



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Zarządca narodowej sieci linii kolejowych



Raport Roczny 2025

Spis treści:

1. Słowo wstępne Prezesa Zarządu	3
2. Skład Rady Nadzorczej i Zarządu Spółki	4
3. Finanse	5
Majątek Spółki	5
Wyniki ekonomiczno-finansowe działalności Spółki	7
4. Sprzedaż tras	10
Udostępnianie infrastruktury kolejowej	10
Dane dotyczące zrealizowanych przejazdów międzynarodowych	11
Dane dotyczące zrealizowanych przejazdów krajowych	12
5. Infrastruktura	13
Drogi kolejowe	13
Automatyka i Telekomunikacja	15
Urządzenia elektroenergetyczne	21
Diagnostyka kolejowa	23
Utrzymanie linii kolejowych	24
Unowocześnienie procesu utrzymania sieci kolejowej	24
Ważniejsze osiągnięcia w dziedzinie badań i rozwoju technicznego	25
Infrastruktura pasażerska	26
6. Bezpieczeństwo	28
Statystyka zdarzeń kolejowych	28
Działania podejmowane na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego	30
Kolejowe ratownictwo techniczne	32
Straż Ochrony Kolei	32
7. Kierunki rozwoju	34
Ramy strategiczne	34
Przewidywane kierunki rozwoju	35
Legislacja i strategia UE	35
Współpraca międzynarodowa	36
Współpraca z zewnętrznymi partnerami	37
Rozwój korytarzy towarowych	38
Istotne działania w zakresie informatyzacji	38
Geoinformacja	39
Ochrona środowiska	39
8. Inwestycje	40
Realizacja programów inwestycyjnych	40
Źródła finansowania	42
Projektowanie przy wykorzystaniu Metodyki BIM	43
9. Zatrudnienie	44
Struktura zatrudnienia	44
Współpraca ze szkołami średnimi i uczelniami wyższymi	46
10. Działalność w obszarze społecznej odpowiedzialności biznesu	48
Kampania społeczna „Bezpieczny Przejazd”	48
Wspieranie działań na rzecz dbałości o historię i tradycję kolejową	49
11. Mapa linii kolejowych	50

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



Szanowni Państwo,

przekazuję Państwu kolejną edycję Raportu rocznego PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. Dokument podsumowuje najważniejsze działania Spółki w 2025 roku – zarówno w obszarze inwestycji i utrzymania infrastruktury, jak i bezpieczeństwa, rozwoju technologicznego oraz współpracy z partnerami.

Rok 2025 był dla PLK S.A. okresem konsekwentnej realizacji przyjętych działań i dalszego wzmocnienia skuteczności działania. Przełożyło się to również na wyraźną poprawę wyników finansowych - Spółka zakończyła rok z dodatnim wynikiem netto, przy jednoczesnym wzroście przychodów. Osiągnięte rezultaty potwierdzają pozytywny kierunek zmian zachodzących w ostatnich latach w Spółce.

Zdecydowanie przyspieszył szeroki program inwestycyjny, którego celem jest zwiększanie możliwości polskiej sieci kolejowej i poprawa jej dostępności. Realizowane przedsięwzięcia obejmowały zarówno modernizację najważniejszych ciągów kolejowych, jak i zadania istotne dla połączeń regionalnych i lokalnych. Równolegle przygotowywaliśmy kolejne projekty, tak aby zapewnić ciągłość inwestycji w następnych latach.

Dużą wagę przykładaliśmy również do właściwego utrzymania istniejącej infrastruktury i poprawy jej parametrów. Efektem prowadzonych działań było zmniejszenie w 2025 r. liczby ograniczeń prędkości na sieci kolejowej o 23%. Jednocześnie na 2.011 km torów możliwe było podniesienie prędkości pociągów. Do zwiększenia efektywności prac przyczyniło się także szersze wykorzystanie specjalistycznych maszyn do wymiany nawierzchni kolejowej. Równolegle rozwijaliśmy cyfrowe rozwiązania wspierające diagnostykę i proces utrzymania sieci.

Bezpieczeństwo pozostawało jednym z podstawowych obszarów naszej działalności. Prowadzone działania obejmowały zarówno rozwiązania techniczne i inwestycyjne, jak i doskonalenie organizacji pracy oraz systemów wspierających prowadzenie ruchu kolejowego. Ich wspólnym celem było zapewnienie przewoźnikom stabilnych warunków korzystania z infrastruktury, a pasażerom i nadawcom ładunków – bezpiecznej i niezawodnej kolei.

W 2025 r. rozwijaliśmy także współpracę z administracją rządową, samorządami oraz partnerami zewnętrznymi. Dialog i wspólne planowanie przedsięwzięć pozwalają lepiej odpowiadać na potrzeby poszczególnych regionów, koordynować rozwój infrastruktury kolejowej z innymi inwestycjami oraz przygotowywać rozwiązania ważne z punktu widzenia całego systemu transportowego.

Polskie Linie Kolejowe S.A. zarządzają krajową infrastrukturą kolejową, która każdego dnia służy milionom pasażerów i umożliwia sprawny przewóz towarów. Naszym zadaniem pozostaje nie tylko realizacja kolejnych inwestycji, ale również efektywne zarządzanie istniejącą siecią, podnoszenie jej niezawodności i parametrów oraz przygotowanie kolei do wyzwań kolejnych lat.

Zachęcając do zapoznania z Raportem, życzę Państwu miłej lektury.

Piotr Wyborski
Prezes Zarządu
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.



2. Skład Rady Nadzorczej i Zarządu Spółki

Skład Rady Nadzorczej

Jakub Majewski

Przewodniczący Rady Nadzorczej

Witold Stępień

Wiceprzewodniczący Rady Nadzorczej

Tomasz Rurka

Sekretarz Rady Nadzorczej

Joanna Klekot

Członek Rady Nadzorczej

Tomasz Sadzyński

Członek Rady Nadzorczej

Henryk Sikora

Członek Rady Nadzorczej

Joanna Tołłoczko-Kulikowska

Członek Rady Nadzorczej

Marek Widuch

Członek Rady Nadzorczej

Skład Zarządu

Piotr Wyborski

Prezes Zarządu

Michał Gil

Członek Zarządu – dyrektor ds. eksploatacji

Krzysztof Waszkiewicz

Członek Zarządu – dyrektor ds. utrzymania infrastruktury

Marcin Mochocki

Członek Zarządu – dyrektor ds. realizacji inwestycji

Maciej Kaczorek

Członek Zarządu – dyrektor ds. strategii i rozwoju

Krzysztof Drozdowski

Członek Zarządu – dyrektor ds. transformacji cyfrowej

(stan na 31 sierpnia 2026 r.)



3. Finanse

Sytuację ekonomiczno-finansową oceniono na podstawie sprawozdawczości finansowej według stanu na 31 grudnia 2025 roku.

Majątek Spółki

Wartość księgowa majątku PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. według stanu na 31 grudnia 2025 roku wynosiła 148 018 627 tys. zł i była wyższa w porównaniu do 2024 roku o 8,6%.

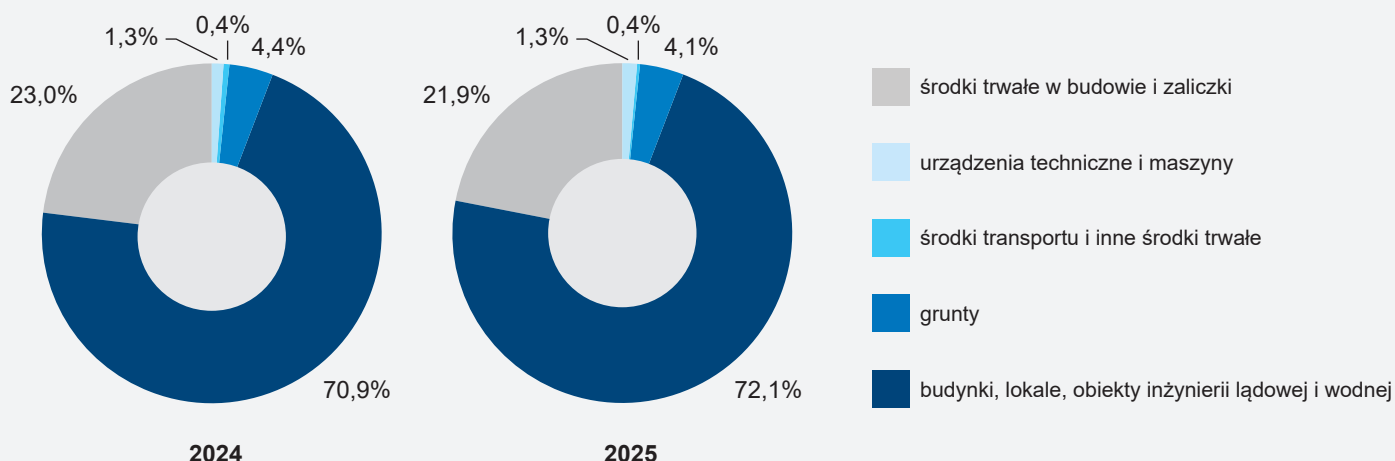
Majątek PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. w latach 2024 – 2025



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 2025 roku aktywa trwałe stanowiły 86,5% całkowitego

majątku Spółki. W ciągu roku obrotowego nastąpił wzrost rzeczowego majątku trwałego o 8,3% w następstwie prowadzonego procesu inwestycyjnego.

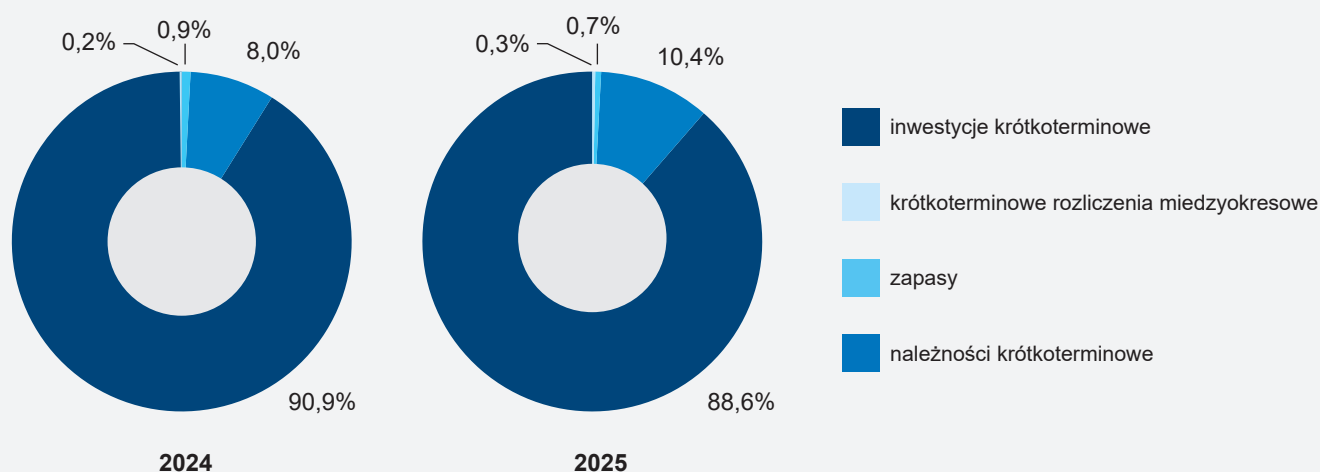
Struktura rzeczowych aktywów trwałych w latach 2024 – 2025



Aktywa obrotowe PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. w 2025 roku stanowiły 13,5% całkowitego majątku. W stosunku do 2024 roku ich wartość bilansowa zwiększyła się o 12,3%. W 2025 roku najwyższą pozycję w strukturze aktywów obrotowych ogółem zajmowały inwestycje krótkoterminowe, których udział w stosunku do 2024 roku zmalał o 2,3 p.p.

i wyniósł 88,6%. Udział procentowy zapasów nieznacznie zmalał w porównaniu do 2024 roku, natomiast udział należności krótkoterminowych wzrósł o 2,4 p.p., a udział krótkoterminowych rozliczeń międzyokresowych w strukturze aktywów obrotowych pozostał na tym samym poziomie w porównaniu do 2024 roku.

Struktura aktywów obrotowych w latach 2024 – 2025



W 2025 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).

5. Trakcja Spółka Akcyjna z siedzibą w Warszawie (stanowiących 87,42% kapitału zakładowego).

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. posiadały na dzień 31 grudnia 2025 roku prawa własności, których sumaryczna wartość księgowa netto wyniosła 1 428 165 tys. zł.

Zaangażowanie kapitałowe w powyżej wymienionych podmiotach wynika między innymi z konieczności zapewnienia niezbędnego potencjału przy utrzymaniu infrastruktury kolejowej, wykonywaniu robót modernizacyjnych i odtworzeniowych na stacjach i szlakach kolejowych, szybkiej reakcji na potrzeby przeprowadzenia robót budowlanych w sytuacjach nadzwyczajnych.

Wyniki ekonomiczno-finansowe działalności Spółki

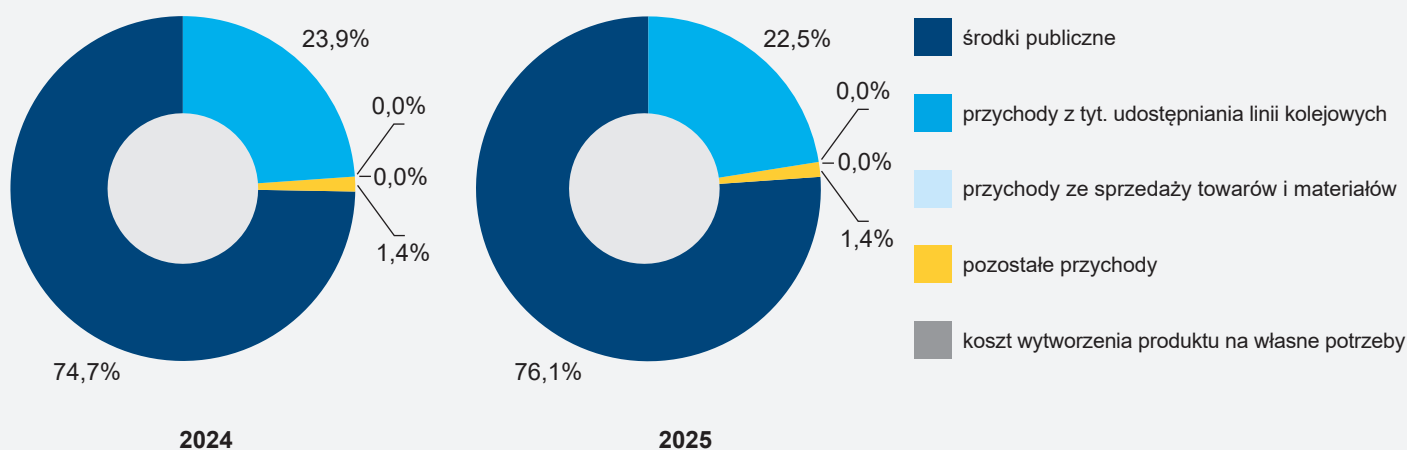
Wyniki finansowe za lata 2024 – 2025 (w mln zł)				
Wyszczególnienie	2025	2024	Zmiana	
			2025 – 2024	%
Przychody ze sprzedaży i zrównane z nimi	11 006,7	9 863,6	1 143,1	11,6
Koszty działalności operacyjnej	13 545,2	12 289,6	1 255,6	10,2
Wynik na sprzedaży	-2 538,5	-2 426,0	-112,5	4,6
<i>Marża na sprzedaży</i>	-23,1%	-24,6%	1,5%	-
Pozostałe przychody operacyjne	3 515,6	2 879,0	636,6	22,1
Pozostałe koszty operacyjne	1 469,8	1 469,4	0,4	0,0
Wynik na pozostałej działalności operacyjnej	2 045,8	1 409,6	636,2	45,1
EBIT	-492,7	-1 016,4	523,7	-51,5
EBITDA	2 693,4	1 866,7	826,7	44,3
<i>Marża EBITDA</i>	24,5%	18,9%	5,6%	-
Przychody finansowe	2 212,0	1 740,6	471,4	27,1
Koszty finansowe	1 193,8	986,1	207,7	21,1
Wynik na działalności finansowej	1 018,2	754,5	263,7	35,0
Zysk (strata) brutto	525,5	-261,9	787,4	-300,6
Podatek dochodowy	90,9	72,0	18,9	26,2
Zysk (strata) netto	434,6	-333,9	768,5	-230,2
<i>Rentowność netto</i>	4,0%	-3,4%	7,4%	-

W 2025 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wykazały zysk netto w wysokości 434 646 tys. zł. Uzyskany wynik finansowy był wyższy od osiągniętego w 2024 roku o 768 552 tys. zł. Poprawa wyniku nastąpiła głównie w wyniku wygenerowania znacznie wyższego zysku z pozostałej działalno-

ści operacyjnej (wzrost o 636 157 tys. zł w stosunku do 2024 roku).

