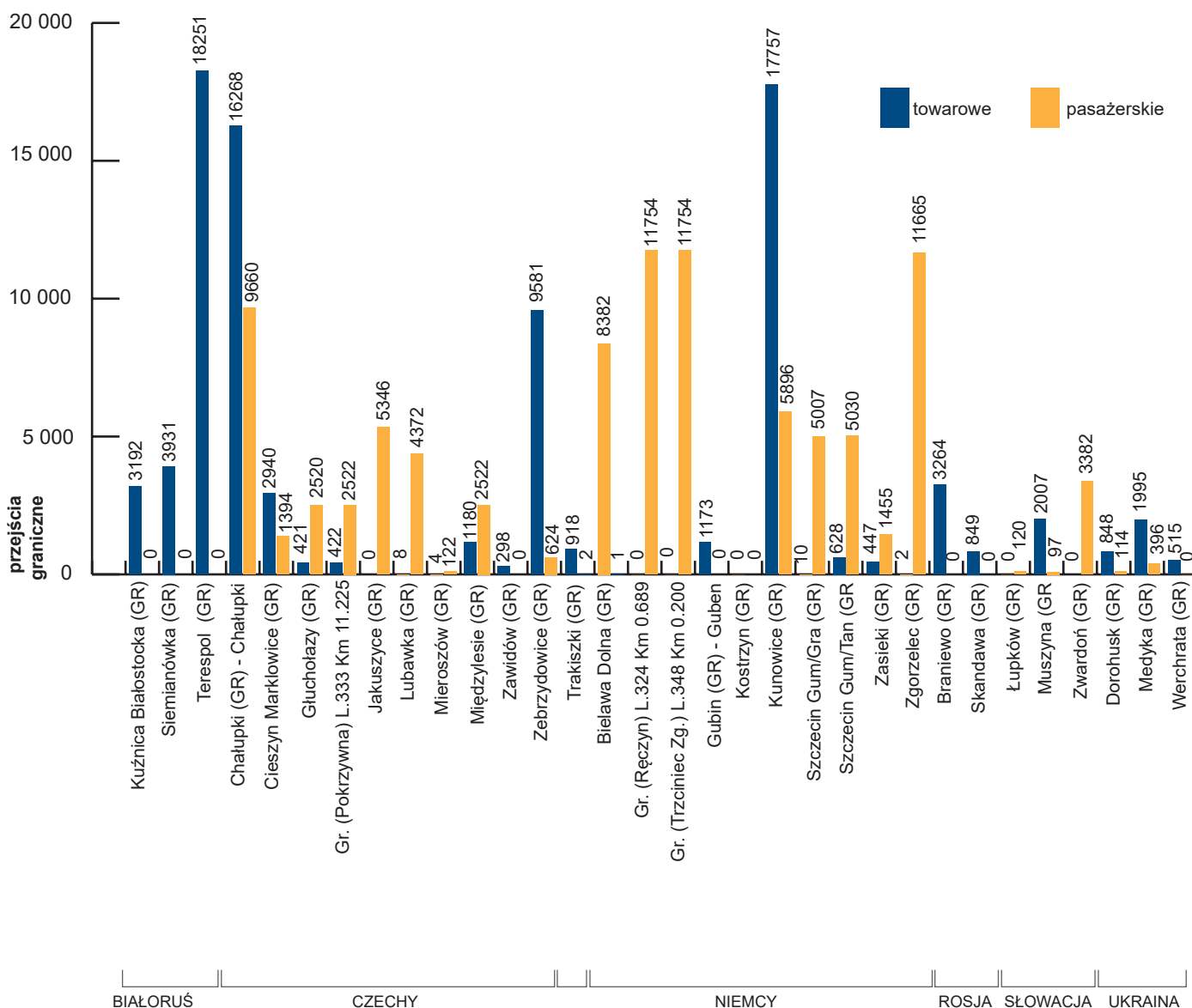
Międzynarodowe przewozy w ruchu granicznym w 2021 roku wykonywało 56 przewoźników, którzy najczęściej wybierali przejścia graniczne:

1. w ruchu pasażerskim: Zgorzelec (Polska – Niemcy), Chałupki (Polska – Czechy), oraz przejazdy tranzytowe: Hirschfelde – Trzciniec Zgorzelecki – Ręczyn – Hagenwerder;

2. w ruchu towarowym: Kunowice (Polska – Niemcy), Terespol (Polska – Białoruś), Chałupki (Polska – Czechy) oraz Zebrzydowice (Polska – Czechy).

Międzynarodowe przewozy w ruchu granicznym w 2021 roku

ilość pociągów



W 2021 roku w ruchu granicznym zrealizowano 181 046 przejazdów z czego 85 755 w ruchu pasażerskim oraz 95 291 w ruchu towarowym. Przejazdy przez granicę polsko-niemiecką stanowiły 45,65% (80 961) przejazdów międzynarodowych, polsko-czeską 33,95% (60 204), polsko-białoruską 14,31% (25 374), polsko-rosyjską 0,23% (409), polsko-ukraińską 2,18% (3 868), polsko-słowacką 3,16% (5 606) oraz polsko-litewską poniżej 0,52% (920). W 2021 roku w ciągu doby PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. realizowały średnio 495 przejazdów w ruchu międzynarodowym w ramach Indywidualnego (IRJ) i Roczego Rozkładu Jazdy (RRJ).

W celu ułatwienia przewoźnikom korzystania z międzynarodowych tras pociągów, komórka One Stop Shop (OSS) w PKP Polskich Liniach Kolejowych S.A., będąca częścią międzynarodowej sieci OSS w ramach Stowarzyszenia Europejskich Zarządców Infrastruktury Kolejowej Rail-NetEurope (RNE), udziela kompleksowej informacji na temat warunków, jakie muszą zostać spełnione, aby uzyskać dostęp do infrastruktury przez członków RNE oraz oferowanych przez nich produktów i usług. Klient zaintereso-

wany międzynarodowym przejazdem pociągu może zwrócić się do jednego z OSS-ów, który dalej poprowadzi proces alokacji na całej trasie przejazdu pociągu.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. współpracują z sąsiednimi zarządcami infrastruktury kolejowej zarówno w ramach RRJ, jak i IRJ w ruchu pasażerskim oraz towarowym. Współpraca z kolejami RZD (Rosja), BC (Białoruś) i UZ (Ukraina) odbywa się na mocy porozumień dwustronnych, natomiast z DB Netz (Niemcy), LG (Litwa), SŽ (Czechy) i ŽSR (Słowacja) zarówno na mocy porozumień dwustronnych, jak i regulacji organizacji międzynarodowych.

Pociągi kursujące w ramach IRJ są uzgadnianie w odrębny sposób:

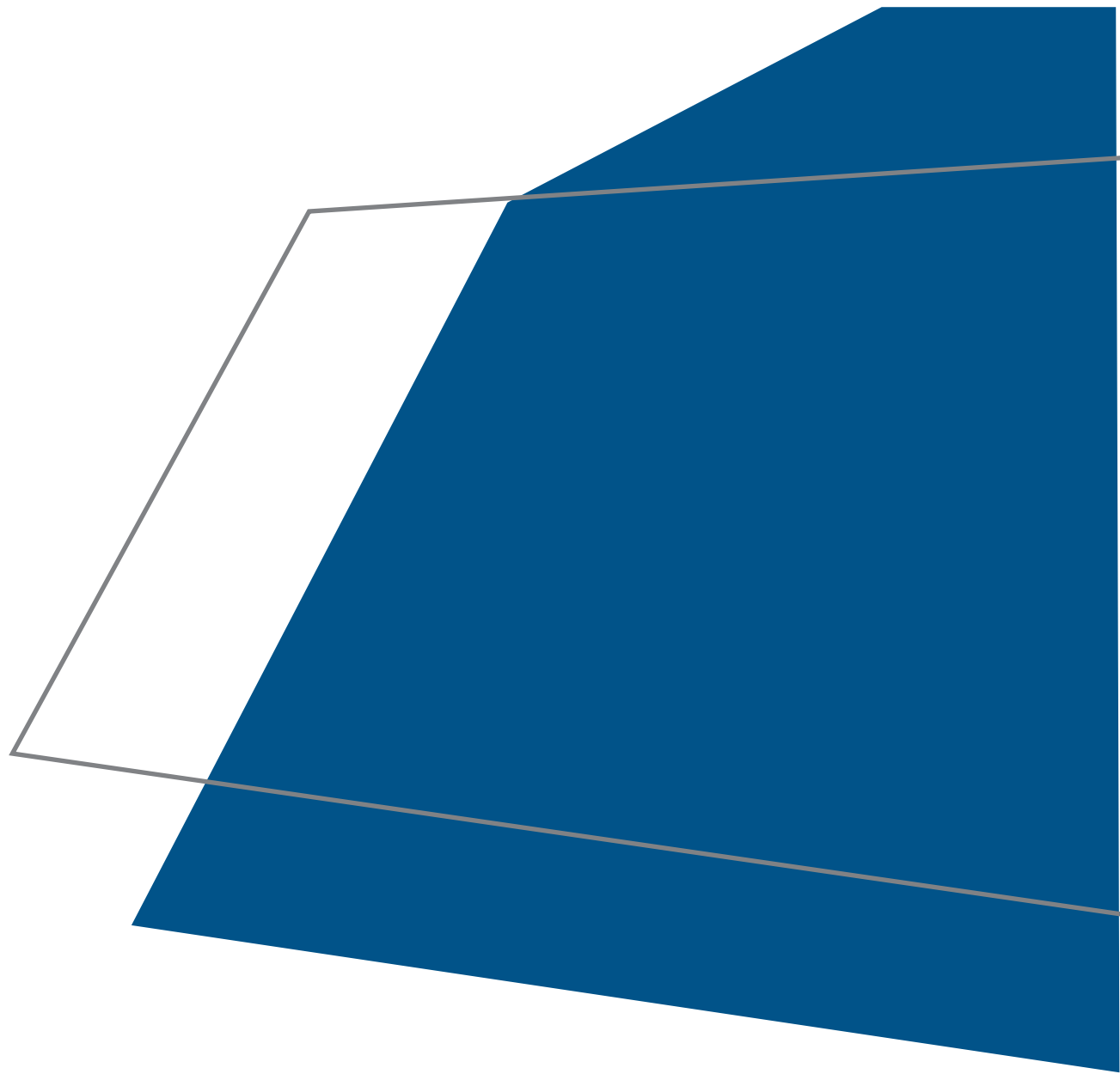
1. pomiędzy PKP Polskimi Liniami Kolejowymi S.A. a DB Netz, LG, SŽ oraz ŽSR, tj. na podstawie wspólnie opracowanej procedury (całodobowo, poprzez ekspozytury Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym z koordynacją w Warszawie);
2. dla pozostałych sąsiednich zarządców infrastruktury przez komórkę OSS w Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym w Warszawie.

DANE DOTYCZĄCE ZREALIZOWANYCH PRZEJAZDÓW KRAJOWYCH

W roku 2021 na sieci zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. kursowało:

- w ruchu pasażerskim 1 665 424 pociągów (nastąpił wzrost o 155 277 w stosunku do 2020 roku);
- w ruchu towarowym 445 508 pociągów (nastąpił wzrost o 26 243 w stosunku do 2020 roku).

W 2021 roku punktualność pociągów pasażerskich osiągnęła wskaźnik na poziomie 89,68% (nastąpił spadek o 4,71% w stosunku do 2020 roku). W ruchu towarowym punktualność pociągów w 2021 roku wyniosła 41,68% (punktualność spadła o 4,30% w stosunku do 2020 roku).



INFRASTRUKTURA

DROGI KOLEJOWE

W 2021 roku długość eksploatowanych linii kolejowych w porównaniu do 2020 roku wzrosła o 3,86 km. Modyfikacja ta była następstwem konieczności dostosowania infrastruktury do zmieniających się potrzeb przewozowych.

Zestawienie eksploatowanej infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (według stanu na 31 grudnia 2021 roku):

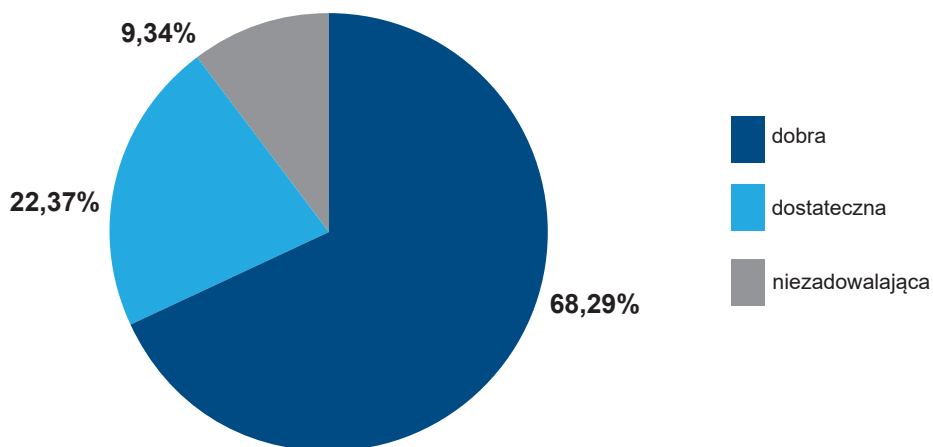
- 18 570 km linii kolejowych – co daje 35 987 km torów, w tym:
 - 27 301 km torów szlakowych i głównych zasadniczych na stacjach;
 - 8 686 km torów stacyjnych;
- 38 256 szt. rozjazdów, w tym:

- 17 900 szt. rozjazdów w torach szlakowych i głównych zasadniczych;
 - 20 356 szt. rozjazdów w torach stacyjnych.
- 13 402 szt. skrzyżowań w poziomie szyn, w tym na liniach eksploatowanych: ogółem 11 671 szt., w tym przejazdów kolejowo-drogowych kategorii:
 - A – 2 180 szt.;
 - B – 1 491 szt.;
 - C – 1 581 szt.;
 - D – 5 181 szt.;
 - F – 788 szt.;
 - przejść dla pieszych kategorii E – 450 szt.

STAN TECHNICZNY INFRASTRUKTURY DROGOWEJ

W wyniku prowadzonych w 2021 roku robót utrzymano-naprawczych oraz zadań inwestycyjnych długość torów linii kolejowych z dobrą oceną stanu technicznego (według stanu na 31 grudnia 2021 roku) stanowiła 68,29%

całkowitej długości torów eksploatowanych, co oznacza wzrost o 0,08% w porównaniu ze stanem na 31 grudnia 2020 roku, ocenę dobrą uzyskało wówczas 68,21% torów.



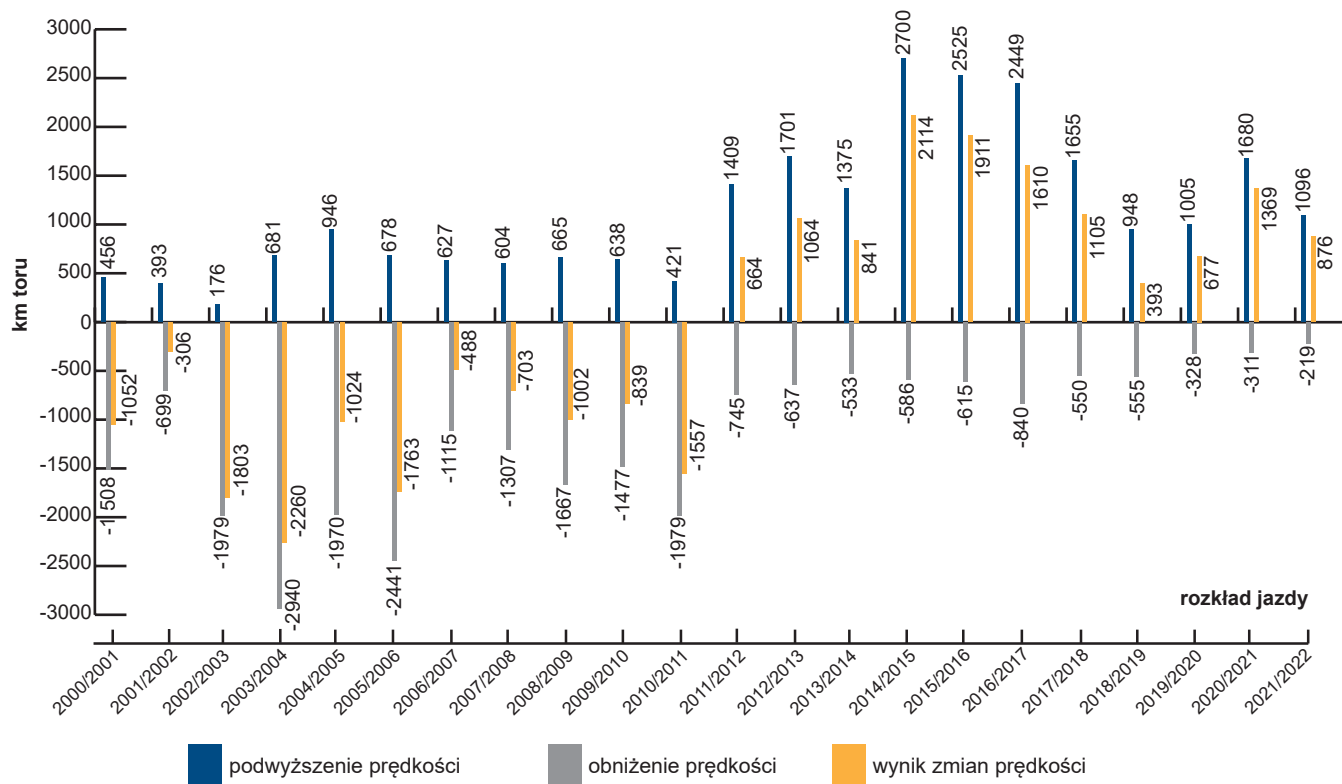
Powyższy wykres opracowano według następujących kryteriów:

- ocena dobra** – linie kolejowe eksploatowane z założonymi parametrami, wymagane są tylko roboty konserwacyjne;
- ocena dostateczna** – linie kolejowe o obniżonych parametrach eksploatacyjnych (obniżona maksymalna prędkość rozkładowa, lokalne ograniczenia prędkości), dla przywrócenia maksymalnych parametrów eksploatacyjnych, oprócz robót konserwacyjnych, wymagane jest wykonanie napraw bieżących polegających na wymianie uszkodzonych elementów torów,

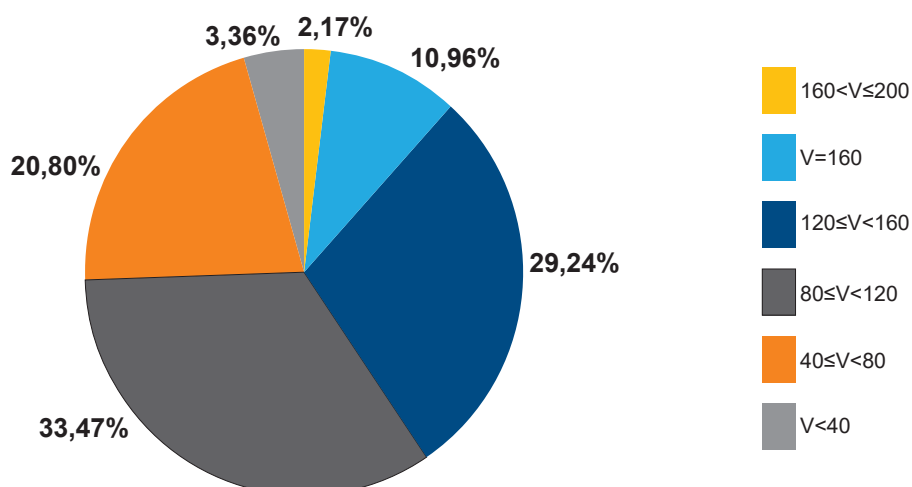
- niezadowalająca** – linie kolejowe o znacznie obniżonych parametrach eksploatacyjnych (małe prędkości rozkładowe, duża liczba lokalnych ograniczeń prędkości, obniżone dopuszczalne naciski), kwalifikujące tory linii do kompleksowej wymiany nawierzchni.

Efektom poprawy stanu technicznego torów było podwyższenie w Rozkładzie Jazdy Pociągów (RJP) 2021/22 maksymalnej prędkości rozkładowej dla pociągów pasażerskich na odcinkach torów o długości 1 096 km torów, a obniżenie prędkości na długości 219 km torów.

Długość eksploatowanych torów linii kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., na których wprowadzono zmiany maksymalnych prędkości rozkładowych (na dzień wprowadzenia RJP 2021/2022)



Procentowa struktura maksymalnych prędkości rozkładowych na dzień wprowadzenia RJP 2021/2022



Systematycznie od kilku lat wzrasta długości torów z obowiązującą maksymalną prędkością rozkładową $V_{max} \geq 120$ km/h. Na koniec 2021 roku długość takich torów wynosiła 11 566 km, podczas gdy na koniec 2020 roku długość takich torów wynosiła 11 131 km, z kolei na koniec 2019

roku było ich 10 605 km, a na koniec 2018 roku 10 278 km. Łącznie od 2018 roku do końca 2021 roku przybyło 1 288 km torów z obowiązującą maksymalną prędkością rozkładową $V_{max} \geq 120$ km/h.

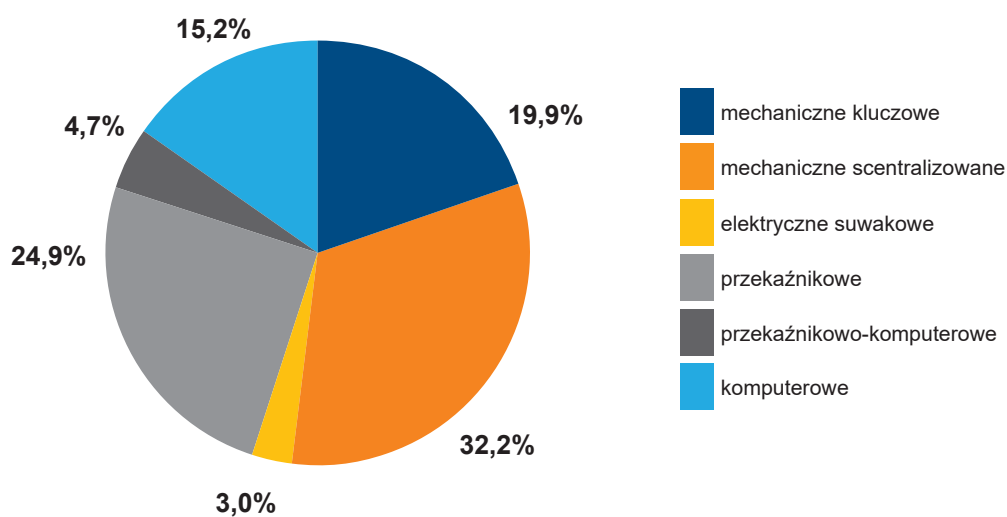
AUTOMATYKA I TELEKOMUNIKACJA

URZĄDZENIA STEROWANIA RUCHEM KOLEJOWYM (SRK)

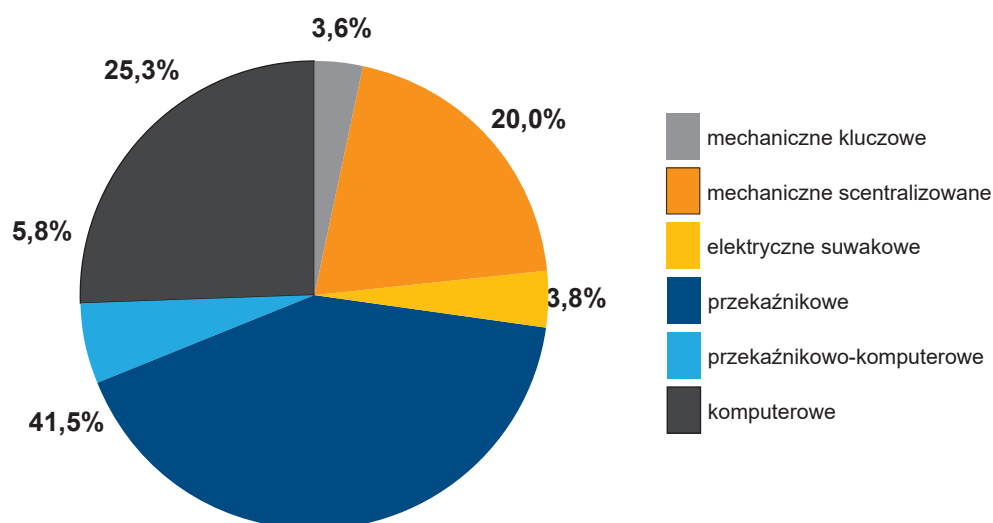
Wśród urządzeń srk nadal w przeważającej części funkcjonują urządzenia wykonane w technologii przekaźnikowej i mechanicznej. Jednak dynamiczny rozwój techniki komputerowej pozwala na zmiany. Najnowsza generacja urządzeń srk to systemy komputerowe i przekaźnikowo – komputerowe (hybrydowe), które łączą nowoczesność, niezawodność i rozbudowaną funkcjonalność oraz zapewniają bardzo wysoki poziom bezpieczeństwa ruchu.

Według stanu na 31 grudnia 2021 roku eksploatowane były 44 Lokalne Centra Sterowania (LCS), w tym 4 LCS z systemem srk dedykowanym dla linii małoobciążonych oraz 37 odcinków linii, na których odbywa się zdalne sterowanie. W sumie zdalnym sterowaniem objętych jest 276 okręgów nastawczych o łącznej liczbie 5 154 zwrotnic przelicznieniowych i 7 352 sygnalizatorów na 2 720 km linii.

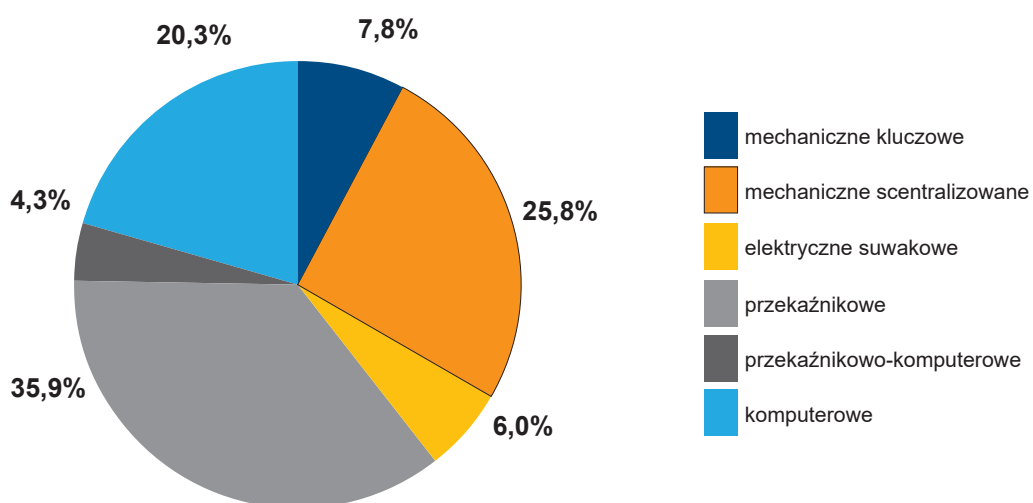
Okręgi nastawcze w poszczególnych rodzajach stacyjnych urządzeń srk



Sygnalizatory w poszczególnych rodzajach stacyjnych urządzeń srk



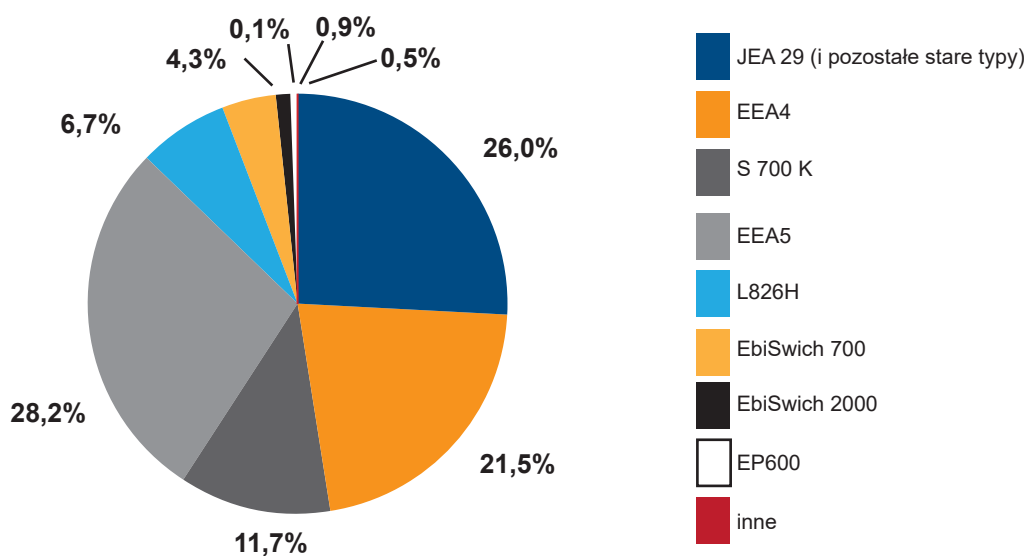
Zwrotnice uzależnione w poszczególnych rodzajach stacyjnych urządzeń srk



Ważną rolę w bezpiecznym i sprawnym prowadzeniu ruchu kolejowego pełnią napędy zwrotnicowe. W 2021 roku w wyniku prowadzonych prac modernizacyjnych oraz zakupów realizowanych w ramach prac utrzymaniowych na sieci linii kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przybyło 1 253 nowych napędów zwrotnicowych.

Według stanu na koniec 2021 roku na sieci linii kolejowych zarządzanych przez Spółkę eksploatowano łącznie 38 672 mechanicznych i elektrycznych napędów zwrotnicowych, przy czym 81,2% to napędy elektryczne, a 18,8% mechaniczne. Udział poszczególnych typów elektrycznych napędów zwrotnicowych zaprezentowany został na poniższym wykresie.

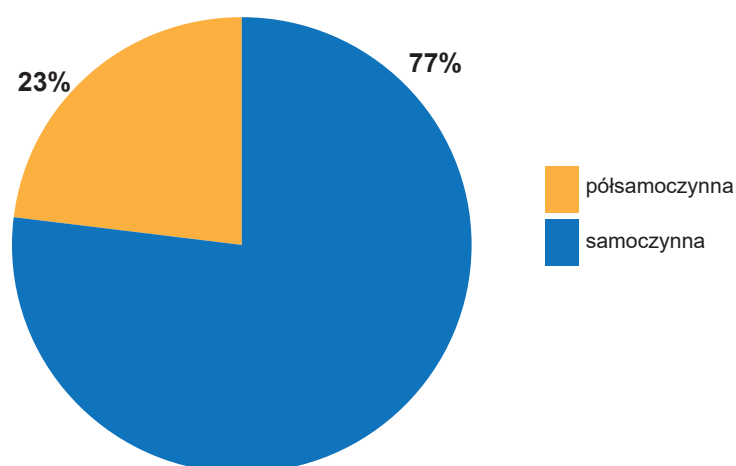
Typy eksploatowanych elektrycznych napędów zwrotnicowych



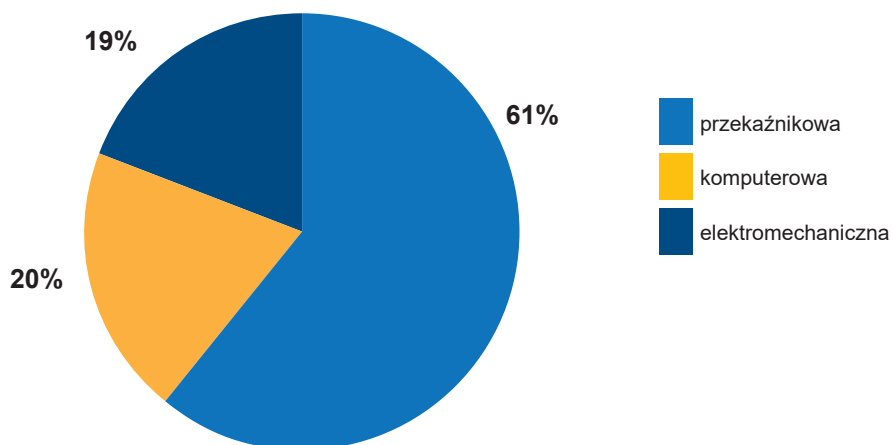
Bezpieczeństwo kursowania pociągów pomiędzy poszczególnymi posterunkami ruchu zapewniają blokady liniowe, jedno i wieloodstępowe, które zainstalowane są na 15 816 km linii kolejowych. Na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przeważają blokady jednodostępowe, w które wyposażonych jest 12 246 km linii kolejowych, przy czym 954 km to blokady wykonane

w najnowszej technologii komputerowej. Blokady wieloodstępowe zainstalowane są na 3 570 km linii, z czego 2 236 km to blokady komputerowe wyposażone w zintegrowane systemy diagnostyki zdalnej, kontrolujące i rejestrujące parametry techniczno – eksploatacyjne systemu.

Typy eksploatowanych blokad liniowych



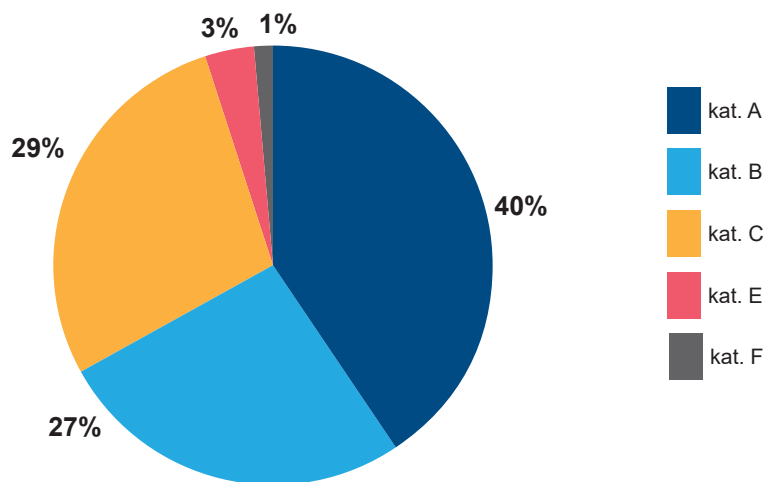
Blokady liniowe z podziałem na technologie wykonania systemu w latach 2010 - 2021 [w km]



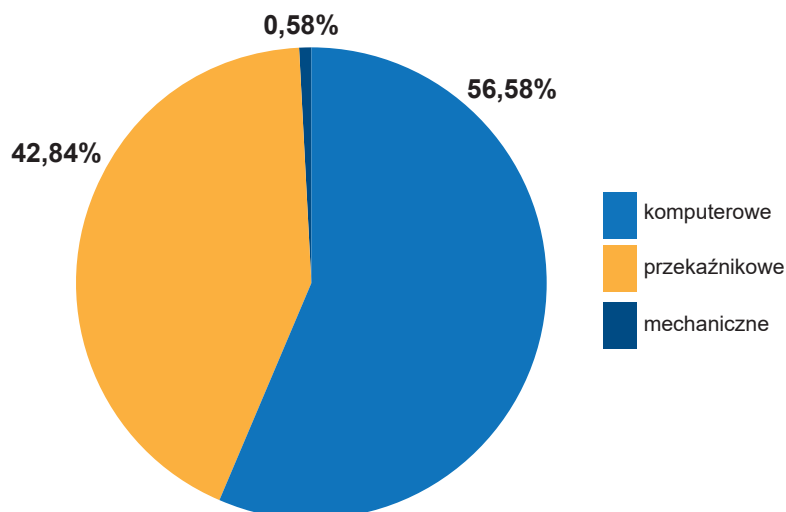
Na sieci linii kolejowych zarządzanych przez Spółkę eksploatowanych jest 11 671 przejazdów kolejowo – drogowych, przy czym 5 591 wyposażonych jest w urządzenia

zabezpieczenia ruchu, co stanowi 45% udziału w całkowitej liczbie eksploatowanych przejazdów kolejowo-drogowych.