W 2025 roku nastąpił wzrost przychodów ogółem o 15,5%, przy jednoczesnym wzroście kosztów ogółem o 9,9% w stosunku do 2024 roku.

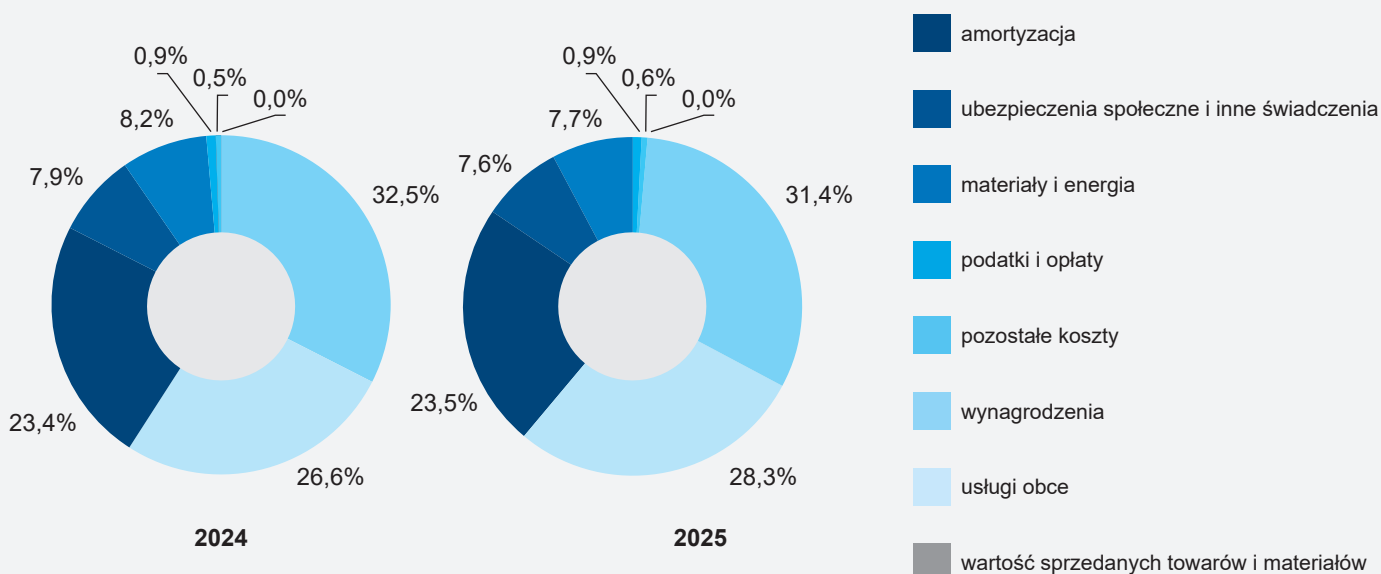
Struktura przychodów ze sprzedaży i zrównanych z nimi w latach 2024 – 2025



Na uzyskanie w 2025 roku wyższe przychody z udostępniania linii kolejowych o 126 937 tys. zł w stosunku do 2024 roku miała wpływ wyższa praca eksploatacyjna zrealizowa-

na przez przewoźników pasażerskich w wyniku zwiększenia oferty przewozowej dla pasażerów.

Struktura kosztów w układzie rodzajowym w latach 2024 – 2025



PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. poniosły w 2025 roku wyższe koszty operacyjne o 10,2% w porównaniu do 2024 roku. Największy wzrost kosztów działalności operacyjnej odnotowano w następujących kategoriach:

- 1) amortyzacji – w związku ze wzrostem wartości rozliczonych nakładów inwestycyjnych;
- 2) usług obcych – w związku z wyższym poziomem kosztów utrzymaniowo – remontowych, wynikających z realizacji zadań ujętych w tzw. Programie utrzymaniowym (*Rządowym programie wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2028 roku*);
- 3) podatków i opłat – w wyniku wyższych kosztów podatku od nieruchomości oraz wpłat na PFRON oraz w zakresie pozostałych kosztów rodzajowych.

W 2025 roku odnotowano poprawę wyniku na pozostałej działalności operacyjnej przede wszystkim w efekcie wyższych pozostałych przychodów operacyjnych o 636 628 tys. zł i niezmienionym poziomie pozostałych kosztów operacyjnych.

Spółka w 2025 roku wygenerowała zysk na działalności finansowej w wysokości 1 018 251 tys. zł. Uzyskanie wyższego wyniku o 263 794 tys. zł w porównaniu do 2024 roku to efekt wyższych przychodów finansowych z tytułu: odsetek, dodatknych różnic kursowych oraz wyceny aktywów finansowych w skorygowanej cenie nabycia.



4. Sprzedaż tras

Udostępnianie infrastruktury kolejowej

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. udostępniają zarządzaną infrastrukturę na równoprawnych zasadach przewoźnikom kolejowym. W 2025 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, zmienionym późniejszym rozporządzeniem Ministra właściwego ds. infrastruktury z dnia 1 października 2025 roku. 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 kolejowym.

Na podstawie przekazanych aplikantom rozkładów jazdy pociągów w 2025 roku zrealizowano ogółem 3 009 329 przejazdów, w tym na podstawie:

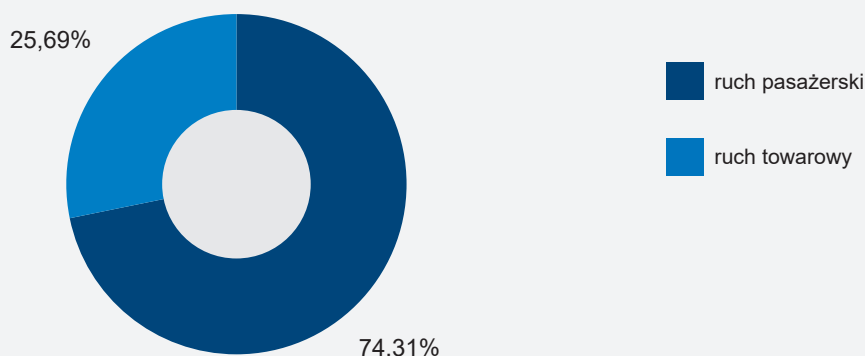
1. Rocznego Rozkładu Jazdy (RRJ) przygotowanego na podstawie wniosków złożonych przez aplikantów i aktualizowanego w trakcie obowiązywania RRJ w ustalonych terminach – 2 201 446 przejazdów;
2. Indywidualnego Rozkładu Jazdy (IRJ) opracowanego przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w przypadku wolnej zdolności przepustowej na podstawie wniosku aplikanta o przydzielenie trasy pociągu – 807 883 przejazdy.

W 2025 roku Spółka obsługiwała 144 przewoźników, w tym 19 w ruchu pasażerskim, 118 w ruchu towarowym, oraz 7 w ruchu pasażerskim i towarowym. Działalność przewozową na sieci PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. rozpoczęło kolejnych 7 klientów.

Podstawowym miernikiem w zakresie udostępniania linii kolejowych jest praca eksploatacyjna wyrażona w pociągokilometrach [pockm]. W 2025 roku zrealizowano 297,69 mln pockm, w tym: 221,20 mln pockm w ruchu pasażerskim i 76,49 mln pockm w ruchu towarowym.

W 2025 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. odnotowały wzrost o 5,87% ogólnej wielkości zrealizowanej przez klientów pracy eksploatacyjnej w stosunku do 2024 roku (w przewozach pasażerskich nastąpił wzrost o 9,58%, zaś w przewozach towarowych spadek o 3,56%).

Struktura pracy eksploatacyjnej według rodzajów ruchu w 2025 roku



Dane dotyczące zrealizowanych przejazdów międzynarodowych

Międzynarodowe przewozy w ruchu granicznym w 2025 roku wykonywało 76 przewoźników, którzy najczęściej wybierali przejścia graniczne:

1. w ruchu pasażerskim: Zgorzelec (Polska – Niemcy), Kostrzyn (Polska – Niemcy), Kunowice (Polska – Niemcy), Chałupki (Polska – Czechy) oraz przejazdy tranzytowe: Hirschfelde – Trzciniec Zgorzelecki – Ręczyn – Hagenwerder;
2. w ruchu towarowym: Kunowice (Polska – Niemcy), Chałupki (Polska – Czechy), Bielawa Dolna (Polska – Niemcy), Zebrzydowice (Polska – Czechy) oraz Terespol (Polska – Białoruś).

W 2025 roku w ruchu granicznym zrealizowano 208 555 przejazdów z czego 128 396 w ruchu pasażerskim oraz 80 159 w ruchu towarowym. Przejazdy przez granicę polsko-niemiecką stanowiły 49,54% (103 319) przejazdów międzynarodowych, polsko-czeską 31,16% (64 985), polsko-ukraińską 8,03% (16 746), polsko-białoruską 5,46% (11 389), polsko-słowacką 4,19% (8 743), polsko-litewską 1,53% (3 196) oraz polsko-rosyjską 0,08% (177).

W 2025 roku w ciągu doby PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. realizowały średnio 571 przejazdów w ruchu międzynarodowym w ramach Indywidualnego (IRJ) i Rocznego Rozkładu Jazdy (RRJ).

W celu ułatwienia przewoźnikom korzystania z międzynarodowych tras pociągów, komórka One Stop Shop (OSS) w PLK 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 zainteresowany międzynarodowym przejazdem pociągu może zwrócić się do jednego z OSS-ów, który dalej poprowadzi proces alokacji na całej trasie przejazdu pociągu.

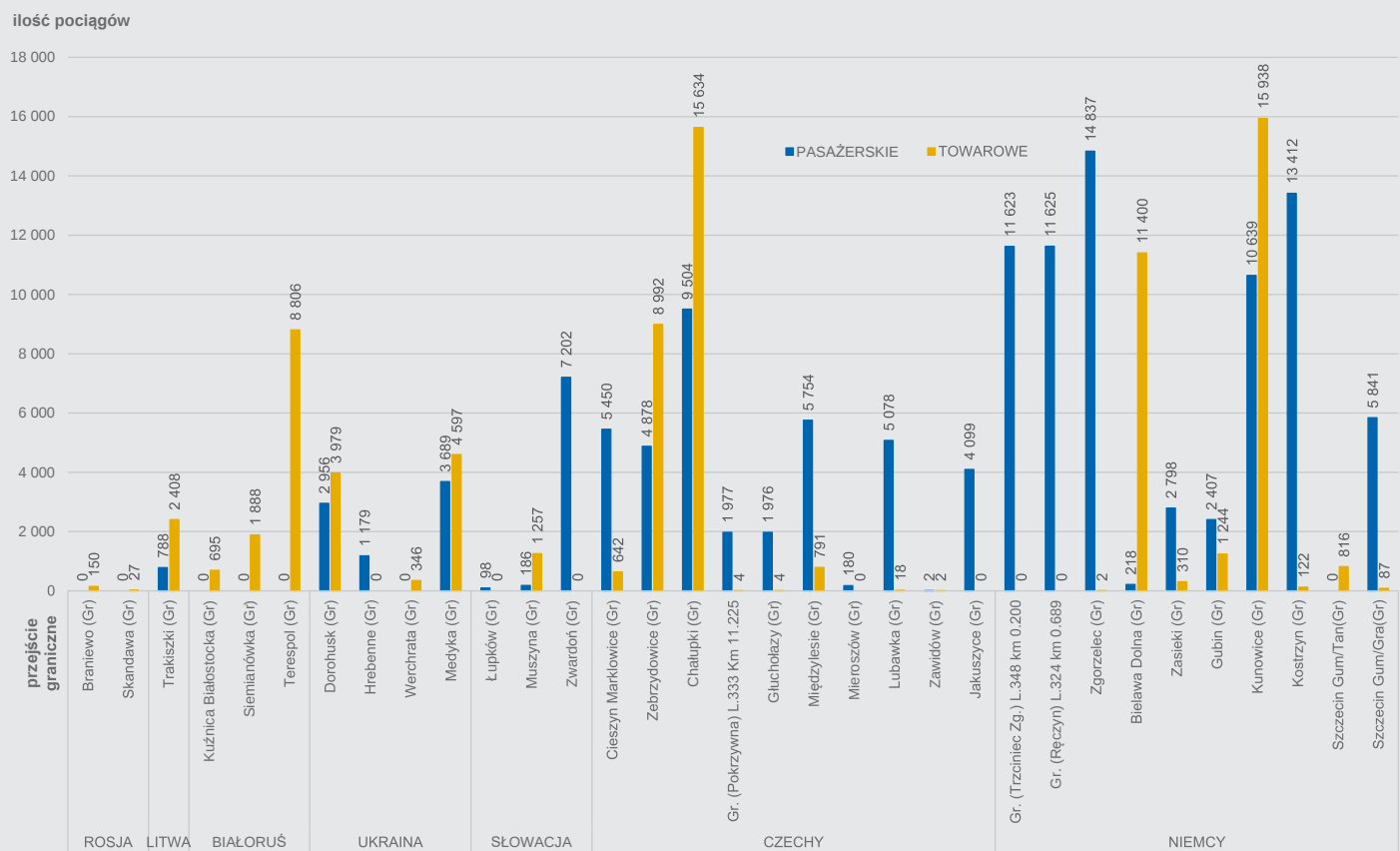
PLK S.A. współpracują z sąsiednimi zarządcami infrastruktury kolejowej zarówno w ramach RRJ, jak i IRJ w ruchu pasażerskim oraz towarowym.

Współpraca z UZ (Ukraina) odbywa się na mocy Instrukcji prowadzenia ruchu transgranicznego, 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 PLK S.A. a DB InfraGO AG, LG, SŽ, ŽSR oraz UZ (pociągi towarowe) na podstawie wspólnie opracowanej procedury (całodobowo, poprzez ekspozyturę Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym z koordynacją w Warszawie);
2. dla pozostałych sąsiednich zarządców infrastruktury przez komórkę OSS w Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym w Warszawie.

Międzynarodowe przewozy w ruchu granicznym w 2025 roku



Dane dotyczące zrealizowanych przejazdów krajowych

W 2025 roku na sieci zarządzanej przez PLK S.A. kursowały:

- w ruchu pasażerskim 2 153 023 pociągi (nastąpił wzrost o 159 598 w stosunku do 2024 roku);
- w ruchu towarowym 382 945 pociągów (nastąpił spadek o 15 169 w stosunku do 2024 roku).



5. Infrastruktura

Drogi kolejowe

W 2025 roku długość eksploatowanych linii kolejowych wynosiła 18 904,071 km i w porównaniu do 2024 roku zmniejszyła się o 11,241 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 2025 roku):

- 18 904,071 km linii kolejowych;
- 35 976,885 km torów, w tym:
 - 27 658,069 km torów szlakowych i głównych zasadniczych na stacjach;
 - 8 318,816 km torów stacyjnych;
- 35 511 szt. rozjazdów, w tym:
 - 17 786 szt. rozjazdów w torach szlakowych i głównych zasadniczych;
 - 17 725 szt. rozjazdów w torach stacyjnych.
- 11 378 szt. skrzyżowań w poziomie szyn, w tym przejazdów kolejowo-drogowych kategorii:
 - A – 1 992 szt.;
 - B – 1 770 szt.;
 - C – 1 786 szt.;
 - D – 4 229 szt.;
 - F – 959 szt.;
 - przejść dla pieszych kategorii E – 442 szt.

W wyniku prowadzonych w 2025 roku robót utrzymaniowo-naprawczych oraz zadań inwestycyjnych długość torów linii kolejowych z dobrą oceną stanu technicznego (według stanu

na 31 grudnia 2025 roku) stanowiła 74,34% całkowitej długości torów eksploatowanych, co oznacza wzrost o 2,42 p.p. w porównaniu ze stanem na 31 grudnia 2024 roku, ocenę dobrą uzyskało wówczas 71,92% torów.

Kryteria oceny stanu technicznego infrastruktury drogowej:

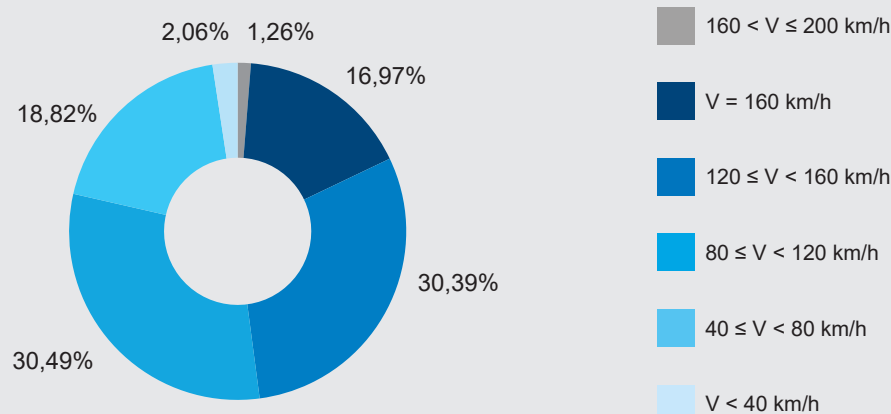
1. ocena **dobra** (74,34% całkowitej długości torów eksploatowanych) - linie kolejowe eksploatowane z założonymi parametrami, wymagane są tylko roboty konserwacyjne;
2. ocena **dostateczna** (19,67% całkowitej długości torów eksploatowanych) - linie kolejowe o obniżonych parametrach eksploatacyjnych (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;
3. ocena **niezadowalająca** (6% całkowitej długości torów eksploatowanych) – 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.

Efektem poprawy stanu technicznego torów było podwyższenie w Rozkładzie Jazdy Pociągów (RJP) 2025/2026 maksymalnej prędkości rozkładowej dla pociągów pasażerskich na odcinkach torów o długości 2 011,040 km torów, a obniżenie prędkości na długości 141,633 km torów.

**Długość eksploatowanych torów linii kolejowych
zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.,
na których wprowadzono zmiany maksymalnych prędkości rozkładowych
(stan na dzień wprowadzenia Rozkładu Jazdy Pociągów 2025/2026)**



Procentowa struktura maksymalnych prędkości rozkładowych na dzień wprowadzenia RJP 2025/2026



Systematycznie od kilku lat wzrasta długość torów z obowiązującą maksymalną prędkością rozkładową $V_{\max} \geq 120$ km/h. Na koniec 2025 roku długość takich torów wynosiła

13 464 km, podczas gdy na koniec 2024 roku było 13 252 km, koniec 2023 roku – 12 844 km, koniec 2022 roku – 11 834 km.

Automatyka i Telekomunikacja

Automatyka

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. sprawują nadzór nad następującymi grupami technicznych urządzeń infrastruktury kolejowej:

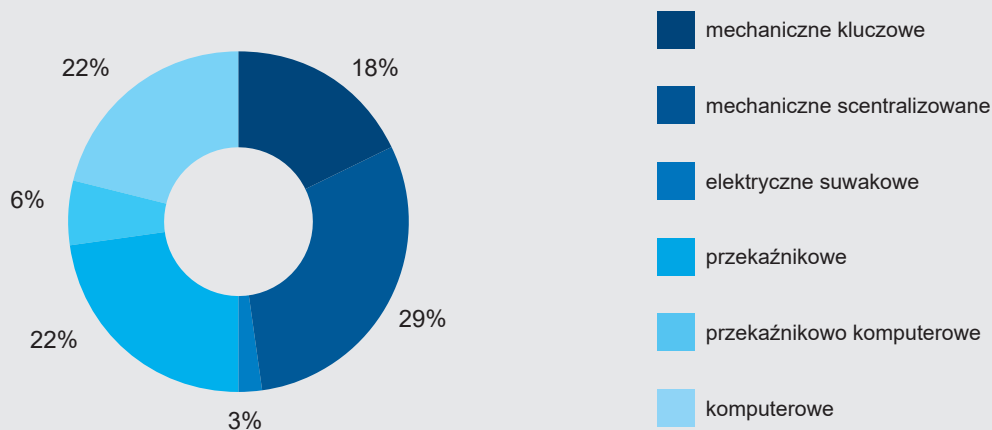
1. urządzenia sterowania ruchem kolejowym (srk);
2. urządzenia detekcji stanów awaryjnych taboru (dSAT);
3. inne urządzenia wspomagające w zakresie utrzymania.

Urządzenia sterowania ruchem kolejowym

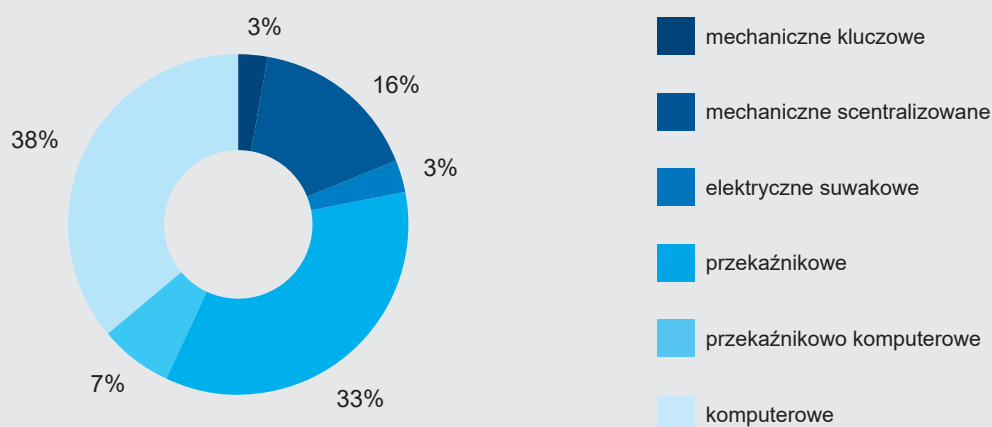
Urządzenia stacyjne

Według stanu na 31 grudnia 2025 roku eksploatowano 80 Lokalnych Centrów Sterowania (LCS), w tym 4 LCS z systemem srk dedykowanym dla linii małoobciążonych (LCS/m) oraz 57 odcinków linii, na których odbywa się zdalne sterowanie (ZS). W sumie zdalnym sterowaniem objętych jest 466 okręgów nastawczych o łącznej liczbie 10 718 zwrotnic przeliczeniowych i 16 118 sygnalizatorów.

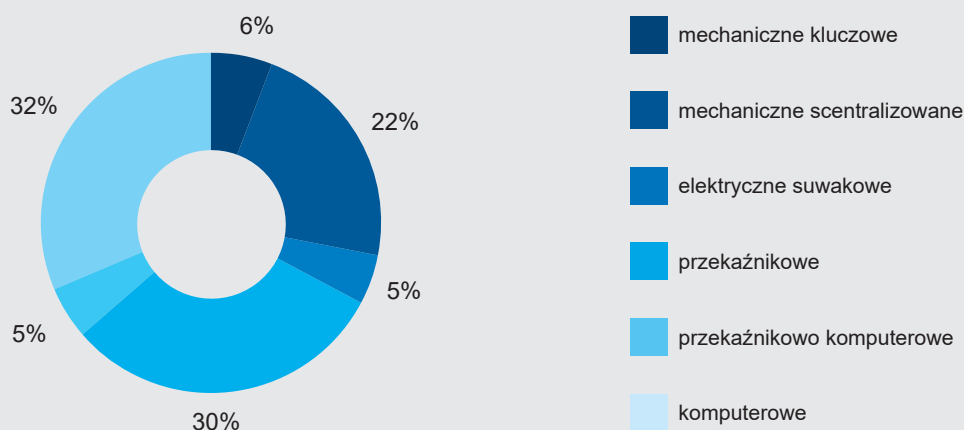
Podział urządzeń stacyjnych ze względu na technologię



Sygnalizatory w poszczególnych rodzajach stacyjnych urządzeń srk



Zwrotnice uzależnione w poszczególnych rodzajach stacyjnych urządzeń srk

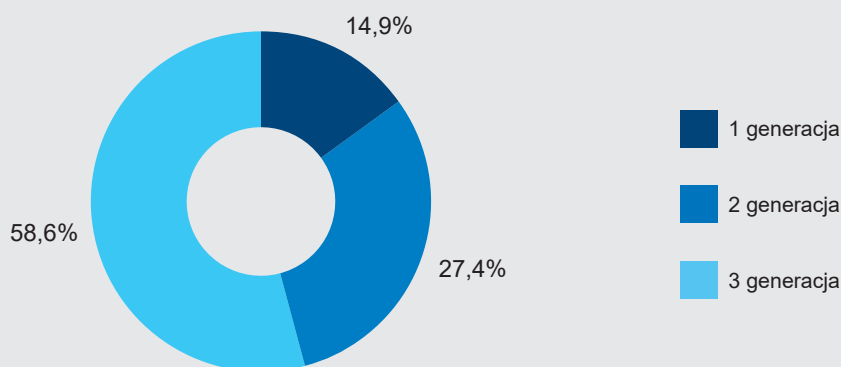


Napędy zwrotnicowe

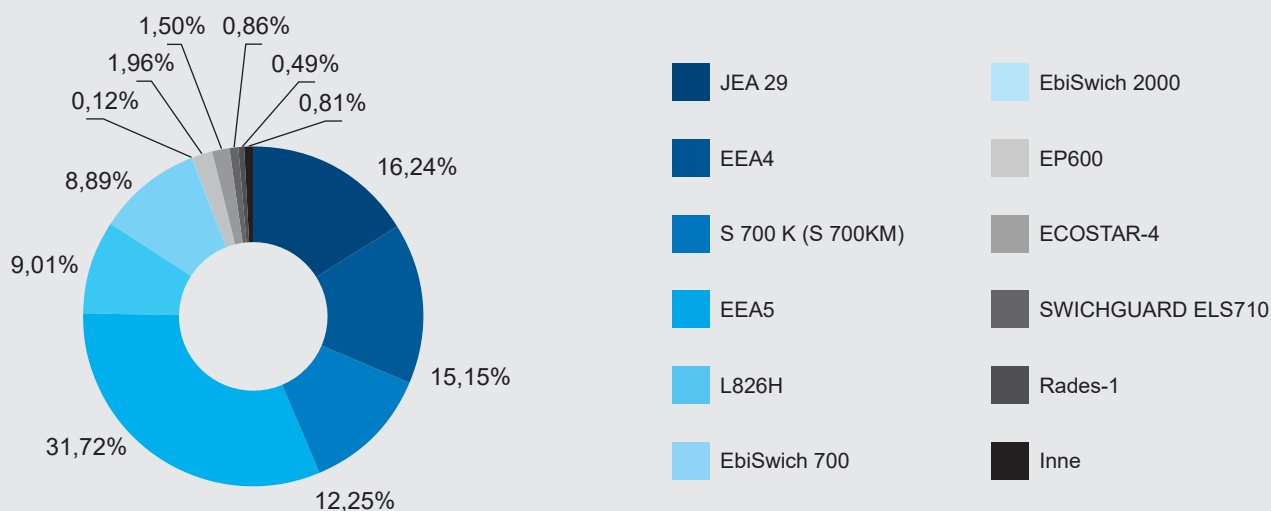
Ważną rolę w bezpiecznym i sprawnym prowadzeniu ruchu kolejowego pełnią napędy zwrotnicowe. Według stanu na 31 grudnia 2025 roku na sieci linii kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. eksploatowanych było

łącznie 39 331 mechanicznych i elektrycznych, napędów zwrotnicowych, przy czym 86,10% to napędy elektryczne, a 13,85% mechaniczne.

Podział napędów zwrotnicowych pod względem generacji



Typ eksploatowanych elektrycznych napędów zwrotnicowych

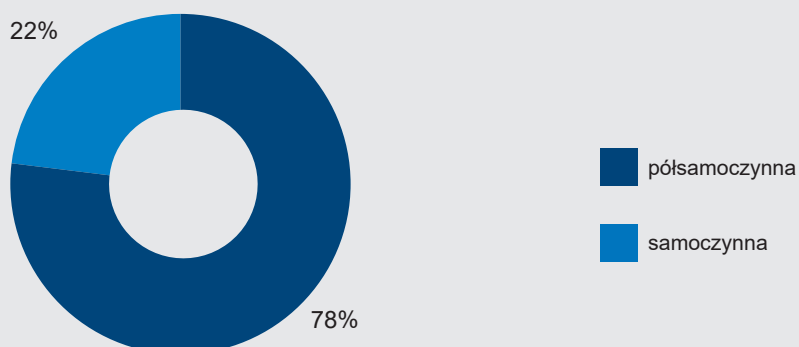


Urządzenia liniowe

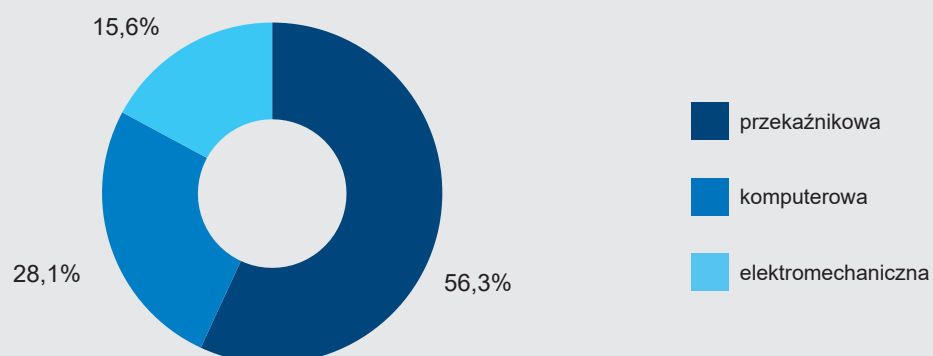
Bezpieczeństwo kursowania pociągów pomiędzy poszczególnymi posterunkami ruchu zapewniają blokady liniowe, jedno i wieloodstępowe, które zainstalowane są na 15 835 km linii kolejowych. Liczba ta obejmuje 12 296 km linii wyposażonych w blokady jednodostępowe w tym 1 670 km w blokady

komputerowe. Blokady wieloodstępowe są zainstalowane na 3 539 km linii, z czego 2 776 km to blokady komputerowe w większości wyposażone w niezależne systemy diagnostyki zdalnej, kontrolującej i rejestrującej parametry techniczno-eksploatacyjne systemu.