Podział przejazdów kolejowo-drogowych wyposażonych w urządzenia zabezpieczenia ruchu na poszczególne kategorie



Liczba urządzeń przejazdowych pod względem technologii wykonania [kpl]



W systemach zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowo – drogowych stosowana jest także technika komputerowa. Urządzenia przejazdowe nowej genera-

cji wyposażone są w układy autodiagnostyki i rejestracji wszystkich zdarzeń eksploatacyjnych oraz pełną kontrolę pracy całego systemu.

SYSTEM ETCS

Do 2021 roku system ERTMS/ETCS zabudowany został na 884 km linii kolejowych.

Spółka eksploatuje urządzenia ERTMS/ETCS zarówno poziomu 1 (obejmującego 308 km linii), jak i poziomu 2

(obejmującego 535 km linii). Na 51 km linii zabudowany jest system ERTMS/ETCS poziomu 1 Limited Supervision. W 2021 roku w trakcie realizacji była zabudowa systemu ERTMS/ETCS na około 1 700 km linii kolejowych.

URZĄDZENIA DO WYKRYWANIA STANÓW AWARYJNYCH TABORU (dSAT)

Dla podniesienia dotychczasowego poziomu bezpieczeństwa ruchu pociągów, modernizowane linie kolejowe wyposażane są w urządzenia do wykrywania stanów awaryjnych taboru (dSAT). W ramach działań modernizacyjnych prowadzona jest wymiana wyeksploatowanych urządzeń dSAT na nowe, wykonane w nowoczesnych technologiach oraz zabudowa urządzeń w nowych lokalizacjach z nowymi funkcjonalnościami, zgodnie z zasadami określonymi w „Wytocznych techniczno-eksploatacyjnych urządzeń do wykrywania stanów awaryjnych taboru (le-3)”. Aktualnie urządzenia dSAT zainstalowane są w 233 lokalizacjach na 52 liniach kolejowych. Urządzenia te w zależności od zainstalowanej funkcjonalności, pozwalają na wskazanie w jadącym pociągu miejsc o zwiększonym prawdopodobieństwie wystąpienia awarii:

- uszkodzenia łożysk osiowych (funkcja GM),
- uszkodzenia hamulców klockowych i tarczowych (funkcja GH), deformacji bieżni kół (funkcja PM),
- przeciążeń dynamicznych (funkcja PD),
- przekroczeń nacisków osiowych i liniowych (funkcja OK).

Do najważniejszych osiągnięć w obszarze dSAT w 2021 roku należą:

- a) zabudowa urządzeń dSAT w 6 nowych lokalizacjach (w ramach modernizacji linii kolejowych) – na obszarze jednostek organizacyjnych Spółki (po dwa komplety urządzeń na terenie: Zakładu Linii Kolejowych w Siedlcach, Zakładu Linii Kolejowych w Krakowie oraz Zakładu Linii Kolejowych w Lublinie);
- b) modernizacja urządzeń dSAT najstarszej generacji w 5 lokalizacjach na terenie Zakładu Linii Kolejowych w Bydgoszczy.

URZĄDZENIA ELEKTROENERGETYCZNE

Urządzenia elektroenergetyczne zarządzane przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w 2021 roku w porównaniu do 2020 roku

Wyszczególnienie	j.m.	2021 r.	2020 r.
Urządzenia sieci trakcyjnej:			
długość linii kolejowych zelektryfikowanych	km	12 064	11 989
długość sieci trakcyjnej	tkm	25 100	24 995
odłączniki sieci trakcyjnej	sztuki	20 153	20 185
w tym sterowane	sztuki	13 430	13 595
Urządzenia stałoprądowe 3 kV (dzierżawione PKP Energetyka S.A.):			
podstacje trakcyjne / kabiny sekcyjne	sztuki	11	11
zmodernizowane podstacje trakcyjne / kabiny sekcyjne	sztuki	26	26
Urządzenia elektrycznego ogrzewania rozjazdów (eor):			
pojedyncze rozjazdy przeliczeniowe łącznie z zamknięciami nastawczymi	sztuki	37 331	35 199
Oświetlenie zewnętrzne oraz instalacje elektryczne w obiektach:			
punkty oświetlenia zewnętrznego	sztuki	212 534	210 293
punkty instalacyjne i oświetlenie wewnętrzne	sztuki	223 264	206 144
Linie rozdzielcze SN:			
linie potrzeb nietrakcyjnych (LPN)	km	832	784
Punkty poboru energii elektrycznej:			
ilość punktów poboru	sztuki	17 141	16 934
moc umowna	kW	416 212	398 442

OCENA STANU TECHNICZNEGO

W zakresie podstawowych grup urządzeń elektroenergetyki charakterystyka stanu technicznego przedstawiona jest w poniższych tabelach. Kryteria oceny stanu techni-

cznego poszczególnych grup urządzeń określone zostały w oparciu o założenia instrukcji dotyczących eksploatacji tego rodzaju urządzeń.

SIEĆ TRAKCYJNA

Stan techniczny urządzeń sieci trakcyjnej (procentowy)

Wyszczególnienie	Stan techniczny	2021 r.	2020 r.	2021 r. vs. 2020 r.
		%	%	
Urządzenia sieci trakcyjnej	Dobry	26,4	25,1	1,3
	Dostateczny	48,6	47,2	1,4
	Niezadawalający	23,4	25,8	-2,4
	Niewłaściwy	1,6	1,9	-0,3

Sukcesywnie eliminowane z eksploatacji są „stare” typy sieci trakcyjnej, niespełniające obecnych wymagań. Skutkiem podejmowanych działań tj. ujednolicania stosowanych sieci jezdnych w torach szlakowych oraz głównych zasadniczych w stacjach oraz przejściach

rozjazdowych pomiędzy tymi torami, będzie standaryzacja i pozostawienie w eksploatacji 5÷7 typów sieci trakcyjnej. W torach szlakowych oraz głównych zasadniczych stacji zakładane jest stosowanie sieci o przekroju min. 420 mm² lub 450 mm².

URZĄDZENIA ELEKTROENERGETYKI NIETRAKCYJNEJ

Urządzenia elektrycznego ogrzewania rozjazdów (eor)

Stan techniczny urządzeń eor (procentowy)

Wyszczególnienie	Stan techniczny	2020 r.	2019 r.	2020 r. vs. 2019 r.
		%	%	
Urządzenia elektrycznego ogrzewania rozjazdów	Dobry	56,2	53,5	2,7
	Dostateczny	42,2	44,4	-2,2
	Niezadawalający	1,0	1,2	-0,2
	Niedostateczny	0,6	0,9	-0,3

Urządzenia eor są systematycznie wyposażane w automaty pogodowe umożliwiające bardziej racjonalne ich wykorzystanie, co przekłada się na podniesienie efektywno-

ci ich pracy oraz ograniczenie zużycia energii elektrycznej. 75,75% urządzeń eor jest sterowanych automatycznie, a pozostała część sterowana jest ręcznie.

Urządzenia oświetlenia zewnętrznego terenów kolejowych

Stan techniczny urządzeń oświetlenia zewnętrznego terenów kolejowych (procentowy)

Wyszczególnienie	Stan techniczny	2021 r.	2020 r.	2021 r. vs. 2020 r.
		%	%	
Urządzenia oświetlenia zewnętrznego terenów kolejowych	Dobry	34,2	33,1	1,1
	Dostateczny	27,4	25,8	1,6
	Niezadawalający	16,8	19,3	-2,5
	Niewłaściwy	21,6	21,8	-0,2

W urządzeniach oświetlenia zewnętrznego stare oprawy oświetlenia z nieefektywnymi źródłami światła (żarowo/ręcziowe, ręcziowe, sodowe, czy też jarzeniowe) zastępowane są nowymi oprawami ze źródłami światła typu LED. Działanie to wpływa na podniesienie efektywności energetycznej Spółki.

W 2021 roku kontynuowano program wymiany opraw i słupów w oświetleniu zewnętrznym. W ramach prac remontowych i Programu Poprawy Efektywności Energetycznej (PPEE) wymieniono 1 097 sztuk opraw na oprawy energooszczędne, m.in. typu LED. Działania te zapewniają efektywniejsze oświetlenie terenów kolejowych oraz umożliwiają zmniejszenie zużycia energii elektrycznej.

ZUŻYCIE ENERGII ELEKTRYCZNEJ

Spółka w ramach realizacji podstawowej działalności - zapewnienia prawidłowego funkcjonowania infrastruktury kolejowej dokonuje zakupu energii, na terenie całego kraju. W 2021 roku zakup energii elektrycznej odbywał się za pośrednictwem 17 141 sztuk przyłączy elektroenergetycznych, dla których zamawiane było 416 212 kW mocy elektrycznej.

W porównaniu z 2020 rokiem jest to zwiększenie przyłączy o 207 sztuk, przy jednoczesnym zwiększeniu zainstalo-

wanej mocy o 17 770 kW. Tak znaczne zwiększenie mocy zainstalowanej jest wynikiem oddawanej do eksploatacji zmodernizowanej infrastruktury. Rozszerzanie katalogu i liczby zainstalowanych urządzeń, pomimo dążenia do stosowania energooszczędnych urządzeń oraz zwiększająca się ich moc przyczynia się do wzrostu zużycia, a tym samym wzrostu kosztów energii elektrycznej w Spółce. Prognozuje się utrzymanie tej tendencji w najbliższym czasie z uwagi na znaczący zakres prac modernizacyjnych w obszarze linii kolejowych.

AUDYT ENERGETYCZNY PRZEDSIĘBIORSTWA

W 2021 roku został przeprowadzony drugi audyt energetyczny przedsiębiorstwa, zgodnie z wymaganiami ustawy o efektywności energetycznej. Audytorzy wskazali potencjał oszczędności energii w dwóch obszarach: oświetleniu zewnętrznym i budynkach. W zakresie oświetlenia zewnętrznego priorytetowym działaniem jest wymiana starych źródeł światła na nowoczesne rozwiązania typu

LED. W wyniku tego usprawnienia możliwość zmniejszenia zużycia energii wynosi 19,9% (w odniesieniu do całkowitego zużycia energii przez oświetlenie). W zakresie termomodernizacji budynków szacowane oszczędności powinny wynieść 14,5% zużywanej obecnie energii finalnej w tym obszarze.

WZROST UDZIAŁU SPÓŁEK ZALEŻNYCH W REALIZACJI ZADAŃ REMONTOWYCH BRANŻY ENERGETYKI

W 2021 roku nastąpił znaczny wzrost udziału spółek zależnych należących do Grupy Kapitałowej PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. w remontach realizowanych w zakresie branży energetycznej, a w szczególności w pra-

cach remontowych sieci trakcyjnej. Około 82% ogłoszonych w 2021 roku remontów sieci trakcyjnej realizowanych było przez spółki zależne.

DZIERŻAWA MAJĄTKU SPÓŁKI

Spółka zarządza infrastrukturą służącą do dystrybucji energii elektrycznej, która jest dzierżawiona przez PKP Energetyka S.A. - podmiot wykorzystujący niniejszą infrastrukturę do pełnienia roli Operatora Systemu Dystrybucyjnego. W 2021 roku dzierżawiono spółce PKP Energetyka S.A. elektroenergetyczne urządzenia przetwórcze. W ramach umowy PKP Energetyka S.A. w 2021 roku korzystała z 885 elektroenergetycznych urządzeń przetwórczych i rozdzielczych.

Ponadto w 2021 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dzierżawiły PKP Energetyka S.A. w ramach umowy część pomieszczeń w zarządzanych budynkach pod szafki sterownicze USb2 służące do sterowania lokalnego odłącznikami sieci trakcyjnej. W 2021 roku umowa obejmowała 802 obiekty, na których zamontowanych było 1 855 szaf USb2.

ZIELONA ENERGIA

Rozległość infrastruktury zarządzanej przez Spółkę umożliwia bezpieczny rozwój instalacji fotowoltaicznych w sąsiedztwie i na budynkach zarządzanych przez Spółkę, do 2021 roku Spółka eksploatowała 23 instalacje tego

typu. W 2021 roku wybudowano kolejne 15 instalacji fotowoltaicznych.

CENTRUM DIAGNOSTYKI

Gwarancją bezpiecznego transportu kolejowego i komfortu podróżowania jest zapewnienie wymaganych standardów technicznych eksploatowanej infrastruktury kolejowej poprzez odpowiednie jej utrzymanie. Diagnostyka kolejowa wyposażona w odpowiednie narzędzia monitoruje stopień zużycia i degradacji infrastruktury.

Ocena stanu technicznego infrastruktury kolejowej dla planowania procesów utrzymaniowo-remontowych wynika z analizy wartości bieżących parametrów technicznych elementów infrastruktury, uzyskiwanych z wyników pomiarów i badań diagnostycznych. Analiza ta stwierdza zgodność wartości parametrów bieżących z parametrami normatywnymi i ustanowionymi tolerancjami bezpieczeństwa.

Diagnostyka kolejowa prowadzona jest w PKP Polskich Liniach Kolejowych S.A. poprzez:

1. zespoły diagnostyczne w jednostkach organizacyjnych Spółki - Zakładach Linii Kolejowych, które wykorzystując przyrządy i urządzenia ręczne dokonują pomiarów i badań podtorza, nawierzchni kolejowej, obiektów inżynierskich, budynków i budowli kolejowych, a także urządzeń sieci energetycznych oraz urządzeń sterowania ruchem kolejowym (srk);
2. Centrum Diagnostyki w Warszawie, które jest wyspecjalizowaną jednostką w strukturach Spółki w zakresie prowadzenia diagnostyki infrastruktury kolejowej. Centrum Diagnostyki czuwa nad bezpieczeństwem ruchu kolejowego, poprzez stałą kontrolę i analizę stanu technicznego infrastruktury kolejowej w okresie jej eksploatacji. Ponadto jednostka pełni nadzór nad utrzymywaniem standardów technicznych wykonywania elementów nawierzchni kolejowej, podczas robót utrzymaniowych i inwestycyjnych.

Centrum Diagnostyki wykonuje pomiary, badania i analizuje stan techniczny infrastruktury w obszarach utrzymania i inwestycji w zakresie:

1. geometrii torów i elementów infrastruktury drogi kolejowej (skrajnia budowli), pomiaru profilu poprzecznego i podłużnego szyn (tj. nierówności i/lub falistości) oraz inne specjalistyczne jak np. chropowatość czy twardość szyn, skład chemiczny spoin, itp.;
2. geometrii sieci trakcyjnej, zużycia przewodu jezdnego oraz defektów i braków niektórych jej elementów;

3. badań defektoskopowych szyn, ich połączeń oraz niektórych elementów rozjazdów (ujawnianie wad w zakresie uszkodzeń powierzchniowych i wewnętrznych);
4. diagnostyki funkcjonalnej urządzeń dSAT (detekcji stanów awaryjnych taboru) poprzez symulacje stanów awaryjnych specjalną aparaturą zainstalowaną na wagonie pomiarowym;
5. wzorcowania urządzeń pomiarowych, takich jak tormierze i liniały stalowe o długości 1 000 mm;
6. nadzoru i kontroli spawalnictwa szyn i rozjazdów oraz oceny wykonywanych złączy szynowych;
7. badań terenowych i laboratoryjnych jakości połączeń szynowych oraz szkolenia kadry technicznej na potrzeby Spółki w tym zakresie;
8. odbioru technicznego elementów nawierzchni kolejowej, przeznaczonych do zabudowy w infrastrukturę kolejową;
9. obsługi technicznej przekaźników (OTP) stosowanych w urządzeniach sterowania ruchem kolejowym (srk);
10. realizacji procedury SMS-PW-17 w obszarze spawalnictwa nawierzchni kolejowej;
11. opracowywania opinii i ekspertyz w ww. dziedzinach.

W 2021 roku Centrum Diagnostyki w ramach działalności podstawowej wykonało między innymi:

Lp.	Zadanie	Ilość	Jednostka miary	
1.	Pomiar geometrii torów w planie i profilu, przy pomocy pojazdu wielofunkcyjnego DP-560, 2 pojazdów pomiarowych EM120 i pojazdu specjalnego UPS-80	49 297	km toru	
2.	Badanie struktury wewnętrznej szyn w torze wagonem defektoskopowym	11 608	km toru	
3.	Badanie struktury wewnętrznej szyn w torze wózkami defektoskopowymi	42 874	km toru	
4.	Badanie defektoskopowe elementów nawierzchni kolejowej	Spoiny i zgrzeiny	2 450	sztuk
		Napoiiny	193	sztuk
		Krzyżownice rozjazdów	3 124	sztuk
	Badanie specjalistyczne elementów nawierzchni kolejowej	Profil podłużny szyn	37 400	metrów
		Profil poprzeczny szyn	862	sztuk
		Chropowatość powierzchni tocznej szyn	266	sztuk
		Pomiar prostoliniowości złączy szynowych	849	sztuk
Badania wiroprądowe szyn	18 127	metrów		
5.	Kontrolę pracy czujników zagrożenia osi poprzez przejazd wagonem DSAT symulującym awarię maźnic	358	urządzeń	
6.	Udział w inspekcjach obiektów mostowych, za pomocą specjalistycznego pojazdu Volvo – SRS Svabo, na potrzeby inspektorów z Zakładów Linii Kolejowych	128	obiektów	
7.	Badania laboratoryjne złączy szynowych spawanych termitem, zgrzewanych i napawanych	28	sprawozdań	
8.	Badania terenowe złączy szynowych spawanych termitem, zgrzewanych i napawanych	24	sprawozdań	
9.	Badania szynowych złączy spawalniczych na otwartych poligonach doświadczalnych złączy spawanych i zgrzewanych (2 krotne badania w ciągu roku)	2	sprawozdań	
10.	Kursy i szkolenia z zakresu spawalnictwa szyn i nadzoru spawalniczego	70	osób	
		12	kursów	
11.	Egzaminy okresowe i dopuszczające z zakresu spawalnictwa szyn	165	osób	
12.	Pouczenia i wydanie zaświadczeń kompetencji, identyfikatorów dla nadzoru spawalniczego	149	sztuk	
13.	Wzorcowanie	Toromierzy	1 070	sztuk
		Liniałów	171	sztuk
14.	Odbiór techniczny elementów nawierzchni kolejowej	Rozjazdy	749	kompletów
15.	Obsługa techniczna przekaźników	Siłami własnymi	42 413	sztuk
		Siłami zewnętrznymi	8 425	sztuk

Wymienione w powyższym zestawieniu wartości są corocznie planowane na podstawie obligatoryjnych przepisów i zapotrzebowania składanego ze strony Zakładów Linii Kolejowych.

Do ważnych przedsięwzięć prowadzonych w 2021 roku przez Centrum Diagnostyki należy m.in. zakończenie budowy i dostawy nowego pojazdu dwudrogowego z zainstalowanym podnośnikiem koszowym przeznaczonym do inspekcji obiektów inżynierskich. Centrum Diagnostyki udostępnia jednostkom organizacyjnym Spółki - Zakładom

Linii Kolejowych, ten specjalistyczny pojazd umożliwiający inspekcje mostów i wiaduktów kolejowych. Pojazd dwudrogowy, poruszający się po drogach i torze kolejowym, wyposażony w odpowiedni wielokrotnie łamany wysięgnik koszowy, pozwala na dokonywanie oględzin elementów budowli inżynierskich w miejscach niedostępnych, niewidocznych z poziomu torowiska czy drogi kołowej. Umożliwia badanie lub/i pomiary górnych lub dolnych elementów obiektów inżynierskich, np. spodów budowli, łożysk, dylatacji, filarów, przyczółków, itp.

PRZEDSIĘBIORSTWO NAPRAW INFRASTRUKTURY

Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury jest wyspecjalizowaną jednostką organizacyjną PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. realizującą zadania w zakresie bieżących napraw i utrzymania linii kolejowych, wykonującą prace torowe przy użyciu wysokowydajnych maszyn torowych, pozostałego sprzętu i pracy ręcznej.

Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury w 2021 roku wykonało typowe prace utrzymaniowo - naprawcze takie jak:

- regulacja w planie i w profilu torów w ilości 874 246 m;
- regulacja w planie i w profilu rozjazdów w ilości 1 315 j.r.;
- oczyszczenie podsypki w ilości 50 832 m, łączenie szyn w torze metodą spawania termitowego i zgrzewania w liczbie 781 szt., chemiczne odchwaszczanie torów zespołem (składem) CHOT w ilości 4 060 481 m;
- kompleksowa wymiana nawierzchni w ilości 12 288 m.

Prace wykonywane były między innymi na liniach kolejowych:

- nr 1 Warszawa – Katowice;
- nr 2 Warszawa Zachodnia – Terespol;
- nr 3 Warszawa Zachodnia – Kunowice;
- nr 6 Zielonka – Kuźnica Białostocka;
- nr 26 Łuków – Radom;
- nr 33 Kutno – Brodnica;
- nr 134 Jaworzno Szczakowa - Mysłowice.

W 2021 roku dokonano również modernizacji, jak i kompleksowych napraw posiadanych maszyn wysokowydajnych i wagonów. Ponadto wzmocniono potencjał Przedsiębiorstwa poprzez zakup nowego sprzętu i pojazdów, a także modernizację oraz remonty istniejących. W celu zapewnienia większego bezpieczeństwa podczas wykonywania prac zakupiono kolejne Systemy Ostrzegania Maszyn (SOM), powiększając tym samym liczbę maszyn wyposażonych w ten system do 4 sztuk. System Ostrzegania Maszyn znacząco wpływa na poprawę bezpieczeństwa podczas wykonywania prac utrzymania infrastruktury kolejowej.

ZAKŁAD MASZYN TOROWYCH

Zakład Maszyn Torowych w Krakowie jest wyspecjalizowaną jednostką organizacyjną PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. realizującą zadania w zakresie bieżących napraw, utrzymania linii kolejowych i obiektów inżynierskich oraz inwestycji. Zakład wyposażony jest w specjalistyczne maszyny i urządzenia oraz ciągi technologiczne do regeneracji i zgrzewania szyn kolejowych.

Utrzymanie linii kolejowych i obiektów inżynierskich oraz zadania inwestycyjne realizowane są poprzez wykorzystanie zestawów wysokowydajnych specjalistycznych maszyn do robót torowych i podtorzowych. Istotną zaletą zespołów maszyn jest wykonywanie czynności naprawczych w jednym przejściu roboczym bez konieczności demontażu toru kolejowego, co w znaczący sposób skraca czas wykonywania naprawy, przy jednoczesnym uzyskaniu jednolitych i stabilnych wysokich parametrów geometrii toru kolejowego. Ma to istotne znaczenie w kontekście ochrony środowiska i oddziaływania na otoczenie linii kolejowych, ponieważ nie ma potrzeby naruszania struktury terenów przyległych do naprawianego odcinka, niszczenia dróg dojazdowych czy wytyczania w terenie dróg technologicznych do dowozu i wywozu materiałów oraz urobku.

Regeneracja szyn wykonywana jest w specjalistycznej jednostce – Sekcji Zgrzewania Szyn w Bydgoszczy. W procesie tym przywracany jest właściwy profil główki szyny, a następnie szyny zgrzewane są w szynę o długości 210 m. W 2021 roku w Sekcji Zgrzewania Szyn w Bydgoszczy zgrzano 93 549 m szyn staroużytecznych po procesie reprofiliacji. Pozwala to na zagospodarowanie materiału staroużytecznego pozyskanego z modernizowanych linii kolejowych oraz realizowanie wymiany szyn na liniach kolejowych o mniejszym obciążeniu przy jednoczesnej minimalizacji kosztów. Zgrzewanie szyn nowych realizowane jest w Sekcji Zgrzewania Szyn w Kędzierzynie Koźlu, gdzie w 2021 roku zgrzano 70 504 m szyn.

Warsztaty Zakładu Maszyn Torowych w Krakowie prowadzą przeglądy poziomu P2, P3 pojazdów kolejowych oraz naprawy planowe i awaryjne zespołów roboczych maszyn do robót torowych. Maszyny torowe i zgrzewalnie obsługiwane są przez doświadczony i odpowiednio wykwalifikowany zespół pracowników, który zapewnia wysoką jakość wykonywanych prac odpowiadającą dużej niezawodności co skutkuje bezawaryjną pracą. Potwierdzeniem jakości usług wykonywanych w Zakładzie jest posiadanie certyfikatu ISO 9001:2015.

Praca maszyn Zakładu Maszyn Torowych w 2021 roku

Maszyna	Ilość	j.m.
AHM 800 R	29 278	mb
P-93 i P-95	77 156	mb
CSM 09	230 780	mb
ZTU 300	174 305	mb
DGS 62 N	38 380	mb
OT 800 + RM 80	90 956	mb
USP [m.b.]	256 470	mb
USP [j.r.]	24	j.r.
UNIMAT [m.b.]	7 361	mb
UNIMAT [j.r.]	487	j.r.

WAŻNIEJSZE OSIĄGNIĘCIA W DZIEDZINIE BADAŃ I ROZWOJU TECHNICZNEGO

Jednym z ważniejszych działań realizowanych w 2021 roku przez Spółkę była kontynuacja współpracy z Narodowym Centrum Badań i Rozwoju (NCBR). Prowadzonych jest 10 projektów badawczo-rozwojowych w ramach wspólnego przedsięwzięcia pn. „BRIK – Badania i rozwój w Infrastrukturze Kolejowej” o sumarycznej wartości ponad 42,9 mln zł (w tym wkład finansowy PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. to około 17,6 mln zł).

W 2021 roku partnerzy zaktualizowali dokumenty formalizujące współpracę i tym samym wydłużyli jej horyzont czasowy do 2033 roku oraz budżet do kwoty 100 mln zł (po 50 mln zł od każdego z partnerów).

Ponadto w 2021 roku został ogłoszony drugi konkurs na realizację projektów badawczo-rozwojowych w ramach BRIK. Na wsparcie projektów w konkursie przeznaczono łącznie 50 mln zł (po 25 mln zł od każdego z partnerów).

OSIĄGNIĘCIA W OBSZARZE AUTOMATYKI I TELEKOMUNIKACJI

1. W zakresie automatyki i telekomunikacji prowadzono nadzór nad realizacją poligonów badawczych w celu przeprowadzenia prób eksploatacyjnych dla potrzeb uzyskania świadectw dopuszczenia do eksploatacji wydawanych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego oraz opracowano opinie eksploatacyjne dla komputerowego pulpitu do sterowania przekaźnikowymi urządzeniami srk z funkcją zdalnego sterowania ATE-ZS firmy Zakład Produkcyjno-Handlowo-Ustługowy „ATE” sp. z o.o.
2. Prowadzono przygotowania do rozpoczęcia poligonów badawczych dla:
 - a) Blokady liniowej typu UniBL produkcji voestalpine SIGNALING Poland Sp. z o.o.;
 - b) Nastawnicy komputerowej typu Westrace Mark II wraz z zintegrowaną blokadą liniową produkcji Siemens Mobility sp. z o. o.;
 - c) Systemu zdalnego sterowania typu RMZSIKD produkcji Siemens Mobility sp. z o. o.;
 - d) Systemu liczenia osi typu ACM250 wraz z czujnikami typu ZP D 43 produkcji Siemens Mobility sp. z o. o.
3. W zakresie procedury SMS-PW-17 prowadzono nadzór nad realizacją poligonów dla:
 - a) Zaawansowanego licznika osi typu FadC R2 produkcji Frauscher Polska Sp. z.o.o.;
 - b) Automatycznego systemu postrzegania typu AUTOPROWA w wersji kablowej, radiowej, FALKON produkcji Zollner Signal GmbH;
 - c) Modułów LED typu TLT-8/K do kolejowych latarni sygnałowych produkcji TELKO Sp. z.o.o.

OSIĄGNIĘCIA W OBSZARZE ENERGETYKI

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. realizują w ramach BRIK następujące projekty dedykowane obszarowi energetyki kolejowej:

- opracowanie innowacyjnego systemu sterowania infrastrukturą oświetleniową na sieci zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.;
- samoczyszczące, wydajne panele fotowoltaiczne na podłożu elastycznym zintegrowane z ekranem akustycznym i inteligentnym systemem monitorowania;
- opracowanie i wdrożenie elementów systemu antykradzieżowego sieci jezdnej w transporcie szynowym.

Projekt pod nazwą „Samoczyszczące, wydajne panele fotowoltaiczne na podłożu elastycznym zintegrowane z ekranem akustycznym i inteligentnym systemem monitorowania” został zakończony w IV kwartale 2021 roku, a następnie został przekazany do oceny końcowej m.in. przez ekspertów zewnętrznych NCBiR. Efektem projektu jest budowa prototypu instalacji paneli fotowoltaicznych oraz podstawowe jej badania przeprowadzone na infrastrukturze zarządzanej przez Spółkę.

OSIĄGNIĘCIA W OBSZARZE OCHRONY ŚRODOWISKA

W 2021 roku kontynuowano prace badawcze nad nowymi rozwiązaniami i urządzeniami w zakresie ochrony ludzi i budynków przed hałasem i drganiami powodowanymi eksploatacją linii kolejowych. Wspólne przedsięwzięcie realizowane w ramach BRIK pozwoli na opracowanie skutecznych rozwiązań wibroakustycznych, innych niż standardowe ekrany akustyczne. Wdrożenie w przyszłości innowacyjnych rozwiązań spowoduje zminimalizowanie

uciążliwości pochodzących od źródła dźwięku, jak również zmniejszenie oddziaływania zastosowanych urządzeń na krajobraz naturalny. Prace badawcze prowadzone są w ramach dwóch projektów: „Nowe rozwiązania w zakresie ochrony ludzi i środowiska przed hałasem” oraz „Nowe rozwiązania w zakresie ochrony ludzi i środowiska przed drganiami”.

INFRASTRUKTURA PASAŻERSKA

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podejmują szereg inicjatyw w zakresie infrastruktury służącej obsłudze pasażerów, mając na względzie zapewnienie podróżnym lepszego komfortu korzystania z peronów, dróg dojścia do nich oraz dogodnego dostępu do pociągów. Zapewnione jest czytelne oznakowanie stacji i przystanków osobowych, dostęp do informacji o ruchu pociągów. Stacje i przystanki osobowe są wyposażane w elementy niezbędne do wygodnego oczekiwania na pociąg, a także dostosowywane

są do potrzeb osób o ograniczonej możliwości poruszania się.

W 2021 roku Spółka zarządzała peronami i drogami dojścia na 2 790 stacjach i przystankach osobowych, a także 5 dworcami kolejowymi: Bystra Podhalańska, Jerzmanice Lubuskie, Łódź Fabryczna, Turowo Pomorskie, Włoszczowa Północ.

PRZYSTANKI NA ŻĄDANIE

Zgodnie z oczekiwaniami przewoźników regionalnych w 2021 roku Decyzją Nr 2/2021 Wiceprezesa Zarządu PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. – dyrektora ds. eksploatacji z dnia 12 lipca 2021 roku wprowadzono do stosowania „Wewnętrzną procedurę kwalifikowania przystanku osobowego jako przystanku z postojami na żądanie”, z której wyciąg został opublikowany w załączniku 17 do Regulaminu sieci.

Usługą objęte zostały 32 obiekty wytypowane przez przewoźników, charakteryzujące się minimalną wymianą

pasażerów: Batowice Lubańskie, Bierkowice, Błażkowa, Bolesławice Świdnickie, Czarna Mała, Doboszowice, Gierałtów, Gorzelin, Gorzuchów Kłodzki, Górzyniec, Jedlina Górna, Kłodzko Książek, Kłodzko Zagórze, Kopalina, Krzyżowa, Kulin Kłodzki, Kwieciszowice, Lewin Kłodzki, Minkowice Oławskie, Młyńsko, Nowa Ruda Przedmieście, Nowa Ruda Zdrojowisko, Nowa Wieś Legnicka, Piechowice Dolne, Solniki Wielkie, Stary Wielisław, Studzianka, Suszka, Ubocze, Unisław Śląski, Wierzchowice, Zabrzeg Czarnolesie.

DYNAMICZNA INFORMACJA PASAŻERSKA

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. sukcesywnie wprowadzają zabudowę elementów wykonawczych Centralnego Systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej (CSDIP) na stacjach i przystankach osobowych. CSDIP to scentralizowany system stanowiący zbiór wszystkich urządzeń wykonawczych, zabudowanych na stacjach i przystankach osobowych w celu prezentowania informacji dla podróżnych. Częścią CSDIP jest Centralna Aplikacja Systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej (CASDIP), która zasila

go danymi o rozkładzie jazdy i informacją o ewentualnych opóźnieniach w ruchu pociągów. Aplikacja CASDIP poza dostarczaniem danych źródłowych elementom wykonawczym CSDIP zapewnia wyświetlanie treści na wyświetlaczach oraz wygłaszanie komunikatów dzięki zaimplementowanemu syntezytorowi mowy. W 2021 roku do CSDIP przyłączono kolejnych 11 lokalizacji, w tym m.in. stacje: Warszawa Główna, Warszawa Gdańska, Lublin Główny i Dęblin.

MONITORING WIZYJNY

W 2021 roku kontynuowano realizację projektu budowy Systemu Monitoringu Wizyjnego (SMW) na stacjach linii kolejowej nr 351 (na odcinkach Wronki - Słonice i Słonice - Szczecin Dąbie oraz na Warszawskim Węźle Kolejowym na stacji Warszawa Zachodnia i przystanku osobowym Warszawa Targówek). Kontynuowano również prace związane z budową SMW na odcinku Poznań Wola - Wronki. Dodatkowo zostały przygotowane projekty wykonawcze SMW dla p.o. Wrocław Szczepin oraz stacji Poznań Główny. Ponadto realizowane były prace projektowe dot. bu-

dowy SMW na liniach kolejowych nr 6, 28, 182, 131, 2, 3, 275 i 282, jak również prace dla projektu polegającego na utworzeniu Centrum Bezpieczeństwa Infrastruktury Pasażerskiej (CBIP), które będzie stanowiło centralny punkt w zakresie nadzoru nad krajowym systemem monitoringu wizyjnego należącym do PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.