Wyposażenie linii kolejowych w urządzenia blokady liniowej [%]



Blokady liniowe z podziałem na technologie wykonania systemu [%]

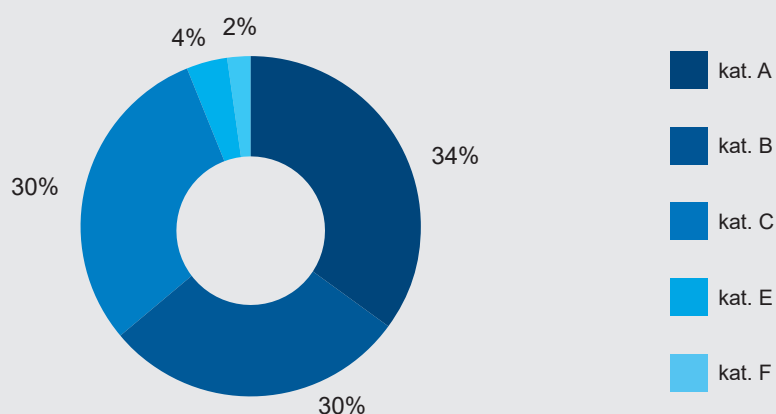


Przejazdy kolejowo-drogowe

Na sieci linii kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. eksploatowanych jest 5 927 przejazdów kolejowo-drogowych wyposażonych w urządzenia zabezpieczenia ruchu.

W systemach zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowo-drogowych stosowana jest także technika komputerowa. Urządzenia przejazdowe nowej generacji wyposażone są w układy autodiagnostyki i rejestracji wszystkich zdarzeń eksploatacyjnych oraz pełną kontrolę pracy całego systemu.

Wyposażenie przejazdów kolejowo-drogowych w urządzenia zabezpieczenia ruchu w podziale na kategorie



System ETCS

Do końca 2025 roku system ERTMS/ETCS został zabudowany na 945,5 km linii kolejowych.

Spółka eksploatuje urządzenia ETCS zarówno poziomu 1 (obejmującego ok. 65 km), jak i poziomu 2 (obejmującego ok. 694 km). Na ok. 51 km linii kolejowych zabudowany jest system ETCS poziomu 1 Limited Supervision (LS, SRS 3.3.0).

W 2025 roku w trakcie realizacji była zabudowa systemu ERTMS/ETCS na ponad 1 600 km linii kolejowych.

Jednym z kluczowych celów stosowania systemu ETCS jest zapewnienie pełnej, ogólnoeuropejskiej interoperacyjności systemów kontroli jazdy pociągu i osiągnięcie stanu, w którym możliwy będzie swobodny przepływ pojazdów kolejowych wyposażonych w pokładowe urządzenia systemu ETCS po liniach wyposażonych w infrastrukturę systemu

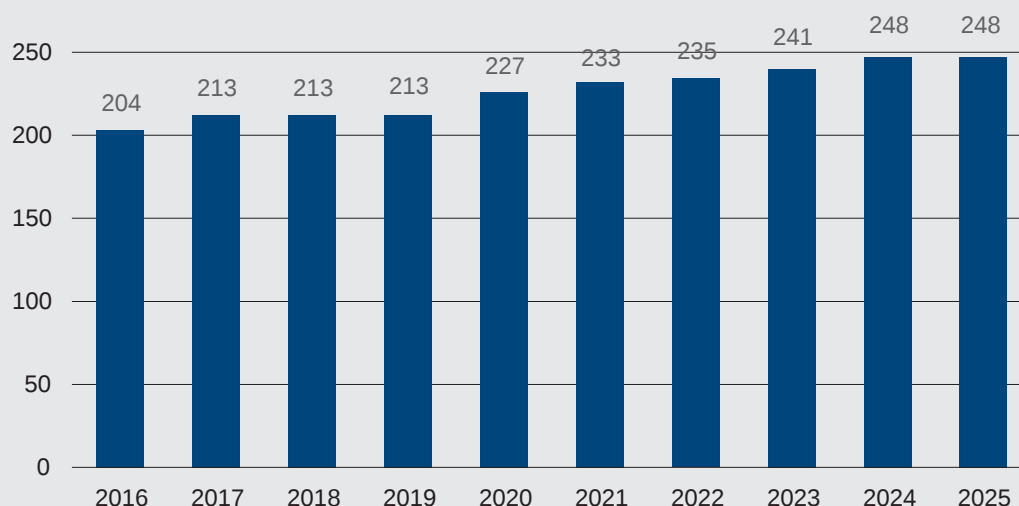
ETCS. Jednym z najważniejszych wymagań interoperacyjności systemu ETCS jest jego zgodność, która definiowana jest poprzez kompatybilność techniczną urządzeń pokładowych oraz przytorowych tego systemu.

Urządzenia detekcji stanów awaryjnych taboru (dSAT)

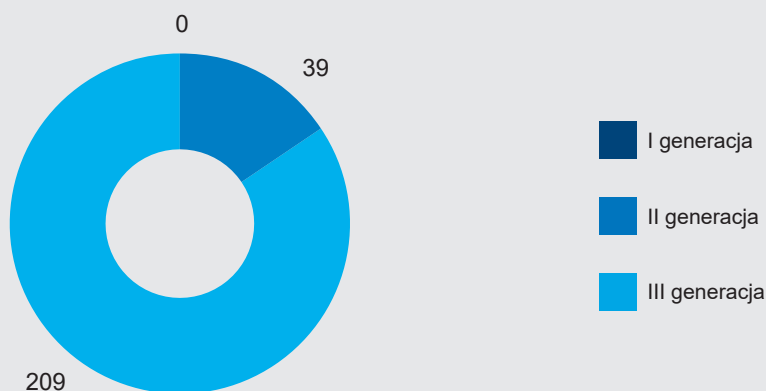
W celu zapewnienia stałego wysokiego poziomu bezpieczeństwa ruchu pociągów, linie kolejowe wyposażane są w urządzenia detekcji stanów awaryjnych taboru (dSAT). W 2025 roku urządzenia dSAT zainstalowane były w 248 lokalizacjach. Urządzenia dSAT w zależności od konfiguracji diagnostycznej, wykrywają zdalnie w jadącym pociągu następujące stany awaryjne:

- uszkodzenia łożysk osiowych (funkcja GM),
- uszkodzenia hamulców klockowych i tarczowych (funkcja GH),
- deformacje bieżni kół (funkcja PM),
- przeciążenia dynamiczne (funkcja PD),
- przekroczenia nacisków osiowych i liniowych (funkcja OK).

Ilostan urządzeń dSAT w latach 2016-2025



Zestawienie ilościowe urządzeń dSAT w 2025 roku



Wszystkie urządzenia dSAT, bez względu na generację, wyposażone są w urządzenia do bezprzewodowej transmisji danych oraz specjalizowane oprogramowanie pozwalające przesyłać informacje do nadrzędnego systemu informatycznego dSAT – systemu SID.

Telekomunikacja

Infrastruktura telekomunikacyjna stanowi istotny element systemu prowadzenia ruchu kolejowego. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. rozwijają, monitorują i utrzymują systemy telekomunikacyjne wspierające bezpieczne i sprawne zarządzanie ruchem pociągów.

Zakres działalności Spółki w obszarze telekomunikacji obejmuje m.in. sieć radiową, światłowodową i teletransmisyjną. Spółka współpracuje również z podmiotami zewnętrznymi w celu zapewnienia prawidłowego utrzymania infrastruktury telekomunikacyjnej.

W 2025 roku Spółka sprawowała nadzór nad następującymi grupami technicznymi urządzeń i systemów:

- łączność przewodowa,
- radi łączność analogowa,
- łączność cyfrowa GSM-R,
- systemy transmisyjne,
- linie światłowodowe.

System łączności GSM-R

W 2025 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. kontynuowały wdrażanie cyfrowego systemu łączności kolejowej GSM-R. Działania realizowano zgodnie z Krajowym Planem Wdrażania Technicznej Specyfikacji Interoperacyjności „Sterowanie” opublikowanym w 2024 roku.

Na odcinku linii kolejowej nr 9 Warszawa Praga WPT – Mleczewo przeprowadzono eksploatację obserwowaną łączności głosowej GSM-R. Jej celem było zweryfikowanie funkcjonowania systemu w warunkach eksploatacyjnych oraz zebranie doświadczeń zarządcy infrastruktury i przewoźników kolejowych.

Eksploatację obserwowaną poprzedziły analizy uwarunkowań i ryzyk techniczno-eksploatacyjnych, a także przegląd i dostosowanie dokumentacji regulującej zasady korzystania z łączności kolejowej.

Pozytywne wyniki przeprowadzonych działań umożliwiły w grudniu 2025 roku uruchomienie systemu GSM-R na odcinkach linii kolejowych nr 9 i 202 oraz rozpoczęcie procesu wdrażania cyfrowej łączności głosowej na kolejnych liniach kolejowych.

Urządzenia elektroenergetyczne

Urządzenia elektroenergetyczne według stanu na 31 grudnia 2025 roku				
Wyszczególnienie	Jedn.	2025 r.	2024 r.	
Urządzenia sieci trakcyjnej:				
długość linii kolejowych zelektryfikowanych	km	12 249	12 150	
długość użytkowa sieci trakcyjnej	tkm	25 039	25 129	
odłączniki sieci trakcyjnej	szt.	20 780	20 592	
w tym sterowane	szt.	14 973	14 660	
Urządzenia stałoprądowe 3 kV (dzierżawione PKP Energetyka S.A.):				
podstacje trakcyjne / kabiny sekcyjne	szt.	11	11	
zmodernizowane podstacje trakcyjne / kabiny sekcyjne	szt.	26	26	
Urządzenia elektrycznego ogrzewania rozjazdów (eor):				
liczba rozjazdów wyposażonych w eor	szt.	23 989	23 694	
pojedyncze rozjazdy przeliczeniowe	szt.	43 575	42 673	
Oświetlenie zewnętrzne oraz instalacje elektryczne w obiektach:				
punkty oświetlenia zewnętrznego	szt.	228 107	226 645	
punkty instalacyjne i oświetlenie wewnętrzne	szt.	238 816	238 719	
Linie rozdzielcze SN:				
linie potrzeb nietrakcyjnych (LPN)	km	1 070	936	
Punkty poboru energii elektrycznej:				
ilość punktów poboru	szt.	17 718	17 694	
moc umowna	kW	483 179	471 067	
Stanowiska Detekcji Stanów Awaryjnych Pantografów (DSAP):				
liczba stanowisk/monitorowanych torów	szt.	2/7	1/4	

Sieć trakcyjna

Charakterystyka techniczna sieci trakcyjnej				
Wyszczególnienie	Stan techniczny	2025	2024	Zmiana
		Udział %	Udział %	
Urządzenia sieci trakcyjnej	Bardzo dobry	17	18	-1
	Dobry	38	38	0
	Dostateczny	42	43	-1
	Niezadowalający	3	1	2
	Niedostateczny	0	0	0

W trakcie prowadzonych przez Spółkę robót inwestycyjnych sukcesywnie eliminowane są z eksploatacji tzw.

„stare” typy sieci trakcyjnej, niespełniające obecnych wymagań.

Urządzenia elektrycznego ogrzewania rozjazdów

Charakterystyka urządzeń eor				
Wyszczególnienie	Stan techniczny	2025	2024	Zmiana
		Udział %	Udział %	
Urządzenia elektrycznego ogrzewania rozjazdów	Bardzo dobry	17,9	17,8	0,1
	Dobry	47,6	46,5	1,1
	Dostateczny	33,5	34,5	-1
	Niezadowalający	0,7	0,9	-0,2
	Niedostateczny	0,3	0,3	0

Urządzenia elektrycznego ogrzewania rozjazdów (eor) są systematycznie wyposażane w układy automatycznego sterowania co przekłada się na podniesienie efektywności ich

pracy oraz ograniczenie zużycia energii elektrycznej. Aktualnie 84% urządzeń eor jest sterowanych automatycznie.

Urządzenia oświetlenia zewnętrznego terenów kolejowych

Charakterystyka urządzeń oświetlenia zewnętrznego terenów kolejowych				
Wyszczególnienie	Stan techniczny	2025	2024	Zmiana
		Udział %	Udział %	
Urządzenia elektrycznego ogrzewania rozjazdów	Bardzo dobry	19,6	15,9	3,7
	Dobry	49,5	51,4	-1,9
	Dostateczny	25,7	26,5	-0,8
	Niezadowalający	5,0	6,0	-1
	Niedostateczny	0,2	0,2	0,0

W ramach prac remontowych w 2025 roku wymieniono 1 406 słupów oświetleniowych oraz 4 584 szt. opraw na oprawy energooszczędne, m.in. typu LED. Sukcesywna wymiana opraw oświetleniowych, prowadzona na przestrzeni ostatnich kilku lat, przyczyniła się do poprawy stanu techniczne-

go i estetyki infrastruktury oświetleniowej oraz do znacznego ograniczenia mocy zainstalowanej. W efekcie nastąpiło zmniejszenie zużycia energii elektrycznej, ograniczenie emisji zanieczyszczeń do środowiska naturalnego oraz zwiększenie poziomu bezpieczeństwa na obszarze kolejowym.

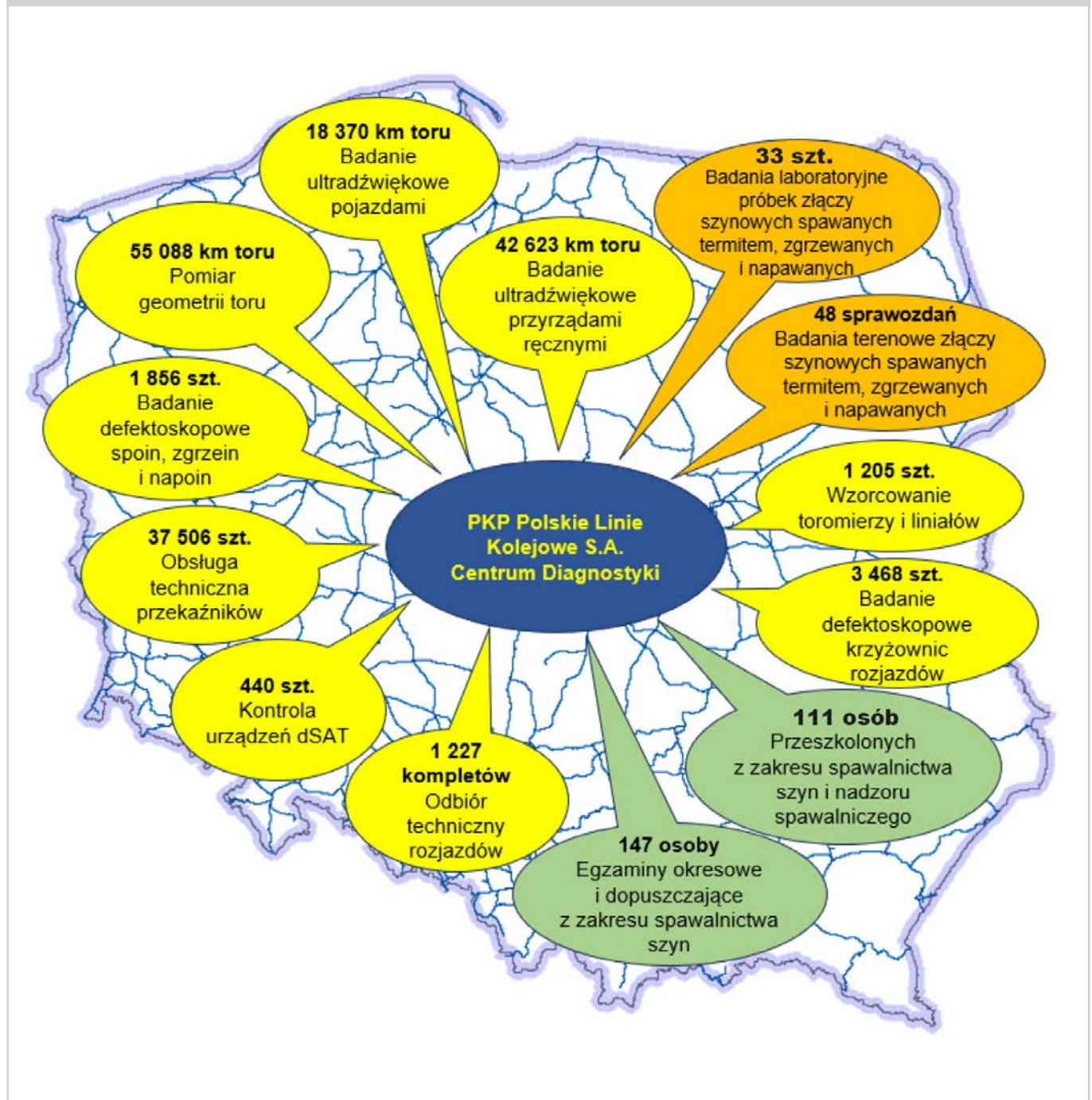
Diagnostyka kolejowa

Diagnostyka stanowi podstawowe wsparcie dla utrzymania infrastruktury kolejowej, a co za tym idzie zwiększa bezpieczeństwo jej eksploatacji i komfort podróżowania.

Centrum Diagnostyki, będąc wyspecjalizowaną jednostką organizacyjną PLK S.A., wykonuje pomiary i badania oceny stanu technicznego elementów infrastruktury kolejowej na sieci linii kolejowych zarządzanych przez Spółkę. Zakres działalności obejmuje przede wszystkim badanie geome-

trii torów i szyn, ale także elementów automatyki kolejowej (urządzenia srk, przytorowe urządzenia detekcji stanów awaryjnych taboru – dSAT), parametrów sieci trakcyjnej i skrajni budowli. Jednostka wykonuje również m.in. wzorcowanie urządzeń pomiarowych, badania laboratoryjne elementów nawierzchniowych, sprawuje nadzór nad spawalnictwem szyn i rozjazdów oraz wykonuje odbiory jakościowe materiałów nawierzchniowych u producentów na potrzeby utrzymania i modernizacji infrastruktury.

Wybrane badania i pomiary podstawowego zakresu działalności Centrum Diagnostyki zrealizowane w 2025 roku



Utrzymanie linii kolejowych

Zakład Maszyn Torowych

Zakład Maszyn Torowych jest wyspecjalizowaną jednostką organizacyjną PLK 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 wytaczania 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 2025 roku w Sekcji Zgrzewania Szyn w Bydgoszczy zgrzano 98 138 mb szyn staroużytecznych po procesie reprofilacji. 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, w której to w 2025 roku zgrzano 96 162 mb szyn nowych.

Zakład Maszyn Torowych posiada warsztaty w Krakowie i Idzikowicach, które prowadzą przeglądy poziomu P2, P3 pojazdów kolejowych oraz naprawy planowe i awaryjne zespołów roboczych maszyn do robót torowych.

Za utrzymanie obiektów inżynierskich i linii kolejowych odpowiedzialne są Sekcje Utrzymania Obiektów Inżynierskich i Linii Kolejowych w Warszawie, Skarżysku-Kamiennie, Kędzierzynie-Koźlu oraz w Laskowicach Pomorskich. W 2025 roku wykonano prace utrzymaniowe na 281 obiektach należących do Spółki.

Potwierdzeniem jakości usług wykonywanych w Zakładzie jest posiadanie certyfikatu ISO 9001:2015.

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.

W 2025 roku Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury wykonało typowe prace utrzymaniowe - naprawcze takie jak:

- regulacja torów w planie i profilu zespołem DPUS – 601 673 m,
- regulacja toru w planie i profilu wraz z oprofilowaniem tłucznia – 679 699 m,
- regulacja rozjazdów w planie i profilu – 1 190 j.r.,
- oczyszczenie podsypki – 49 489 m,
- łączenie szyn w torze metodą spawania termitowego i zgrzewania – 1 285 szt.,
- chemiczne odchwaszczanie torów zespołem CHOT – 5 806 538 m,
- kompleksowa wymiana nawierzchni – 11 405 m,
- wymiana rozjazdów – 7 kpl.,
- profilowanie ław torowiska – 29 699 m.

Prace wykonywane były między innymi na liniach kolejowych nr 1 Warszawa – Katowice, nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk, nr 12 Skierniewice – Łuków, nr 40 Sokółka – Suwałki, nr 69 Rejowiec – Hrebenne, nr 101 Munina – Hrebenne, nr 131 Chorzów Batory – Tczew, nr 202 Gdańsk Główny – Stargard.

Ponadto w 2025 roku przeprowadzono modernizację oraz kompleksowe naprawy posiadanych maszyn wysokowydajnych i wagonów.

Unowocześnienie procesu utrzymania sieci kolejowej

W 2025 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w obszarze eksploatacji kontynuowały działania ukierunkowane na zapewnienie przewoźnikom jak najlepszych parametrów techniczno-eksploatacyjnych użytkowanych linii kolejowych. W całym kraju realizowane były prace utrzymaniowe obejmujące m.in. likwidację odcinkowych ograniczeń prędkości, wymianę elementów nawierzchni kolejowej, poprawę stanu przejazdów kolejowo-drogowych oraz działania służące zachowaniu właściwych parametrów torów i rozjazdów.

W wyniku poprawy efektywności procesów utrzymaniowych, a także wykorzystaniu materiałów staroużytecznych nastąpiło kolejne znaczące zmniejszenie liczby ograniczeń prędkości na sieci kolejowej – o 23% (z 2307 w 2024 r. do 1769 w 2025 r.). Dodatkowo działania te umożliwiły ruch pociągów z większą prędkością na 2011 km torów kolejowych.

Istotnym kierunkiem unowocześniania procesu utrzymania było szersze wykorzystanie rozwiązań cyfrowych w diagno-

stycie infrastruktury kolejowej. W 2025 roku Spółka kontynuowała realizację projektu Automatyzacji Obchodów Torów (AOT) oraz rozwijała Bazę Danych Diagnostycznych (BDD).

System AOT ma stanowić podstawową warstwę pozyskiwania i dostarczania informacji o stanie nawierzchni kolejowej, poprzez m.in. prowadzenie wideoinspekcji elementów nawierzchni kolejowej oraz wykonywanie wybranych pomiarów parametrów toru. Automatyzacja procesu obchodów torów ograniczy konieczność wykonywania części czynności diagnostycznych bezpośrednio w torach czynnych przez pracowników, co bezpośrednio przełoży się na zwiększenie bezpieczeństwa tych pracowników, a jednocześnie usprawni pozyskiwanie danych o stanie nawierzchni kolejowej. Dane przekazywane do BDD będą mogły być następnie porównywane w czasie, analizowane pod kątem zmian stanu infrastruktury oraz wykorzystywane do rozwoju diagnostyki predykcyjnej.

W 2025 roku zawarto umowę ramową oraz pierwszą umowę wykonawczą na realizację systemu AOT.

Równolegle rozwijano Bazę Danych Diagnostycznych w zakresie cyfrowego tworzenia, obiegu i archiwizacji dokumentacji diagnostycznej. Rozbudowa systemu obejmuje dokumentację związaną z diagnostyką drogi kolejowej i ma usprawnić proces dokumentowania czynności diagnostycznych w branży drogowej.

Ważnym elementem działań utrzymaniowych było również zwiększanie zakresu reprofilacji szyn, służących ograniczaniu zużycia infrastruktury, poprawie jej trwałości oraz utrzymaniu wymaganych parametrów technicznych. W 2025 roku pracami objęto blisko 2400 km torów oraz 932 rozjazdy. Systematyczne stosowanie tych zabiegów pozwala wydłużać okres eksploatacji elementów nawierzchni i ograniczać konieczność ich przedwczesnej wymiany.

Do zwiększenia efektywności prac przyczyniło się także wykorzystanie specjalistycznych maszyn do wymiany nawierzchni kolejowej. Pociągi PUN (Pociąg do Potokowej Wymiany Nawierzchni – maszyna ta pozwala na szybkie i zautomatyzowane prowadzenie robót torowych, z jednoczesnym usuwaniem zużytych elementów i układaniem nowych) wykonały w 2025 roku wymianę nawierzchni na łącznie 188 km torów, przekraczając zakładany na początku roku poziom 150 km. Wynik ten osiągnięto dzięki odpowiedniej organizacji prac i efektywnemu wykorzystaniu dostępnego sprzętu.

Ważniejsze osiągnięcia w dziedzinie badań i rozwoju technicznego

Jednym z ważniejszych działań realizowanych w 2025 roku przez Spółkę w dziedzinie badań i rozwoju była kontynuacja współpracy z Narodowym Centrum Badań i Rozwoju (NCBR).

Partnerzy realizują tak zwane Wspólne Przedsięwzięcie pn.: „BRIK – Badania i Rozwój w Infrastrukturze Kolejowej”, w ramach którego zakończonych zostało 10 projektów badawczo – rozwojowych o sumarycznej wartości ponad 42,9 mln zł (w tym wkład finansowy PLK S.A. to około 17,6 mln zł). Efekty tych projektów są wykorzystywane w działalności Spółki.

W 2025 roku Partnerzy kontynuowali realizację 8 kolejnych projektów badawczo – rozwojowych o sumarycznej wartości ponad 50,9 mln zł (w tym wkład finansowy PLK S.A. to około 22,7 mln zł) oraz rozpoczęli prace nad trzecim portfelem projektów, których uruchomienie planowane jest na 2027 rok.

Osiągnięcia w zakresie automatyki i telekomunikacji

1. W zakresie branży automatyki prowadzono nadzór nad realizacją poligonów badawczych w celu przeprowadzenia prób eksploatacyjnych dla potrzeb uzyskania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu wydawanych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego (UTK) dla:
 - a) blokady liniowej typu UniBL produkcji voestalpine SIGNALING Poland Sp. z o.o.,
 - b) półsamoczynnej blokady liniowej typu Eap-2000/J produkcji P.P.H.U. MACIEJ GROT Sp. z o.o.,
 - c) modułowego napędu zwrotnicowego typu RADES-1 produkcji Zakładów Automatyki KOMBUD S.A.,

- d) sygnalizatora typu SKZA produkcji Kolejowych Zakładów Automatyki S.A.,
 - e) samoczynnego systemu przejazdowego typu EZP-1 firmy ETA Gliwice Sp. z o.o.
2. W zakresie procedury SMS-PW-17 prowadzono nadzór nad realizacją poligonów dla:
 - a) wskaźnika nieżarowego typu WXXLEDKZA produkcji KZA Przedsiębiorstwa Automatyki i Telekomunikacji S.A.,
 - b) agregatu hydraulicznego do napędu rogatkowego typu HMS10E V2 firmy Scheidt&Bachmann Polska Sp. z o.o.,
 - c) systemu wymiany informacji typu PDP produkcji Zakładów Automatyki KOMBUD S.A.
 3. Kontynuowano prace nad funkcjonalnością Automatycznego Nastawiania Przebiegów zgodnie z Rozkładem Jazdy (ANP RJ). W 2025 roku przeprowadzono poligon laboratoryjny na linii kolejowej nr 351 Szamotuły – Wronki oraz przygotowywano kolejne poligony badawcze, a także dokumentację niezbędną do przeprowadzenia badań – projekty porozumień, które przekazano do uzgodnień z producentami zainteresowanymi udziałem w projekcie pilotażowym.
 4. W 2025 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przystąpiły do Międzynarodowego Konsorcjum EULYNX zrzeszającego europejskich zarządców infrastruktury kolejowej w celu standaryzacji interfejsów w urządzeniach srk, co umożliwi obniżenie kosztów eksploatacyjnych i łatwiejszą wymianę urządzeń srk.

Osiągnięcia w zakresie elektroenergetyki

W 2025 roku Spółka kontynuowała rozwój Systemu Detekcji Stanów Awaryjnych Pantografów (DSAP), umożliwiającego bieżącą kontrolę stanu technicznego odbieraków prądu pojazdów kolejowych. Uruchomiono drugie stanowisko systemu, zlokalizowane w rejonie przystanku Różyny, obejmujące tory linii kolejowych nr 9 i 260, a także zawarto umowę na utrzymanie stanowiska DSAP w Piastowie w latach 2026-2028. W 2025 roku system DSAP objął kontrolą 264 011 odbieraków prądu i 528 022 nakładki stykowe.

Na podstawie przeprowadzonych pomiarów przekazano przewoźnikom 50 powiadomień dotyczących wykrytych nieprawidłowości. Zastosowanie systemu wspiera wczesne wykrywanie uszkodzeń pantografów, ograniczając ryzyko wystąpienia uszkodzeń sieci trakcyjnej i zakłóceń w prowadzeniu ruchu kolejowego.

W 2025 roku prowadzono również działania przygotowawcze związane z analizą wydajności układów zasilania sieci trakcyjnej dla planowanej elektryfikacji linii kolejowych zarządzanych przez Spółkę. Opracowano wymagania dla wykonaw-

ców analiz, które będą stanowiły podstawę do przygotowania projektów elektryfikacyjnych oraz dalszych prac związanych z pozyskaniem dokumentacji projektowej.

Rozwój rozwiązań wspierających ochronę środowiska

W 2025 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. kontynuowały realizację projektów badawczych w obszarze ochrony środowiska, prowadzonych w ramach wspólnego przedsięwzięcia z NCBR. Prace obejmowały m.in.:

- rozwój systemu monitorowania oddziaływania ruchu kolejowego na środowisko, umożliwiającego integrację danych ruchowych, technicznych i środowiskowych oraz pomiar i analizę hałasu i drgań. Rozwiązanie ma wspierać ocenę wpływu transportu kolejowego na otoczenie oraz procesy decyzyjne Spółki;
- opracowanie narzędzi wspierających zarządzanie zielenią w sąsiedztwie linii kolejowych, z wykorzystaniem m.in. skaningu laserowego do pozyskiwania informacji o drzewostanie. Efektem projektu ma być także metodyka zarządzania drzewami i krzewami mogącymi wpływać na bezpieczeństwo ruchu kolejowego.