NAZEWNICTWO STACJI I PRZYSTANKÓW OSOBOWYCH

W 2021 roku zgodnie z obowiązującymi zasadami, w ramach porządkowania i kształtowania przestrzeni publicznej, w której porusza się podróżny, nadano nazwy 22 nowym stacjom i przystankom osobowym, tj.: Bańska Niżna, Boguszów-Gorce Dzikowiec, Chabówka Stadion, Dąbrówka Jezioro Mucharskie, Gdów, Gruszów, Kasina Wielka Północna, Koszary, Mordarka, Nowy Dwór koło Ornety, Nowy Sącz Dąbrówka, Nowy Sącz Gorzków,

Otomino, Podłęże Balachówka, Poronin Misiągi, Stróża koło Dobrej, Szczyrzyc, Świdnica Zawiszów, Warszawa Grochów, Wiatowice, Zagórze koło Niepołomic, Zręczycze.

Ponadto 2 obiektom zmieniono nazwy:

- Końskowola (wcześniej Pożóg),
- Radom Główny (wcześniej Radom)

WYPOSAŻENIE I UTRZYMANIE PERONÓW ORAZ DRÓG DOJŚCIA DO PERONÓW

W 2021 roku kontynuowano realizację zadań mających na celu poprawę komfortu oczekiwania podróżnych na pociąg w obrębie stacji i przystanków osobowych, w tym:

1. zamontowano 148 wiat peronowych w 114 lokalizacjach;
2. zamontowano około 1670 koszy na śmieci w 657 lokalizacjach;

3. zamontowano około 350 ławek peronowych w 155 lokalizacjach;
4. zamontowano około 990 stojaków rowerowych w 242 lokalizacjach;
5. zamontowano 700 gablot informacyjnych w 380 lokalizacjach;
6. w ponad 270 lokalizacjach zamontowano nowe tablice oznakowania stałego.

DOSTOSOWANIE INFRASTRUKTURY PASAŻERSKIEJ DO POTRZEB OSÓB Z NIEPEŁNOSPRAWNOŚCIAMI I OSÓB O OGRANICZONEJ MOŻLIWOŚCI PORUSZANIA SIĘ (PRM)

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. realizowały w 2021 roku działania w zakresie eliminacji barier architektonicznych na stacjach i przystankach osobowych w celu dostosowania ich do potrzeb osób z niepełnosprawnościami oraz osób o ograniczonej możliwości poruszania się.

W ramach realizowanych przez Spółkę zadań odtworzeniowych i rewitalizacyjnych przebudowano 149 oraz wybudowano 62 nowe perony, uwzględniając dostosowanie ich do potrzeb osób o ograniczonej możliwości poruszania się, w tym m.in.: zamontowano 79 dźwigów osobowych, zabudowano 101 pochylni prowadzących na perony, zabudowano ścieżki dla osób niedowidzących i niewidomych, dostosowano wysokość peronów do obowiązujących wytycznych.

Ponadto w 2021 roku Spółka kontynuowała współpracę z Polskimi Kolejami Państwowymi S.A. (PKP S.A.) w zakresie udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej na stacjach pasażerskich przez pracowników ochrony fizycznej osób i mienia zatrudnionych przez PKP S.A. W ramach przed-

miotowej współpracy w 2021 roku udzielono ponad 20 600 asyst osobom o ograniczonej mobilności na 58 stacjach pasażerskich.

Zbiorcze zestawienie efektów podjętych działań służących dostosowaniu stacji i przystanków osobowych zarządzanych przez Spółkę do potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się przedstawia się w następujący sposób:

1. zmodernizowano 2 261 peronów;
2. zamontowano 463 dźwigi osobowe;
3. zamontowano 84 platformy pionowe;
4. zamontowano 157 platform przyschodowych;
5. zamontowano 89 ciągów schodów ruchomych;
6. zamontowano 8 chodników ruchomych;
7. na ponad 1 000 stacjach i przystankach osobowych zabudowano pochylnie prowadzące na perony i tereny zewnętrzne;
8. na około 300 stacjach i przystankach osobowych umieszczone zostały informacje w alfabecie Braille'a.

PRZEGLĄDY I AUDYTY INFRASTRUKTURY PASAŻERSKIEJ

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. realizują na bieżąco przeglądy i audyty infrastruktury pasażerskiej, które przeprowadzane są w celu zidentyfikowania oraz usunięcia niezgodności z regulacjami wewnętrznymi Spółki w zakresie infrastruktury pasażerskiej, a także ze względu na potrzebę posiadania bieżącej i rzetelnej informacji o stanie infrastruktury pasażerskiej. Realizacja przeglądów oraz audytów stacji i przystanków osobowych jest procesem ciągłym, polegającym na wskazywaniu ewentualnych nieprawidłowości i usterek w celu ich jak najszybszego usunięcia.

W 2021 roku każdego miesiąca wykonywano blisko 4 260 przeglądów. Łącznie przeprowadzono 51 094 przeglądów 1 171 obiektów oraz audyty 2 579 obiektów.

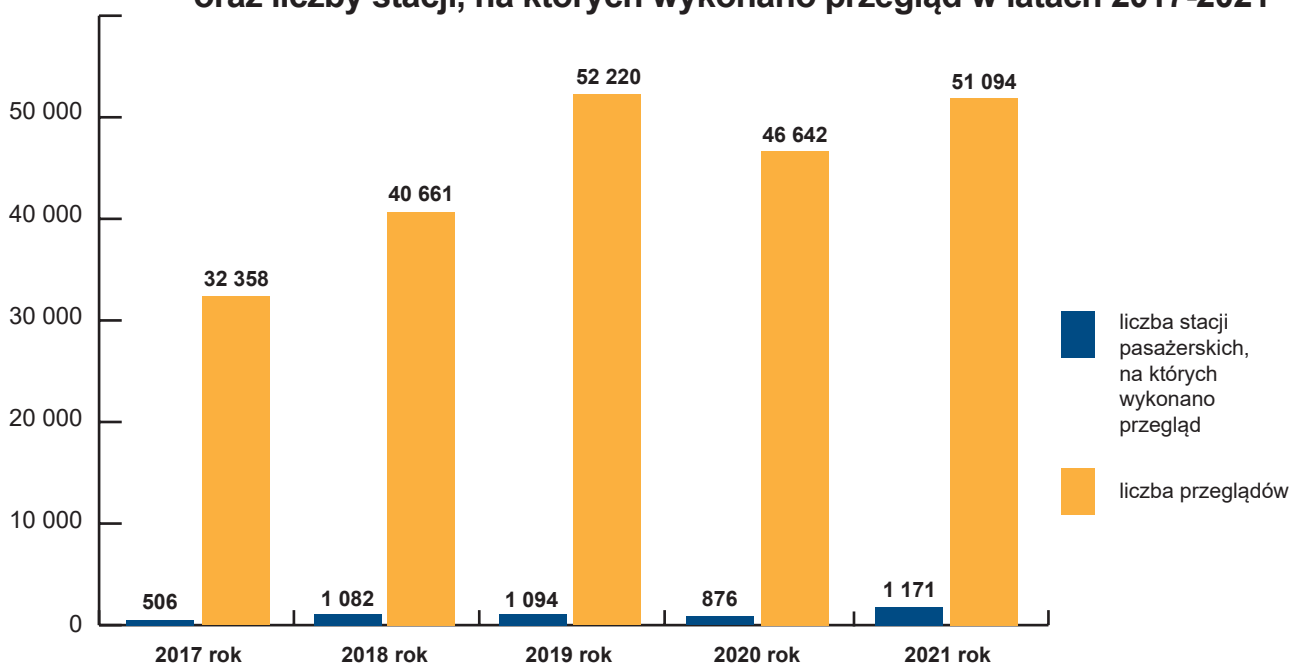
Działania audytowo-weryfikacyjne podejmowane są przede wszystkim w trosce o podróżnego. Służą one osiągnięciu wymaganego poziomu czystości i prawidłowego utrzymania elementów infrastruktury pasażerskiej dla zapewnienia komfortu podróżnym korzystającym z transportu kolejowego.

Przeglądy i audyty polegały na sprawdzeniu obszarów z zakresu infrastruktury pasażerskiej, w szczególności:

1. poziomu utrzymania czystości obejmującego:
 - perony, drogi dościa, międzytorza, skarpy,

- elementy małej architektury, oznakowanie peronów, elementy SDIP,
 - usuwanie graffiti na obiektach budowlanych i elementach małej architektury,
 - urządzenia PRM;
2. poziomu utrzymania zimowego obejmującego:
 - perony, drogi dościa,
 - elementy małej architektury, oznakowanie peronów, elementy SDIP,
 - urządzenia PRM,
 3. stanu technicznego infrastruktury pasażerskiej:
 - elementy małej architektury, elementy oznakowania peronów i dróg dościa, gabloty informacyjne, wiaty,
 - perony i drogi dościa, przejścia pod torami, kładki, inne ciągi komunikacyjne,
 - stojaki na rowery,
 - urządzenia PRM;
 4. publikację różnych rodzajów rozkładów jazdy pociągów, w tym:
 - rozkładu wierszowego (szczegółowego),
 - rozkładu relacyjnego,
 - przyszłego rozkładu jazdy;
 5. sprawności dynamicznej informacji wizualnej i głosowej oraz sieci sygnalizacji czasu;
 6. występowania nielegalnych reklam.

Porównanie łącznej liczby przeglądów infrastruktury pasażerskiej oraz liczby stacji, na których wykonano przegląd w latach 2017-2021



UTRZYMANIE CZYSTOŚCI NA STACJACH PASAŻERSKICH

W 2021 roku kontynuowana była (wspólnie z PKP S.A.) realizacja projektu utrzymania czystości na dworcach i stacjach pasażerskich. Wykonanie usługi i nadzór nad nią odbywa się zgodnie z obowiązującą „Księgą Standardów Utrzymania Czystości Stacji Pasażerskich PKP”, opisującą wymagany standard utrzymania czystości każdego elementu infrastruktury pasażerskiej.

W procesie kontroli poziomu wykonywania usługi utrzymania czystości na stacjach i przystankach osobowych wykorzystywana jest struktura audytowa PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. Pracownicy sprawdzając stan czystości wyposażeni są w mobilne urządzenia z dedykowaną aplikacją audytową umożliwiającą przekazanie oceny i ewentualne uwagi do wykonawcy usługi w czasie rzeczywistym.

KOMERCYJNE ZAGOSPODAROWANIE INFRASTRUKTURY PASAŻERSKIEJ

Spółka realizuje w sposób bieżący wynajem powierzchni infrastruktury pasażerskiej w celach komercyjnych. Działania te prowadzone są w oparciu o „Wytyczne ws. komercyjnego zagospodarowania infrastruktury pasażerskiej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.”,

określające zasady zagospodarowania przestrzeni handlowo-usługowej i reklamowej na obszarach infrastruktury pasażerskiej.

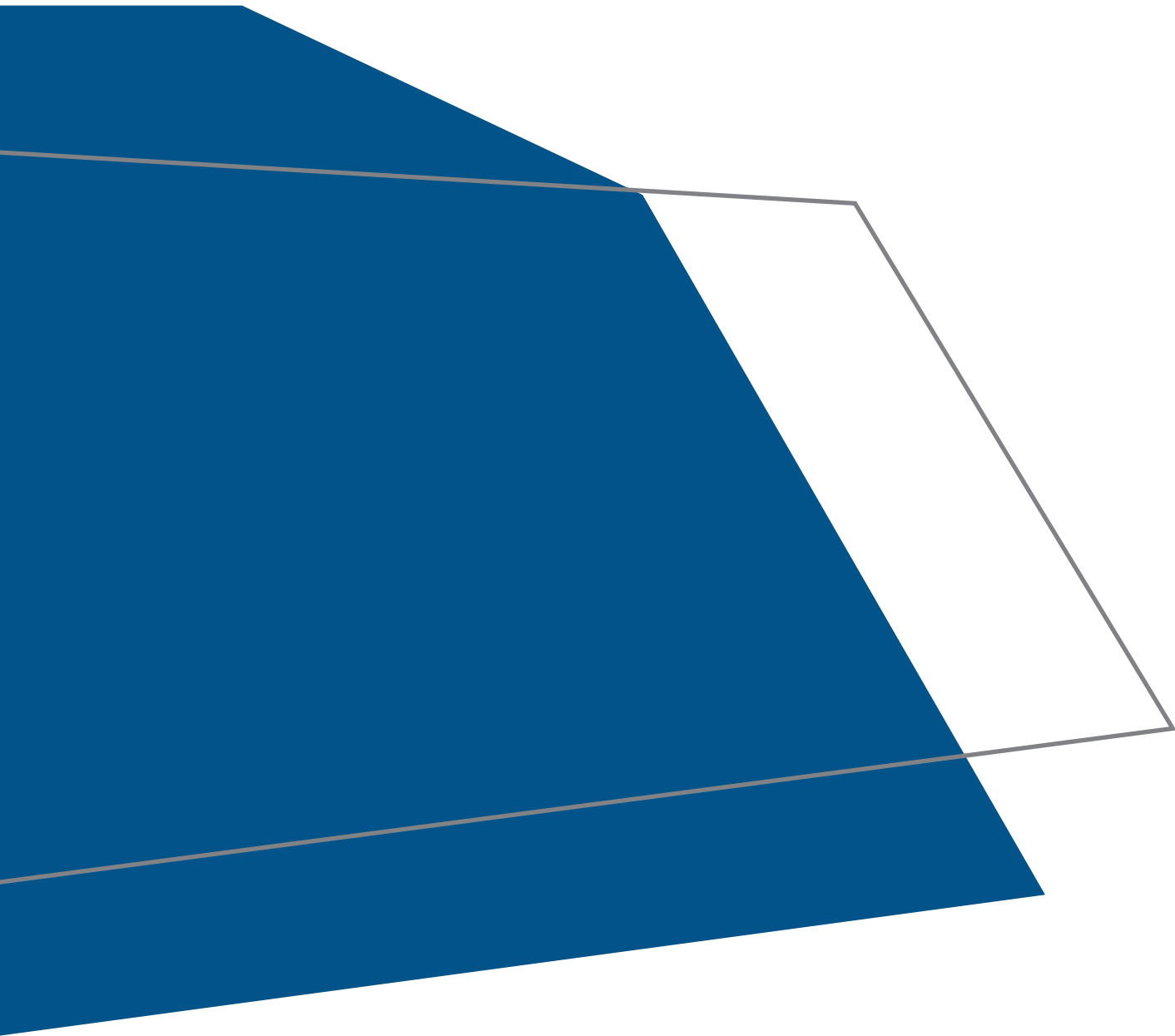
OSŁONA ZIMOWA LINII KOLEJOWYCH

Trudne warunki atmosferyczne takie jak: intensywne opady śniegu, niskie temperatury oraz silne wiatry, mogą powodować zakłócenia procesu eksploatacyjno-przewozowego na kolei.

W celu usunięcia lub złagodzenia skutków zimy, na okres od 15 listopada do 31 marca w Spółce wprowadzane jest pogotowie zimowe. W zależności od wpływu warunków pogodowych na prowadzenie ruchu pociągów, wprowadzana jest odpowiednia faza pogotowia zimowego. Wprowadzenie określonej fazy wiąże się z włączeniem do prac zimowych odpowiedniej liczby personelu, maszyn i urządzeń odśnieżnych. Szczegółnej osłonie zimowej podlegają trasy komunikacyjne ważne pod względem gospodarczym i społecznym. Linie kolejowe zostały podzielone na trzy grupy kolejności zimowego utrzymania. Priorytetowo traktowane są linie kolejowe, na których prowadzony jest ruch regionalny związany z dojazdami do pracy i szkół.

Do prowadzenia robót zimowych w sezonie 2021/2022 PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zabezpieczyły blisko 13,5 tys. osób (pracowników własnych oraz podmiotów zewnętrznych). Podstawowy element osłony technicznej linii kolejowych stanowią maszyny odśnieżne takie jak: kombajny odśnieżne zbierające z toru śnieg bezpośrednio na zespoły wagonów oraz pługi i odśnieżarki spychające lub odrzucające śnieg na pobocze. Spółka w 2021 roku posiadała łącznie 275 ww. maszyn. Miejsca linii kolejowych narażone na zawiewanie śniegiem (ogółem 891 km torów) osłonięto zastanami przeciwsnieżnymi.

Dla zapewnienia sprawnego przekładania rozjazdów kolejowych podczas niskich temperatur oraz opadów śniegu ponad 18,8 tys. rozjazdów wyposażono w urządzenia elektrycznego ogrzewania (eor). Wszystkie rozjazdy kolejowe smarowane są ponadto środkiem o niskiej temperaturze krzepnięcia. W 2021 roku do dyspozycji w ramach pogotowia zimowego pozostawało także 179 zespołów do szybkiego reagowania (w celu usuwania awarii i usterek w nawierzchni kolejowej i urządzeniach (srk). Do usuwania awarii w sieci trakcyjnej dysponowano 66 pociągów pogotowia sieciowego, wyposażonych w udarowe urządzenia do usuwania oblodzenia z przewodów jezdnych oraz w pantografy ze wzmocnionymi nakładkami do usuwania szronu i szadzi z przewodów jezdnych. Przewody jezdne sieci trakcyjnej, szczególnie na liniach kolejowych gdzie kursują szybkie pociągi, pokrywane były środkiem przeciwooblodzeniowym ograniczającym skutki osadzania się szadzi i lodu.



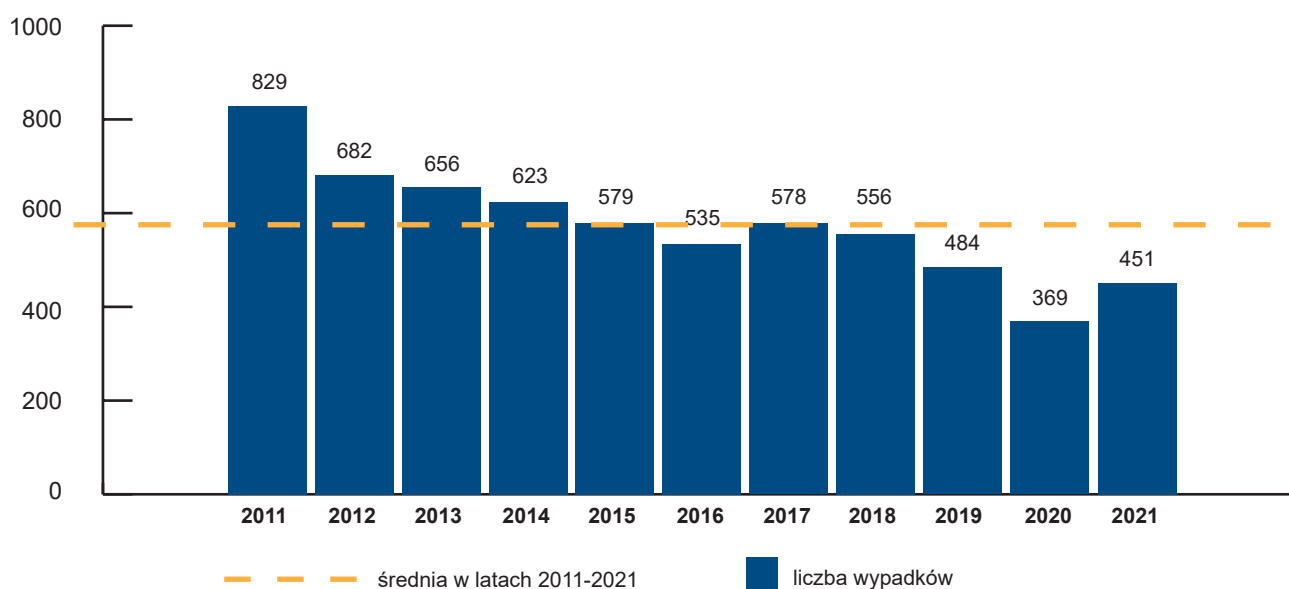
BEZPIECZEŃSTWO

STATYSTYKA ZDARZEŃ KOLEJOWYCH

W okresie od 1 stycznia do 31 grudnia 2021 roku na sieci linii kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. doszło do 451 wypadków (z wyłączeniem

samobójstw). W porównaniu do 2020 roku odnotowano wzrost liczby wypadków o 82 wypadki (22%).

Porównanie liczby wypadków, do których doszło w latach 2011-2021 na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

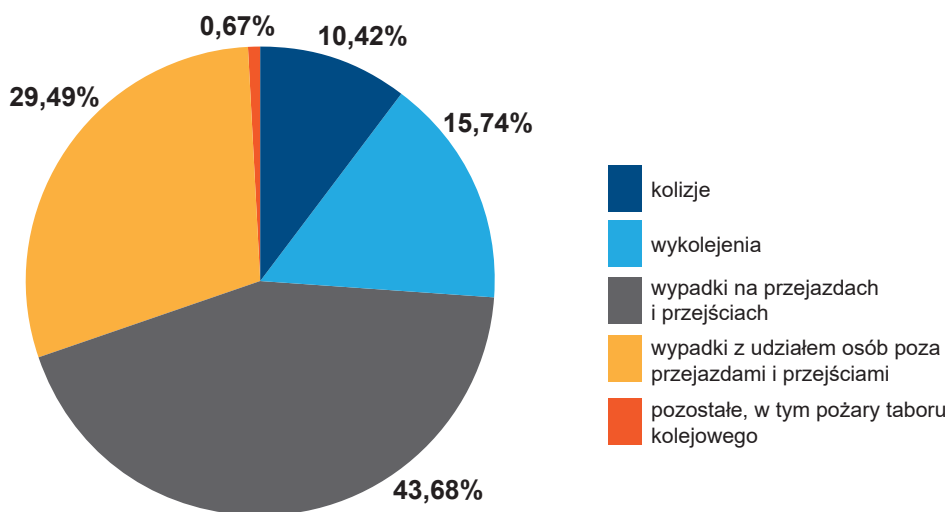


WYPADKI I POWAŻNE WYPADKI W PODZIALE NA RODZAJE

Stosowana w PKP Polskich Liniach Kolejowych S.A., zgodna z wymogami Urzędu Transportu Kolejowego (UTK) i Agencji Kolejowej Unii Europejskiej (EUAR) klasyfikacja rodzajowa wypadków obejmuje:

1. kolizje;
2. wykolejenia;
3. wypadki na przejazdach i przejściach;
4. wypadki z udziałem osób poza przejazdami i przejściami (z wyjątkiem samobójstw);
5. pożary taboru kolejowego;
6. pozostałe wypadki.

Struktura ilościowa wypadków na sieci PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. w 2021 roku w podziale na rodzaje



Z powyższego wykresu wynika, że zdecydowanie najliczniejszymi grupami wypadków, do których dochodziło na sieci zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., były wypadki na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach przez tory oraz wypadki z udziałem osób poza przejazdami i przejściami (potrącenia osób przebywających na terenie kolejowym lub wskakujących/wyskakujących do/z pociągów). Kolizje i wykolejenia stanowiły w 2021 roku niewiele ponad 26% wypadków kolejowych. Są to zdarzenia, do których dochodzi zwykle z winy szeroko pojętego

systemu kolejowego, tj. urządzeń technicznych, procedur i/lub czynnika ludzkiego oraz organizacyjnych (po stronie przewoźnika kolejowego lub zarządcy infrastruktury). Możliwość ograniczenia liczby tych dwóch rodzajów wypadków zależy bezpośrednio od działań podejmowanych przez podmioty rynku kolejowego – zarządców infrastruktury, przewoźników kolejowych, a także projektantów, producentów i dostawców oraz wykonawców prac budowlanych i utrzymaniowych.

POSZKODOWANI NA SKUTEK WYPADKÓW KOLEJOWYCH

Liczba osób poszkodowanych na skutek wypadków na sieci linii kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w 2021 roku wyniosła 181, z czego 141 osób to ofiary śmiertelne, a 40 – ciężko ranne. W porównaniu do 2020 roku odnotowano spadek ofiar śmiertelnych o 2, zmalała również liczba osób ciężko rannych – o 4. Najliczniejszymi grupami śmiertelnych ofiar wypadków, do których doszło w 2021 roku, były osoby nieuprawnione do

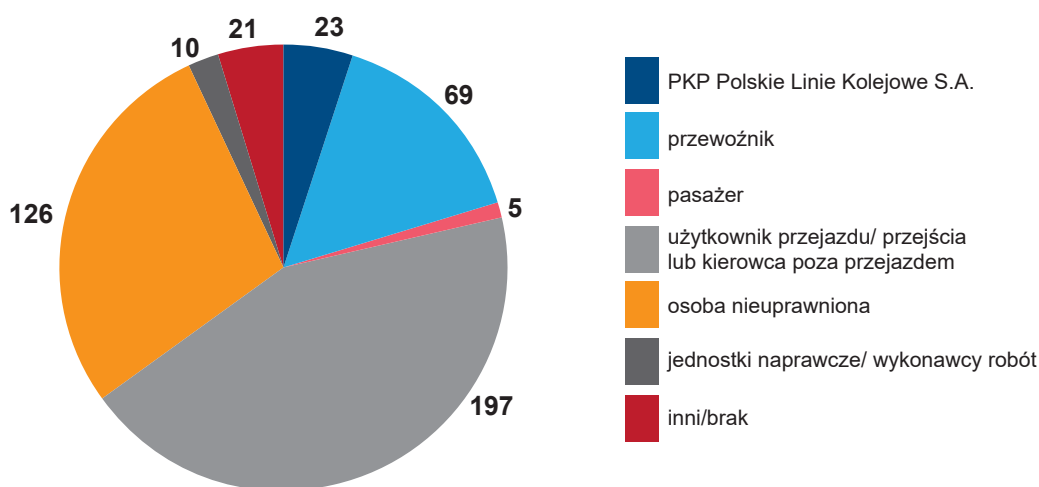
przebywania na terenie kolejowym (95 zabitych, dokładnie tyle samo co w roku 2020) oraz użytkownicy przejazdów i przejść (46 zabitych, tj. o 1 więcej niż w 2020 roku). Wśród osób ciężko rannych w wypadkach kolejowych najliczniejszą grupę (25 osób, tj. o 2 więcej niż w 2020 roku) stanowiły również osoby nieuprawnione do przebywania na terenie kolejowym oraz użytkownicy przejazdów i przejść (15 osób, tj. o 5 mniej niż w roku 2020).

WYPADKI W PODZIALE NA PODMIOTY ZAWINIONE

Statystyki pokazują, że za zdecydowaną większość wypadków w ruchu kolejowym winę ponoszą użytkownicy przejazdów i przejść oraz osoby nieuprawnione do przebywania na terenie kolejowym – ich liczba w porównaniu do

pozostałych kategorii w zakresie podmiotów zawinionych za wypadki na sieci linii kolejowych zarządzanych przez Spółkę jest przeważająca.

Struktura ilościowa wypadków na sieci PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. w 2021 roku w podziale na podmioty zawinione



W 2021 roku doszło do 23 wypadków obciążających PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., w tym: 5 kolizji, 15 wykolejeń, 2 wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych. Najczęściej występującymi przyczynami zdarzeń obciąża-

jących Spółkę były błędy popełnione przez pracowników prowadzących ruch kolejowy oraz uszkodzenia lub zły stan techniczny nawierzchni drogi kolejowej.

DZIAŁANIA PODEJMOWANE NA RZECZ POPRAWY BEZPIECZEŃSTWA RUCHU KOLEJOWEGO

POPRAWA PARAMETRÓW BEZPIECZEŃSTWA INFRASTRUKTURY W WYNIKU PRAC INWESTYCYJNYCH NA LINIACH KOLEJOWYCH

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. realizują zakrojony na szeroką skalę program modernizacji i rewitalizacji linii kolejowych. Zakres przedmiotowy poszczególnych projektów inwestycyjnych obejmuje zwykle kompleksowe wymiany nawierzchni kolejowej, urządzeń sterowania

ruchem kolejowym i elektroenergetyki (trakcyjnej i nietrakcyjnej), a także modernizacje przejazdów kolejowo-drogowych oraz ich likwidacje i zastępowanie skrzyżowaniami dwupoziomowymi. Wymiana starych, wyeksploatowanych i zdegradowanych elementów infrastruktury kolejowej oraz

urządzeń technicznych na elementy i urządzenia nowe, wykonane z zastosowaniem nowoczesnych technologii, pozwala na znaczącą poprawę parametrów eksploatacyjnych linii kolejowych (głównie maksymalnych dopuszczalnych prędkości) przy co najmniej zachowaniu a zazwyczaj podniesieniu poziomu bezpieczeństwa. Dzięki modernizacjom i rewitalizacjom linii kolejowych redukowana jest ryzyko występowania zdarzeń (wypadków i incydentów) oraz sytuacji potencjalnie niebezpiecznych spowodowanych złym stanem technicznym lub awariami infrastruktury. Podobnie dzięki wyposażeniu w dodatkowe urządzenia zabezpieczenia i ostrzegania użytkowników zmniejsza się częstotliwość wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych.

W ramach realizowanych przez Spółkę projektów modernizacyjnych i rewitalizacyjnych na liniach kolejowych wymieniane oraz doposażane są między innymi elementy infrastruktury newralgiczne z punktu widzenia zagrożenia wykolejeniami, tj. rozjazdy. W 2021 roku na sieci zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. działania inwestycyjne objęły łącznie 1 098 szt. rozjazdów. W zakresie zapewnienia większej niezawodności i bezpieczeństwa transportu kolejowego w trudnych warunkach pogodowych, wszystkie rozjazdy montowane w ramach ww. pro-

jektu zostały wyposażone w urządzenia elektrycznego ogrzewania rozjazdów (eor). Zapobiegają one zamarzaniu ruchomych elementów rozjazdów oraz ułatwiają usuwanie śniegu i lodu, a zastosowana w nich nowoczesna technologia umożliwia automatyczne uruchamianie ogrzewania w zależności od zmian temperatury.

Dodatkowo w ramach prowadzonych modernizacji oraz rewitalizacji linii kolejowych Spółka przebudowuje przejazdy kolejowo-drogowe oraz przejścia przez tory, wyposażając je w dodatkowe urządzenia zabezpieczenia i/lub ostrzegania, a także likwiduje przejazdy i przejścia w poziomie szyn, zastępując je wiaduktami, kładkami lub tunelami.

W 2021 roku działania inwestycyjne (w ramach projektu pn. „Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami”) objęły łącznie 211 przejazdów, przy czym w różnych lokalizacjach zakres modernizacji obejmował również: zabudowę samoczynnej sygnalizacji przejazdowej (urządzeń SSP), instalację urządzeń telewizji użytkowej (TVU) i/lub wymianę nawierzchni przejazdu. Dodatkowo wybudowano, zmodernizowano lub zrewitalizowano 590 obiektów inżynierskich, w tym 60 skrzyżowań dwupoziomowych.

PODNOSZENIE POZIOMU BEZPIECZEŃSTWA PODCZAS REALIZACJI PRAC INWESTYCYJNYCH ORAZ UTRZYMANIOWYCH

Realizacja prac inwestycyjnych oraz wykonywanie innych robót w torach wymaga udzielania zamknięć torowych, których właściwa organizacja jest bardzo ważna z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego na czynnym torze sąsiadującym z torem zamkniętym, a także na sąsiednich szlakach i w obrębie posterunków ruchu. Zamknięcie torowe pociąga za sobą konieczność wprowadzenia stosownych obostrzeń w ruchu pociągów, a w przypadku zamknięć długotrwałych – zmiany rozkładu jazdy pociągów. W pewnych niekorzystnych warunkach może to stanowić dodatkowy czynnik ryzyka zaistnienia zdarzenia kolejowego.

W 2021 roku na sieci PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. udzielono łącznie 68 509 zamknięć torowych (o 2% mniej niż w 2020 roku). Prowadzenie ruchu pociągów na liniach kolejowych, na których realizowane są prace inwestycyjne lub inne roboty w sąsiedztwie czynnych torów, wymaga zastosowania dodatkowych środków kontroli ryzyka.

Spółka podejmuje wiele działań mających na celu zapewnienie najwyższego poziomu bezpieczeństwa podczas realizacji prac inwestycyjnych oraz innych robót, zarówno w aspekcie bezpieczeństwa ruchu kolejowego, jak i bezpieczeństwa osób pracujących w sąsiedztwie czynnych torów. Realizowane w 2021 roku działania w tym zakresie to m.in:

- zwiększanie obsad posterunków ruchu w czasie prowadzenia inwestycji na stacjach/szlakach w łącznym wymiarze 47 088 godzin;
- tematyczne audyty wewnętrzne Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego w czasie wykonywania robót inwestycyjnych (w 2021 roku przeprowadzono 7 takich audytów);
- kontrole w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego w miejscach prowadzenia robót inwestycyjnych - w 2021 roku kontrolerzy z ramienia komórek i jednostek organizacyjnych Spółki przeprowadzili 7 kontroli w zakresie zabezpieczenia i osygnalizowania miejsc robót inwestycyjnych od strony torów czynnych dla ruchu pociągów, ze szczególnym uwzględnieniem miejsc prowadzonych robót przez różne podmioty gospodarcze (podwykonawców);
- stosowanie „Zasad bezpieczeństwa pracy podczas wykonywania prac inwestycyjnych, rewitalizacyjnych, utrzymaniowych i remontowych wykonywanych przez pracowników obcych firm na terenie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.” oraz „Wytycznych sposobu dostarczania informacji i poinformowania pracownika innego pracodawcy o zagrożeniach dla bezpieczeństwa i zdrowia podczas wykonywania prac na terenie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.” Ibh-105.

ZAKUP SPECJALISTYCZNEGO SPRZĘTU TECHNICZNEGO DO DIAGNOSTYKI ORĄZ USUWANIA USTEREK W INFRASTRUKTURZE

W 2021 roku Spółka realizowała umowy dotyczące zakupu i dostawy 2 podbijarek torów, 1 podbijarki rozjazdów, 1 profilarki tłucznia oraz 42 wózków motorowych z oprzyrządowaniem (odebrano 36 wózków). Ponadto zakończono realizację umowy dotyczącej dostawy 1 pojazdu dwudrogo-

wego do kontroli obiektów inżynieryjnych. Nowe maszyny zwiększą bezpieczeństwo i punktualność ruchu pociągów, pozwalając w krótkim czasie usuwać awarie infrastruktury i ich skutki.

MONTAŻ UKŁADÓW KONTROLI NIEZAJĘTOŚCI TORÓW

W 2021 roku w celu redukcji ryzyka kolizji taboru kolejowego na torach stacyjnych kontynuowane było działanie polegające na montażu układów kontroli niezajętości torów

na stacjach dotąd niewyposażonych w takie urządzenia. W roku 2021 układy kontroli niezajętości zostały zamontowane na 360 torach 73 stacji kolejowych.

ZABUDOWA UZALEŻNIEŃ URZĄDZEŃ PRZEJAZDOWYCH W STACYJNYCH URZĄDZENIACH STEROWANIA RUCHEM KOLEJOWYM

W celu poprawy bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych znajdujących się w granicach stacji kolejowych, w 2016 roku zostało zainicjowane, a w 2021 roku było kontynuowane działanie polegające na zabudowie w urządzeniach sterowania ruchem kolejowym tzw. uzależ-

nień, dzięki którym wyświetlanie na semaforach sygnałów zezwalających na jazdę pociągów jest możliwe pod warunkiem, że roгатki na przejeździe zostały zamknięte. W 2021 roku opisane rozwiązanie techniczne zostało zastosowane na 102 przejazdach kolejowo-drogowych.