Infrastruktura pasażerska

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podejmują szereg inicjatyw w zakresie infrastruktury służącej obsłudze pasażerów, takich jak: zapewnianie czytelnego oznakowania stacji i przystanków osobowych, dostępu do informacji o ruchu pociągów, a także udostępnianie infrastruktury zapewniającej pasażerom komfort w momencie oczekiwania na pociąg. Stacje i przystanki osobowe są dostosowywane do potrzeb osób o ograniczonej możliwości poruszania się.

Nazewnictwo stacji i przystanków osobowych

W 2025 roku kontynuowano proces porządkowania i kształtowania przestrzeni publicznej, w której porusza się podróżny poprzez nadawanie i zmienianie nazw stacjom i przystankom osobowym zgodnie z obowiązującymi regulacjami.

Nadano nazwy 33 nowym stacjom i przystankom osobowym, tj.: Brodnica Południowa, Nakło nad Notecią Zachodnie, Przywózki, Stany Duże, Suchożebry, Strzała, Żywiec Amfiteatr, Bydgoszcz Stary Fordon, Grzybno Kartuskie, Łapalice, Sierakowice Szkoła, Wola Krzysztoporska, Korczew, Kurnos, Zarzecze nad Widawką, Trząs, Bogumiłów, Katowice ASP, Radom Południowy, Dopiewiec, Pogorzałki, Dzieńkonie, Ciemnoszyje, Kraków Prądnik Czerwony, Śniadowo-Stara Stacja, Konarzyce, Runowo, Łebień, Siemianice, Niegowiec, Błędnica, Ostrów Mazowiecka Południowa, Czachy-Kołaki.

Ponadto 3 stacjom i przystankom osobowym zmieniono nazwy:

- Trabllice (wcześniej Radom Południowy);
- Borowie (wcześniej Chromin);
- Dziecinów-Warszówka (wcześniej Warszówka).

Wyposażenie i utrzymanie peronów oraz dróg dojścia do peronów

W 2025 roku kontynuowano realizację zadań mających na celu poprawę komfortu oczekiwania podróżnych na pociąg w obrębie stacji i przystanków osobowych. Wykonano następujące prace:

- zamontowano 73 wiaty siedziskowe w 44 lokalizacjach,
- zamontowano 334 gabloty informacyjne w 189 lokalizacjach,
- zamontowano tablice oznakowania stałego w 189 lokalizacjach,
- zamontowano 934 kosze na odpady w 248 lokalizacjach,
- zamontowano 203 ławki do siedzenia w 59 lokalizacjach,
- zamontowano 265 stojaków rowerowych w 40 lokalizacjach,
- zamontowano 18 poręczy do odpoczynku na stojąco w 2 lokalizacjach.

Dostosowanie infrastruktury pasażerskiej do potrzeb osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonej możliwości poruszania się (PRM)

W ramach realizacji projektu ujętego w Krajowym Programie Kolejowym (KPK) pn.: „Przebudowa infrastruktury obsługi podróżnych na stacjach i przystankach” – w 2025 roku realizowano prace związane z poprawą dostępności dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się stacjach i przystankach osobowych: Warszawa Gdańska, Gdynia Chylonia, Ciepłowo, Różyny, Nowy Dwór Mazowiecki, Morąg, Koniecpol, Warszawa Płudy, Rydułtowy, Tomaszów Mazowiecki.

W zakresie podjętych w 2025 roku działań dotyczących zwiększenia dostępności transportu dla osób z niepełnościami wybudowano lub zmodernizowano i udostępniono podróżnym łącznie 125 peronów na 98 stacjach i przystankach osobowych. W celu zapewnienia dostępności stacji dla osób o ograniczonej mobilności wybudowano udogodnienia w postaci 38 dźwigów osobowych, 39 ciągów schodów ruchomych, 89 pochylni/podjazdów, a na 51 stacjach zainstalowano oznakowanie w alfabecie Braille'a.

W 2025 roku kontynuowano podpisaną w 2024 roku umowę na realizację usługi asysty dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się organizowaną przy współpracy z PKP S.A. na wybranych stacjach. W 2025 roku udzielono łącznie 42 539 asyst.

Utrzymanie czystości na peronach, drogach dojścia do peronów na stacjach i przystankach osobowych a także na dworcu Łódź Fabryczna

W 2025 roku kontynuowano wspólnie z PKP S.A. świadczenie usług utrzymania czystości na peronach i drogach dojścia do nich, torach, międzytorzach oraz w budynkach dworców i innej infrastrukturze obsługującej podróżnych, zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Rozwój informacji pasażerskiej

W 2025 roku Spółka rozpoczęła testy nowego sposobu dostępu do informacji o odjazdach pociągów z wykorzystaniem kodów QR umieszczanych na stacjach i przystankach osobowych. Po zeskanowaniu kodu podróżny uzyskuje na urządzeniu mobilnym dostęp do aktualnej tabeli odjazdów dla danej lokalizacji w systemie „Portal Pasażera”. W pierwszym etapie rozwiązanie udostępniono na wybranych stacjach i przystankach na Podhalu, Podlasiu, Lubelszczyźnie i Dolnym Śląsku. Testy służyły sprawdzeniu funkcjonalności rozwiązania oraz jego optymalizacji przed rozszerzeniem na kolejne lokalizacje. Wirtualne tablice rozkładu jazdy stanowią uzupełnienie tradycyjnej informacji pasażerskiej i ułatwiają dostęp do aktualnych danych dotyczących kursowania pociągów.

CSDIP

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. sukcesywnie rozwijają także System SDIP na stacjach i przystankach pasażerskich. System stanowi zintegrowane rozwiązanie obejmujące urządzenia służące do prezentacji wizualnej i głosowej informacji dla podróżnych.

Elementem systemu jest Centralna Aplikacja Systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej (CASDIP), odpowiedzialna za zasilanie urządzeń danymi o rozkładzie jazdy oraz bieżącej sytuacji ruchowej, w tym o opóźnieniach pociągów. System umożliwia automatyczne prezentowanie informacji na wyświetlaczach oraz generowanie komunikatów głosowych z wykorzystaniem syntezy mowy.

W ramach zadań inwestycyjnych realizowanych przez PLK S.A. w latach 2016–2025 urządzenia CSDIP zostały zabudowane w 461 lokalizacjach, w tym w 235 lokalizacjach w 2025 roku.

Zadania inwestycyjne realizowane w 2025 roku obejmowały m.in.:

- linię kolejową nr 7 na odcinku Otwock – Lublin Północny w tym stację Lublin Główny,
- linię kolejową nr 8 na odcinku Sułkowiec – Radom Wschodni,
- linię kolejową nr 25 na odcinku Mielec – Dębica,
- linię kolejową nr 146 na odcinku Rząsawa – Biała Szlachecka,
- stacje: Szczecin Główny, Warszawa Gdańska, Bytom, Rybnik, Zabrze, Kutno, Łowicz Główny, Włocławek.

Przeglądy i audyty infrastruktury pasażerskiej

Realizacja przeglądów stacji pasażerskich jest procesem ciągłym, polegającym na wskazywaniu ewentualnych nieprawidłowości i usterek, w celu ich jak najszybszego usunięcia. Mają one na celu zapewnienie wymaganego poziomu czystości i prawidłowego utrzymania elementów infrastruktury pasażerskiej, aby zapewnić komfort podróżnym korzystającym z transportu kolejowego.

W procesie kontroli poziomu wykonania wykorzystywana jest struktura odpowiednio przeszkolonych pracowników PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. na terenie 23 Zakładów Linii Kolejowych. Osoby te wyposażone są w mobilne urządzenia z dedykowaną – odpowiednio zmodyfikowaną – aplikacją audytową umożliwiającą w czasie rzeczywistym przekazanie oceny i ewentualnych uwag wykonawcy usługi.

Pasażerowie natomiast w 2025 roku korzystali z aplikacji Sprawny Peron, dzięki której mogli zgłaszać usterki na peronach, drogach dojścia do stacji i przystanków kolejowych.



6. Bezpieczeństwo

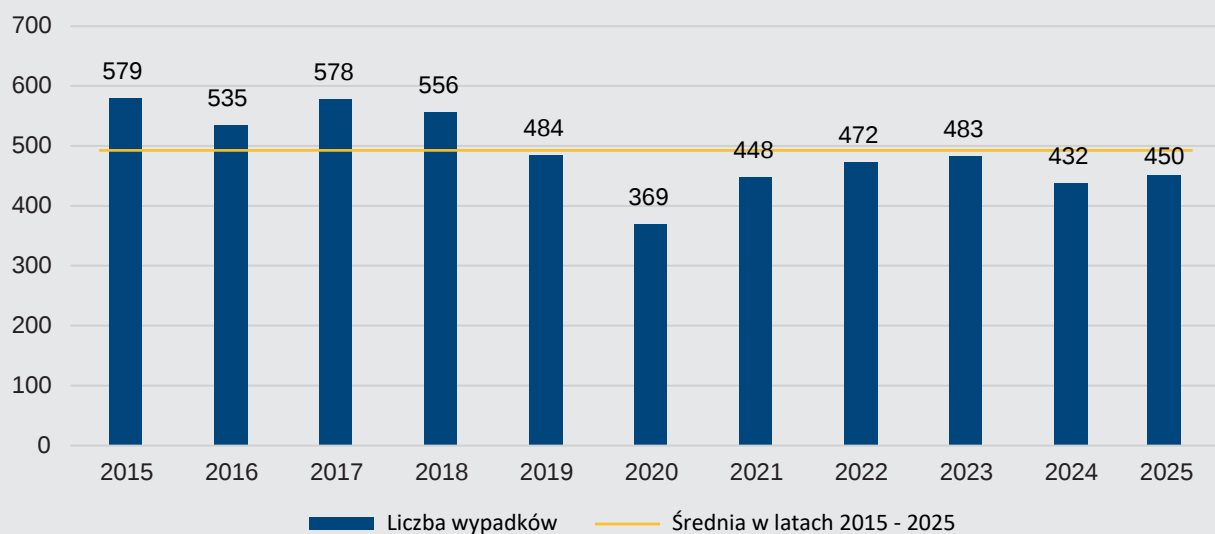
Statystyka zdarzeń kolejowych

(stan na lipiec 2026 r.)

W okresie od 1 stycznia do 31 grudnia 2025 roku na sieci linii kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. doszło do 450 wypadków (z wyłączeniem samobójstw).

W porównaniu do 2024 roku odnotowano wzrost liczby wypadków o 18 wypadków (4,1%).

Porównanie liczby wypadków, do których doszło w latach 2015 - 2025 na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

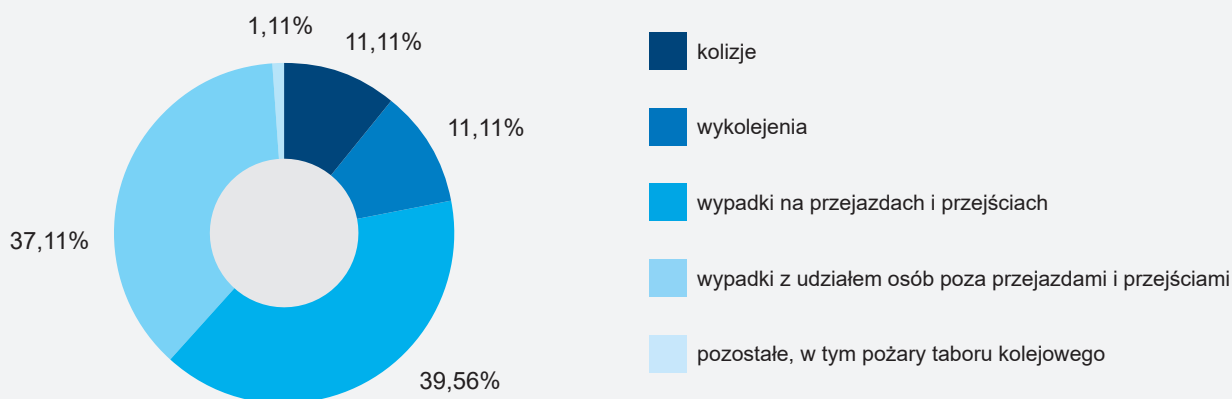


Wypadki i poważne wypadki w podziale na rodzaje

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 Polskie Linie Kolejowe S.A. w 2025 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 z udziałem osób poza przejazdami i przejściami (potrącenia osób przebywających na terenie kolejowym lub wskakujących/ wyskakujących do/ z pociągów) oraz wypadki na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach przez tory. Kolizje i wykolejenia stanowiły w 2025 roku niecałe 23% 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

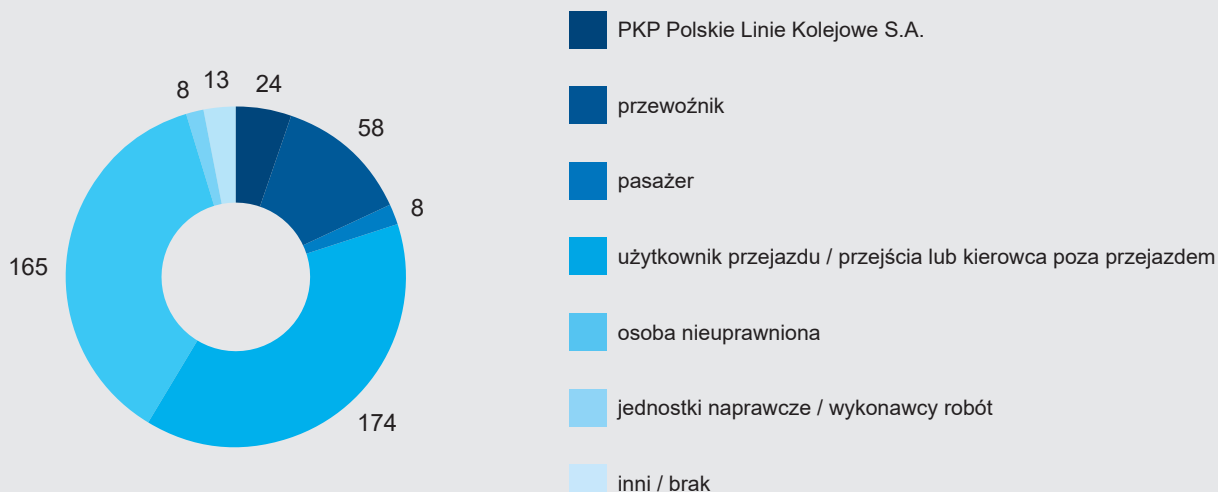
Liczba osób poszkodowanych na skutek wypadków na sieci linii kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w 2025 roku wyniosła 219, z czego 174 osób to ofiary śmiertelne, a 45 – ciężko ranne. W porównaniu do 2024 roku odnotowano wzrost ofiar śmiertelnych o 15, spadła natomiast liczba osób ciężko rannych – o 4. Najliczniejszymi grupami śmiertelnych ofiar wypadków, do których doszło

w 2025 roku, były osoby nieuprawnione do przebywania na terenie kolejowym (118 zabitych, wzrost o 2 w stosunku do 2024 roku) oraz użytkownicy przejazdów i przejść (51 zabitych, tj. o 8 więcej niż w 2024 roku). Wśród osób ciężko rannych w wypadkach kolejowych najliczniejszą grupę (22 osoby, tj. o 8 mniej niż w 2024 roku) stanowiły również osoby nieuprawnione do przebywania na terenie kolejowym oraz użytkownicy przejazdów i przejść (19 osób, tj. o 4 więcej niż w 2024 roku).