OZNAKOWANIE DOJAZDÓW DO PRZEJAZDÓW KOLEJOWO-DROGOWYCH POZIOMYMI LINIAMI SPOWALNIAJĄCYMI JAZDĘ

Zadaniem pasów nanoszonych na nawierzchnię drogi dojazdowej w odpowiedniej odległości od linii kolejowej jest ostrzeżenie kierowcy pojazdu drogowego o zbliżaniu się do skrzyżowania z linią kolejową – miejsca podwyższonego ryzyka, gdzie należy zachować szczególną ostrożność. Dzięki niewielkiej wypukłości pasy generują charakterystyczne drgania oraz dźwięk, zaś jaskrawo czerwony kolor jest wizualnym czynnikiem informacyjno-ostrzegawczym. Działanie ukierunkowane jest

głównie na zwiększenie poziomu bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii D (bez zapór i sygnalizacji świetlno-dźwiękowej), jednakże w uzasadnionych przypadkach oznakowania wykonywane są również na przejazdach kategorii B oraz C. Od momentu zainicjowania projektu w 2014 roku do końca 2021 roku oznakowania zostały wykonane na dojazdach do 521 przejazdów kolejowo-drogowych.

DZIAŁANIA NA RZECZ DOSKONALENIA KOMPETENCJI PRACOWNIKÓW ORAZ ROZWOJU KULTURY BEZPIECZEŃSTWA

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. realizują program działań związanych z rozwojem kultury bezpieczeństwa w Spółce, jak również wśród jej interesariuszy. Działania podjęte w tym obszarze w 2021 roku to między innymi:

- kontynuacja kampanii społecznej Bezpieczny Przejazd, w tym realizacja warsztatów poświęconych bezpieczeństwu na przejazdach kolejowo-drogowych dla przedstawicieli ośrodków szkolenia kierowców i Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego;
- prowadzenie rozmów o bezpieczeństwie i kół bezpieczeństwa;
- prowadzenie szkoleń na symulatorze urządzeń srk i łączności;

- realizacja staży stanowiskowych w zakresie: podstaw Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem, zarządzania ryzykiem, czynnika ludzkiego i kultury bezpieczeństwa;
- przekazywanie wszystkim pracownikom Spółki informacji półrocznej oraz rocznej w zakresie bezpieczeństwa na zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. sieci kolejowej;
- opracowywanie i dystrybucja do pracowników odpowiedzialnych za bezpieczeństwo ruchu kolejowego biuletynów informacyjnych o zaistniałych zdarzeniach kolejowych;

MONITOROWANIE SYSTEMU ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., wypełniając wymogi określone w Rozporządzeniu Komisji (UE) Nr 1078/2012 z dnia 16 listopada 2012 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do monitorowania, stosowanej m.in. przez zarządców infrastruktury po otrzymaniu autoryzacji bezpieczeństwa, realizują proces monitorowania Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS), określony w procedurze SMS/MMS-PD-04 „Monitorowanie i ciągłe doskonalenie Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem oraz Systemu Zarządzania Utrzymaniem” (MMS). Ponadto zgodnie z wymogami ww. rozporządzenia, realizowana jest Strategia monitorowania określająca m.in. zasady doboru metod i narzędzi monitorowania Systemu SMS do obszarów problemowych oraz jakościowe i ilościowe wskaźniki stosowane w procesie monitorowania SMS. Głównymi obszarami podlegającymi procesowi monitorowania są:

1. poziom bezpieczeństwa ruchu kolejowego na sieci kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.;
2. poprawność i skuteczność stosowania procedur Systemu SMS w Spółce;
3. wprowadzanie zmian technicznych, eksploatacyjnych i organizacyjnych, uznanych za znaczące w procesie zarządzania zmianą;
4. współpraca z dostawcami oraz wykonawcami, których produkty/usługi mają bezpośredni lub pośredni wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego;
5. skuteczność wdrażania środków zapobiegawczych oraz korygujących, w tym między innymi:
 - realizacja zaleceń i rekomendacji Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych;

- realizacja zaleceń komisji kolejowych zawartych w Protokołach ustaleń końcowych (PUK);
 - realizacja wniosków pokontrolnych z kontroli przeprowadzonych przez UTK lub inne organy administracji publicznej;
 - realizacja wniosków i zaleceń z audytów SMS, kontroli SMS, przeglądów SMS;
 - realizacja zaleceń zespołów dokonujących analizy ryzyka;
 - realizacja wniosków z wcześniejszego stosowania procesu monitorowania;
 - realizacja zadań ujętych w Programie poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego;
 - realizacja szkoleń, pouczeń okresowych oraz pouczeń doraźnych.
6. skuteczność wdrożonych środków kontroli ryzyka oraz działań zrealizowanych w ramach ciągłego doskonalenia Systemu SMS.

Do podstawowych metod i narzędzi monitorowania Systemu SMS w Spółce należą natomiast:

1. prowadzenie bazy Wypadki i Wydarzenia (WiW) oraz analiza statystyczna gromadzonych w niej danych;
2. prowadzenie aplikacji System Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej (SEPE) oraz analiza statystyczna gromadzonych w niej danych;
3. analiza wartości wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI) oraz tendencji ich zmian w czasie;
4. audyty SMS;
5. kontrole SMS, z uwzględnieniem wszystkich regulacji wewnętrznych dot. wykonywania kontroli w Spółce;
6. przeglądy SMS.

DZIAŁANIA W ZAKRESIE ZARZĄDZANIA RYZYKIEM

W 2021 roku przeprowadzono łącznie 806 ocen znaczenia zmiany, co stanowi wzrost o 7,03% w porównaniu z 2020 rokiem. Na wzrost liczby zakończonych ocen znaczenia zmiany miało wpływ przede wszystkim przeprowadzenie ocen znaczenia zmiany dotyczących likwidacji przejazdów kolejowo – drogowych.

Dokonano także 313 wycen ryzyka (wzrost o 27,76% w porównaniu z 2020 rokiem) w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego, jako elementu obowiązującego w Spółce Systemu SMS i Systemu MMS, w celu określenia, w uzasadnionych przypadkach, dodatkowych środków kontroli ryzyka i zminimalizowania poziomu ryzyka (podwyższenia poziomu bezpieczeństwa) w działalności Spółki.

Spółka przeprowadziła również dwukrotnie aktualizację „Rejestru Zagrożeń”, który jest jednym z podstawowych

dokumentów wykorzystywanych w trakcie prowadzonych wycen ryzyka i ocen znaczenia zmiany.

W ramach podnoszenia poziomu kompetencji pracowników w zakresie zarządzania zmianą i ryzykiem przeprowadzono cykl szkoleń dla pracowników Spółki m. in. w zakresie:

- poprawności i skuteczności stosowania procedur w zakresie oceny znaczenia zmiany, jak również oceny ryzyka;
- podejmowania działań na rzecz poprawy podejścia do zarządzania bezpieczeństwem opartego na ryzyku;
- właściwego ujęcia zakresu kryteriów oceny znaczenia zmiany;
- określenia bezpiecznej integracji w kontekście procesu zarządzania zmianą i ryzykiem.

REALIZACJA PROGRAMU POPRAWY BEZPIECZEŃSTWA RUCHU KOLEJOWEGO

Realizacja Programu poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego w 2021 roku miała na celu zapewnienie optymalnego poziomu bezpieczeństwa pasażerów i przewożonych ładunków, pracowników oraz wykonawców, poprawę stanu technicznego infrastruktury oraz ciągle podnoszenie poziomu bezpieczeństwa prowadzenia ruchu kolejowego. Program miał także w praktyczny, pozytywny sposób wpłynąć na stan bezpieczeństwa całego systemu kolejowego. Poszczególne działania ujęte w Programie ukierunkowane były na realizację przez Spółkę priorytetowych celów bezpieczeństwa na 2021 rok, określonych w uchwale nr 686/2020 Zarządu Spółki z dnia 27 października 2020 r., tj.:

1. redukcję zagrożeń bezpieczeństwa wynikających ze stanu technicznego infrastruktury;
2. poprawę parametrów bezpieczeństwa infrastruktury w wyniku procesów inwestycyjnych na liniach kolejowych;
3. redukcję zagrożeń bezpieczeństwa występujących w czasie prac utrzymaniowych i inwestycyjnych;
4. rozwój kultury bezpieczeństwa i świadomości zagrożeń;
5. ograniczenie występowania zdarzeń obciążających Spółkę, m.in. poprzez doskonalenie nadzoru nad bezpieczeństwem ruchu kolejowego;
6. podniesienie poziomu bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych;
7. zmniejszenie liczby wypadków z udziałem osób nieuprawnionych do przebywania na obszarze kolejowym;

8. eliminowanie przyczyn długotrwałego prowadzenia ruchu w oparciu o sygnały zastępcze oraz rozkazy pisemne;
9. zapobieganie negatywnym skutkom zdarzeń losowych i działań osób trzecich wpływających na bezpieczeństwo ruchu kolejowego;
10. monitorowanie i doskonalenie funkcjonowania Systemu Zarządzania Utrzymaniem (MMS).

Program, poza działaniami przypisanymi do poszczególnych inicjatyw i celów, obejmuje wskaźniki umożliwiające bieżące monitorowanie stanu realizacji celów. Wskaźniki zostały tak przygotowane, aby było możliwe ich porównywanie w okresach narastających ze stanem na koniec roku bazowego. Dla każdego wskaźnika zostały także określone wartości ostrzegawcze i alarmowe w odniesieniu do wszystkich okresów. Komórki oraz jednostki organizacyjne prowadziły kwartalną sprawozdawczość z realizacji Programu w 2021 roku.

W sprawozdaniach tych jednostki uczestniczące w realizacji Programu przedstawiały ilościowe (w ujęciu procentowym) i jakościowe informacje dotyczące wykonania zadań ujętych w poszczególnych inicjatywach, jak również podawały wartości mierników osiągnięcia głównych celów bezpieczeństwa w zakresie swojej działalności. Na podstawie weryfikacji i analizy przekazywanych informacji opracowywane zostały kwartalne sprawozdania z realizacji Programu na 2021 rok, które podlegały akceptacji Wiceprezesa Zarządu, dyrektora ds. eksploatacji.

KOLEJOWE RATOWNICTWO TECHNICZNE

Zespoły kolejowego ratownictwa technicznego ze specjalistycznym sprzętem są ulokowane na stacjach węzłowych na terenie całej sieci zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i zarazem tak rozmieszczone, aby jak najszybciej dojechać do miejsc zdarzeń. Na koniec 2021 roku działało 18 takich zespołów (11 Specjalnych Pociągów Ratownictwa Technicznego i 7 Pociągów Ratownictwa Technicznego). Podstawowe zadania kolejowego ratownictwa technicznego to usuwanie skutków wypadków i zdarzeń kolejowych, które spowodowały przerwę lub ograniczenie w ruchu kolejowym oraz transport pojazdów kolejowych uszkodzonych w wyniku awarii technicznych do najbliższej stacji. Zespoły te przygotowane są do pracy w każdych warunkach pogodowych. Rozmieszczenie oraz rodzaje zespołów kolejowego ratownictwa dostosowano do potrzeb i natężenia ruchu na sieci kolejowej. W 2021 roku kolejowe ratownictwo techniczne miało do dyspozycji m.in. 17 pojazdów szynowo - drogowych typu UniRoller - S oraz 2 pojazdy typu Uniman. Pojazdy te wyposażone są w sprzęt przeznaczony do usuwania skutków wypadków kolejowych (głównie podnośniki hydrauliczne, mostki do wkolejania, pulpity sterownicze, rozpieracze, sprzęt tnący i oświetleniowy oraz drewno do podbudowy). Pojazdy kolejowe oraz sprzęt stanowiący wyposażenie przystosowane są do pracy przez cały rok we wszystkich warunkach atmosferycznych panujących w naszym kraju. Pojazdy te również przewożą załogę (pracowników) wykonującą zadania wkolejania pojazdów kolejowych. Poruszają się po drogach z prędkością do 80 km/h, a po torach do 50 km/h. Kolejowe ratownictwo techniczne dysponuje również 9 pojazdami ratownictwa technicznego typu WM-15A/PRT. Pojazdy te wyposażono w urządzenia do szybkiego usuwania skutków wypadków na sieci kolejowej. Posiadają własny napęd z możliwością jazdy w dwóch kierunkach. Pojazdy o ładowności 18 ton są wyposażone w sprzęt do wkolejania. Każdy pojazd oprócz tego posiada również warsztat mechaniczny wyposażony między innymi w spawarkę, szlifierkę i wiertarkę stołową, a do zasilania urządzeń w energię elektryczną służy zainstalowany trójfazowy agregat prądowórczy. Ponadto jest wyposażony w komplet butli z gazami technicznymi. Zainstalowany żuraw na czole pojazdu pozwala na przenoszenie oraz załadunek/rozładunek różnych elementów stosownie do potrzeb. Wyposażenie pojazdu w burtowe podesty załadunkowe pozwala na szybki załadunek i rozładunek niezbędnego sprzętu przy małym wysiłku pracowników.

Wymienione wyżej wyposażenie jest niezwykle przydatne w przypadku wkolejania pojazdów, co umożliwia prowa-

dzenie samodzielnych działań ratowniczych o znacznych rozmiarach. Dodatkowo zaplecze socjalne umożliwia prowadzenie długotrwałych działań w trudnych warunkach atmosferycznych. Pojazd ten posiada również możliwość montażu i pracy odśnieżarką frezową, urządzeniem do obcinania gałęzi, kosiarką oraz głowicą mielącą do traw i chrustu. W związku z tym może on wykonywać prace związane z estetyzacją obszaru wokół linii kolejowych, w tym usuwanie konarów drzew wchodzących w skrajnię budowli oraz odśnieżać tory. Porusza się po torach z maksymalną prędkością 80 km/h i może zabrać siedmioosobową załogę.

W 2021 roku kolejowe ratownictwo techniczne dysponowało 16 żurawiami kolejowymi o udźwigu max. 125 ton (6 żurawiami typu EDK 750 i 9 żurawiami typu EDK 1000) oraz jednym żurawiem typu EDK 2000 o udźwigu max. 250 ton. Ponadto kolejowe ratownictwo techniczne dysponowało również 10 wozami zabezpieczenia technicznego WZT na podwoziu czołgowym, które są przeznaczone do usuwania z torów zniszczonych lub uszkodzonych pojazdów kolejowych, których ze względu na uszkodzenia nie można wstawić na tory. Na wyposażeniu zespołów jest również 61 wagonów techniczno-gospodarczych, w tym 10 platform do przewozu ciągników gąsienicowych na podwoziu czołgowym, pozostałe do przewozu sprzętu i wyposażenia niezbędnego do usuwania skutków wypadków kolejowych, w tym do żurawi kolejowych, a część tych wagonów zapewnia podstawowe warunki socjalno – bytowe pracującym załogom zespołów. W 2021 roku pracownicy kolejowego ratownictwa technicznego przeszli przeszkolenie w zakresie kierowania ruchem drogowym – szczególnie jest to przydatne w przypadku wjazdu pojazdu szynowo – drogowego na tor na przejazdach kolejowo – drogowych jadących do usuwania skutków zdarzeń kolejowych.

STRAŻ OCHRONY KOLEI

Zgodnie z analizą zakresu zarejestrowanych przez Straż Ochrony Kolei (SOK) zdarzeń w 2021 roku należy stwierdzić, iż w porównaniu do 2020 roku:

- zwiększyła się liczba rejestrowanych zdarzeń o 9,33% (z 6 443 w 2020 roku do 7 044 w 2021 roku, tj. więcej o 601 zdarzeń),
- nastąpił wzrost wykrywalności zdarzeń występujących na obszarze kolejowym o 2,41% (z 23,05% w 2020 roku do 25,46% w 2021 roku).

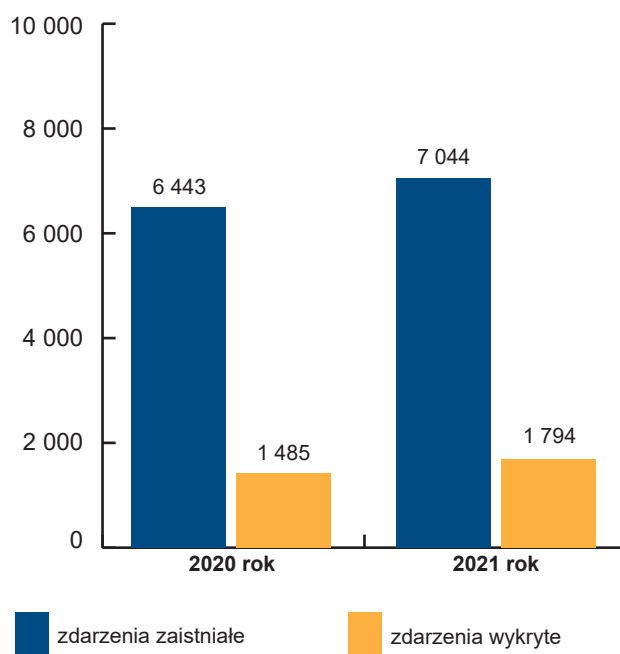
W zakresie szacunkowej wartości strat powstałych w 2021 roku w wyniku przestępstw i wykroczeń popełnionych na obszarze kolejowym odnotowano spadek o 32,89% (o 5 832 tys. zł) w porównaniu do 2020 roku.

W 2021 roku największą część (43,49% wszystkich zdarzeń) stanowiły dewastacje oraz inne wybryki chuligańskie. W porównaniu do 2020 roku zwiększyła się liczba rejestrowanych zdarzeń o 3,13% (z 2 971 w 2020 roku do 3 064 w 2021 roku, tj. więcej o 93 zdarzenia).

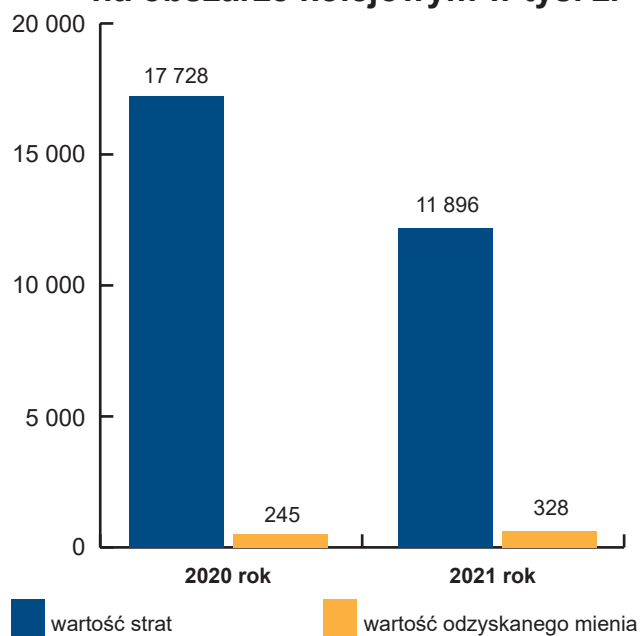
Kolejnymi grupami, które wyróżniają się ze względu na liczbę zarejestrowanych zdarzeń, były:

- przeszkody na torach – 11,11% wszystkich zdarzeń zarejestrowanych w 2021 roku. W porównaniu do 2020 roku zwiększyła się liczba rejestrowanych zdarzeń w tym obszarze o 84,23% (z 425 w 2020 roku do 783 w 2021 roku, tj. więcej o 358 zdarzeń);
- kradzieże i dewastacje urządzeń na przejazdach kolejowo-drogowych – 10,80% wszystkich zdarzeń zarejestrowanych w 2021 roku. W porównaniu do 2020 roku zwiększyła się liczba rejestrowanych zdarzeń o 16,53% (z 653 w 2020 roku do 761 w 2021 roku, tj. więcej o 108 zdarzeń);
- ujęcie osób poszukiwanych, posiadających narkotyki, dokonujących przemytu, nielegalnej migracji – 9,14% wszystkich zdarzeń zarejestrowanych w 2021 roku. W porównaniu do 2020 roku zwiększyła się liczba rejestrowanych zdarzeń o 22,66% (z 525 w 2020 roku do 644 w 2021 roku, tj. więcej o 119 zdarzeń);
- kradzieże i dewastacje urządzeń na czynnych liniach kolejowych - 8,17% wszystkich zdarzeń zarejestrowanych w 2021 roku. W porównaniu do 2020 roku zwiększyła się liczba rejestrowanych zdarzeń o 2,12% (z 564 w 2020 roku do 576 w 2021 roku, tj. więcej o 12 zdarzeń);
- kradzieże elementów nawierzchni taboru, materiałów, narzędzi, przedmiotów służbowych oraz towarów z przesyłek leżących luzem - 5,15% wszystkich zdarzeń zarejestrowanych w 2021 roku. W porównaniu do

Zdarzenia zarejestrowane przez SOK w latach 2020-2021



Wartość strat z tytułu popełnionych przestępstw i wykroczeń na obszarze kolejowym w tys. zł

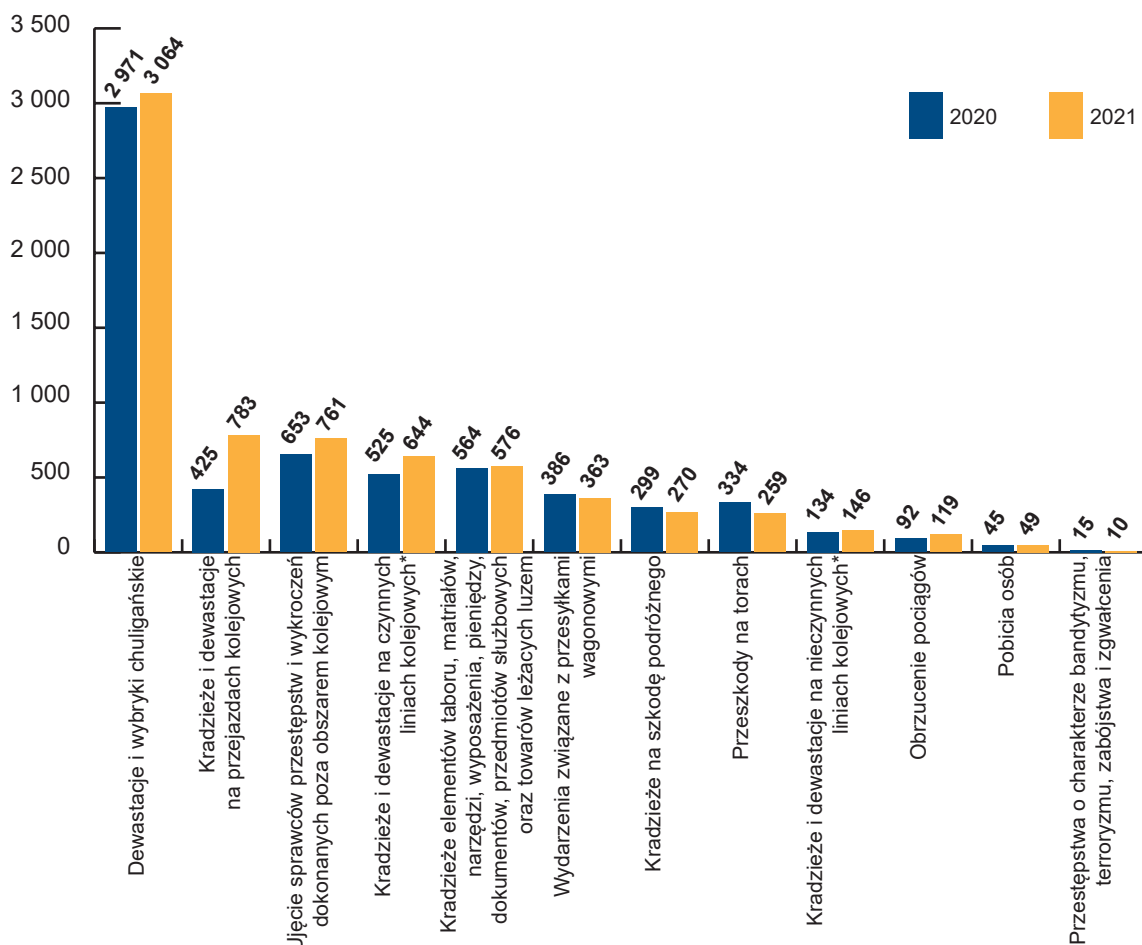


2020 roku zmniejszyła się liczba rejestrowanych zdarzeń o 5,95% (z 386 w 2020 roku do 363 w 2021 roku, tj. mniej o 23 zdarzenia);

- kradzieże na szkodę podróżnych – 3,83% wszystkich zdarzeń zarejestrowanych w 2021 roku. W porównaniu do 2020 roku zmniejszyła się liczba rejestrowanych zdarzeń o 9,69% (z 299 w 2020 roku do 270 w 2021 roku, tj. mniej o 29 zdarzeń);
- zdarzenia związane z przesyłkami towarowymi – 3,67% wszystkich zdarzeń zarejestrowanych w 2021 roku. W porównaniu do 2020 roku zmniejszyła się liczba rejestrowanych zdarzeń o 24,70% (z 334 w 2020 roku do 259 w 2021 roku, tj. mniej o 85 zdarzeń);
- obrzucenia pociągów – 2,07% wszystkich zdarzeń zarejestrowanych w 2021 roku. W porównaniu do 2020 roku zwiększyła się liczba rejestrowanych zdarzeń o 8,95% (z 134 w 2020 roku do 146 w 2021 roku, tj. więcej o 12 zdarzeń);

- kradzieże i dewastacje urządzeń na nieczynnych liniach kolejowych – 1,68% wszystkich zdarzeń zarejestrowanych w 2021 roku. W porównaniu do 2020 roku zwiększyła się liczba rejestrowanych zdarzeń o 29,34% (z 92 w 2020 roku do 119 w 2021 roku, tj. więcej o 27 zdarzeń);
- pobicia osób – 0,69% wszystkich zdarzeń zarejestrowanych w 2021 roku. W porównaniu do 2020 roku zwiększyła się liczba rejestrowanych zdarzeń o 8,88% (z 45 w 2020 roku do 49 w 2021 roku, tj. więcej o 4 zdarzenia);
- przestępstwa o charakterze bandytyzmu, terroryzmu, zabójstwa i zgwałcenia – 0,14% wszystkich zdarzeń zarejestrowanych w 2021 roku. W porównaniu do 2020 roku zmniejszyła się liczba rejestrowanych zdarzeń o 33,33% (z 15 w 2020 roku do 10 w 2021 roku, tj. mniej o 5 zdarzeń).

Zdarzenia na obszarze kolejowym w 2020 i 2021 roku według podziału na kategorie zdarzeń



W 2021 roku funkcjonariusze Straży Ochrony Kolei:

- wylegitymowali 14 472 osoby;
- pouczyli 28 813 osób;
- nałożyli 27 377 grzywn w drodze mandatu karnego;
- przeprowadzili ogółem 14 966 kontroli punktów skupu złomu, podczas których ujawniono 19 przypadków mienia kolejowego pochodzącego z kradzieży o łącznej wartości 23 684 zł. W wyniku działań ujęto 9 skupujących oraz 11 zbywających nielegalnie zdobyte elementy infrastruktury kolejowej;
- ujęli 2 268 sprawców popełniających przestępstwa i wykroczenia;
- wykonali 48 227 patroli w pociągach pasażerskich;
- dokonali 188 392 patrole szlaków;
- dokonali 215 307 patroli dworców i stacji osobowych;
- dokonali 57 353 patrole stacji towarowych;
- sprawdzili 947 950 wagonów towarowych.

Ponadto funkcjonariusze SOK brali czynny udział w poniższych działaniach:

- „Bezpieczny przejazd” - podczas działań funkcjonariusze SOK objęli ochroną 32 028 przejazdów kolejowych oraz podjęli interwencję w stosunku do 2 776 osób, które popełniły wykroczenia;
- „Bezpieczny przejazd – Dzikie przejścia” - podczas działań funkcjonariusze SOK objęli ochroną 51 417

tzw. dzikich przejść oraz podjęli interwencję w stosunku do 5 193 osób, które przechodziły przez tory w miejscu do tego niewyznaczonym;

- „Bezpieczne Tory” - działania mające na celu kontrolę uprawnień do przebywania na obszarze kolejowym – podczas działań funkcjonariusze SOK skontrolowali 6 586 pracowników wykonujących prace na obszarze kolejowym oraz 2 911 osób postronnych. W trakcie działań udział wzięło 18 572 funkcjonariuszy SOK;
- podczas ogólnopolskich działań „Infrastruktura” – funkcjonariusze SOK objęli kontrolą 12 563 szlaki kolejowe oraz dokonali 6 929 kontroli punktów skupu złomu. W trakcie działań ujęto 13 sprawców kradzieży;
- przeprowadzono 493 prelekcje, w których udział wzięło 18 387 dzieci i młodzieży.

W stałym zainteresowaniu Straży Ochrony Kolei pozostaje również bezpieczeństwo pasażerów w czasie przejazdu uczestników imprez masowych środkami komunikacji kolejowej. W 2021 roku funkcjonariusze SOK zabezpieczyli obszar kolejowy podczas przejazdu 715 pociągów. W czasie przejazdów kibiców ład i porządek zabezpieczało 8 422 funkcjonariuszy SOK i 20 256 funkcjonariuszy Policji.

W Komendzie Głównej Straży Ochrony Kolei funkcjonuje ogólnopolski telefon alarmowy o numerze 22 474 00 00, na który przyjmowane są zgłoszenia o zaistniałych zdarzeniach na obszarze kolejowym. W 2021 roku zarejestrowano 3 605 zgłoszeń.

DZIAŁANIA PODEJMOWANE PRZEZ STRAŻY OCHRONY KOLEI W TRAKCIE PANDEMII COVID-19:

- bieżące patrole dworców, stacji, przystanków oraz pociągów pasażerskich, prowadzenie ogólnopolskich działań w tym samym terminie na terenie całego kraju;
- prowadzenie działań pod kątem egzekwowania przez funkcjonariuszy SOK obowiązku zasłaniania ust i nosa w pociągach i na dworcach kolejowych wprowadzonego w związku ze stanem epidemii w celu zapewnienia bezpiecznych warunków podróży wszystkim osobom korzystającym z usług transportu kolejowego;

- kontynuacja współpracy ze Strażą Graniczną na przejściu granicznym w Medyce w zakresie pomiaru temperatury ciała u załóg transgranicznych pociągów towarowych (działania rozpoczęto 18 lipca 2020 roku). Zgodnie z Decyzją Wojewody Podkarpackiego z dnia 7 października 2021 roku został zniesiony obowiązek dokonywania pomiaru temperatury ciała osób wjeżdżających na teren województwa podkarpackiego w pociągach przewożących pasażerów na trasach międzynarodowych, jak również u obsady pociągów towarowych.

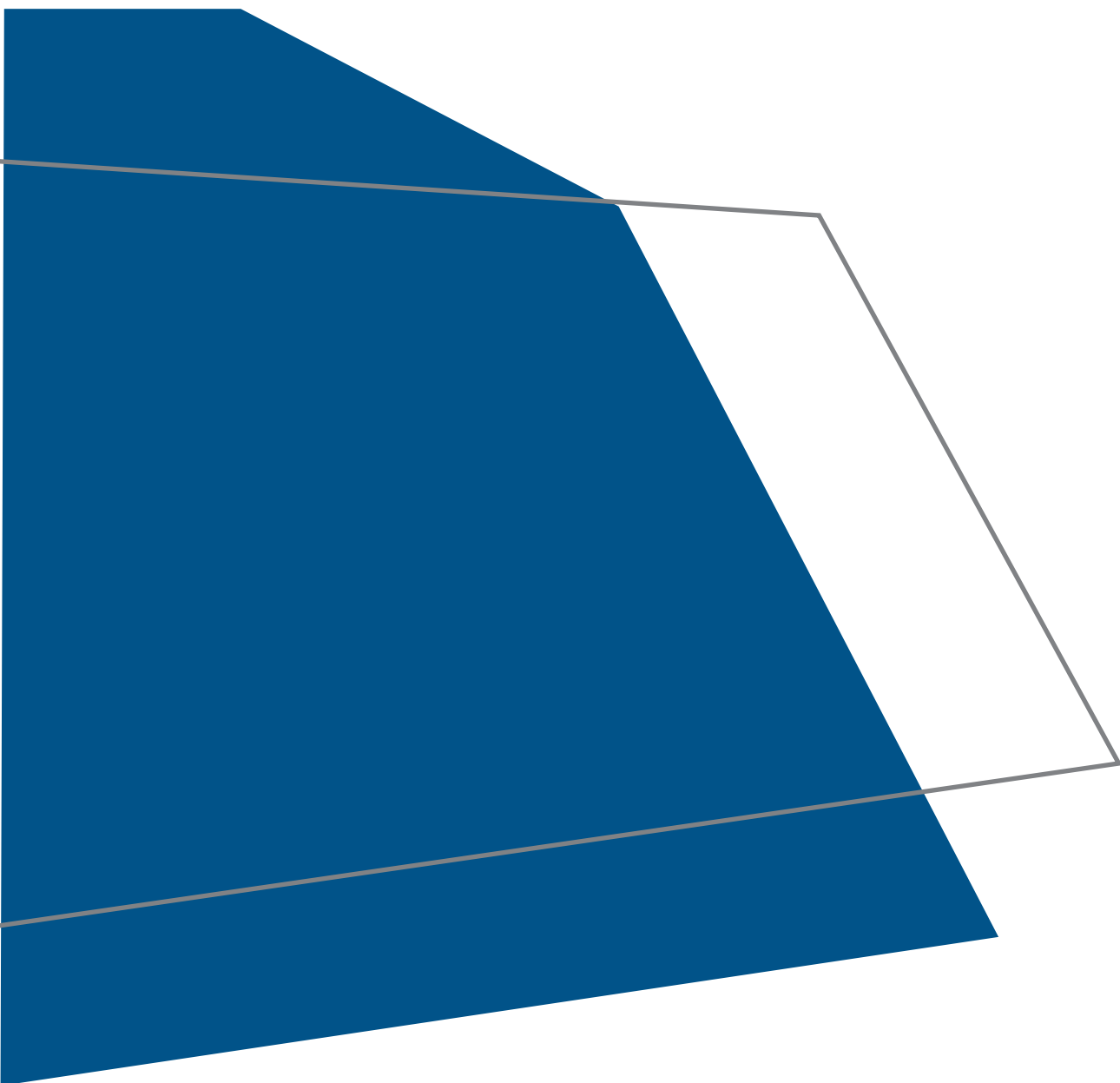
DZIAŁANIA SOK NA GRANICY Z REPUBLIKĄ BIAŁORUSKĄ

W 2021 roku w związku z kryzysem migracyjnym na granicy polsko-białoruskiej, Straż Ochrony Kolei zintensyfikowała współpracę ze Strażą Graniczną, tj. m.in.:

- delegowała funkcjonariuszy oraz sprzęt i wyposażenie celem wsparcia obszaru kolejowego w obrębie granicy z Republiką Białorusi,
- monitorowała obszar kolejowy za pomocą nowoczesnego sprzętu,

- zabezpieczała przejścia graniczne oraz obszar kolejowy przed nielegalnym przekraczaniem granic.

Zadania realizowane były we ścisłej współpracy także z Policją, Wojskiem Obrony Terytorialnej oraz innymi służbami.



KIERUNKI ROZWOJU

RAMY STRATEGICZNE

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zgodnie z ustawowo określonymi obowiązkami, wypełniają funkcję zarządcy narodowej infrastruktury kolejowej i realizują politykę państwa w obszarze transportu kolejowego.

Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.) definiuje projekty strategiczne dla sektora kolejowego. Dwa z nich odnoszą się wprost do działalności Spółki. Są to: „Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku. Infrastruktura kolejowa zarządzana przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.” (KPK), oraz program wieloletni „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku” (zgodnie z uchwałą nr 1/2021 Rady Ministrów z dnia 5 stycznia 2021 roku funkcjonujący pod zmienioną nazwą: „Wsparcie zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2023 roku”). KPK ujmuje projekty inwestycyjne współfinansowane ze środków UE w ramach perspektywy finansowej 2014-2020/23 oraz pozostałe inwestycje w infrastrukturę kolejową zarządzaną przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. finansowane ze środków publicznych, natomiast drugi z ww. programów – ma zapewnić trwałość parametrów eksploatacyjnych infrastruktury kolejowej, stabilność finansowania oraz efektywne zarządzanie infrastrukturą.

Program wieloletni pod nową nazwą „Wsparcie zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2023 roku” jest realizowany komplementarnie do działań prowadzonych w ramach KPK, zapewniając dofinansowanie kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową do 2023 roku, zwłaszcza w obszarze utrzymania i remontów. Pozwoli to na poprawę jakości infrastruktury kolejowej oraz wpłynie na skrócenie czasu przejazdu koleją, zwiększenie bezpieczeństwa podróży, a w efekcie – wzrost konkurencyjności transpor-

tu kolejowego. Wykonaniem przedmiotowego programu jest umowa zawarta pomiędzy PKP Polskimi Liniami Kolejowymi S.A. a Ministerstwem właściwym ds. infrastruktury z dnia 21 grudnia 2018 roku.

W 2021 roku kontynuowano ustanowiony w 2019 roku wieloletni program dedykowany rozwojowi infrastruktury kolejowej pn. „Program Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2028 roku” (Program Kolej +), stanowiący narzędzie osiągnięcia celów polityki państwa w zakresie zapewnienia dostępności komunikacyjnej regionów. Program składa się z m.in. z podstawowego komponentu inwestycyjnego, w ramach którego PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. we współpracy z jednostkami samorządu terytorialnego będą realizować projekty służące rozwojowi sieci połączeń kolejowych w mniejszych miejscowościach. Zadania inwestycyjne będą mogły być sfinansowane w 85% ze środków programu, a w 15% ze środków pochodzących z samorządów.

W dniu 19 maja 2021 roku uchwałą nr 63/2021 Rady Ministrów ustanowiono „Rządowy program budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021 – 2025” (Program Przystankowy). Celem programu jest zwiększenie dostępu lokalnych społeczności do transportu kolejowego. Dostępne środki zostaną wykorzystane m.in. na wybudowanie, zmodernizowanie lub relokację przystanków kolejowych, a także sfinansowanie zadań związanych z dostępnością miejsc parkingowych dla podróżnych.

Rozwinięcie i uszczegółowienie najważniejszych celów strategicznych rządu w zakresie transportu zostało przedstawione w Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku (SRT2030), horyzontalnej, zintegrowanej strategii sektorowej w ramach systemu dziewięciu zintegrowanych strategii rozwoju kraju.

¹ Dokument przyjęty uchwałą Rady Ministrów z dnia 14 lutego 2017 r.

² Dokument przyjęty uchwałą Rady Ministrów z dnia 15 września 2015 r.

³ Umowa z dnia 21 grudnia 2018 r. na realizację programu wieloletniego „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku”

PRZEWIDYWANE KIERUNKI ROZWOJU

Kierunki rozwoju PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. wynikają z postanowień dotyczących transportu kolejowego oraz postanowień w tym obszarze przyjętych w unijnych i krajowych dokumentach strategicznych. Zakłada się ich realizację w trybie ciągłym w kolejnych latach.

Kluczowe działania rozwojowe w 2021 roku skupiły się na realizacji inwestycji określonych w KPK i w Szczegółowym Planie Realizacji KPK, zawierającym planowane wydatki i źródła finansowania poszczególnych projektów inwestycyjnych.

W związku z toczącymi się w 2021 roku przygotowaniem Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO), który ma się stać kompleksowym programem reform i projektów strategicznych, ukierunkowanym na wzmocnienie odporności społecznej i gospodarczej, Spółka prowadziła analizy, które umożliwiły przygotowanie listy projektów inwestycyjnych dedykowanych poprawie efektywności infrastruktury kolejowej poprzez cyfryzację transportu kolejowego, zwiększenie poziomu bezpieczeństwa, skrócenie czasu podróży, eliminację wąskich

gardel na sieci kolejowej, zmniejszenie negatywnego oddziaływania na środowisko.

Zasadnicze kierunki rozwoju Spółki wyznaczają także działania służące poprawie bezpieczeństwa ruchu kolejowego, podnoszeniu jakości oferty infrastrukturalnej oraz rozszerzaniu współpracy z przewoźnikami i kontrahentami. Przewiduje się dalszą realizację prac w celu poprawy efektywności działań Spółki. Szczególna uwaga będzie zwrócona na kwestie zapobiegania wykluczeniu komunikacyjnemu oraz jak najpełniejszemu uwzględnieniu potrzeb przewoźników kolejowych, a także oczekiwań formułowanych ze strony społeczeństwa i gospodarki. Kontynuowane będą także działania związane z zapewnieniem zgodności rozwiązań technicznych z wymaganiami Technicznych Specyfikacji Interoperacyjności (TSI).

W dalszej perspektywie, działania Spółki nadal skupiać się będą na realizacji projektów inwestycyjnych służących modernizacji sieci linii kolejowych oraz zapewnieniu oferty infrastrukturalnej na poziomie odpowiadającym zapotrzebowaniu rynkowemu i oczekiwaniom społeczeństwa.

WSPIERANIE PRZEDSIĘWZIĘĆ INWESTYCYJNYCH

W 2021 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. kontynuowały działania w celu wdrażania do stosowania Zintegrowanego Modelu Ruchu CUPT – ZMR. Zintegrowany Model Ruchu (ZMR) jest pasażerskim modelem multimodalnym, który odwzorowuje średni dobowy ruch roczny pomiędzy wszystkimi gminami w Polsce w podziale na transport indywidualny i zbiorowy, obejmujący połączenia kolejo-

we oraz autobusowe. W trakcie procesu obliczeniowego uwzględnia się wzajemne oddziaływanie konkurencyjnych środków transportu, jakimi są komunikacja indywidualna oraz komunikacja zbiorowa. Jest to kluczowy element z punktu widzenia prognoz ruchu, gdzie możliwe jest równoległe uwzględnienie inwestycji drogowych oraz kolejowych.

DZIAŁANIA PRZECIW WYKLUCZENIU KOMUNIKACYJNEMU

W 2021 roku Spółka realizowała działania wpisujące się w ograniczenie zjawiska wykluczenia komunikacyjnego w związku z postanowieniami programów wieloletnich, tj. Programu Kolej + oraz Programu Przystankowego.

Program wieloletni Kolej+, którego PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. są wykonawcą, stanowi bezpośrednie narzędzie w zakresie poprawy dostępności komunikacyjnej regionów. W 2021 roku Jednostki Samorządu Terytorialnego złożyły wymagane w II etapie naboru dokumenty aplikacyjne.

Przedłożone przez samorządy dokumenty, w tym deklaracje przewozów, deklaracje współfinansowania inwestycji i wstępne studia planistyczno-prognostyczne umożliwiły

Spółce ocenę i klasyfikację zgłoszonych do Programu projektów, co pozwoliło na utworzenie listy rankingowej, która została zaakceptowana przez Ministra właściwego ds. infrastruktury. Zaakceptowana lista stanowi podstawę zakwalifikowania projektów do realizacji w ramach Programu. W 2021 roku w ramach Programu Przystankowego PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zrealizowały modernizację jednego przystanku kolejowego i podpisały umowy na zadania ujęte w Programie dla 20 lokalizacji. Na koniec 2021 roku prowadzono postępowania przetargowe dla kolejnych 24 lokalizacji.

ROZWÓJ KORYTARZY TOWAROWYCH

Korytarze towarowe funkcjonują na podstawie Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady nr 913/2010 z dnia 22 września 2010 roku w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy. Korytarze towarowe łączą terminale, porty i główne ośrodki przemysłowe Europy. Ich celem jest zwiększenie konkurencyjności międzynarodowych towarowych przewozów kolejowych dzięki usprawnieniom organizacyjnym i lepszej współpracy między zarządcami infrastruktury.

Przez Polskę przebiegają trzy korytarze towarowe:

- Korytarz Towarowy nr 5 Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie (RFC5),
- Korytarz towarowy nr 8 Morze Północne – Morze Bałtyckie (RFC8),
- „Bursztynowy” Korytarz Towarowy nr 11 (RFC11).

W 2021 roku nastąpiło ożywienie rynku przewozów towarowych na każdym z korytarzy.

W 2021 roku RFC5 zakończył realizację Studium Przepustowości, które wykazało dalszą konieczność współpracy na narodowym i międzynarodowym szczeblu. W ramach rozwoju oferty, wychodząc naprzeciw oczekiwaniom klientów korytarz zaoferował innowacyjne rozwiązania,

w wyniku których, poruszać się mogą pociągi cięższe niż standardowe (1800 t zamiast 1600 t).

W 2021 roku zarząd RFC8 pracował nad porozumieniem dotyczącym wydłużenia tras Korytarza do Medyki oraz do belgijskich i holenderskich portów Gent (Terneuzen) i Zeebrugge. Przedłużenie korytarza do granicy polsko – ukraińskiej zmodernizowaną linią stało się istotnym krokiem w kierunku połączenia Ukrainy z Unią Europejską. RFC11 po 3 latach działalności stał się z kolei ważnym członkiem sieci korytarzy towarowych RFC, kontynuując prace nad ulepszeniem oferty wychodzącej naprzeciw wymaganiom klientów.

WSPÓŁPRACA MIĘDZYNARODOWA

W zakresie współpracy międzynarodowej Spółka uczestniczyła w 2021 roku w pracach najważniejszych organizacji międzynarodowych: Międzynarodowego Związku Kolei (UIC), Organizacji Współpracy Kolei (OSŽD), Stowarzyszenia Europejskich Zarządców Infrastruktury Kolejowej RailNet Europe (RNE), Wspólnoty Kolei Europejskich oraz Zarządców Infrastruktury Kolejowej (CER), Stowarzyszenia Europejskich Zarządców Infrastruktury Kolejowej (EIM), Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ), Colpofer (Europejskiej organizacji powstałej w 1980 roku, zrzeszającej kolejowe firmy i siły policyjne) oraz Platformy Europejskich Zarządców Infrastruktury Kolejowej (PRIME).

Do najważniejszych wydarzeń z zakresu aktywności Spółki w organizacjach i gremiach międzynarodowych w 2021 roku należało uczestnictwo przedstawicieli m.in. w Zgromadzeniu Ogólnym RNE, Zgromadzeniu Ogólnym EIM, Posiedzeniu CEO Club EIM oraz posiedzeniu plenarnym PRIME oraz HLIM. Z uwagi na sytuację epidemiczną spotkania te odbyły się w formie zdalnej. Eksperci Spółki kontynuowali pracę w wybranych komisjach i grupach roboczych w ramach projektów UIC, OSŽD, EIM, PRIME, RNE, CER, EKG ONZ. Ponadto od 2021 roku Spółka ma swojego reprezentanta na stanowisku menedżerskim w ramach Projektu TER (koleje Transeuropejskie), prowadzonego w ramach EKG ONZ.

W ramach współpracy z partnerami niemieckimi do najważniejszych wydarzeń 2021 roku należy zaliczyć posiedzenia wspólnej Grupy Infrastrukturalnej. Spółka współpracowała z DB Netz AG w zakresie planowania i realizacji projektów infrastrukturalnych w obszarze granicznym, jak również w sprawach bieżących dotyczących planowania i realizacji przewozów kolejowych pomiędzy Polską i Niemcami.

W zakresie współpracy z Czeskim Zarządcą Infrastruktury odbyło się spotkanie przedstawicieli PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. ze Správa Źeleznic, státní organizace oraz wizyta techniczna w Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. Kontynuowano również prace związane z aktualizacją Miejscowych Porozumień Granicznych.

W ramach współpracy z litewskim partnerem (AB LTG Infra) do najważniejszych wydarzeń w 2021 roku należało spotkanie przedstawicieli PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. z AB LTG Infra, poświęcone omówieniu kwestii parametrów infrastruktury linii Rail Baltica na odcinku

granicznym pomiędzy Polską a Litwą oraz priorytetów współpracy pomiędzy spółkami.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w 2021 roku w zakresie działalności na styku dwóch kolejowych systemów technicznych 1 435 mm/1 520 mm kontynuowały współpracę z Kolejami Rosyjskimi (RŽD), Koleją Białoruską (BCz) oraz Kolejami Ukraińskimi (UZ). Współpraca dwustronna dotyczyła: bezpieczeństwa ruchu transgranicznego, przepustowości kolejowych przejść granicznych, realizacji wspólnych projektów inwestycyjnych, realizacji projektów inwestycyjnych w strefach przygranicznych po obu stronach granicy państwa, opracowania dwustronnych dokumentów prawnych.

W 2021 roku kontynuowano współpracę z węgierskim zarządcą infrastruktury NIF Zrt. w zakresie wymiany doświadczeń i dobrych praktyk na temat przygotowania i realizacji inwestycji. W ramach tej współpracy w czerwcu 2021 roku odbyły się warsztaty o charakterze inwestycyjnym.

W zakresie współpracy dotyczącej projektu Rail Baltica w 2021 roku do najważniejszych wydarzeń należały spotkania Grup Zadaniowych ds. Rail Baltica oraz Rail Baltica Global Forum. Celem spotkań różnego szczebla była kontynuacja i zacieśnienie współpracy oraz wymiana informacji o realizacji projektu Rail Baltica.

W 2021 roku Spółka była zaangażowana w prace zespołu ekspertów kolei Grupy Wyszehradzkiej ds. kolei dużych prędkości oraz zespołu 7 kolei (Białorusi, Chin, Kazachstanu, Mongolii, Niemiec, Polski i Rosji) na rzecz rozwoju Nowego Jedwabnego Szlaku.

W 2021 roku kontynuowano działalność przedstawicielstwa PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. na Białorusi (z rozszerzeniem na Litwę, Rosję i Ukrainę), wspierając m.in. kluczowe przedsięwzięcia inwestycyjne realizowane na granicy polsko-białoruskiej oraz działania związane z rosnącym natężeniem ruchu kolejowego przez tę granicę.

W 2021 roku przedstawiciele Spółki uczestniczyli w szeregu spotkań międzynarodowych z partnerami m.in. z Holandii, Szwecji, Japonii, Azerbejdżanu oraz Kazachstanu, wspierając współpracę w zakresie inwestycji transgranicznych oraz rozwoju połączeń kolejowych, np. na linii Rail Baltica. Eksperci Spółki byli zaangażowani w realizację prowadzonego przez Ministerstwo właściwe ds. infrastruktury projektu twinningowego dla Gruzji. Prowadzono także bieżącą wymianę informacji i doświadczeń z partnerami ze Słowacji, Danii, Norwegii oraz Portugalii.

Działalność międzynarodowa umożliwiła wymianę doświadczeń oraz dobrych praktyk, a także pozwoliła na stworzenie możliwości rozszerzenia rynku potencjalnych wykonawców dla prowadzonych i planowanych

przez Spółkę inwestycji. Wpłynęła również na wzmocnienie wizerunku PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. jako partnera otwartego na dialog i nowe technologie.

LEGISLACJA I STRATEGIA UE

W 2021 roku w Spółce realizowano prace związane z propozycjami rewizji rozporządzenia w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T).

Spółka była także zaangażowana w inicjatywy legislacyjne i pozalegisłacyjne UE dotyczące unijnej polityki klimatycznej w ramach Europejskiego Zielonego Ładu, taksonomii dla zrównoważonych inwestycji, sprawozdawczości w zakresie zrównoważonego rozwoju czy pakietu Fit for 55. Spółka monitorowała również propozycje legislacyjne dotyczące infrastruktury krytycznej i cyberbezpieczeństwa, dyrektywy w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego UE, a także Europejskiego Filaru Spraw

Socjalnych. Spółka kontynuowała przekazywanie niezbędnych informacji do struktur unijnych na temat skutków pandemii i podejmowanych działań (w tym danych wynikających z Rozporządzenia nr 1429/2020 z dnia 7 października 2020 r. ustanawiającego środki na rzecz zrównoważonego rynku kolejowego w związku z epidemią COVID-19 zmienionego Rozporządzeniem nr 2022/1036).

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. uczestniczyły także bezpośrednio lub przez organizacje sektorowe w wybranych konsultacjach publicznych Komisji Europejskiej. Kontynuowano ponadto działania w ramach projektu KPI PRIME, których rezultatem jest kolejny Raport z analizą porównawczą wyników osiągniętych przez zarządców infrastruktury kolejowej w UE.

ISTOTNE DZIAŁANIA W ZAKRESIE INFORMATYZACJI

OBSZAR SYSTEMÓW – DOMENA KOLEJOWA

1. W ramach utrzymywanego i rozwijanego systemu „Prowadzenie Opisu Sieci” (POS, e-POS) oraz aplikacji Zmiana Parametrów Eksploatacyjnych Linii Kolejowych (ZMIPEL) opracowano i wdrożono moduł systemu e-POS do wnioskowania o zmiany w obiektach eksploatacyjnych na liniach kolejowych oraz drogach hamowania, rozbudowano moduł Regulaminów Technicznych o możliwość generowania kolejnych działek, wykonano migrację formatek systemu POS do najnowszej wersji OracleForms, opracowano i wdrożono mechanizmy do konwersji i importu danych z systemu Merits, zbudowano interfejsy między bazą POS a systemem Enterprise Asset Management.
2. Na potrzeby wsparcia procesu Aportu Zorganizowanej Części Przedsiębiorstwa (ZCP) dotyczącego działek

i naniesień PKP S.A. rozbudowano narzędzie teleinformatyczne Jednoczesny Opis Gruntów i Infrastruktury (JOGI) o nowe funkcjonalności: raporty z wykazami aportowymi dla rzeczoznawców, powiązanie z Państwowym Rejestrem Granic (PRG).

3. W ramach utrzymywanego i rozwijanego Systemu Konstrukcji Rozkładu Jazdy (SKRJ) dostosowano mechanizmy wymiany danych do współpracy z Systemem Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej 2 (SEPE 2), opracowano i wdrożono moduł łączenia relacji pociągów towarowych oraz moduł nadawania i kontroli uprawnień do formularzy programu SKRJ, zmodyfikowano zakres prezentowanych informacji w raportach, wprowadzono istotne udogodnienia dla konstruktorów. Opracowano i wdrożono podgląd specyfikacji do faktury przed jej wystawieniem, przebudowano moduł

- wykresów ruchu w celu uwzględnienia okresów obowiązywania rozkładu, wprowadzono możliwość indywidualnego ustalania minimalnego czasu na skomunikowanie lub przełączenie wagonów. Przygotowano założenia i przeprowadzono testy nowej funkcjonalności systemu SKRJ dotyczącej wyznaczania trasy pociągów po wskazanych torach stacyjnych.
4. W ramach utrzymywanego systemu Wypadki i Wydarzenia (WiW) rozszerzono zakres przechowywanych i przetwarzanych informacji o zdarzeniach oraz rozbudowano zakres filtrowania i prezentowania danych. Przebudowano i rozszerzono zakres danych oraz funkcjonalności modułu dotyczącego wniosków zapobiegawczych. Do systemu dobudowano nową funkcjonalność polegającą na codziennym tworzeniu i przekazywaniu do systemu SAP danych o zdarzeniach.
 5. W ramach utrzymywanego Systemu Wspomagania Dróżnika Przejazdowego (SWDP) opracowano i wdrożono nowy mechanizm wyszukiwania pociągów przejeżdżających przez wybrany przejazd kolejowy.
 6. Zakończono prace programistyczne nad nową wersją SEPE 2, która zastąpiła eksploatowany w Spółce od 21 lat System Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej (SEPE). Nowy system jest aplikacją internetową podzieloną na sześć modułów: Planowanie, Wykres ruchu, Autoryzacja, Plan wykonania (Jakość), Raporty oraz Książka Wydarzeń. Aplikacja została zaimplementowana w nowej technologii .Net. i jest aplikacją internetową opracowaną z uwzględnieniem standardów dotyczących obszaru cyberbezpieczeństwa. Z aplikacji korzystają także m.in. przewoźnicy kolejowi.
 7. W ramach realizowanego systemu Elektroniczny Dziennik Ruchu (EDR) przeprowadzono proces przejścia produkcyjnego z dotychczasowej integracji z SEPE na integrację z SEPE 2.
 8. W ramach utrzymywanego i rozwijanego systemu Baza Kart Rozrządowych i Wynikowych (BAZKART) zaimplementowano i wdrożono produkcyjnie funkcjonalność logowania domenowego.
 9. W ramach rozwijanego i utrzymywanego „Centralnego Systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej” (CSDIP) wdrożono produkcyjnie dedykowane rozwiązanie TTS (Text-To-Speech) dla PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. Zawiera ono dedykowane, zsyntetyzowane głosy w językach: polskim, angielskim, niemieckim, rosyjskim.
 10. W ramach rozwijanego i utrzymywanego systemu Portal Pasażera (PDP) wdrożono nowe funkcjonalności wyboru w kryteriach wyszukiwarki połączeń do wirtualnej nazwy stacji odpowiadającej nazwie administracyjnej, np. „Warszawa”, definiowania nowych typów urządzeń PRM oraz w aplikacji mobilnej PDP widget „Szybkie połączenia” w języku PL/EN.
 11. W ramach rozwijanego Systemu Informacji dla Linii Kolejowych (SILK) wykonano analizę możliwości aktualizacji oprogramowania desktop, opracowano narzędzia do utrzymywania w systemie SILK linii nowoprojektowanych, zaimplementowano mechanizm aktualizacji danych przestrzennych na potrzeby mapy ukazującej inwestycje prezentowanej pod adresem www.plk-inwestycje.pl. Przeniesiono funkcjonalności udostępniania map podkładowych Open Street Map na serwery systemu SILK. Na mapie interaktywnej MILK zaimplementowano dane w zakresie decyzji lokalizacyjnych oraz wprowadzono korekty w danych w zakresie Raportów Zarządczych EPM. We współpracy z zespołem projektowym pilotażowego wdrożenia systemu dla utrzymania infrastruktury kolejowej - Enterprise Asset Management (EAM) wypracowano założenia interfejsów udostępniających dane geoprzestrzenne z systemu SILK do EAM.

OBSZAR SYSTEMÓW – DOMENA BIZNESOWA

1. Wdrożono nową strukturę Jednolitego Pliku Kontrolnego przesyłanego do Urzędu Skarbowego zgodnie z wymogami Ministerstwa Finansów.
2. Wdrożenie zmian w systemie SAP związanych z nowymi źródłami finansowania (Fundusz Kolejowy).
3. Wdrożenie rozwiązania dot. Przychodów incydentalnych według wytycznych otrzymanych z Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT).
4. Wdrożenie rozwiązania informatycznego wspomagającego kwalifikację i rozliczenie materiałów pochodzących z działalności PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. – zarządzanie odzyskiwanymi metalami.
5. Wdrożenie systemu do zarządzania tożsamością cyfrową ZTC.
6. Zapewnienie usług wsparcia i rozwoju dla systemów wspierających procesy biznesowe.

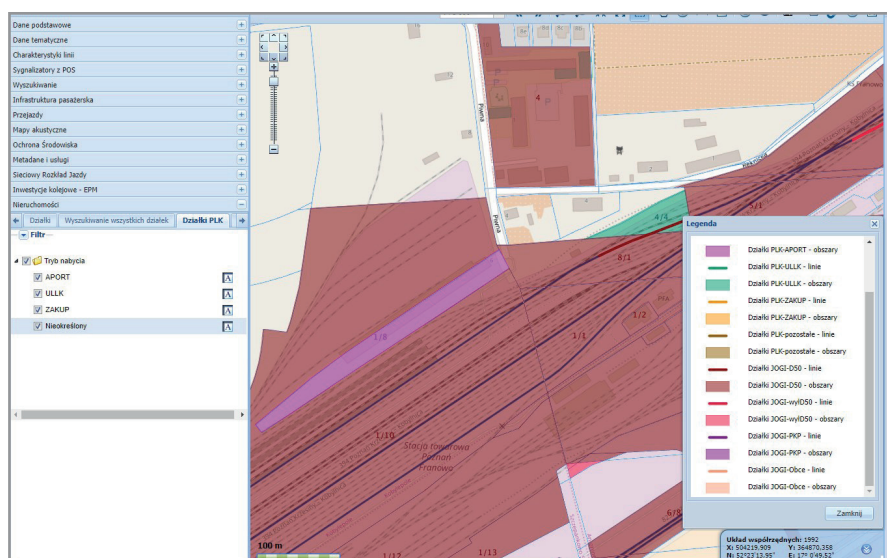
OBSZAR ARCHITEKTURY KORPORACYJNEJ IT I WSPÓŁPRACY MIĘDZYNARODOWEJ

1. W ramach prac przygotowawczych do wdrożenia podejścia architektonicznego w zarządzaniu architekturą korporacyjną IT w Spółce przeprowadzono szereg warsztatów z pracownikami Spółki, w ramach których opracowano: „Strategiczny plan rozwoju architektury korporacyjnej/architektury korporacyjnej IT w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.” i „Katalog pryncypiów architektury korporacyjnej/architektury korporacyjnej IT w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.”.
2. Opracowano metamodel opisu dla architektury korporacyjnej IT, przy pomocy którego, prowadzony jest opis wszystkich usług IT z Katalogu Usług Teleinformatycznych Spółki.
3. W zakresie systemu TAF TSI (Telematyczne Aplikacje dla Przewoźników Towarowych) dodano możliwość przesyłania pociągów krajowych do systemu TIS (Train Information System) na życzenie przewoźnika. Dopasowano również kody przesyłanych rodzajów pociągów do nowego komunikatu PDM (Path Detailed Message).

GEOINFORMACJA

2021 rok to czas rozpowszechniania w Spółce nowych funkcjonalności Systemu Informacji dla Linii Kolejowych (SILK) wdrożonych w ramach zrealizowanego przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Projektu SILK 2020. Pracownikom Spółki dostarczono szereg nowych funkcjonalności, w tym rozbudowano zakres dostępnych danych w aplikacjach SILK, dzięki czemu w znaczący sposób wsparto procesy analizy informacji i podejmowania decyzji.

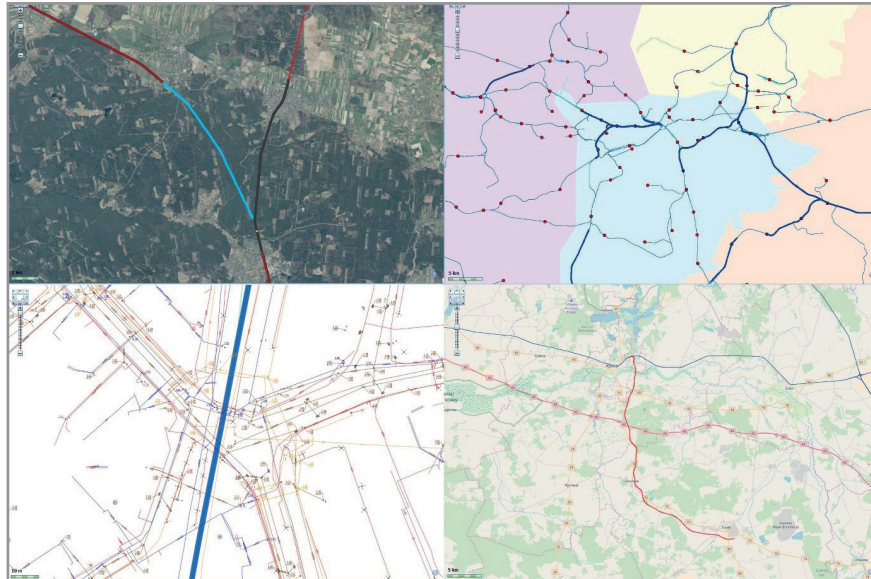
Istotne z punktu widzenia potrzeb jednostek i komórek organizacyjnych Spółki było zaimplementowanie wielu nowych warstw tematycznych na Mapie Interaktywnej Linii Kolejowych (MILK). W portalu MILK pokazano warstwy prezentujące granice działek ewidencyjnych w terenie kolejowym istotnych z punktu widzenia Spółki. W ramach tych prac konieczna była rozbudowa integracji MILK z innymi systemami wewnętrznymi utrzymującymi dane o nieruchomościach.



Prezentacja działek ewidencyjnych z Modułu Nieruchomości i JOGI

Poza warstwami z granicami ewidencyjnymi działek, wdrożono pilotażowo nowe dane tematyczne, m.in.: warstwę pokazującą informacje o decyzjach lokalizacyjnych linii kolejowych, warstwę z przebiegiem linii nowoprojektowanych,

warstwy związane z siecią trakcyjną oraz podłączono do MILK nowe dane o Krajowej Ewidencji Uzbrojenia Podziemnego dostarczane usługą Głównego Geodety Kraju.



Prezentacja nowych warstw tematycznych na mapie MILK

Ważne z punktu widzenia integracji systemu SILK z innymi systemami Spółki było szersze udostępnienie funkcjonalności Modułu LRS, która umożliwiła dostarczanie aktualnych danych z systemu źródłowego do systemów publikujących dane w postaci interaktywnej mapy.

W ramach prac deweloperskich w Module LRS dostarczone nowe narzędzia administratorom aplikacji, dzięki którym usprawniono proces utrzymania w systemie przebiegu torów kolejowych oraz dostarczone raporty wspierające proces weryfikacji wprowadzanych i aktualizowanych danych.

2021 rok umożliwił również dalszy rozwój aplikacji Systemu SILK. W ramach nowego projektu udało się zrealizować pierwsze zadania – przygotowanie odpowiedniego środowiska informatycznego udostępniającego aktualne dane geograficzne na potrzeby realizowanego w Spółce Projektu „Przygotowanie i budowa prototypu Rozwiązania Informatycznego Enterprise Asset” (EAM).

OCHRONA ŚRODOWISKA

Ochrona środowiska jest szczególnie ważną częścią działalności PKP Polskich Linii Kolejowych S. A. z uwagi na wysokie wymagania obowiązujących przepisów obecnych na każdym z etapów utrzymania linii kolejowych oraz realizacji przedsięwzięć inwestycyjnych. Powyższe ma wpływ przede wszystkim na termin oraz koszty przygotowania i realizacji inwestycji. Przygotowanie do prac budowlanych wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, a często również przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko z udziałem społeczeństwa, do której przeprowadzenia konieczne jest opracowanie szczegółowej dokumentacji środowiskowej. Ta natomiast wymaga przeprowadzenia analizy środowiska przyrodniczego wzdłuż linii kolejowej (w tym rozpoznania warunków przyrodniczych) oraz oceny wpływu planowanej inwestycji na środowisko.

W 2021 roku zakończona została realizacja (choć trwał jeszcze okres gwarancyjny dla niektórych umów wykonawczych) ostatniej Umowy Wykonawczej podpisanej na podstawie Umowy Ramowej z 2015 roku na wykonanie dokumentacji środowiskowej. Na potrzeby uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla inwestycji kolejowych realizowanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z perspektywy UE 2014 – 2020 w 2021 roku w dalszym ciągu realizowana była Umowa Ramowa zawarta w 2018 roku. Celem umów ramowych i zawieranych na ich podstawie umów wykonawczych jest świadczenie usług polegających na opracowaniu dokumentacji środowiskowej na potrzeby uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla projektów inwestycji kolejowych. W szczególności wykonywane jest rozpoznanie warunków przyrodniczych - inwentaryzacja przyrodnicza oraz karty informacyjne przedsięwzięcia.

W 2021 roku podpisanych zostało 10 umów wykonawczych, w tym:

- 7 na wykonanie inwentaryzacji przyrodniczych;
- 3 na wykonanie kart informacyjnych przedsięwzięcia wraz z inwentaryzacją przyrodniczą.

Podpisane w 2021 roku umowy wykonawcze opiewają łącznie na kwotę 1 602 749,42 zł netto. Z uwagi na zbliżający się termin zakończenia obowiązywania zawartej w 2018 roku Umowy Ramowej Spółka podjęła prace zmierzające do wyłonienia wykonawcy kolejnej umowy.

W 2021 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. uzyskały 31 decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz 1 decyzję zmieniającą decyzję o środowiskowych uwarun-

kowaniach, a także 11 postanowień określających warunki realizacji inwestycji na etapie ponownej oceny oddziaływania na środowisko. Uzyskanie tych decyzji pozwoliło na podjęcie dalszych kroków administracyjnych, mających na celu pozyskiwanie kolejnych niezbędnych decyzji w procesie przygotowania inwestycji.

Wydane decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach określają w niektórych przypadkach potrzeby monitorowania środowiska po zakończeniu realizacji inwestycji poprzez wdrożenie obowiązku przeprowadzenia analizy porealizacyjnej, monitoringu przyrodniczego. W 2021 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. rozpoczęły realizację 7 analiz porealizacyjnych i monitoringów przyrodniczych dla 5 zakończonych projektów inwestycyjnych, w tym 5 opracowań dotyczących oddziaływania akustycznego oraz 2 w zakresie monitoringu przyrodniczego. W 2021 roku kontynuowano także realizację opracowań, dla których umowy zawarto w latach poprzednich. Były to 2 opracowania dotyczące oddziaływania na środowisko przyrodnicze i jedno dotyczące oddziaływania akustycznego. Spośród 10 opracowań zakończono realizację 4.

W 2021 roku wszczęte zostały postępowania w trybie art. 362 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 roku. Prawo ochrony środowiska (tekst jedn.: Dz. U. 2021 poz. 1973 z późn. zm.) zmierzające do wydania decyzji administracyjnych w sprawie nałożenia na Spółkę obowiązku ograniczenia oddziaływania na środowisko i jego zagrożenia oraz przywrócenia środowiska do stanu właściwego w zakresie emisji hałasu, w związku z przekazanymi w ubiegłych latach analizami porealizacyjnymi, tj.:

- analizą porealizacyjną dla zadania „Modernizacja linii kolejowej E65/C-E65 na odcinku Warszawa - Gdynia w granicach woj. warmińsko - mazurskiego”;
- analizą porealizacyjną dla zadania „Modernizacja linii kolejowej E65/C-E65 na odcinku Warszawa - Gdynia w granicach woj. pomorskiego”.