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 Polskie Linie Kolejowe S.A. w 2025 roku w podziale na podmioty zawinione



W 2025 roku doszło do 24 wypadków obciążających PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., w tym: 5 kolizji, 15 wykołajeń, 3 wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych oraz 1 wypadku z osobą. Najczęściej występującymi przyczynami

zdarzeń obciążających 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 stanu technicznego infrastruktury oraz wyposażenia

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. realizują szereg prac modernizacyjnych i rewitalizacyjnych na zarządzanej sieci linii kolejowych. Zakres rzeczowy 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.

Środki bezpieczeństwa stosowane podczas realizacji inwestycji oraz innych robót w torach w 2025 roku:

- na sieci zarządzanej przez PLK S.A. udzielono łącznie 75 622 zamknięć torowych (o 7% więcej niż w 2024 roku);
- zwiększono obsady posterunków ruchu w czasie prowadzenia inwestycji na stacji/szlaku (łącznie wymiar w 2025 roku – ponad 43 tys. godzin);
- przeprowadzono kontrole w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego w miejscach prowadzenia robót inwestycyjnych.

Działania na rzecz poprawy stanu technicznego infrastruktury oraz wyposażenia przeprowadzone w 2025 roku:

- wymiana i doposażenie rozjazdów – działania inwestycyjne objęły łącznie 615 szt. rozjazdów, wszystkie nowo montowane są ogrzewane elektrycznie (urządzenia eor);
- modernizacje i doposażenie przejazdów kolejowo-drogowych – działania inwestycyjne objęły łącznie 429 przejazdów, przy czym w różnych lokalizacjach zakres modernizacji obejmował: zabudowę samoczynnej sygnalizacji przejazdowej (urządzeń SSP), instalację urządzeń telewizji użytkowej (TVU) i/lub wymianę nawierzchni przejazdu. Dodatkowo wybudowano lub zmodernizowano 57 skrzyżowań dwupoziomowych;
- montaż układów kontroli niezajętości torów – zamontowano na 257 torach i 58 stacjach kolejowych;
- zabudowa uzależnień urządzeń przejazdowych w stacyjnych urządzeniach srk – zastosowano na 43 przejazdach kolejowo-drogowych;
- oznakowanie dojazdów do przejazdów kolejowo-drogowych poziomymi liniami spowalniającymi jazdę – do końca 2025 roku oznakowania zostały wykonane na dojazdach do 657 przejazdów kolejowo-drogowych;

Rozwój kultury bezpieczeństwa i świadomości zagrożeń oraz doskonalenie kompetencji pracowników

Budowanie dojrzałej kultury bezpieczeństwa jest jednym z celów PLK S.A. ujętych w „Strategii doskonalenia kultury

bezpieczeństwa” przyjętej przez Spółkę w 2025 roku oraz realizowanych w ramach ciągłego doskonalenia Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem. Spółka wdraża liczne działania ukierunkowane na rozwój kultury bezpieczeństwa i zwiększenie świadomości zagrożeń wśród pracowników, zarówno na stanowiskach związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, jak też wykonujących zadania administracyjne. Podejmowane inicjatywy są także kierowane do użytkowników przejazdów kolejowo-drogowych i przejść oraz osób korzystających z peronów i infrastruktury dedykowanej obsłudze podróżnych. Wśród działań podjętych przez Spółkę w 2025 roku związanych z kulturą bezpieczeństwa znajdują się m.in.:

- kontynuacja kampanii społecznej „Bezpieczny Przejazd”;
- realizacja warsztatów o bezpieczeństwie na przejazdach kolejowo-drogowych dla przedstawicieli OSK (Ośrodków Szkolenia Kierowców) i WORD (Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego);
- realizacja staży stanowiskowych w zakresie podstaw Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem, zarządzania ryzykiem, czynnika ludzkiego i kultury bezpieczeństwa;
- przeprowadzanie audytów w zakresie identyfikacji poziomu Kultury Bezpieczeństwa w jednostkach organizacyjnych Spółki (realizacja 2 audytów w 2025 roku);
- realizacja Olimpiady wiedzy z zakresu bezpieczeństwa ruchu kolejowego dla pracowników PLK S.A. pt. „Bezpieczeństwo przede wszystkim”;
- nagradzanie pozytywnych, proaktywnych postaw i zachowań pracowników w aspekcie eliminowania zagrożeń dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Monitorowanie Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem

W celu realizacji wymagań wspólnej metody oceny bezpieczeństwa (CSM) w odniesieniu do monitorowania tj. *Rozporządzenia Komisji (UE) Nr 1078/2012 z dnia 16 listopada 2012 roku w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do monitorowania*, która ma być stosowana przez przedsiębiorstwa kolejowe i zarządców infrastruktury po otrzymaniu certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji bezpieczeństwa oraz przez podmioty odpowiedzialne za utrzymanie, PLK S.A. stosuje „Strategię monitorowania Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem oraz Systemu Zarządzania Utrzymaniem PLK SA”, a także procedurę SMS/MMS-PD-04 „Monitorowanie i ciągłe doskonalenie Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem”. Głównymi obszarami podlegającymi procesowi monitorowania są:

- poziom bezpieczeństwa ruchu kolejowego na sieci kolejowej zarządzanej przez PLK S.A.,
- poprawność i skuteczność stosowania procedur Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem w Spółce,
- wprowadzanie zmian technicznych, eksploatacyjnych i organizacyjnych, uznanych za znaczące w procesie zarządzania zmianą (procedura SMS/MMS-PR-03),
- współpraca z dostawcami oraz wykonawcami, których produkty / usługi mają bezpośredni lub pośredni wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego,
- skuteczność wdrażania środków zapobiegawczych oraz korygujących, w tym między innymi wynikających z zaleceń Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych (PKBWK), Protokołów ustaleń końcowych (PUK), kontroli

przeprowadzonych przez Urząd Transportu Kolejowego (UTK), audytów i kontroli SMS, procesów analizy ryzyka,

- skuteczność wdrożonych środków kontroli ryzyka oraz działań zrealizowanych w ramach ciągłego doskonalenia SMS.

Realizacja Programu poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego

Realizacja „Programu poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego PLK S.A. na rok 2025” miała na celu zapewnienie optymalnego poziomu bezpieczeństwa pasażerów i przewożonych ładunków, pracowników oraz wykonawców, poprawę stanu technicznego infrastruktury oraz ciągłe podnoszenie poziomu bezpieczeństwa prowadzenia ruchu kolejowego. Poszczególne działania ujęte w Programie ukierunkowane były na realizację priorytetowych celów bezpieczeństwa Spółki na 2025 rok.

Działania w zakresie zarządzania ryzykiem

W 2025 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przeprowadziły:

1. 731 ocen znaczenia zmiany zgodnie z procedurą SMS/MMS-PR-03 „Zarządzanie zmianą” w celu określenia znaczenia planowanej zmiany dla każdej zmiany w systemie kolejowym. Zakres ocen znaczenia zmiany obejmował przede wszystkim:
 - uzyskanie odstępstwa od obowiązujących przepisów i/lub regulacji wewnętrznych Spółki;
 - urządzenia sterowania ruchem kolejowym;
 - podniesienie prędkości konstrukcyjnej na odcinku linii kolejowej;
 - przebudowę/zmianę kategorii przejazdu kolejowo-drogowego;
 - budowę, modernizację/odnowienie linii kolejowej /obiektów inżynierskich;
 - zmiany zapisów w regulacjach wewnętrznych Spółki (w tym SMS i MMS);
 - likwidację przejazdów kolejowo-drogowych/przejść dla pieszych w poziomie szyn;
 - utworzenie przejazdów kolejowo-drogowych/przejść dla pieszych w poziomie szyn;
 - zmianę zasad organizacji ruchu kolejowego;
 - utworzenie, modernizację peronów;
 - wykorzystanie wyrobów staroużytecznych.

Trzy zmiany zostały zaklasyfikowane jako zmiany znaczące zgodnie z *Rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 roku w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylające rozporządzenie (WE) nr 352/2009*.

2. 233 oceny ryzyka zgodnie z procedurą SMS/MMS-PR-02 „Ocena ryzyka technicznego i operacyjnego” w celu określenia, w uzasadnionych przypadkach, dodatkowych środków kontroli ryzyka celem zminimalizowania poziomu ryzyka (podwyższenia poziomu bezpieczeństwa) w działalności PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. Zakres ocen ryzyka obejmował przede wszystkim:
 - zagrożenia na przyjazdach kolejowo-drogowych;
 - zmiany zasad organizacji ruchu kolejowego, w tym jazdy na sygnały zastępcze „Sz” trwające powyżej 20 dni;
 - stan techniczny infrastruktury;

- zagrożenia związane z eksploatacją urządzeń srk;
- kategorie wypadkowe zgodnie z Instrukcją o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków, incydentów w transporcie kolejowym Ir-8;
- utrudnienia w ruchu kolejowym związane z drzewami oraz krzewami rosnącymi w pobliżu linii kolejowych sklasyfikowanych pod kategorią „D88” (zdarzenia losowe np. burze, huragany, zasy py śnieżne, osunięcie ziemi, powalone drzewa);
- zagrożenia związane z jazdami testowymi;

- zagrożenia przeniesione na PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przez inny podmiot;
- rekomendacje określone w Raportach Państwowej Komisji Badań Wypadków Kolejowych.

W 2025 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dokonały także aktualizacji „Rejestru Zagrożeń”, który jest jednym z podstawowych dokumentów wykorzystywanym w ramach prowadzonych ocen ryzyka i ocen znaczenia zmiany.

Kolejowe ratownictwo techniczne

Zespoły kolejowego ratownictwa technicznego ze specjalistycznym sprzętem są ulokowane na dużych węzłach kolejowych na terenie całej sieci zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i zarazem są tak rozmieszczone, aby jak najszybciej dojechać do miejsc zdarzeń. W 2025 r. działało 18 takich zespołów, w których skład wchodziło 8 Specjalnych Pociągów Ratownictwa Technicznego (SPRT) i 10 Pociągów Ratownictwa Technicznego (PRT).

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 są przygotowane do pracy w każdych warunkach pogodowych. Rozmieszczenie oraz rodzaj zespołów dostosowane są do potrzeb i natężenia ruchu na sieci kolejowej. Specjalistyczne wyposażenie oraz doskonale przygotowana kadra techniczna dają gwarancję skuteczności w udrażnianiu linii kolejowych, zapewniając bezpieczeństwo i ochronę przed skutkami awarii, katastrof technicznych i ekologicznych. Wspomniane zespoły kolejowego ratownictwa technicznego są jedynymi w kraju podmiotami ratowniczymi posiadającymi odpowiednie możliwości kadrowe i techniczne w zakresie usuwania skutków zdarzeń zaistniałych na liniach kolejowych. W 2025 roku zespoły były dysponowane do 163 zdarzeń w tym zrealizowano 92 wyjazdy interwencyjne w celu likwidacji zdarzeń lub transportu uszkodzonych pojazdów kolejowych na liniach zarządzanych przez PLK S.A.

Straż Ochrony Kolei

Analizując ogólną liczbę rejestrowanych przez Straż Ochrony Kolei (SOK) zdarzeń w 2025 roku należy stwierdzić, że w porównaniu do 2024 roku wzrosła liczba rejestrowanych zdarzeń o 4,69% z 6 742 w 2024 roku do 7 058 w 2025 roku, tj. więcej o 316 zdarzeń. Nastąpił też spadek wykrywalności zdarzeń występujących na obszarze kolejowym o 2,07% z 27,86% w 2024 roku do 25,79 w 2025 roku. W ujęciu długoterminowym liczba zarejestrowanych zdarzeń ustabilizowała się - od 2018 r. utrzymuje się na zbliżonym poziomie, poniżej 7,6 tys. zdarzeń rocznie.

Spadek wskaźnika wykrywalności nastąpił przy jednoczesnym wzroście ogólnej liczby rejestrowanych zdarzeń. W 2025 roku SOK kontynuowała działania ukierunkowane na przeciwdziałanie przestępstwom i wykroczeniom na obszarze kolejowym oraz identyfikację ich sprawców

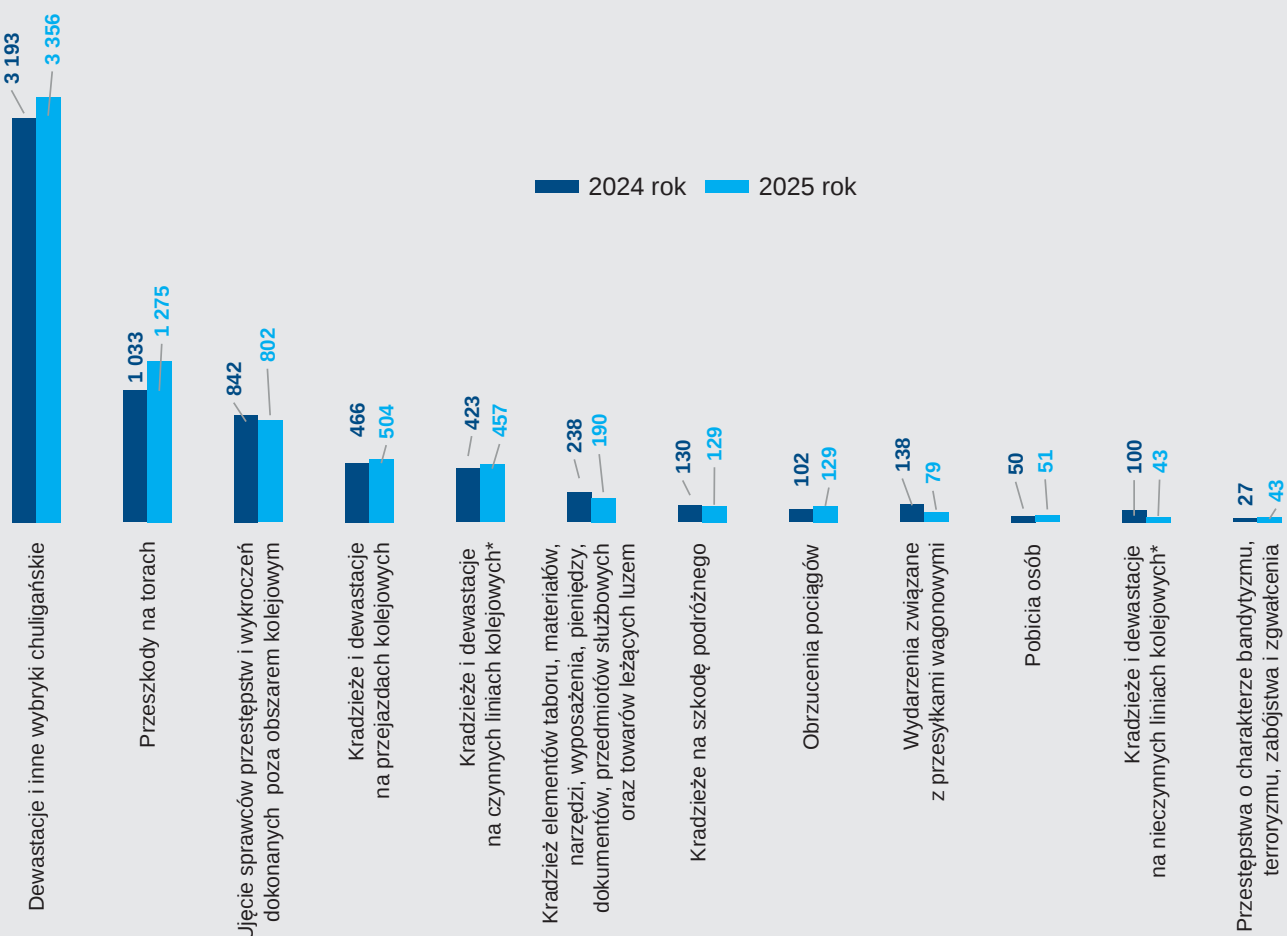
W zakresie szacunkowej wartości strat powstałych w 2025 roku w wyniku przestępstw i wykroczeń popełnionych na obszarze kolejowym odnotowano wzrost o 0,15 % (o 22 tys. zł) w porównaniu do 2024 roku.