W 2021 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. uruchomiły zadanie inwestycyjne pn. „Zaprojektowanie i budowa ekranu akustycznego na stacji Łuków w ramach projektu „Modernizacja linii kolejowej E20 na odcinku Siedlce – Terespol, etap II”. Zakończenie planowane jest na II kwartał 2023 roku. Realizacja zadania jest wynikiem wydanej decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie z dnia 3 lutego 2020 roku orzekającej konieczność ograniczenia oddziaływania na środowisko poprzez realizację ekranu akustycznego, co było wynikiem

postępowania administracyjnego na podstawie Analizy porealizacyjnej dla Modernizacji linii kolejowej E20/C-E 20 na odcinku Siedlce - Terespol (etap II LCS Łuków) - lubelskie - stacja Łuków.

Ponadto przyjęta została Uchwała Nr XXIV/385/21 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 16 lutego 2021 roku w sprawie utworzenia w granicach województwa warmińsko-mazurskiego obszaru ograniczonego użytkowania na dwóch odcinkach linii kolejowej E65 na odcinku Warszawa - Gdynia w kilometrze od 182+900 do 183+400 oraz od 230+650 do 231+100, na podstawie Analizy porealizacyjnej dla zadania „Modernizacja linii kolejowej E65/C-E65 na odcinku Warszawa - Gdynia- w granicach woj. warmińsko - mazurskiego”.

W 2021 roku zaktualizowany został dokument strategiczny pn. „PKP Polskie Linie Kolejowe zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 r.” oraz prognoza oddziaływania na środowisko, przeprowadzono ponownie konsultacje społeczne oraz uzyskano opinie właściwych organów. Dokument wraz z prognozą oddziaływania na środowisko został przyjęty przez Zarząd Spółki w dniu 29 czerwca 2021 roku oraz opublikowany.

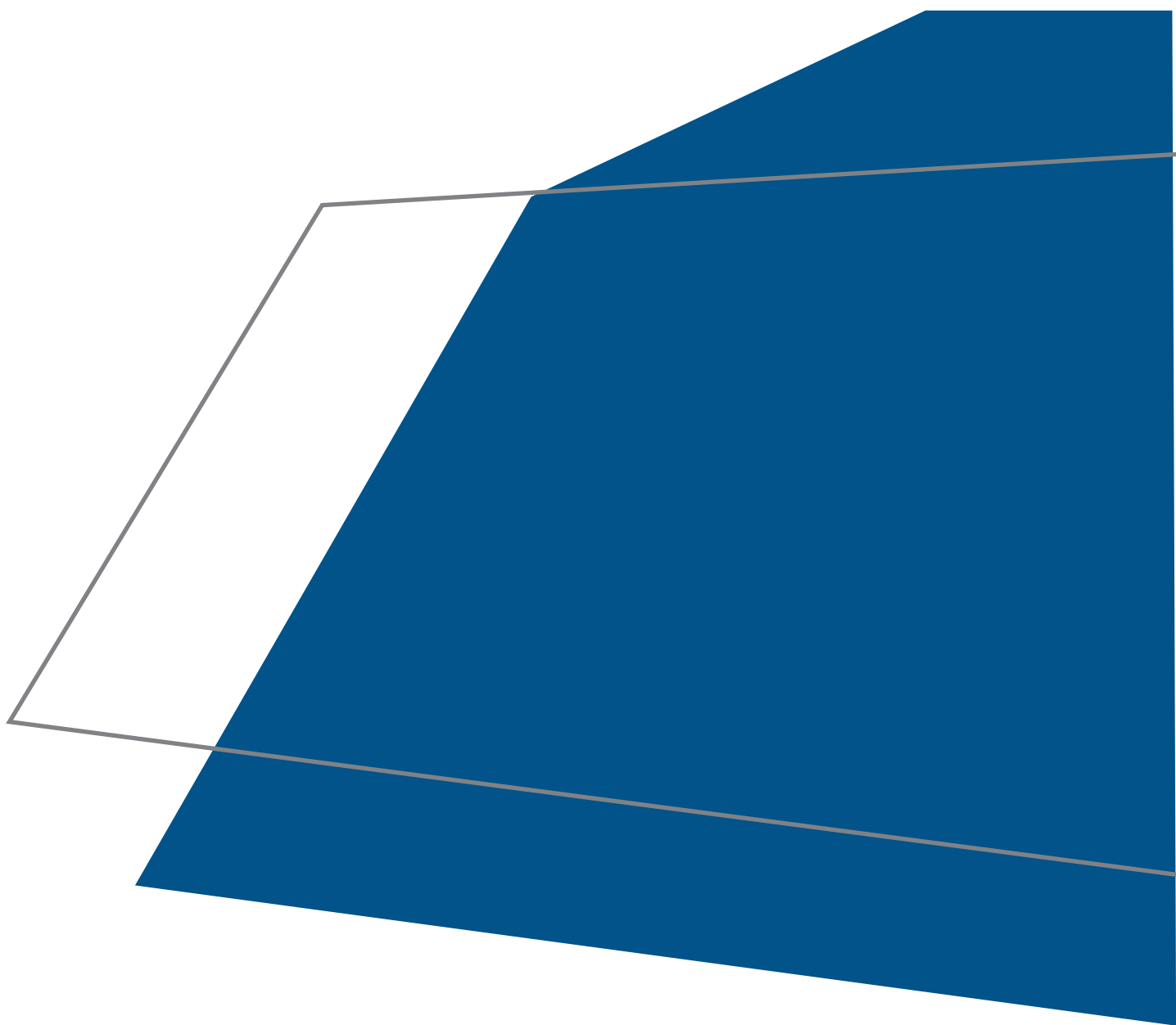
Rozbudowa i przebudowa infrastruktury kolejowej, a tym samym zwiększenie prędkości ruchu pociągów oraz potoków ruchu mogą zmienić charakter oddziaływania – w szczególności oddziaływania akustycznego. Ma to istotne znaczenie z uwagi na obserwowany wzrost zurbanizowania terenów zlokalizowanych w bezpośrednim oraz bliskim sąsiedztwie obszaru kolejowego oraz zbliżenie pierwszej linii zabudowy, zwłaszcza na terenach miast, do obszaru kolejowego. Lokalizowanie nowej zabudowy

chronionej akustycznie w bezpośrednim sąsiedztwie linii kolejowych wpływa na wzrost liczby ludzi narażonych na ponadnormatywny hałas. Spółka aktywnie uczestniczy w opiniowaniu dokumentów planistycznych, a w szczególności miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin, w celu ograniczenia wprowadzania zabudowy mieszkaniowej w bardzo bliskim sąsiedztwie linii kolejowych.

Bieżącą analizę poziomu hałasu pochodzącego od linii kolejowych, zwłaszcza w sytuacjach wymagających wyjaśnienia, a także analizę dokumentacji środowiskowej wspiera specjalistyczne Laboratorium, które prowadzi pomiary hałasu kolejowego w środowisku. Jego kompetencje zostały potwierdzone certyfikatem Polskiego Centrum Akredytacji (PCA).

W 2021 roku Laboratorium przeprowadziło pomiary poziomu hałasu w 98 różnych lokalizacjach na terenie całego kraju (w tym w zakresie 61 punktów pomiarowych w ramach opracowywanych przez Spółkę „Strategicznym map hałasu dla odcinków linii kolejowych o natężeniu ruchu powyżej 30 000 pociągów rocznie”).

Laboratorium w 2021 roku przeprowadziło badanie wpływu zabudowy absorberów przyszybowych typu STRAIL-Lastic_A synth produkcji KRAIBURG STRAIL GmbH & Co. KG na emisję hałasu od linii kolejowej. Celem badań było wykonanie analizy akustycznej wpływu zabudowy absorberów przyszybowych na emisję hałasu pochodzącego od linii kolejowej w oparciu o wyniki przeprowadzonych badań. Opracowanie objęło ocenę wbudowanych elementów podsystemu pod kątem dalszego ich stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez Spółkę.



INWESTYCJE

INFORMACJE OGÓLNE

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. jako zarządca narodowej infrastruktury kolejowej ma na celu poprawę dostępności, sprawności i wydajności systemu transportowego kraju, poprzez realizację szerokiego programu inwestycyjnego obejmującego modernizację wielu linii kolejowych.

2021 rok był ósmym rokiem realizacji przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. projektów inwestycyjnych ujętych w Krajowym Programie Kolejowym do 2023 roku (KPK). Program ten został uchwalony we wrześniu 2015 roku, a następnie był kilkakrotnie aktualizowany, ostatnia aktualizacja została przyjęta Uchwałą Rady Ministrów nr 82/2022 z dnia 20 kwietnia 2022 roku.

Celem KPK jest wzmocnienie roli transportu kolejowego w zintegrowanym systemie transportowym kraju poprzez stworzenie spójnej i nowoczesnej sieci linii kolejowych, co wynika bezpośrednio z zapisów „Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)” w zakresie dotyczącym transportu kolejowego.

Okres realizacji i rozliczenie inwestycji w ramach KPK pokrywa się z perspektywą finansową UE na lata 2014-2020 i uwzględnia zasadę n+3, co oznacza, że okres kwalifikowalności wydatków zakończy się co do zasady z dniem 31 grudnia 2023 roku.

KPK zakłada maksymalne wykorzystanie środków UE na sfinansowanie projektów w ramach: Programu Infrastruktura

i Środowisko na lata 2014-2020 (POLiŚ 14-20), Instrumentu finansowego „Łącząc Europę” (CEF 14-20), Programu Operacyjnego Polska Wschodnia na lata 2014-2020 (PO PW 14-20) oraz Regionalnych Programów Operacyjnych na lata 2014-2020 (RPO 14-20).

Wartość programu KPK na lata 2014–2023 w zakresie listy podstawowej wynosi 76,7 mld zł¹. Wybrane największe projekty² realizowane w ramach listy podstawowej KPK to:

1. prace na linii kolejowej C-E 65 na odc. Chorzów Batory - Tarnowskie Góry - Karsznice - Inowrocław - Bydgoszcz – Maksymilianowo – POLiŚ 14-20;
2. prace na linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk na odcinku Warszawa – Otwock – Dęblin – Lublin – POLiŚ 14-20;
3. prace na linii E 75 na odcinku Czyżew – Białystok – CEF 14-20;
4. prace na linii kolejowej E 59 na odcinku Poznań Główny – Szczecin Dąbie – CEF 14-20;
5. budowa infrastruktury systemu ERTMS/GSM-R na liniach kolejowych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w ramach NPW ERTMS – POLiŚ 14-20;
6. prace na linii kolejowej E 20 na odcinku Warszawa - Poznań - pozostałe roboty, odcinek Sochaczew – Swarzędz – CEF 14-20;
7. prace na linii średnicowej w Warszawie na odcinku Warszawa Wschodnia - Warszawa Zachodnia – POLiŚ 14-20.

REALIZACJA KRAJOWEGO PROGRAMU KOLEJOWEGO

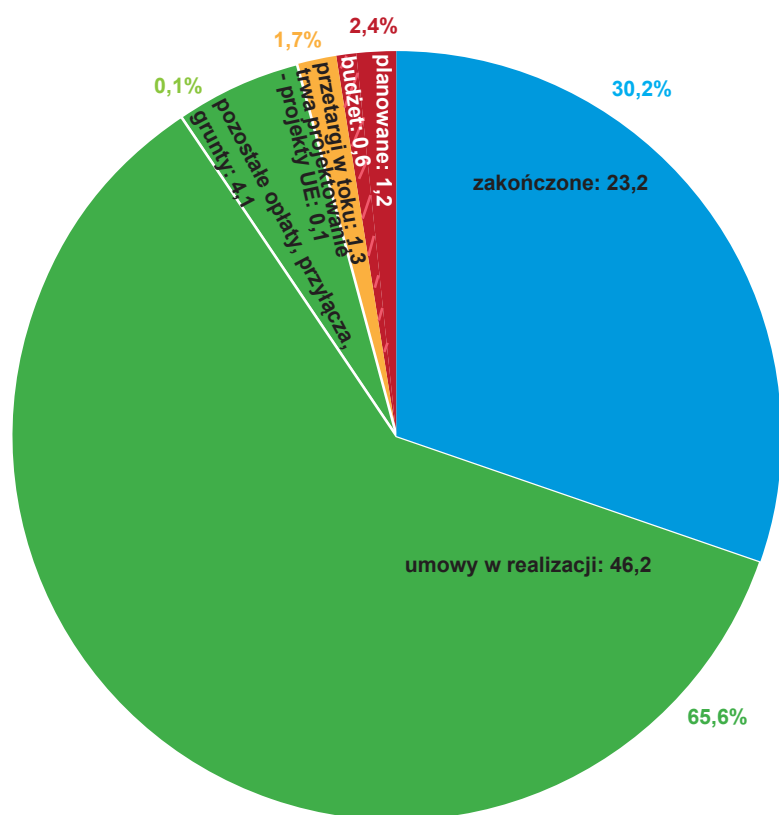
W 2021 roku Spółka realizowała projekty inwestycyjne na terenie całego kraju, na podstawie zawartych umów z wykonawcami. W dalszym ciągu prowadzone były działania związane z kompleksowym monitorowaniem wszystkich projektów z listy podstawowej KPK, w szczególności

w zakresie kluczowych zagadnień takich jak realizacja robót na placach budów, prognozowane wykonania nakładów, realizacja postępowań o udzielenie zamówień publicznych, terminowa realizacja kamieni milowych oraz harmonogramów projektów.

¹ Zgodnie z Uchwałą RM nr 82/2022 z dnia 20 kwietnia 2022 r. Tabela 1 Planowane wydatki w latach według docelowych źródeł finansowania

² o wartości nakładów powyżej 2 mld PLN

Status realizacji KPK – stan na 31 grudnia 2021 roku



Zakończone – wartość umów zakończonych

Umowy w realizacji – wartość umów podpisanych

Pozostałe opłaty i przyłącza – wartość nakładów realizowanych na bieżąco na projektach bez konieczności przeprowadzania postępowań o udzielenie zamówienia

Przetargi w toku – wartość realizowanych postępowań przetargowych (szacunkowe wartości zamówień netto)

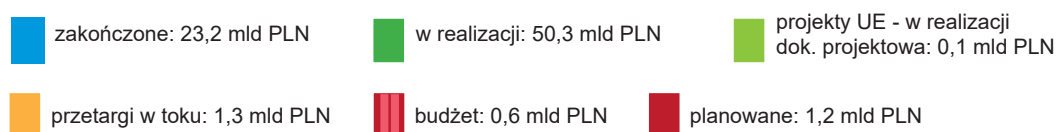
Projekty UE w realizacji dokumentacja projektowa – wartość planowanych do ogłoszenia postępowań przetargowych na roboty budowlane, dla których przygotowana jest dokumentacja projektowa

SW – Projekty UE – wartość, na którą są przygotowywane studia wykonalności

Planowane – umowy przed ogłoszeniem postępowania o udzielenie zamówienia

Budżet – wartość umów planowanych do realizacji w kolejnych latach zgodnie z limitami budżetu na poszczególne lata do końca realizacji KPK

Zestawienie obejmuje wartości zamówień dla projektów ujętych w KPK do limitu zapewnionego finansowania w KPK na liście podstawowej.



Na koniec ósmego roku trwania bieżącej perspektywy UE z kwoty globalnej programu KPK 76,7 mld zł ok. 96% znajdowało się w realizacji (na różnych poziomach za-

wansowania) lub było ukończonych. W 2021 roku zostały podpisane umowy na projekty ujęte w KPK na wartość netto 4,4 mld zł.

* Łączna wartość umów zawartych w 2020 r. uwzględniających zakres finansowany tylko przez Spółkę wynosi 10 756,3 mln zł (netto), w tym POIiŚ 14-20 4 723,5 mln zł.

Największe umowy podpisane w 2021 roku (mln zł)

Lp.	Nazwa projektu	Program	Nazwa zamówienia	Wartość netto umowy z Wykonawcą
1.	Prace na linii kolejowej nr 38 na odcinku Elk – Giżycko wraz z elektryfikacją	POliŚ 14-20	Realizacja robót budowlanych dla Etapu I projektu „Prace na linii kolejowej nr 38 na odcinku Elk – Korsze wraz z elektryfikacją”	648 698,9
2.	Prace na linii kolejowej E-75 na odcinku Białystok – Suwałki – Trakiszki (granica państwa), etap I odcinek Białystok – Elk, faza I	CEF 14-20	Opracowanie projektów wykonawczych i wykonanie robót budowlanych dla fazy I	586 991,9
3.	Prace na linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk na odcinku Warszawa – Otwock – Dęblin – Lublin, etap II faza I	POliŚ 14-20	Wykonanie robót budowlanych w ramach Projektu POliŚ 5.1-11.2 pn.: „Prace na linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk na odcinku Warszawa – Otwock – Dęblin – Lublin, etap II” odcinek Warszawa Wschodnia Osobowa – Warszawa Wawer	422 355,5
4.	Prace na linii kolejowej nr 216 na odcinku Działdowo – Olsztyn	PO PW 14-20	Realizacja robót budowlanych dla zadania „Modernizacja układu torowo-peronowego i infrastruktury kolejowej na stacji Olsztyn Główny”	382 114,4
5.	Udrożnienie Łódzkiego Węzła Kolejowego (TEN-T), etap II, odcinek Łódź Fabryczna – Łódź Kaliska/Łódź Żabieniec	POliŚ 14-20	Zaprojektowanie i wykonanie robót dla zadania pn. rozbudowa komory odgałęźnej ulicy Włókniarzy na potrzeby przystanku osobowego Łódź Koziny (nazwa robocza)	179 580,0
6.	Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto	POliŚ 14-20	Odcinek D - Roboty budowlane na linii kolejowej nr 229 odc. Gliniec - Kartuzy	179 265,0
7.	Prace na liniach kolejowych nr 220 i 221 na odcinku Olsztyn - Gutkowo - Dobrze Miasto	RPO 14-20	Zaprojektowanie i wykonanie robót budowlanych dla inwestycji „Rewitalizacja linii kolejowej nr 221 na odcinku Gutkowo - Dobrze Miasto”	165 436,0

Zdecydowaną większość podpisanych w 2021 roku umów stanowiły zamówienia na roboty budowlane – ponad 95%. Jednocześnie ponad 85% stanowiły umowy współfinanso-

wane ze środków UE, z funduszy unijnych perspektywy 2014-2020 (CEF 14-20, POliŚ 14-20, PO PW, RPO 14-20).

Podpisane w 2021 roku umowy w podziale na programy i rodzaje (mln zł)

	POliŚ 7-13	Budżet	CEF 14-20	PO PW 14-20	POliŚ 14-20	RPO 14-20	Razem
Dostawy	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Roboty budowlane	2 859,4	642 441,8	932 061,1	393 160,0	1 797 584,5	437 650,9	4 205 757,8
Usługi	0,0	27 017,2	89 464,6	7 750,2	86 423,0	14 035,6	224 690,7
Razem	2 859,4	669 459,0	1 021 525,8	400 910,3	1 884 007,5	451 686,5	4 430 448,5

INWESTYCJE W 2021 ROKU

Podstawą działalności inwestycyjnej Spółki w 2021 roku, analogicznie jak w latach poprzednich, był Plan Inwestycyjny Spółki (PI2021), który zakładał realizację projektów finansowanych ze środków Funduszu Spójności, budżetu państwa, Funduszu Kolejowego oraz środków własnych Spółki.

PI2021 jako element Planu Działalności Spółki został przyjęty przez Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. uchwałą nr 82/2022 z dnia 20 kwietnia 2022 roku. Najistotniejszą grupę w PI2021 stanowiły projekty finansowane z CEF oraz POIiŚ. W 2021 roku wykonanie nakładów inwestycyjnych wyniosło 11,6 mld zł. Największe projekty to:

1. prace na linii średnicowej w Warszawie na odcinku Warszawa Wschodnia - Warszawa Zachodnia, etap I (704,7 mln zł);
2. prace na linii kolejowej C-E 65 na odc. Chorzów Batory – Tarnowskie Góry – Karsznice – Inowrocław – Bydgoszcz - Maksymilianowo (666,3 mln zł);
3. prace na linii kolejowej E59 na odcinku Poznań Główny - Szczecin Dąbie (600,1 mln zł);
4. prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska, etap I linia E 65 na odc. Będzin – Katowice – Tychy – Czechowice Dziedzice – Zebrzydowice, LOT C (517,1 mln zł);
5. prace na linii E75 na odcinku Czyżew – Białystok faza I (513,1 mln zł);
6. poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni (480,3 mln zł);
7. prace na linii kolejowej E59 na odcinku Wronki – Słonice (467,2 mln zł);
8. poprawa infrastruktury kolejowego dostępu do portu Gdańsk (425,5 mln zł);
9. poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu (414,0 mln zł);
10. budowa infrastruktury systemu ERTMS GSM-R na liniach kolejowych PKP Polskie Linie Kolejowe S. A. w ramach NPW ERTMS (320,4 mln zł).

NAKŁADY INWESTYCYJNE W UJĘCIU RZECZOWYM

Zakres przedmiotowy poszczególnych projektów inwestycyjnych realizowanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. obejmuje kompleksowe wymiany nawierzchni kolejowej, urządzeń sterowania ruchem kolejowym i elektroenergetyki (trakcyjnej i nietrakcyjnej), a także modernizacje przejazdów kolejowo-drogowych w jednym poziomie oraz ich likwidacje i zastępowanie skrzyżowaniami dwupoziomowymi. Wymiana starych, wyeksploatowanych oraz zdegradowanych elementów infrastruktury kolejowej a także urządzeń technicznych na elementy i urządzenia nowe, wykonane z zastosowaniem współczesnych

technologii, pozwala na znaczącą poprawę parametrów eksploatacyjnych linii kolejowych (głównie maksymalnych dopuszczalnych prędkości) przy zachowaniu i podniesieniu poziomu bezpieczeństwa ruchu.

W ramach realizacji PI2021 na sieci kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wykonane zostały roboty inwestycyjne obejmujące w szczególności modernizację, rewitalizację lub budowę blisko 915 km torów, 226 przejazdów oraz 185 peronów.

Wykonanie wskaźników rzeczowych w 2021 roku

Lp.	Wskaźnik	Jednostka miary	Wykonanie
1.	Modernizacja drogi kolejowej (w tym: naprawa nawierzchni kolejowej, podtorza, szyn OC)	km toru	914,48
2.	Zabudowa rozjazdów	szt.	1 116
3.	Obiekty inżynieryjne, w tym:	szt.	604
	Mosty	szt.	117
	Wiadukty	szt.	106
	Przepusty	szt.	381
4.	Perony	szt.	185
5.	Sieć trakcyjna	tkm	698,62
6.	Przejazdy kolejowe	szt.	226

ZAGROŻENIA I RYZYKA ORAZ PODJĘTE DZIAŁANIA

W 2021 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w ramach realizacji KPK prowadziły liczne inwestycje na terenie całego kraju. Podczas realizacji inwestycji występowały nie tylko zagrożenia typowe dla branży budowlanej, ale i takie, których źródła leżą w skali i liczbie realizowanych jednocześnie projektów ujętych w KPK. Skala i skomplikowany wielobranżowy charakter inwestycji wpływają znacząco na liczbę zagrożeń identyfikowanych podczas procesu tworzenia dokumentacji, pozyskiwania decyzji administracyjnych oraz realizacji robót budowlanych. Istotnym czynnikiem w realizacji KPK jest zbliżające się zakończenie perspektywy finansowej 2014-2020, co w 2021 roku przełożyło się na intensyfikację jednoczesnej realizacji projektów. Realizacja prac wymaga koordynacji projektów ze szczególnym uwzględnieniem konieczności zachowania prowadzenia ruchu pasażerskiego i towarowego po istniejącej infrastrukturze.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. prowadzą monitoring ryzyk mający na celu wspomaganie podejmowania decyzji strategicznych w obrębie zarządzania projektami inwestycyjnymi.

Kluczowe ryzyka zidentyfikowane w 2021 roku to m.in.:

1. Wpływ stanu epidemii na realizację inwestycji

Bezpośredni wpływ na realizowane prace miały:

- opóźnienia w wydawaniu decyzji administracyjnych;
- przedłużające się procesy odwoławcze w Krajowej Izbie Odwoławczej;
- ograniczenia w przekraczaniu granic przez podwykonawców i pracowników zagranicznych;

- utrudnienia w dostawach specjalistycznych urządzeń produkowanych poza granicami kraju;
- zakażenia lub kwarantanna kluczowego personelu.

Należy zaznaczyć, że jeszcze w 2022 roku wykonawcy składają powiadomienia o roszczeniu oraz roszczenia przejściowe i na tej podstawie nie można określić finalnych skutków dla prowadzonych umów. Wystąpienia te dotyczą wpływu pandemii zarówno na koszty, jak i terminy realizacji inwestycji, nie są one w każdym przypadku ostatecznie sprecyzowane liczbowo, gdyż wpływ przedmiotowej siły wyższej trwał do końca 2021 roku. Spółka kontynuowała podjęte w 2020 roku działania niwelujące wpływ siły wyższej na realizację inwestycji, m.in.:

- wydano zalecenia w zakresie zdalnego prowadzenia narad i rad budowy, a także bezpiecznego organizowania odbiorów wykonanych prac;
- prowadzone są wideokonferencje z wykonawcami, mające na celu szybkie reagowanie w zakresie bieżących problemów, mających wpływ na realizowane inwestycje;
- na mocy art. 15r Ustawy z dnia 2 marca 2020 roku o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych wprowadzono rozwiązania poprawiające przepływy finansowe w czasie stanu epidemii (uelastycznienie procesu wnoszenia zabezpieczenia należytego wykonania i umożliwienie wyższego pułapu płatności za materiały budowlane).

2. Opóźnienia w realizacji robót budowlanych

W zakresie prowadzonych przez Spółkę inwestycji problemy najczęściej są spowodowane:

- niewystarczającym potencjałem sprzętowym i kadrowym wykonawcy, w tym ograniczeniami wynikającymi z wprowadzonego w Polsce i poza granicami stanem epidemii, który obowiązywał przez cały 2021 rok;
- nienależytą organizacją prac przez wykonawcę i jego mobilizacją w ich realizacji;
- kolizjami z infrastrukturą podziemną;
- gorszym niż szacowano stanem technicznym istniejącej infrastruktury ujawnionym podczas realizacji robót budowlanych;
- odmiennymi warunkami gruntowymi niż zidentyfikowane na etapie postępowania przetargowego;
- wydłużonym czasem oczekiwania na wydanie decyzji administracyjnych w urzędach, w związku ze stanem epidemii.

Ze strony Spółki prowadzony jest zintensyfikowany monitoring postępu prac. W przypadku obserwowanych nieprawidłowości prowadzone są działania mające na celu mobilizację wykonawcy, w tym w trybie kontraktowym określonym zapisami SubKlauzuli 15.1 (Wezwania do poprawy). W przypadku konieczności wykonania dodatkowych robót budowlanych w związku ze zmianą pierwotnych założeń projektu wynikającą z ujawnienia dodatkowego zakresu prac, Spółka prowadzi negocjacje z wykonawcami mające na celu realizację niezbędnych dodatkowych czynności w trybie kontraktowym bądź zleca dodatkowe zakresy robót w trybach konkurencyjnych. Spółka koordynuje i koryguje harmonogramy zaplanowanych zamknięć torowych, co pozwala na podjęcie robót, celem optymalnego wykorzystania potencjału wykonawców.

3. Wzrost kosztów realizacji robót

Zmiany cen wpływają na powstawanie ryzyk natury finansowej obejmujących wzrost kosztów realizacji robót oraz przekroczenie szacunkowej wartości zamówienia w postępowaniu przetargowym. Realizacja robót w branży budowlanej obarczona jest ryzykiem związanym z wystąpieniem nieprzewidzianych kosztów, niemożliwych do określenia podczas fazy planowania projektu obejmujących m.in. niezidentyfikowane wcześniej kolizje z infrastrukturą podziemną, gorszy niż pierwotnie zakładano stan techniczny obiektów inżynierskich lub konieczność realizacji zakresów nieujętych w zamówieniu podstawowym. Pojawienie się tego typu zagrożeń niesie za sobą konieczność pozyskania dodatkowego finansowania na realizację prac oraz waloryzację umów. Sfinansowanie zmiany wynagrodzenia zawartej w umowie z wykonawcą, z uwagi na roboty dodatkowe niejednokrotnie wymusza na PKP Polskich Liniach Kolejowych S.A. poszukiwanie nowych źródeł finansowania. W sytuacji, gdy konieczne jest poniesienie dodatkowych kosztów przeprowadza się

analizę mającą na celu określenie możliwości finansowania zadania z nowych źródeł. Mając na celu sprawną realizację kontraktów dopuszcza się podział inwestycji na fazy i etapy, pozwalające na realizację części zamówienia w ramach pierwotnie założonych, planowanych do poniesienia kosztów oraz pozostałej części w późniejszym terminie, po uzyskaniu finansowania na pełny zakres projektu. Ponadto w przypadku projektów współfinansowanych przez Jednostki Samorządu Terytorialnego PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. prowadzą renegeocjacje porozumień mające na celu zwiększenie udziału finansowego strony samorządowej w projekcie.

4. Wydłużający się proces przygotowania dokumentacji projektowej

Ryzyka związane z przedłużającym się procesem przygotowania dokumentacji projektowej opracowywanej przez wykonawców, najczęściej były inicjowane przez:

- niewystarczający potencjał kadrowy wykonawcy dokumentacji;
- niską jakość lub braki w opracowywanej dokumentacji, przez co wymagane były jej uzupełnienia;
- konieczność uzyskania nowej lub zamiennej decyzji środowiskowej, korekty dokumentacji. Wydłużający się proces opracowywania dokumentacji projektowej wpływa na terminy realizacji projektu skutkując generowaniem kolejnych obszarów ryzyk terminowych, takich jak opóźnienia w składaniu wniosków o wydanie decyzji administracyjnych a w konsekwencji opóźnienia realizacji prac inwestycyjnych.

W celu mitygacji zagrożeń dotyczących przedłużania się procesu przygotowania dokumentacji, Spółka na bieżąco dokonuje weryfikacji i oceny dokumentacji przedkładanej przez wykonawców dokumentacji projektowej. Postępy prac są monitorowane w odniesieniu do harmonogramów realizacji poszczególnych umów. Indywidualnie do każdego projektu, bądź grupy projektów powoływany jest Zespół Oceny Projektów Inwestycyjnych (ZOPI), do którego kluczowych zadań należy wielobranżowa i kompleksowa ocena przekazanych przez wykonawcę opracowań.

5. Wydłużająca się procedura pozyskania decyzji administracyjnych

Skala projektów inwestycyjnych oraz ich wielobranżowy charakter powodują, że podczas ich realizacji wymagane jest pozyskanie wielu decyzji administracyjnych m.in. decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, pozwoleń wodnoprawnych, decyzji o pozwoleniu na budowę. Wydłużenie procedury pozyskiwania decyzji administracyjnych najczęściej spowodowane było:

- stanem epidemii, wpływającym na działalność organów administracyjnych oraz wydłużeniem procedury składania, uzupełnienia i pozyskiwania dokumentów,

- zmianą założeń dotyczących rozwiązań przyjętych na początkowym etapie inwestycji, przez co niezbędne było pozyskanie nowych decyzji,
- opóźnieniami organów odpowiedzialnych za wydanie decyzji administracyjnych w rozpatrzeniu wniosków,
- brakami w składanych wnioskach i koniecznością ich uzupełnień.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. stale nadzorują działania wykonawców, aby czynności związane z pozyskiwaniem decyzji administracyjnych były realizowane zgodnie z przyjętym harmonogramem, a składane wnioski i dokumenty były opracowane na wysokim poziomie. Spółka podejmuje współpracę z urzędami odpowiedzialnymi za wydanie decyzji, m.in. Regionalnymi Dyrekcjami Ochrony Środowiska, Regionalnymi Zarządami Gospodarki Wodnej, Starostwami Powiatowymi, Urzędami Wojewódzkimi. Dbanie o wysoką jakość dokumentacji odbywa się zarówno w obszarze wewnętrznego nadzoru, poprzez zaangażowanie w proces komórek merytorycznych w Spółce, jak i w ramach wsparcia działań zleczanych podmiotom zewnętrznym na podstawie realizowanych kontraktów np. nadzór autorski oraz inwestorski. Wykonawcy są mobilizowani w zakresie opracowania materiałów niezbędnych do uzyskania zgód i pozwoleń. Kontrakty dzielone są na odcinki, co pozwala na sprawne pozyskiwanie decyzji administracyjnych dla poszczególnych lokalizacji.

6. Opóźnienie w rozstrzygnięciu przetargu

Ryzykiem występującym na etapie postępowania przetargowego jest opóźnienie w rozstrzygnięciu przetargu, które w przypadku materializacji ma wpływ na termin podpisania umowy z wykonawcą, a w konsekwencji późniejsze niż zakładane rozpoczęcie realizacji projektu. Czynniki wywołujące ryzyko związane z opóźnieniem rozstrzygnięcia przetargu to m.in. stopień szczegółowości zapisów zawartych w dokumentacji przetargowej, który ma wpływ na liczbę pytań kierowanych w ramach procedury przetargowej oraz odwołania składane przez oferentów do Krajowej Izby Odwoławczej.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. stale eliminują problemy systemowe i udoskonalają zapisy dokumentów bazowych, na podstawie których przygotowawana jest dokumentacja przetargowa. Prowadzony jest ścisły monitoring procedury przetargowej oraz rzetelna weryfikacja ofert na etapie ich składania. Precyzyjne odpowiedzi na pytania wystosowane przez potencjalnych oferentów przekładają się na mniejszą liczbę rozpoczynanych przez oferentów postępowań odwoławczych.

7. Opóźnienie w realizacji umów przyłączeniowych

Realizacja umów przyłączeniowych niejednokrotnie jest kluczowym elementem inwestycji, a wykonanie przyłączy energetycznych jest niezbędne do osiągnięcia założonych celów projektu inwestycyjnego. Równoległe prowadzenie prac na dwóch lub więcej niezależnych kontraktach obejmujących sieci elektroenergetyczne, jak i linie kolejowe generuje ryzyko opóźnień realizacji umów wynikające z konieczności koordynacji projektów.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w celu mitygacji ryzyka prowadzą monitoring umów przyłączeniowych oraz dbają o koordynację pomiędzy Operatorem Systemu Dystrybucyjnego oraz wykonawcami zaangażowanymi w realizację projektu lub projektów powiązanych. Ponadto Spółka podjęła decyzję o realizacji nowych podstacji trakcyjnych w ramach zadań liniowych, które będą stanowiły własność Spółki. Jednym z pierwszych projektów w tym zakresie jest ogłoszony przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przetarg na realizację podstacji trakcyjnych w ramach zadania pod nazwą „Budowa nowej linii kolejowej Podłęże – Szczyrzyc – Tymbark/Mszana Dolna oraz modernizacja istniejącej linii kolejowej nr 104 Chabówka – Nowy Sącz”.

MONITORING INWESTYCJI

Przy monitorowaniu postępu prac prowadzonych w inwestycji w 2021 roku kontynuowano wykorzystanie nowoczesnej technologii i innowacyjnego rozwiązania jakim jest monitorowanie inwestycji przy pomocy Bezzałogowych Statków Powietrznych (BSP). Wykonane zostały obloty dronami na dystansie liczącym 7 672 km, co przekłada się na łączną liczbę 574 misji. Loty wykonywane są nad większością projektów inwestycyjnych realizowanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Wraz z końcem 2021 roku rozpoczęto prace związane ze szkoleniami obecnych oraz nowych pilotów BSP

w kategorii szczególnej nSTS 05, nSTS 06. Podwyższenie uprawnień pilotów dronów z obecnych VLOS (w zasięgu wzroku) do uprawnień BVLOS (poza zasięgiem wzroku) pozwoli na sprawniejsze i efektywniejsze wykorzystanie posiadanego sprzętu. Dodatkowe uprawnienia powiększą możliwości w zakresie monitoringu inwestycji.

Ponadto w 2021 roku Spółka przystąpiła do wspólnego przedsięwzięcia z Narodowym Centrum Badań i Rozwoju (NCBiR) pn. Badania i Rozwój w Infrastrukturze Kolejowej – BRIK II, polegającego na wsparciu badań naukowych

i prac rozwojowych w obszarze infrastruktury kolejowej. Głównym celem jest wzrost innowacyjności i konkurencyjności transportu kolejowego do 2033 roku. Pod zagadnieniem 4.4 - Opracowanie innowacyjnego Systemu Monitorowania Stanu Infrastruktury Kolejowej (SMSIK) znajduje się autorski projekt Spółki dotyczący autonomicznych rojów dronów do monitorowania stanu infrastruktury kolejowej.

W 2021 roku kontynuowany był także monitoring terenowy na placach budowy najważniejszych inwestycji z KPK. Pomimo stanu epidemii i związanych z nim obstrzeżeń zespoły monitoringowe wykonały, niezależnie od bieżącego i codziennego nadzoru dedykowanych struktur

projektowych, łącznie 96 dedykowanych wizyt monitorujących na gruncie. Skoncentrowane były one na najbardziej złożonych w realizacji projektach oraz na projektach kluczowych dla prowadzenia ruchu kolejowego.

ŹRÓDŁA FINANSOWANIA

WNIOSKI O DOFINANSOWANIE UE I UMOWY O DOFINANSOWANIE W 2021 ROKU

W 2021 roku Spółka złożyła 4 wnioski o dofinansowanie w ramach V naboru do Instrumentu finansowego „Łącząc Europę” (CEF). Wszystkie zgłoszone projekty zostały

zakwalifikowane do realizacji, skutkiem czego podpisano 4 Grand Agreement, zgodnie z poniższą tabelą.

Wykaz projektów, dla których podpisano GA w ramach CEF 2014-2020 w 2021 roku (w tys. euro)

Lp.	Nazwa Projektu	Data złożenia wniosku	Koszt całkowity netto projektu z GA	Kwota dofinansowania CEF zgodnie z GA
1.	„Dostosowanie stacji Krzyż do parametrów sieci bazowej TEN-T – dokumentacja projektowa”	2021-03-22	2 059,0	1 030,0
2.	„Prace na linii kolejowej C-E30 na odcinku Opole Groszowice – Jelcz – Wrocław Brochów – dokumentacja projektowa”		4 745,0	2 372,0
3.	„Prace na linii kolejowej E59, odcinek Kędzierzyn Koźle – Chałupki – dokumentacja projektowa”		21 410,0	18 198,0
4.	„Prace na linii kolejowej E30 odcinek Rzeszów – Medyka – dokumentacja przedprojektowa”		2 305,0	1 153,0
Ogółem			30 519,0	22 753,0

Dla wymienionych projektów na poziomie krajowym podpisano trójstronne umowy o dofinansowanie (pomiędzy Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT),

Ministerstwem właściwym ds. funduszy i polityki regionalnej i PKP Polskimi Liniami Kolejowymi S.A.) zgodnie z poniższą tabelą:

Wykaz podpisanych UoD w ramach CEF 2014-2020 w 2021 roku (tys. zł)

Lp.	Nazwa Projektu	Koszt całkowity szacunkowy	w tym CEF	w tym część krajowa
1.	„Dostosowanie stacji Krzyż do parametrów sieci bazowej TEN-T – dokumentacja projektowa”	9 294,0	4 647,0	4 647,0
2.	„Prace na linii kolejowej C-E30 na odcinku Opole Groszowice – Jelcz – Wrocław Brochów – dokumentacja projektowa”	21 410,0	10 705,0	10 705,0
3.	„Prace na linii kolejowej E59, odcinek Kędzierzyn Koźle – Chałupki – dokumentacja projektowa”	96 605,0	82 114,0	14 491,0
4.	„Prace na linii kolejowej E30 odcinek Rzeszów – Medyka – dokumentacja przedprojektowa”	10 401,0	5 201,0	5 200,0
	Ogółem	137 710,0	102 667,0	35 043,0

W 2021 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zawarły z CUPT 2 umowy o dofinansowanie w ramach POLiŚ na

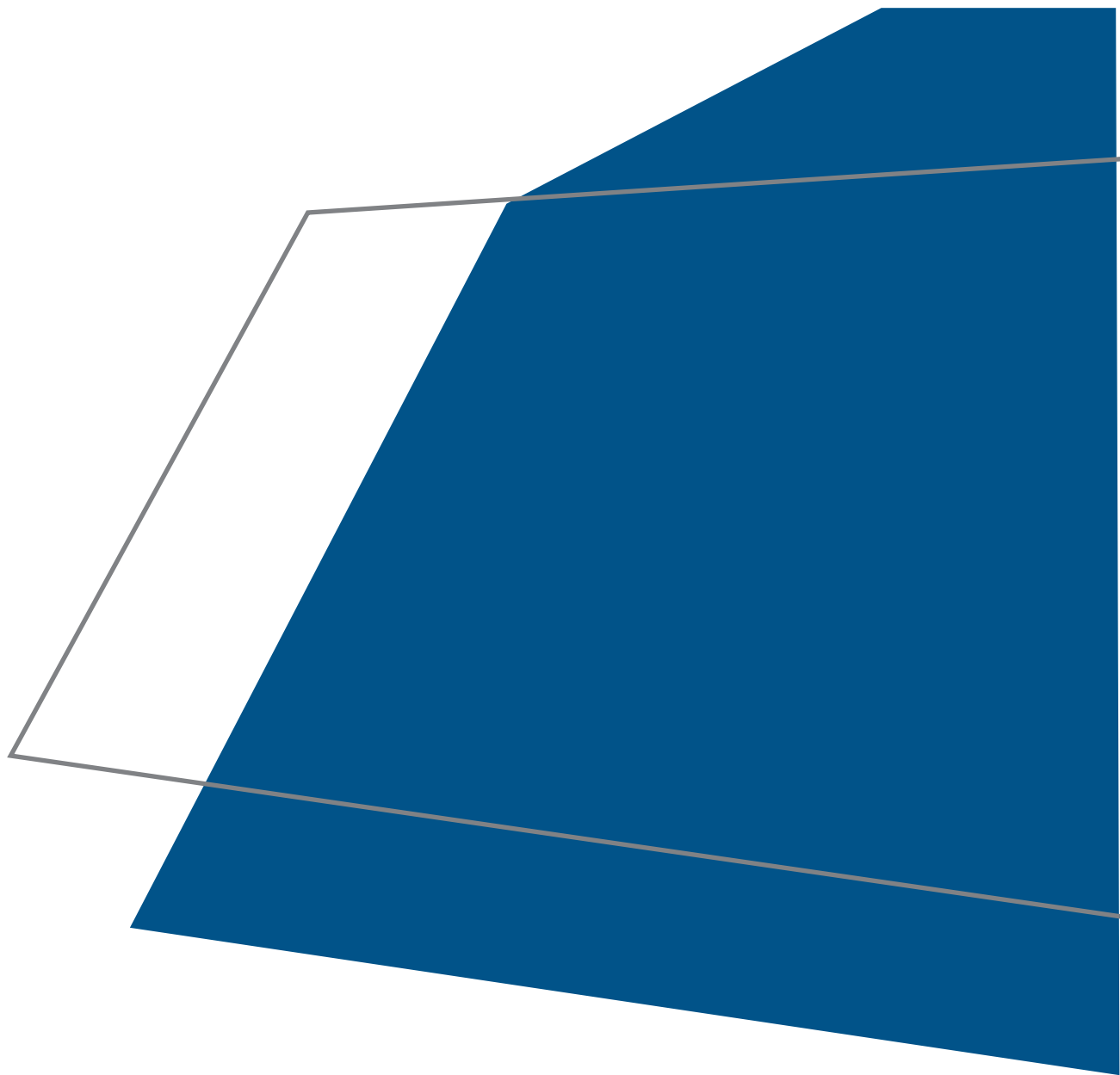
łącznie kwotę netto 833 021 tys. zł, w tym środki unijne na poziomie 642 217 tys. zł – zgodnie z tabelą poniżej.

Podpisane umowy o dofinansowanie w ramach POLiŚ w 2021 roku (tys. zł)

Lp.	Nazwa projektu	Koszt całkowity	Koszty kwalifikowane netto	Dofinansowanie razem	Dofinansowanie UE
1.	„Poprawa stanu technicznego obiektów inżynierskich - etap II”	110 925,0	110 625,0	110 625,0	94 031,0
2.	„Prace na linii kolejowej nr 38 na odcinku Ełk – Giżycko wraz z elektryfikacją – FAZA I”	722 096,0	722 096,0	644 924,0	548 186,0
	Razem:	833 021,0	832 721,0	755 549,0	642 217,0

Na koniec 2021 roku Spółka miała zakontraktowane środki unijne dla 78 projektów (dodatkowe 6 projektów w stosunku do 2020 roku) według poniższego z rozróżnieniem poszczególnych programów pomocowych UE, tj.:

1. Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko (POLiŚ) - 41* projektów na łączną kwotę alokacji UE – 16 264 680 tys. zł;
2. Program Operacyjny Polska Wschodnia (PO PW) – 9 projektów na łączną kwotę alokacji UE – 1 575 509 tys. zł;
3. Instrument finansowy „Łącząc Europę” (CEF) – 28 projektów na łączną kwotę alokacji UE – 3 613 123 tys. euro.



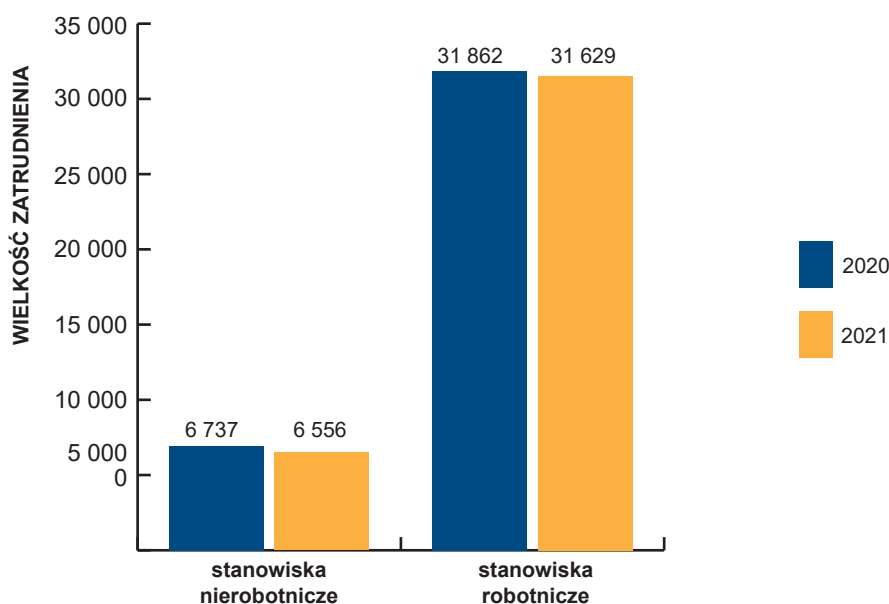
KADRY

ANALIZA ZATRUDNIENIA

Poziom zatrudnienia w PKP Polskich Liniach Kolejowych S.A. na 31 grudnia 2021 roku wyniósł 38 185 pracowników i zmniejszył się w porównaniu do 31 grudnia 2020 roku o 414 osób (1,07%). Na stanowiskach robotniczych poziom zatrudnienia zmniejszył się z 31 862 pracowników (stan zatrudnienia na 31 grudnia 2020 roku) do 31 629 pracowników (stan zatrudnienia na 31 grudnia 2021 roku), tj. nastąpił spadek o 233 osoby (0,60%). Poziom zatrud-

nienia na stanowiskach robotniczych był niższy z uwagi na postępujące zmiany technologiczne polegające na wprowadzaniu nowych urządzeń i stopniową automatyzację procesów. Na stanowiskach nierobotniczych poziom zatrudnienia zmniejszył się z 6 737 pracowników (stan zatrudnienia na 31 grudnia 2020 roku) do 6 556 pracowników (stan zatrudnienia na 31 grudnia 2021 roku), tj. nastąpił spadek o 181 osób (0,47%).

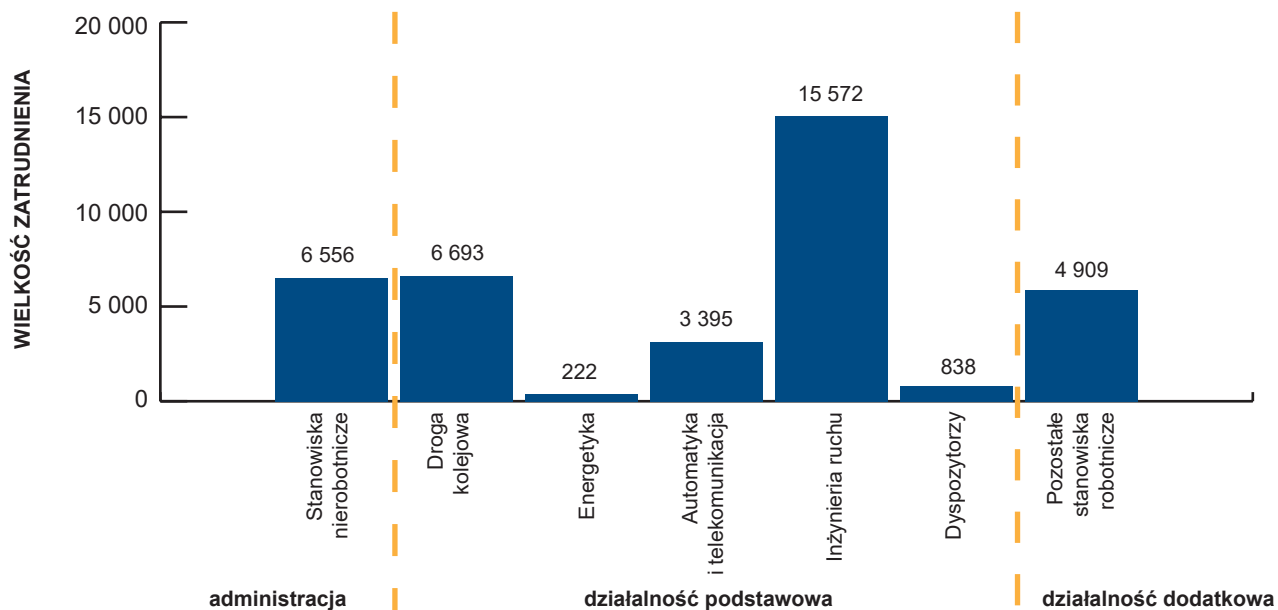
Zatrudnienie w grupach zawodowych (stan na 31 grudnia 2021 roku – w osobach)



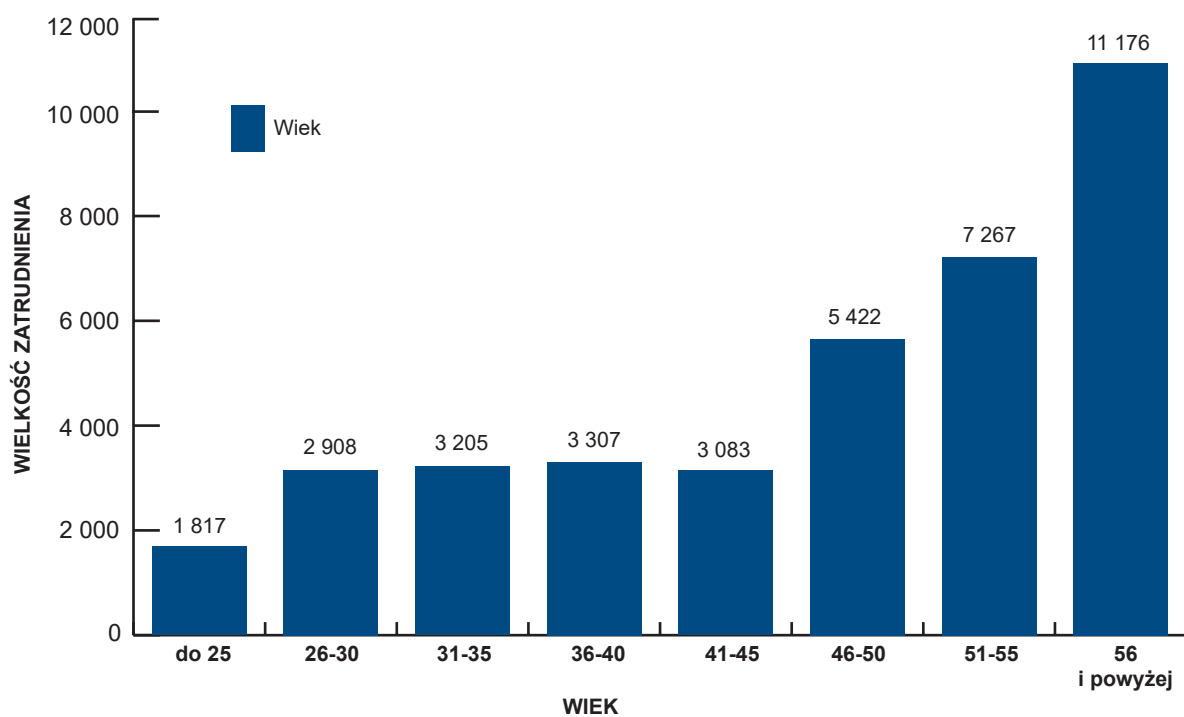
Najliczniejszą grupą w strukturze zatrudnienia w Spółce są pracownicy w przedziale wiekowym powyżej 51 lat. W 2021 roku stanowili oni 48,30% ogółu zatrudnionych (18 443 pracowników). W odniesieniu do 2020 roku, w tej grupie odnotowano spadek zatrudnienia o 96 pracowników, tj. o 0,25%. Pracownicy w przedziale wiekowym 26-50 lat, czyli będący w okresie swojej największej aktywności zawodowej w 2021 roku stanowili 46,94% załogi

(17 925 pracowników). W tej grupie zanotowano spadek w porównaniu do 2020 roku o 338 pracowników, tj. o 0,87%. Pracownicy mający 25 lat i mniej stanowili w 2021 roku 4,76% załogi (1 817 pracowników). W porównaniu do 2020 roku zanotowano wzrost zatrudnienia w tej grupie o 20 pracowników, tj. o 0,05%.

Zatrudnienie w grupach zawodowych (stan na 31 grudnia 2021 roku – w osobach)



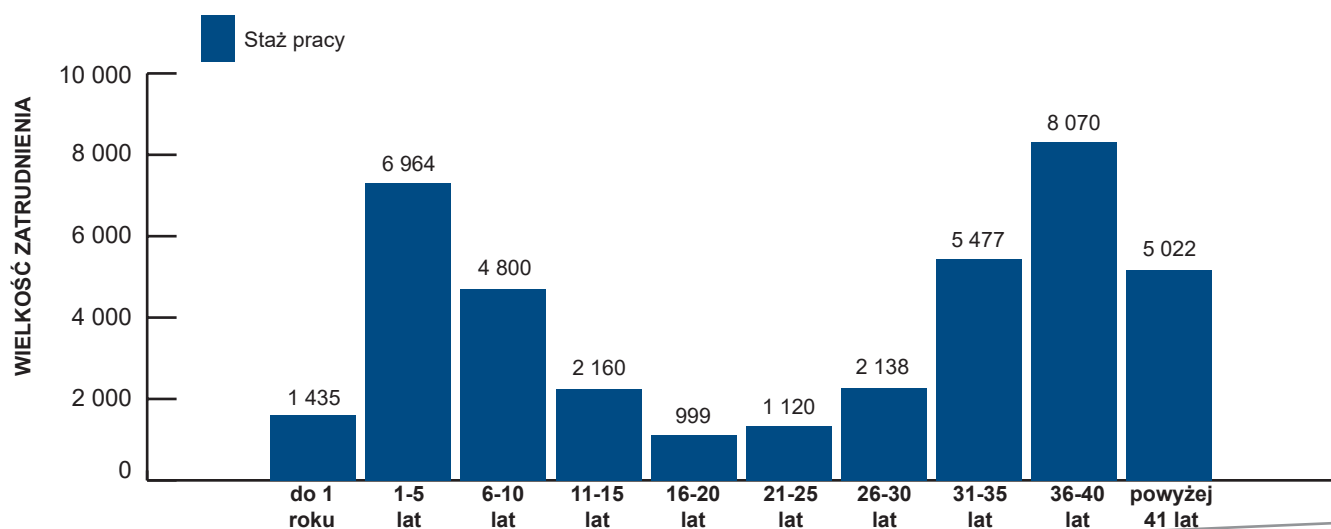
Struktura zatrudnienia wg wieku (stan na 31 grudnia 2021 roku – w osobach)



Pracownicy ze stażem pracy do 10 lat stanowili 34,57% załogi (13 199 pracowników) – w tej grupie zanotowano wzrost w stosunku do 31 grudnia 2020 roku o 604 pracowników, tj. o 1,56%. Pracownicy ze stażem pracy od 11 do 20 lat stanowili 8,27% załogi (3 159 pracowników) – w stosunku do 31 grudnia 2020 roku odnotowano wzrost

w tej kategorii o 351 pracowników, tj. o 0,91%. Grupą dominującą w Spółce byli pracownicy ze stażem powyżej 21 lat pracy, którzy stanowili 57,16% ogółu zatrudnionych (21 827 pracowników) – w tej grupie nastąpił spadek w stosunku do 31 grudnia 2020 roku o 1 369 pracowników, tj. o 3,54%.

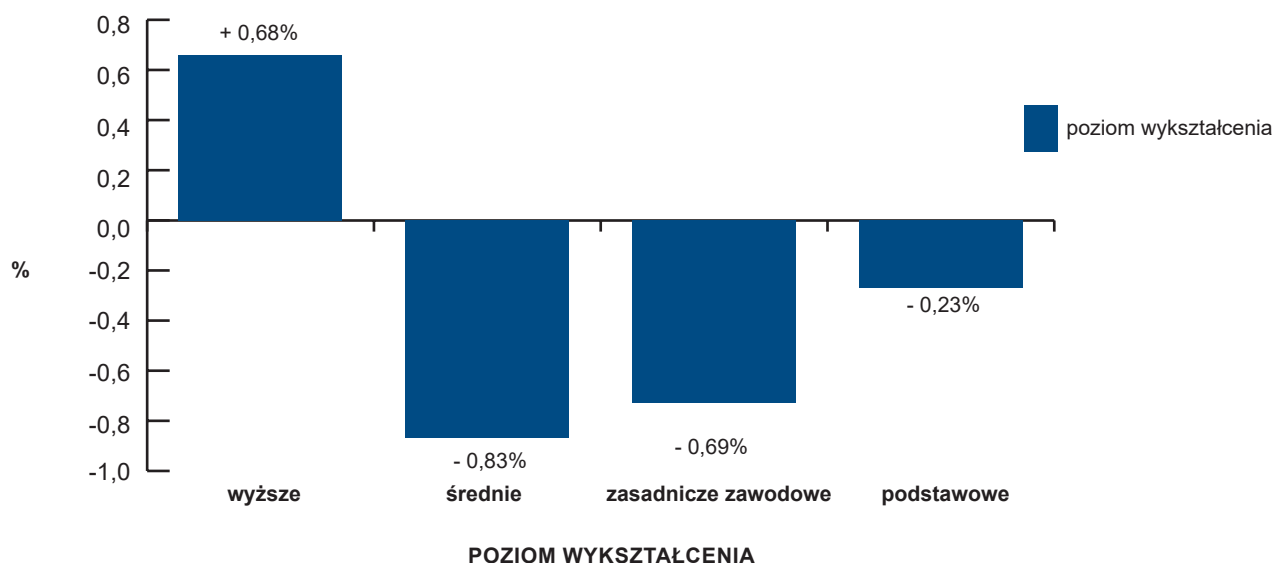
Struktura zatrudnienia wg stażu pracy (stan na 31 grudnia 2021 roku – w osobach)



Struktura zatrudnienia w PKP Polskich Liniach Kolejowych S.A. ze względu na wykształcenie ulega systematycznej poprawie. W 2021 roku odnotowano wzrost udziału pracowników z wykształceniem wyższym o 0,68% w odniesieniu do 2020 roku, przy jednoczesnym spadku liczby osób

z wykształceniem średnim, zasadniczym zawodowym i podstawowym. Jest to wynik świadomej polityki zatrudnienia ukierunkowanej na pozyskiwanie wysokokwalifikowanych pracowników oraz prowadzonego przez Spółkę systemu doksztalcania.

Dynamika zmiany wykształcenia w 2021 roku



PODNOSZENIE KWALIFIKACJI I ROZWÓJ PRACOWNIKÓW

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. od wielu lat inwestują w rozwój pracowników poprzez umożliwienie im podnoszenia kompetencji i kwalifikacji zawodowych oraz zdobywanie nowych uprawnień niezbędnych do wykonywania pracy. Możliwość uczestniczenia w szkoleniach, uczęszczania na studia i nauki języków obcych w każdym roku cieszą się dużym zainteresowaniem.

Pracownicy biorący udział w różnego rodzaju kursach i szkoleniach branżowych, chętnie wykorzystują w późniejszej codziennej pracy zdobytą wiedzę i przekładają ją na konkretne działania. Szkolenia i rozwój to także jeden z elementów motywacyjnych. W 2021 roku Spółka przeznaczyła 7,5 mln złotych na podnoszenie kwalifikacji pracowników.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. od wielu lat współpracują ze Związkiem Pracodawców Kolejowych w zakresie kierowania pracowników na studia typu MBA. Ponadto Spółka uruchomiła trzecią edycję studiów podyplomowych z zakresu zarządzania zasobami ludzkimi we współpracy z Gdańską Fundacją Kształcenia Menedżerów oraz CS Natura Tour Sp. z o.o.

W związku z trwającym procesem inwestycyjnym realizowanym przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. pracownicy Spółki muszą posiadać najbardziej aktualną wiedzę

w tym zakresie. W związku z powyższym pracownicy, którzy uczestniczą procesie inwestycyjnym mogą liczyć w każdym roku na cykliczne szkolenia, dzięki którym zwiększa się ich wiedza i kompetencje, co ma wpływ na efektywność realizowanych zadań. W ubiegłym roku Spółka sfinansowała 91 cykli szkoleniowych, z których skorzystało 1 234 pracowników. Szkolenia te obejmowały następujące zagadnienia:

- Nadużycia Finansowe w Projektach Unijnych;
- Prawo budowlane;
- Kosztorysowanie (FIDIC);
- Prawo Zamówień Publicznych – nowelizacja ustawy.

Spółka stawia także na długofalowy rozwój pracowników m.in. poprzez dofinansowanie do studiów np. magisterskich, inżynierskich czy podyplomowych. Z tej możliwości dokształcania skorzystało w 2021 roku 590 pracowników. W związku z panującą pandemią COVID-19 możliwość realizacji nauki przez pracowników musiała być dostosowana w zakresie różnych form kształcenia do obowiązujących wytycznych. Kierunki, które najbardziej cieszą się popularnością wśród pracowników to: Zarządzanie Projektami Infrastrukturalnymi w Budownictwie Kolejowym, Zarządzanie Zasobami Ludzkimi, Zarządzanie Projektami, Transport, Budownictwo. Dodatkowo ze szkoleń o charakterze otwartym skorzystało blisko 740 pracowników Spółki.

EDUKACJA KOLEJOWA

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. pozyskiwanie nowych kadr realizują wykorzystując różne możliwości, w tym np. poprzez refundowanie stypendiów najzdolniejszym uczniom szkół średnich. Spółka w 2021 roku prowadziła współpracę z 48 szkołami średnimi na terenie całego kraju, które kształcą młodzież na kierunkach kolejowych, tj.:

- Technik Transportu Kolejowego
- Technik Elektroenergetyk Transportu Szynowego
- Technik Budownictwa Kolejowego
- Technik Automatyk Sterowania Ruchem Kolejowym

W ramach współpracy ze szkołami średnimi Spółka zrefundowała w 2021 roku stypendia dla 275 uczniów.

Wszyscy uczniowie mają możliwość odbywania praktyk i staży w jednostkach organizacyjnych Spółki tj. Zakładach Linii Kolejowych. Mogą także doskonalić swoją wiedzę i umiejętności m.in. na nowoczesnym symulatorze urządzeń sterowania ruchem kolejowym. Spółka pomaga przy tworzeniu zaplecza dydaktycznego placówek szkolnych, a także kieruje do współpracy wykwalifikowanych wykładowców przedmiotów zawodowych. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. na potrzeby szkolnych pracowni zawodowych przekazują m.in. elementy infrastruktury kolejowej, takie jak urządzenia sterowania ruchem, szyny, rozjazdy czy semafony, które pomagają uczniom w przygotowywaniu się do pracy na kolei.

SZKOLENIA ZAWODOWE

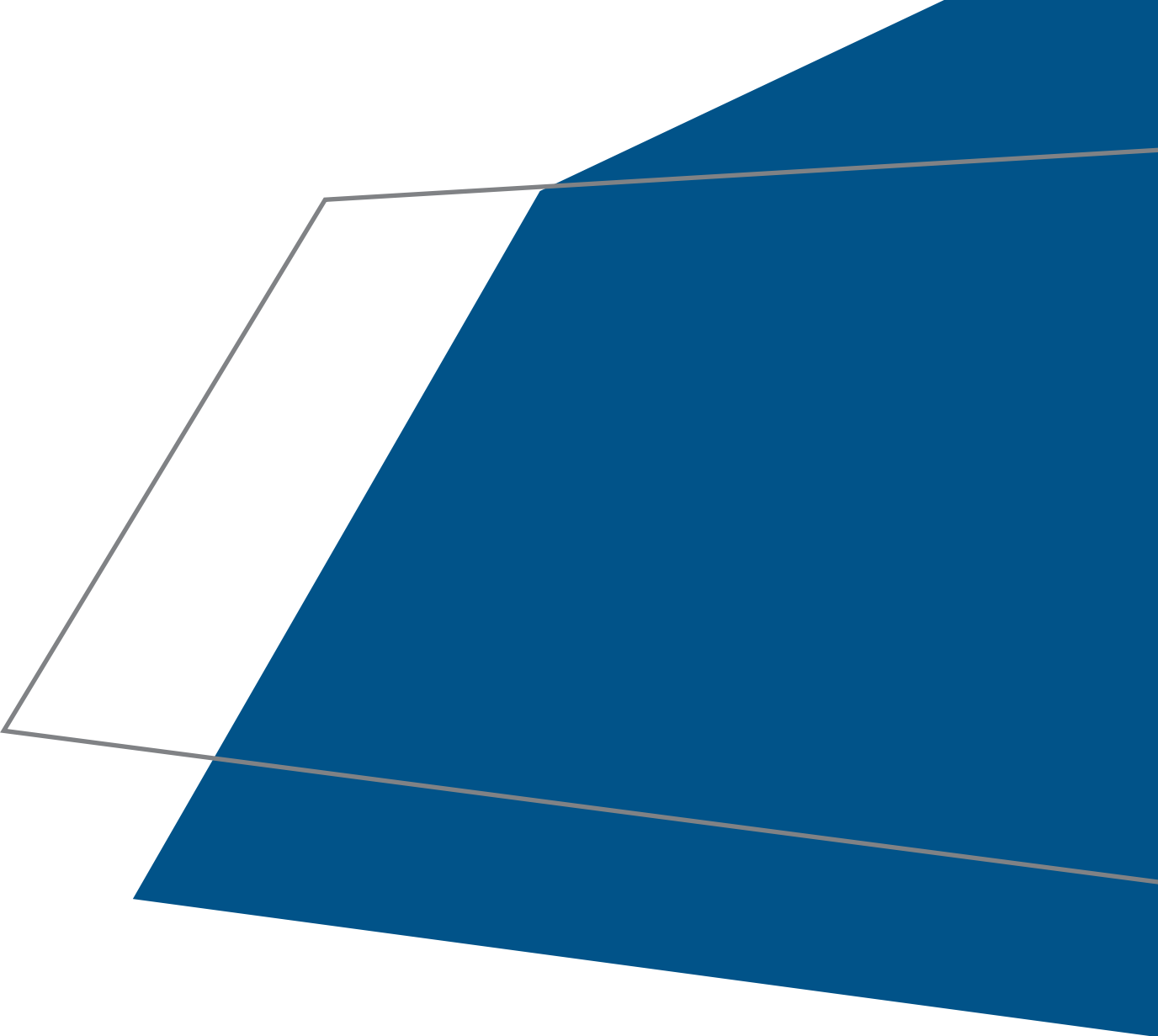
W 2021 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. kontynuowały przygotowywanie pracowników do pracy na stanowiskach związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego głównie systemem wewnątrzzakładowym. Z uwagi na sytuację epidemiczną kursy kwalifikacyjne na stanowiska: dyżurny ruchu, nastawniczy, zwrotniczy, dróżnik przejazdowy, dróżnik obchodowy, toromistrz, automatyk, kierownik pociągu gospodarczego i roboczego organizowane były systemem hybrydowym. Zajęcia teoretyczne realizowane były w formie wideokonferencji, natomiast praktyczne – indywidualnie w miejscu zatrudnienia pracownika. W 2021 roku zorganizowano 63 kursy kwalifikacyjne, w których udział wzięło 1 181 pracowników.

Spółka realizowała także szkolenia systemem zleconym np. w zakresie obsługi i kierowania wozem zabezpieczenia technicznego WZT-2 (w szkoleniu wzięło udział 40 osób), obsługi i konserwacji żurawi kolejowych (w szkoleniu wzięło udział 20 osób). Dla bieżącego uzupełniania kadry uprawnionej do prowadzenia pojazdów kolejowych Spółka systemem zleconym zorganizowała również 6 szkoleń na

świadectwo maszynisty, w których uczestniczyło 80 kandydatów, a 47 pracowników zostało skierowanych na egzamin w celu uzyskania świadectwa maszynisty. Ponadto 60 pracowników odbyło pierwszy etap przygotowania zawodowego na stanowisko maszynisty, jakim jest szkolenie w celu uzyskania licencji maszynisty. Wszyscy pracownicy ukończyli szkolenie i zdali egzamin z wynikiem pozytywnym i rozpoczęli drugi etap przygotowania.

W 2021 roku po raz pierwszy w Spółce zostały przeprowadzone okresowe sprawdziany wiedzy i umiejętności dla maszynistów. W sprawdzianach okresowych, które są niezbędne do utrzymania uprawnień, uczestniczyło 839 pracowników posiadających aktywne świadectwo maszynisty.

W związku z zakupem przez Spółkę nowego taboru kolejowego oraz modernizacją już eksploatowanego taboru, sprawdzianom wiedzy i umiejętności poddano 89 pracowników w celu uzyskania uprawnień do ich prowadzenia.



DZIAŁALNOŚĆ W OBSZARZE SPOŁECZNEJ ODPOWIEDZIALNOŚCI BIZNESU

KAMPANIA SPOŁECZNA „BEZPIECZNY PRZEJAZD”

W 2021 roku działania realizowane w ramach kampanii społecznej „Bezpieczny Przejazd” skupiły się głównie na aktywności w mediach, współpracy z influencerami czy też przeprowadzeniu szkoleń dla instruktorów nauki jazdy

i wykładowców Ośrodków Szkolenia Kierowców. Były również kontynuowane dotychczasowe projekty, tj. „Bezpieczny piątek” oraz „Październik miesiącem edukacji”.

KAMPANIA W MEDIACH

Kampanijny spot „Głos rozsądku” rozbrzmiał w największych, ogólnopolskich stacjach telewizyjnych. Zmieszczony był w serwisach internetowych VoD oraz na YouTube, gdzie zanotował ponad 5,5 mln obejrzeń. W multipleksach, kinach studyjnych i lokalnych ponad 1 mln widzów obejrzało ww. materiał wideo. Ponadto tematyka kampanii poruszona została w telewizyjnym programie śniadaniowym „Pytanie na śniadanie”.

W mediach społecznościowych odbiorcami postów dotyczących bezpieczeństwa na przejazdach było ponad 870 000 osób, natomiast materiały kampanijne podczas działań reklamowych wyświetlone zostały blisko 1 680 000 razy. Ponadto zamieszczono 9 reklam w prasie o zasięgu ogólnopolskim i regionalnym oraz zrealizowano cykl 4 audycji radiowych.

#ŻÓŁTANAKLEJKAPLK WSPIERA UŻYTKOWNIKÓW PRZEJAZDÓW KOLEJOWO-DROGOWYCH

Jednym z kluczowych projektów, realizowanych w ramach kampanii w 2021 roku, była #ŻółtaNaklejkaPLK. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oznakowały blisko 14 tys. przejazdów kolejowo-drogowych specjalnymi naklejkami zawierającymi indywidualny numer identyfikacyjny pozwalający na zlokalizowanie danego skrzyżowania. Dodatkowo baza danych została zintegrowana z systemem informatycznym wykorzystywanym przez operatorów numeru alarmowego 112. Numer identyfikacyjny przejazdu zawarty na żółtej naklejce, przekazywany przez osobę zgłaszającą zagrożenie bądź wypadek, pozwala operatorowi numeru 112 na dokładną lokalizację przejazdu lub przejścia oraz podjęcie szybkiej reakcji przez pracowników kolejowych, a także

w razie potrzeby – służb ratunkowych. Natychmiastowa reakcja zwiększa szansę np. na zatrzymanie rozpędzonego pociągu w bezpiecznej odległości od przejazdu, a tym samym może zapobiec wypadkowi.

W 2021 roku z naklejek skorzystano 7 107 razy, dzwoniąc pod numer alarmowy 112 i wykorzystując informacje na nich zawarte. W 458 przypadkach zastosowano ograniczenie prędkości pociągów i polecenie ostrożnej jazdy dla maszynisty, a w 160 przypadkach wstrzymano ruch pociągów, aby nie doszło do tragedii.

numer
skrzyżowania:

003 299 660

W razie wypadku lub zagrożenia wypadkiem tel.:

112

W razie awarii tel.: +48 012 345 678, +48 01 23 45 678

O BEZPIECZEŃSTWIE NA PRZEJAZDACH – DLA DZIECI I DOROSŁYCH

Ważnym aspektem działalności PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. w ramach kampanii społecznej „Bezpieczny Przejazd” w 2021 roku były warsztaty i szkolenia, w których udział wzięli specjaliści z dziedziny bezpieczeństwa, w tym przedstawiciele lokalnych Ośrodków Szkolenia Kierowców, Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego, Straży Ochrony Kolei, Wojewódzkich Komend: Policji, Państwowej Straży Pożarnej oraz zespołów ratownictwa medycznego. Podczas spotkań poruszane były tematy dotyczące prawa o ruchu drogowym w kontekście przejazdów kolejowo-drogowych, szczególnie zaprezentowano kategorie przejazdów oraz najczęstsze wykroczenia popełniane przez kierowców, a także materiały wideo z kamer przemysłowych, ukazujące niebezpieczne zachowania kierowców.

Innym projektem zrealizowanym w ramach kampanii w 2021 roku był „Bezpieczny piątek”, organizowany dorocznie w całej Polsce, w każdy wakacyjny piątek, na najbardziej ruchliwych przejazdach w kraju oraz wzdłuż torów, gdzie występują tzw. „dzikie przejścia”. W ramach projektu przeprowadzono 726 akcji informacyjno-prewencyjnych, których odbiorcami było ponad 60 tys. uczestników ruchu. Ta niezwykle ważna inicjatywa ma za zadanie przypomnieć

każdemu uczestnikowi ruchu o obowiązku postępowania zgodnie z przepisami ruchu drogowego i zdrowym rozsądkiem.

Przedstawiciele Spółki dotarli z przekazem kampanii „Bezpieczny Przejazd” również do dzieci, organizując prelekcje w przedszkolach i szkołach. W 2021 roku przeprowadzono blisko 1 400 prelekcji, w których wzięło udział 43 584 dzieci. Podczas spotkań edukacyjnych najmłodszy uczyli się podstawowych zasad przekraczania przejazdów kolejowo-drogowych, poznawali znaki, nabywali wiedzę, czego nie wolno robić na terenie kolejowym, również dzięki wyprodukowanej serii nowych zeszytów edukacyjnych, kolorowanek oraz animacji pt. „Podróże z Ambasadorką Bezpieczeństwa”.

W 2021 roku nawiązano współpracę z twórcą kanału internetowego „Zabawkowicz”, której owocem był film pt. „Czy Amelka zda egzamin na kartę rowerową?”, obrazujący m.in. kwestie zachowania bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych przez rowerzystów. Wyświetlono go ponad 587 tys. razy.

„BEZPIECZNY PRZEJAZD” W LICZBACH

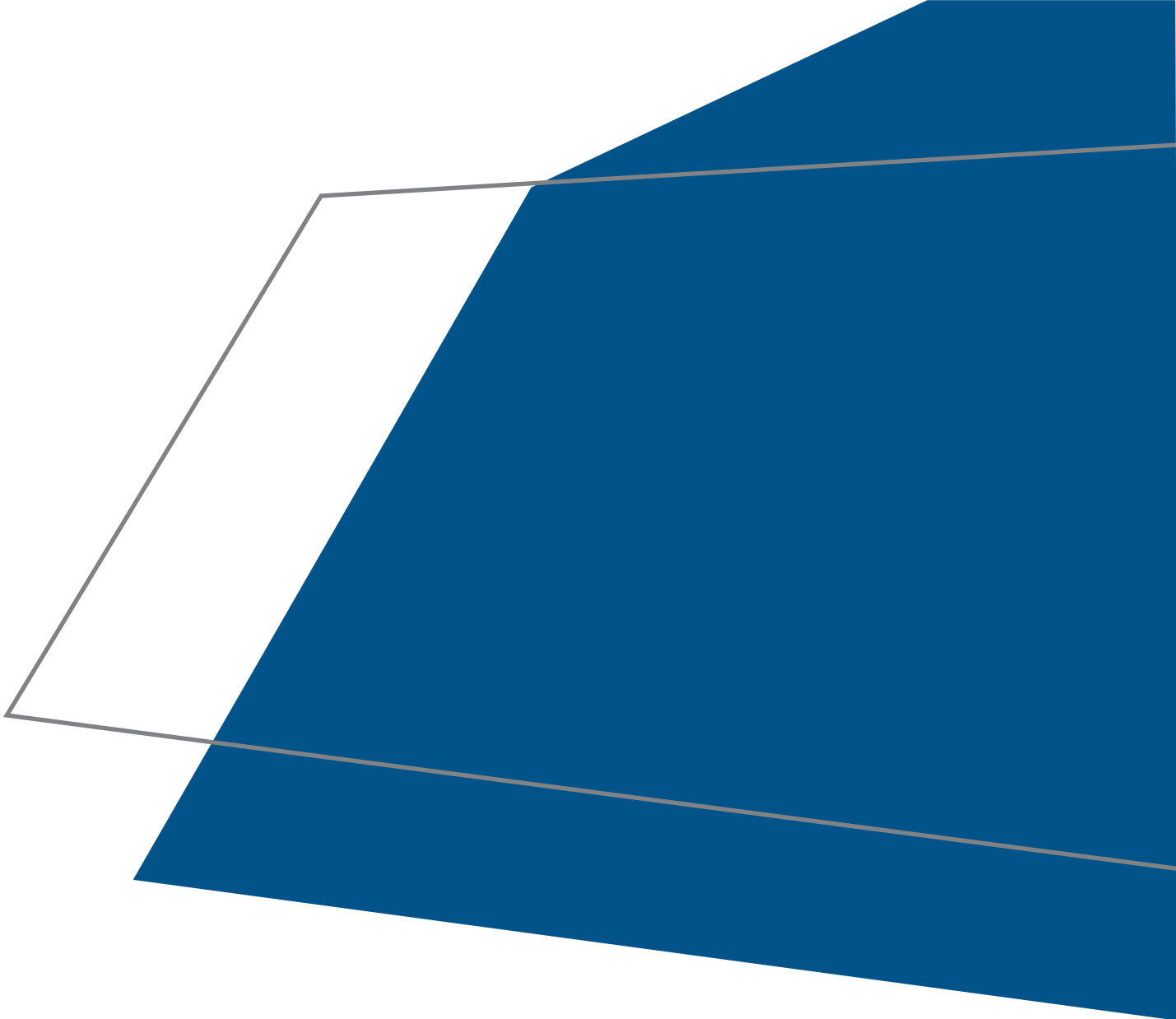
- przeprowadzono kampanię reklamową wideo w serwisie YouTube, podczas której 4 000 000 razy odtworzono spot;
- przeprowadzono 2-tygodniową kampanię spotową na platformach typu VoD – wyświetlono ponad 1 500 000 reklam;
- ponad 1 061 521 osób obejrzało spoty kampanii w multipleksach kinowych w całej Polsce;
- zrealizowano materiał edukacyjny przy współpracy z influencerem (kanał internetowy „Zabawkowicz”), który został obejrzaany ponad 587 000 razy;
- ulokowano kampanię oraz projekt #ŻółtaNaklejkaPLK w telewizyjnym programie śniadaniowym „Pytanie na Śniadanie”;
- zrealizowano cykl 4 audycji radiowych;
- zamieszczono 9 reklam w prasie o zasięgu ogólnopolskim i regionalnym;
- wyświetlono 1 676 091 razy materiały kampanii podczas działań reklamowych w mediach społecznościowych, a 873 891 odbiorców obejrzało posty w mediach społecznościowych;
- wyprodukowano nową serię materiałów dla dzieci: zeszyty edukacyjne, kolorowanki oraz cykl 3 animacji pt. „Podróże z Ambasadorką Bezpieczeństwa”;
- rozdystrybuowano 249 248 materiałów (ulotek i broszur informacyjnych, poradników dla kierowców, edukacyjnych zeszytów i kolorowanek dla dzieci);
- przeprowadzono 1 389 prelekcji (w tym 978 w ramach projektu „Październik miesiącem edukacji”), wyedukowano 43 584 dzieci (w tym 30 812 w ramach projektu „Październik miesiącem edukacji”);
- przeprowadzono 847 akcji informacyjno-promocyjnych na przejazdach kolejowo-drogowych (w tym 726 w ramach projektu „Bezpieczny piątek”), w których uczestniczyło 68 095 osób (153 osoby otrzymały mandaty, 438 osób otrzymało upomnienia, przeprowadzono 723 kontrole trzeźwości);
- stoisko promocyjne kampanii zostało zorganizowane na 4 imprezach motoryzacyjnych oraz 39 piknikach plenerowych;
- zgłoszono 330 usterek przy pomocy formularza „Zgłoś usterkę”.

TRADYCJA KOLEJOWA

W 2021 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przekazały 20 darowizn na kwotę ponad 260 tys. zł instytucjom, które dbają o historię i tradycję kolei. Wyłużony sprzęt kolejowy został przekazany m.in. Centralnej Szkole Państwowej Straży Pożarnej w Częstochowie (podkłady oraz tory), dzięki któremu powstaje stanowisko do ćwiczenia akcji ratowniczych prowadzonych podczas wypadków na torach. Do Grodziskiej Kolei Drezynowej trafiły natomiast elementy torów - szyny, podkłady kolejowe, śruby, wkręty. Materiały zostaną wykorzystane na stacji w Ujeździe Wielkopolskim do wybudowania bocznic o długości 200 m, służącej do eksponowania zabytkowych pojazdów. Towarzystwo Przyjaciół Wolsztyńskiej Parowozowni otrzymało ponad 100-letnią ławę nastawczą. To unikatowe urządzenie ze stacji Zduny na linii kolejowej Oleśnica – Chojnice zostanie wykorzystane do stworzenia interaktywnej wystawy urządzeń sterowania ruchem kolejowym w izbie muzealnej na stacji Świętno.

Ponadto darowizny zostały przekazane m.in. Towarzystwu Kolei Wielkopolskiej w Jarocinie (wagon typu szatnia 3F/201C oraz przyczepa wózka motorowego PWM-5), Klubowi Sympatyków Kolei we Wrocławiu (wagon techniczno-gospodarczy typu szatnia 101A oraz trzy wagony platformy), Gminie Czernice Borowe (elementy torów), Przeworskiej Kolei Dojazdowej „Podgórzanin” (elementy torów), Polskiemu Stowarzyszeniu Miłośników Kolei w Warszawie (urządzenia sterowania ruchem kolejowym, pulpit nastawczy urządzeń typu E, elementy torów), Grodziskiej Kolei Dojazdowej (elementy torów) oraz Komendzie Powiatowej Państwowej Straży Pożarnej w Zgierzu (podkłady sosnowe niezbrojone).

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przekazały dotychczas ponad 115 darowizn instytucjom, które dbają o historię i tradycję kolei.



KOMUNIKACJA ZEWNĘTRZNA

14. MIĘDZYNARODOWE TARGI KOLEJOWE TRAKO W GDAŃSKU

W terminie 21-24 września 2021 roku przedstawiciele PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. uczestniczyli w XIV. edycji Międzynarodowych Targów Kolejowych TRAKO w Gdańsku. Targi TRAKO to największe i najbardziej prestiżowe w Polsce oraz drugie w Europie spotkanie branży transportu szynowego. XIV. edycja wydarzenia była największym spotkaniem branży kolejowej podczas Europejskiego Roku Kolei promującego kolei, jako najbardziej ekologiczny środek transportu.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zaprezentowały się na Targach wraz ze spółkami zależnymi na wspólnym stoisku wystawienniczym pod szyldem Grupy Kapitałowej

PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. Stoisko Grupy Kapitałowej PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. cieszyło się dużym zainteresowaniem odwiedzających Targi gości.

Grupa Kapitałowa PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. w trakcie Targów aktywnie uczestniczyła w spotkaniach i konferencjach dotyczących rozwoju i przyszłości polskiej kolei a także poświęconych wymianie doświadczeń w branży kolejowej w Polsce i w Europie.

Podczas Targów miał także miejsce odbiór nowoczesnych podbijań (torów i rozjazdów). Sprzęt zwiększył park maszynowy Spółki (Zakładu Maszyn Torowych w Krakowie).

20-LECIE DZIAŁALNOŚCI PKP POLSKICH LINII KOLEJOWYCH S.A.

2021 rok był dla PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. jubileuszowy, gdyż Spółka obchodziła 20-lecie swojej działalności. W związku z obchodzonym jubileuszem podjęto szereg działań upamiętniających obchodzoną rocznicę

działalności. Jubileusz był także okazją do podsumowania efektów dotychczasowych działań PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. oraz symbolicznym rozpoczęciem realizacji przygotowanych planów.

PLK SA AKTYWNYM UCZESTNIKIEM WYDARZEŃ GOSPODARCZO-BRANŻOWYCH

PLK SA PODCZAS EUROPEJSKIEGO KONGRESU GOSPODARCZEGO W KATOWICACH

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. aktywnie uczestniczyły w Europejskim Kongresie Gospodarczym 2021 (EKG) w Katowicach, który odbył się w terminie 20-22 września 2021 roku. Wydarzenie stanowiło trzydniowy cykl debat, spotkań i wydarzeń towarzyszących z udziałem gości z Polski i z zagranicy. Prowadzone rozmowy dotyczyły kwestii najistotniejszych dla rozwoju gospodarczego i społecznego Europy.

Przedstawiciele Zarządu Spółki wzięli udział w trzech debatach pn. „Strategia transportowa dla Polski”, „Polskie porty morskie – alternatywą dla największych hubów morskich północno-zachodniej Europy” oraz „Zielona kolej. 2021 – Europejski Rok Kolei”.

PLK SA UCZESTNIKIEM FORUM EKONOMICZNEGO W KARPACZU

Spółka po raz kolejny aktywnie uczestniczyła w Forum Ekonomicznym w Karpaczu (FEK), które odbyło się w terminie 7-9 września 2021 roku. FEK to najważniejsza i największa w Europie Środkowo-Wschodniej międzynarodowa konferencja, podczas której w trzydniowym cyklu debat, spotkań i wydarzeń towarzyszących z udziałem gości z Polski i z zagranicy, prowadzone są rozmowy o najistotniejszych kwestiach dla rozwoju gospodarczego i społecznego Europy.

W ramach FEK przedstawiciel Zarządu PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. uczestniczył w trzech debatach: „Europejski Rok Kolei – szansa na rozwój”, „Kolej Dużych Prędkości – rozwój regionu i walka z wykluczeniem komunikacyjnym” oraz „Nowy Jedwabny Szlak, Via Carpatia, Rail Baltica - czego potrzebują Polska i Europa?”.

PLK SA OBECNE NA KONGRESIE 590

W 2021 roku 6. edycja Kongresu 590 miała dwie odsłony: wiosenną w dniach 5-6 maja, zorganizowaną w formule hybrydowej oraz jesienną, zorganizowaną w dniach 5-6 października w Warszawie.

Kongres 590 to cykliczne wydarzenie gospodarcze, skupiające przedstawicieli polskiego biznesu, nauki, polityki i legislacji oraz gości zagranicznych. Stanowi arenę wymiany myśli, poglądów i doświadczeń polskich przedsiębiorców, menedżerów, polityków, naukowców oraz ekspertów ekonomicznych.

W wiosennej odsłonie Kongresu przedstawiciele Zarządu PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. uczestniczyli w trzech panelach: „Przeciwdziałanie wykluczeniu transporto-

wemu”, „Wpływ inwestycji infrastrukturalnych na rynek transportu towarowego” oraz „Polska jako globalny hub transportowy”, natomiast w jesienniej edycji Kongresu przedstawiciele Zarządu Spółki wzięli udział w dwóch panelach: „Cyberbezpieczeństwo, a tożsamość cyfrowa” oraz w panelu „Dekada wielkich inwestycji infrastrukturalnych”.

Udział przedstawicieli Zarządu Spółki w FEK, EKG oraz podczas Kongresu 590 umożliwił prezentację działań PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. jako podmiotu realizującego największe w historii programy inwestycyjne w infrastrukturę kolejową oraz pozwolił podkreślić rolę jaką pełni Spółka, będąc zarządcą narodowej sieci linii kolejowych.

NAJWAŻNIEJSZE WYDARZENIA W 2021 ROKU

Styczeń

- Rozpoczęcie prac na projekcie pn. „Rewitalizacja i odbudowa częściowo nieczynnej linii kolejowej nr 182 Tarnowskie Góry – Zawiercie” o wartości 660 mln zł netto, który zapewni dojazd koleją do lotniska w Pyrzowicach. Projekt współfinansowany przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

Luty

- Podpisanie przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz AB LTG Infra (litewskiego zarządcę infrastruktury kolejowej), listu intencyjnego dotyczącego powołania Polsko-Litewskiej Grupy Infrastrukturalnej. Obie spółki będą współpracować przy poprawie jakości połączeń kolejowych oraz realizacji projektów transgranicznych w tym modernizacji trasy Rail Baltica.
- Podpisanie przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. umowy za 91,5 mln zł na wykonanie dokumentacji projektowej oraz prac budowlanych dla tzw. bajpasu kartuskiego, w ramach projektu pn. „Przygotowanie linii kolejowych nr 234 na odcinku Gdańsk Kokoszek – Stara Piła oraz nr 229 na odcinku Stara Piła – Gliniec jako trasy objazdowej” na czas realizacji projektu „Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto”. Projekt jest współfinansowany przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

Marzec

- PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. decyzją Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego otrzymały nową pięcioletnią autoryzację bezpieczeństwa. Dokument potwierdza zgodność wdrożonego przez zarządcę infrastruktury systemu zarządzania bezpieczeństwem z obowiązującymi przepisami prawa i zdolność spełniania wymagań niezbędnych do bezpiecznego projektowania, eksploatacji i utrzymania infrastruktury kolejowej.

- Oddanie do użytku podróznym odbudowanej stacji Warszawa Główna. Inwestycja zrealizowana w ramach projektu „Prace na linii średnicowej w Warszawie na odcinku Warszawa Wschodnia – Warszawa Zachodnia”, współfinansowanego przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.
- Oddanie do eksploatacji nowych przystanków Łódź Radogoszcz Wschód i Łódź Andrzejów Szosa. Inwestycja zrealizowana w ramach projektu pn. „Budowa zintegrowanych węzłów multimodalnych wraz z budową i przebudową przystanków kolejowych na terenie województwa łódzkiego – z mijanką w rejonie przystanku Łódź Marysin”, współfinansowana przez Unię Europejską w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Łódzkiego.
- Spotkanie inauguracyjne Koalicji Prezesów Zarządców Infrastruktury (m.in. z Francji, Niemiec, Włoch, Węgier i Polski). Nowa inicjatywa ma na celu wzmocnienie współpracy w przewozach kolejowych.

Kwiecień

- Podpisanie przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. umowy za ponad 165 mln zł na projekt i roboty na odcinku Olsztyn Gutkowo – Dobrze Miasto. Projekt jest współfinansowany przez Unię Europejską ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Warmińsko-Mazurskiego.
- Podpisanie przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. umowy na projekt dwóch nowych przystanków na linii średnicowej w Warszawie przy rondzie de Gauell'a oraz pomiędzy ul. Solec a Wybrzeżem Kościuszkowskim. Projekt pn. „Prace na linii średnicowej na odcinku Warszawa Wschodnia - Warszawa Zachodnia” ubiega się o dofinansowanie przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

Maj

- Oddanie do użytku wiaduktu drogowego w Toporze na trasie Warszawa - Białystok (Rail Baltica). Inwestycja realizowana w ramach projektu „Prace na linii E75 na odcinku Sadowne - Czyżew wraz z robotami pozostałymi na odcinku Warszawa Rembertów - Sadowne”, współfinansowanego z Instrumentu finansowego „Łącząc Europę” CEF.
- Podpisanie przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. umowy o wartości 42,7 mln netto na zaprojektowanie i wykonanie robót budowlanych na odcinku Ostrowy – Toruń Główny Etap IV w ramach zadania „Prace na linii kolejowej nr 18 na odcinku Kutno – Toruń Główny”. Finansowane ze środków budżetowych.

Czerwiec

- Zakończenie prac na projekcie „Prace na liniach kolejowych nr 153, 199, 681, 682 oraz 872 na odcinku Toszek Północ – Rudziniec Gliwicki – Stare Koźle” za ponad 265 mln zł. Projekt jest współfinansowany przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.
- Podpisanie umowy z krakowskim Zarządem Zieleni Miejskiej na dzierżawę pierwszego terenu pod estakadą wzdłuż ul. Blich. Będą tam trasy dla pieszych i rowerzystów, zieleni i strefy do wypoczynku, zabaw i spotkań.
- Zarząd PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. przyjął dokument pn. „PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku” wraz z dokumentacją opracowaną w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Dokument ma na celu wskazanie priorytetów rozwoju sieci kolejowej w perspektywie do 2040 roku poprzez identyfikację projektów inwestycyjnych najlepiej służących osiągnięciu celów wyznaczonych transportowi kolejowemu.
- Oddanie do eksploatacji dwóch wiaduktów kolejowych w Rawiczu i jednego w Kościanie. Inwestycje w ramach projektu „Prace na linii kolejowej E59 na odcinku Wrocław – Poznań, etap IV, odcinek granica województwa dolnośląskiego – Czempin”, współfinansowanego przez Unię Europejską w ramach Instrumentu finansowego „Łącząc Europę” CEF.
- Ogłoszenie przetargu na modernizację trasy Mielec – Padew, w ramach projektu „Rewitalizacja linii kolejowej nr 25, na odcinku Padew - Mielec - Dębica”. Projekt jest współfinansowany przez Unię Europejską ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podkarpackiego.

- Oddanie do użytku nowych przystanków: Olsztyn Redykajny, Olsztyn Likusy, Olsztyn Jezioro Ukiel. Inwestycja w ramach projektu „Prace na linii kolejowej nr 220 na odcinku Olsztyn – Gutkowo” realizowana ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Warmińsko-Mazurskiego.
- Oddanie do użytku podróźnych nowych przystanków Kraków Opatkowice i Skawina Jagielnia. Inwestycja w ramach projektu „Prace na linii kolejowej nr 94 na odcinku Kraków Płaszów – Skawina – Oświęcim” finansowana ze środków budżetowych.

Lipiec

- PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podwyższyły kapitał zakładowy czterem spółkom zależnym w wysokości 850 mln zł z przeznaczeniem na zakup nowoczesnych maszyn i sprzętu do prac utrzymaniowych i inwestycyjnych na sieci kolejowej. Wsparcie otrzymały wszystkie cztery spółki zależne należące do Grupy Kapitałowej PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.: Dolnośląskie Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury Komunikacyjnej DOLKOM sp. z o.o., Pomorskie Przedsiębiorstwo Mechaniczno-Torowe sp. z o.o., Przedsiębiorstwo Napraw i Utrzymania Infrastruktury Kolejowej w Krakowie sp. z o.o., Zakład Robót Komunikacyjnych – DOM w Poznaniu sp. z o.o.
- Podpisanie przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. umów na przygotowanie dokumentacji i realizację prac oraz dofinansowanie z Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego dla projektu „Rewitalizacja linii kolejowej nr 357 na odcinku Drzymałowo – Wolsztyn”.

Sierpień

- Podpisanie przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. umowy na budowę trzeciego przystanku (Łódź Koziny) w tunelu między stacjami Łódź Fabryczna a Żabieniec i Kaliska. Projekt jest współfinansowany przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.
- Podpisanie przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. umowy za prawie 587 mln zł netto na przebudowę stacji Elk, przystanku Elk Szyba Wschód oraz stacji Elk Towarowy. Projekt współfinansowany przez Unię Europejską w ramach Instrumentu finansowego „Łącząc Europę” CEF.
- Podpisanie umowy za 442 mln zł na modernizację odcinka Warszawa Wschodnia Osobowa – Warszawa Wawer w ramach projektu pn. „Prace na linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa –

Dorohusk na odcinku Warszawa – Otwock – Dęblin – Lublin, etap II” odcinek Warszawa Wschodnia Osobowa – Warszawa Wawer. Projekt jest współfinansowany przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

- Oddanie do eksploatacji nowych przystanków: Radom Gołębiów i Radom Północny. Projekt „Prace na linii kolejowej nr 8, odcinek Warka – Radom LOT (C, D, E)” jest współfinansowany przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

Wrzesień

- Wizyta pociągu Connecting Europe Express w Polsce, w ramach obchodów Europejskiego Roku Kolei – inicjatywy Komisji Europejskiej.
- Zakończenie prac modernizacyjnych na linii 25 na odc. Mielec – Dębica i powrót po 12 latach pociągów pasażerskich na tę trasę. Inwestycja „Rewitalizacja linii kolejowej nr 25 na odcinku Padew - Mielec - Dębica” wpisana jest w Regionalny Program Operacyjny Województwa Podkarpackiego na lata 2014-2020.
- Podpisanie przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. umowy na realizację zadania pn. Odcinek D – Roboty budowlane na linii kolejowej nr 229 odc. Gliniec – Kartuzy, w ramach projektu „Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto”. Projekt ubiega się o dofinansowanie przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.
- Podpisanie między PKP Polskimi Liniami Kolejowymi S.A. a Przedsiębiorstwem Państwowym Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie umowy na realizację inwestycji pn. „Usprawnienie trwałego połączenia kraju z portem w Szczecinie: budowa mostu kolejowego nad Regalicą”. Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Instrumentu finansowego „Łącząc Europę” CEF.
- Oddanie do użytku przebudowanego peronu na stacji w Niemojkach w województwie mazowieckim. To pierwsza zrealizowana inwestycja z „Rządowego Programu budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021-2025”.
- Oddanie do użytku wiaduktu drogowego w Małkini. Inwestycja w ramach projektu „Prace na linii E75 na odcinku Sadowne - Czyżew wraz z robotami pozostałymi na odcinku Warszawa Rembertów - Sadowne”, współfinansowanego przez Unię Europejską z Instrumentu finansowego „Łącząc Europę” CEF.

Październik

- Spółki zależne należące do Grupy Kapitałowej PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.: Dolnośląskie Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury Komunikacyjnej DOLKOM sp. z o.o., Pomorskie Przedsiębiorstwo Mechaniczno-Torowe sp. z o.o., Przedsiębiorstwo Napraw i Utrzymania Infrastruktury Kolejowej w Krakowie sp. z o.o., Zakład Robót Komunikacyjnych – DOM w Poznaniu sp. z o.o. podpisały umowy o wartości około 40 mln zł na zakup 5 nowoczesnych pociągów do prac przy sieci trakcyjnej.
- Oddanie do użytku wiaduktu drogowego w Łochowie. Inwestycja w ramach projektu „Prace na linii E75 na odcinku Sadowne - Czyżew wraz z robotami pozostałymi na odcinku Warszawa Rembertów - Sadowne”, współfinansowanego przez Unię Europejską z Instrumentu finansowego „Łącząc Europę” CEF.
- Podpisanie aneksu przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i Narodowe Centrum Badań i Rozwoju do porozumienia w sprawie realizacji Wspólnego Przedsięwzięcia BRIK – Badania i Rozwój w Infrastrukturze Kolejowej. Dokument zwiększa budżet wspólnego przedsięwzięcia badawczo-rozwojowego do 100 mln zł (po 50 mln od każdego z partnerów). Współpracę przedłużono do 2033 r.

Listopad

- Zakończenie II etapu naboru do Programu Uzupelnienia Lokalnej i Regionalnej Kolej Plus do 2028 roku.
- Podpisanie umowy o wartości prawie 400 mln zł na przebudowę stacji Olsztyn Główny. Projekt „Modernizacja układu torowo-peronowego i infrastruktury kolejowej na stacji Olsztyn Główny” dofinansowana przez Unię Europejską w ramach Programu Operacyjnego Polska Wschodnia.
- Podpisane umów o wartości 68 mln zł na budowę trzech wiaduktów i przejścia podziemnego na trasie Kraków – Katowice. Inwestycja w ramach projektu „Modernizacja linii kolejowej E30, na odcinku Zabrzeż-Katowice-Kraków, etap IIb”, współfinansowanego przez Unię Europejską z Instrumentu finansowego „Łącząc Europę” CEF.

Grudzień

- Podpisanie przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. umowy za ok. 650 ml zł na przebudowę i elektryfikację odcinka Ełk – Giżycko. Projekt „Prace na linii kolejowej nr 38 na odcinku Ełk – Korsze wraz z elektryfikacją”, współfinansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

- Zakończenie prac na linii Wrocław Sołtysowice - Jelcz Miłoszyce i powrót po 20 latach kolejowych połączeń pasażerskich na tej trasie. Inwestycja w ramach projektu „Rewitalizacja linii kolejowej 292 na odcinku Jelcz Miłoszyce – Wrocław Sołtysowice w celu przywrócenia przewozów pasażerskich we WrOF”, współfinansowana ze środków Unii Europejskiej w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Dolnośląskiego.
 - Zakończenie prac na trasie ze Skarżyska-Kamiennej do Tomaszowa Mazowieckiego i powrót po 12 latach połączeń pasażerskich na tej trasie. Prace zrealizowane w ramach zadania „Rewitalizacja peronów na linii kolejowej nr 25 Łódź Kaliska - Dębica, odc. Tomaszów Mazowiecki – Skarżysko-Kamienna (różne lokalizacje)”, projekt „Poprawa bezpieczeństwa i likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych na sieci kolejowej”. Finansowanie ze środków budżetowych.
 - Podsumowanie II etapu naboru wniosków do Programu Uzupelniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej Kolej Plus do 2028 roku.
- Zakończenie elektryfikacji trasy linii Ocice – Rzeszów. Projekt „Prace na linii nr 71 Ocice – Rzeszów”. Finansowanie ze środków budżetowych.
 - Podpisanie umowy o wartości 98 mln zł na modernizację trasy Mielec – Padew Narodowa wraz z budową wiaduktu nad ul. Sienkiewicza w Mielcu. Projekt współfinansowany przez Unię Europejską ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podkarpackiego.
 - Ogłoszenie przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i Narodowe Centrum Badań i Rozwoju II konkursu na projekty badawczo-rozwojowe w ramach Wspólnego Przedsięwzięcia BRIK – Badania i Rozwój w Infrastrukturze Kolejowej.
 - Ogłoszenie przetargu na opracowanie dokumentu pn. „Studium Planistyczne Rozbudowy Warszawskiego Węzła Kolejowego ze szczególnym uwzględnieniem nowej linii średnicowej”.

DANE TELEADRESOWE

ul. Targowa 74
03-734 Warszawa
www.plk-sa.pl
www.plk-inwestycje.pl
www.bezpieczny-przejazd.pl

BIURO ZARZĄDU

tel. (22) 473 25 18
fax (22) 473 25 67
e-mail: ibz@plk-sa.pl

BIURO KOMUNIKACJI I PROMOCJI

tel. (22) 473 23 38
fax (22) 473 23 34
e-mail: iip@plk-sa.pl

BIURO LOGISTYKI

tel. (22) 473 33 26
tel. (22) 473 24 69
e-mail: ilg@plk-sa.pl

BIURO SPRZEDAŻY

tel. (22) 473 20 30
fax (22) 473 28 04
e-mail: ius@plk-sa.pl

CENTRUM REALIZACJI INWESTYCJI

tel. (22) 473 21 53
fax (22) 473 21 54
e-mail: ir@plk-sa.pl
lub centrum.ir@plk-sa.pl

RZECZNIK PRASOWY

tel. (22) 473 30 02
tel. (+48) 662 114 900
e-mail: rzecznik@plk-sa.pl