W 2025 roku największą część (47,55% wszystkich zdarzeń) stanowiły dewastacje oraz inne wybryki chuligańskie. W porównaniu do 2024 roku zwiększyła się liczba zdarzeń o 5,1% (z 3 193 w 2024 roku do 3 356 w 2025 roku, tj. o 163 zdarzenia).

Kolejnymi grupami kategorii, które wyróżniają się ze względu na liczbę zarejestrowanych zdarzeń w 2025 roku były:

- przeszkody na torach – 18,06%;
- ujęcia osób poszukiwanych, posiadających narkotyki, dokonujących przemytu, nielegalnej migracji – 11,36%;
- kradzieże i dewastacje urządzeń na przejazdach kolejowo-drogowych – 7,14%;
- kradzieże i dewastacje urządzeń na czynnych liniach kolejowych – 6,47%;
- kradzieże elementów nawierzchni taboru, materiałów, narzędzi, przedmiotów służbowych oraz towarów z przesyłek leżących luzem – 2,69%;
- kradzieże na szkodę podróżnych – 1,83%;
- obrzucenia pociągów – 1,83%;
- zdarzenia związane z przesyłkami towarowymi – 1,12%;
- pobicia osób – 0,72%;
- kradzieże i dewastacje urządzeń na nieczynnych liniach kolejowych – 0,61%;
- przestępstwa o charakterze bandytyzmu, terroryzmu, zabójstwa i zgwałcenia – 0,61%.

Zdarzenia na obszarze kolejowym w latach 2024 – 2025 wg podziału na kategorie zdarzeń



W 2025 roku funkcjonariusze Straży Ochrony Kolei:

- wylegitymowali 16 066 osób;
- pouczyli 26 471 osób;
- nałożyli 23 004 grzywnien w drodze mandatu karnego, na kwotę 2 699 500 zł;
- przeprowadzili ogółem 11 863 kontrole punktów skupu złomu, podczas których ujawniono 5 przypadków mienia kolejowego pochodzącego z kradzieży o łącznej wartości 3 216 zł. W wyniku działań ujęto 1 skupującego oraz 6 zbywających nielegalnie zdobyte elementy infrastruktury kolejowej;
- ujęli 2 275 sprawców popełniających przestępstwa i wykroczenia;
- wykonali 44 287 patroli w pociągach pasażerskich,
- dokonali 239 248 patroli szlaków;
- dokonali 278 151 patroli dworców i stacji osobowych
- dokonali 55 214 patroli stacji towarowych;
- sprawdzili 702 282 wagony towarowe.

Ponadto funkcjonariusze SOK brali czynny udział w działaniach tj.:

- kampania „Bezpieczny Przejazd” – podczas działań funkcjonariusze SOK objęli ochroną 42 345 przejazdów kolejowych oraz podjęli interwencję w stosunku do 3 110 osób, które popełniły wykroczenia;

- akcja „Bezpieczny przejazd – Dzięki przejścia” – podczas działań funkcjonariusze SOK objęli ochroną 57 835 tzw. dzikich przejść oraz podjęli interwencję w stosunku do 3 960 osób, które przechodziły przez tory w miejscu do tego niewyznaczonym;
- „Bezpieczne Tory” – podczas działań funkcjonariusze SOK skontrolowali 6 933 pracowników wykonujących prace na obszarze kolejowym oraz 3 354 osób postronnych. W trakcie działań udział wzięło 18 822 funkcjonariuszy SOK;
- „Infrastruktura” – funkcjonariusze SOK objęli kontrolą 15 157 szlaków kolejowych oraz dokonali 6 635 kontroli punktów skupu złomu. W trakcie działań ujęto 1 sprawcę kradzieży;
- kontrole stanowisk i miejsc wykonywania pracy – skontrolowano 3 303 stanowisk i miejsc wykonywania pracy związanych bezpośrednio z ruchem kolejowym;
- przeprowadzono 877 prelekcji, w których udział wzięło 62 670 dzieci i młodzieży.

Telefon Alarmowy SOK

Na ogólnopolski telefon alarmowy o numerze 22 474 00 00 w 2025 roku zarejestrowano 6 056 zgłoszeń.



7. Kierunki rozwoju

Ramy strategiczne

Zgodnie z ustawowo określonymi obowiązkami, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. 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.)*¹ definiuje programy strategiczne dla sektora kolejowego. Dwa z nich odnoszą się wprost do działalności Spółki. Są to: *Krajowy Program Kolejowy do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032)*² (KPK), oraz program wieloletni pod nazwą: *Rządowy program wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2028 roku*³ – Program utrzymaniowy. KPK ujmuje projekty inwestycyjne współfinansowane ze środków UE w ramach perspektywy finansowej 2021-2027 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.

Wieloletni Program utrzymaniowy jest realizowany kompleksowo do działań prowadzonych w ramach KPK, zapewniając dofinansowanie kosztów zarządzania infrastrukturą

kolejową do 2028 roku, zwłaszcza w obszarze utrzymania i remontów. Pozwoli to na poprawę jakości infrastruktury kolejowej, skrócenie czasu przejazdu kolejną oraz na zwiększenie bezpieczeństwa podróży, a w efekcie wzrost konkurencyjności transportu kolejowego. Wykonaniem przedmiotowego Programu jest umowa zawarta pomiędzy PLK S.A. a Ministerstwem właściwym ds. infrastruktury z dnia 28 grudnia 2023 roku⁴.

W 2019 roku ustanowiono kolejny program wieloletni dedykowany rozwojowi infrastruktury kolejowej, którego wykonawcą jest PLK S.A. pn. *Program Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2028*⁵ roku, stanowiący narzędzie osiągania celów polityki państwa w zakresie zapewnienia dostępności komunikacyjnej regionów. Program składa się z m.in. z podstawowego komponentu inwestycyjnego, w ramach którego PLK S.A., we współpracy z jednostkami samorządu terytorialnego, realizuje projekty służące rozwojowi sieci połączeń kolejowych w mniejszych miejscowościach. Zadania inwestycyjne finansowane są w 85 proc. ze środków programu, a w 15 proc. ze środków pochodzących z samorządów.

W 2021 roku ustanowiony został także *Rządowy program budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021*

¹ Dokument przyjęty Uchwałą Nr 8 Rady Ministrów z dnia 14 lutego 2017 r. w sprawie przyjęcia Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.).

² Dokument przyjęty Uchwałą Nr 144/2023 Rady Ministrów z dnia 16 sierpnia 2023 r. zmieniająca uchwałę w sprawie ustanowienia Krajowego Programu Kolejowego do 2030 roku, z późn. zm.

³ Dokument przyjęty Uchwałą Nr 2 0 8 / 2 0 2 3 Rady Ministrów z dnia 7 listopada 2023 r. w sprawie ustanowienia programu wieloletniego „Rządowy program wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2028 roku”, z późn. zm.

⁴ Umowa na realizację programu wieloletniego „Rządowy program wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2028 roku” zawarta w dniu 28.12.2023 r.

⁵ Dokument przyjęty Uchwałą Nr 151/2019 Rady Ministrów z dnia 3 grudnia 2019 r. w sprawie ustanowienia Programu Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2028 roku, z późn. zm.

⁶ Dokument przyjęty Uchwałą Nr 63/2021 Rady Ministrów z dnia 19 maja 2021 r. w sprawie ustanowienia Rządowego programu budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021–2025, z późn. zm.

– 2025⁶ (Program przystankowy), którego celem zwiększenie dostępu lokalnych społeczności do transportu kolejowego. Łączna wartość Programu przystankowego to 1 097,84 mln zł, z czego 88,00 mln zł przeznaczone jest na realizację zadań parkingowych i obejmuje 314 lokalizacji w całej Polsce, gdzie zadania ujęte na liście podstawowej obejmują 214 lokalizacji, zaś zadania ujęte na liście rezerwowej to 100 lokalizacji.

Komplementarnie do wymienionych powyżej programów wieloletnich Spółka realizuje działania w związku z realizacją *Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększenia Odporności (KPO)*, dokumentu stanowiącego podstawę w zakresie ubiegania się o środki finansowe z unijnego Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności. W ramach KPO Spółce przyznano środki w wysokości ok. 11,483 mld zł (około 2,7 mld EUR). Środki te są przeznaczone m.in. na projekty związane z digitalizacją infrastruktury kolejowej poprzez zabudowę nowoczesnych urządzeń i systemów stero-

wania ruchem kolejowym, w tym systemów przejazdowych, których zadaniem jest zwiększenie poziomu efektywności i bezpieczeństwa prowadzenia ruchu pociągów, a docelowo zwiększenie bezpieczeństwa użytkowników dróg. Projekty KPO obejmują także prace związane z modernizacją infrastruktury liniowej. Ponadto na liście są również projekty związane z wyposażaniem stacji kolejowych w system dynamicznej informacji pasażerskiej wskazujący rzeczywisty czas odjazdu pociągów, z uwzględnieniem potrzeb osób z ograniczeniem słuchu oraz obcokrajowców. KPO obejmuje również projekty, których celem jest likwidacja tzw. „wąskich gardeł” i zwiększenie przepustowości linii kolejowych.

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.

Przewidywane kierunki rozwoju

Kierunki rozwoju PLK S.A. wynikają z podejmowanych na szczeblu rządowym decyzji dotyczących transportu kolejowego oraz postanowień przyjętych w unijnych i krajowych dokumentach strategicznych. Ich realizacja odbywa się w trybie ciągłym.

Zarządzanie rozwojem infrastruktury kolejowej koncentrować się będzie na efektywności zarządzania ruchem kolejowym, działalności utrzymaniowej oraz wydajności eksploatacyjnej, na które składa się odpowiednia przepustowość oraz parametry techniczne, a także atrakcyjna oferta przewozowa.

Kluczowe działania rozwojowe skupiać się będą na realizacji inwestycji określonych w KPK. Prowadzone przez Spółkę projekty inwestycyjne będą służyć modernizacji sieci linii kolejowych oraz zapewnieniu oferty infrastrukturalnej na poziomie odpowiadającym zapotrzebowaniu rynkowemu i oczekiwaniom społeczeństwa.

PLK S.A. oraz Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o. (Port Polska) będą intensyfikować współpracę w celu skoordynowania przygotowań do realizacji przestrzennie i funkcjonalnie powiązanych projektów infrastrukturalnych. Ponadto obydwie spółki w ramach współpracy będą dążyć do wypracowywania rozwiązań sprzyjających wzrostowi efektywności sieci kolejowej w Polsce w związku z rozwijaniem koncepcji Zintegrowanej Sieci Kolejowej (ZSK). ZSK to przedsięwzię-

cie, którego efektem będzie osiągnięcie długoterminowego, stabilnego planu rozwoju infrastruktury i tras kolejowych w Polsce. Działania związane z ZSK obejmują kompleksową analizę rozwoju sieci kolejowej, po zrealizowaniu obecnych programów wieloletnich, w tym inwestycji w ramach Portu Polska: sieci „Y” Kolei Dużych Prędkości (w zakresie m.in. spodziewanej liczby pasażerów, ruchu pociągów i adekwatności parametrów technicznych).

Przewiduje się konsekwentne wdrażanie na zarządzanej sieci linii kolejowych kompleksowych systemów prowadzenia ruchu, w tym systemów sterowania ruchem kolejowym. W celu poprawy bezpieczeństwa i efektywności wykorzystania infrastruktury planowane są także działania w obszarze teleinformatyki oraz funkcjonowania systemów cyfrowych. Wśród działań optymalizujących wewnętrzne procesy z wykorzystaniem nowych technologii szczególne znaczenie będą miały te, które odnoszą się do zarządzania zasobami oraz wspomagają nowoczesne projektowanie sieci.

Kolej uznawana jest za jeden z najbardziej ekologicznych środków transportu, zarówno pod względem emisji CO₂, jak i efektywności energetycznej. Oferując infrastrukturę kolejową wysokiej jakości i rozbudowaną sieć połączeń, PLK S.A. przyczyniać się będzie do budowania zrównoważonego rozwoju transportu.

Legislacja i strategia UE

W 2025 roku realizowano prace związane z:

- wdrożeniem regulacji dotyczących zrównoważonego rozwoju oraz przygotowaniem Grupy Kapitałowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. do realizacji wymogów sprawozdawczości w zakresie zrównoważonego rozwoju;
- opiniowaniem projektu rozporządzenia w sprawie wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej w jednolitym europejskim obszarze kolejowym;

- negocjowaniem nowych Wieloletnich Ram Finansowych, w szczególności rozporządzenia CEF 3, w tym udział w konsultacjach publicznych KE;
- rewizją dyrektywy o maszynistach;
- monitorowaniem:
 - inicjatyw legislacyjnych i pozalegisłacyjnych UE dotyczących unijnej polityki klimatycznej;
 - wytycznych i aktów prawnych Komisji związanych

- z przeciwdziałaniem skutkom kryzysów w zakresie dotyczącym kolei;
- legislacji dotyczącej mobilności wojskowej oraz filaru socjalnego KE;
- opiniowaniem wytycznych w zakresie pomocy państwa oraz planu działań KE na rzecz połączeń dalekobieżnych;
- rewizją dyrektyw dotyczących zamówień publicznych;

Współpraca międzynarodowa

W zakresie współpracy międzynarodowej Spółka w 2025 roku uczestniczyła w pracach najważniejszych organizacji międzynarodowych: Komisji Europejskiej (KE), Międzynarodowego Związku Kolei (UIC), Organizacji Współpracy Kolei (OSŽD), RailNetEurope (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 r., zrzeszającej kolejowe firmy i siły policyjne), a także Platformy Europejskich Zarządców Infrastruktury Kolejowej (PRIME).

W 2025 roku nastąpił wybór Prezesa Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. na stanowisko Wiceprzewodniczącego Stowarzyszenia Europejskich Zarządców Infrastruktury Kolejowej (EIM) na dwuletnią kadencję. Udział Prezesa Zarządu PLK S.A. w gremium zarządczym stowarzyszenia stwarza realne możliwości wpływu na strategię stowarzyszenia oraz na wyznaczanie kierunków realizacji zadań.

W związku z Polską Prezydencją w Radzie Unii Europejskiej w pierwszej połowie 2025 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. były gospodarzem lub współorganizatorem szeregu wydarzeń w tym m.in. konferencji pn. „Odnowiona polityka TEN-T” (13.02, Łódź), konferencji pn. „Konkurencyjność transportu kolejowego – wyzwanie i konieczność” (29-30.04, Wrocław) oraz Walnego Zgromadzenia Rail NetEurope (RNE) (27.05, Kraków).

W 2025 roku przedstawiciele Zarządu Spółki uczestniczyli w szeregu istotnych wydarzeń i konferencji o charakterze krajowym i międzynarodowym, w tym:

- 17-18 lutego (Bruksela) – wizyta przedstawiciela Zarządu Spółki oraz udział w spotkaniach poświęconych przyszłym Wieloletnim Ramom Finansowym Unii Europejskiej oraz instrumentowi CEF. W ramach wizyty przedstawiono oczekiwania i postulaty Spółki podczas m.in. debaty w Parlamencie Europejskim pn. „*Investing in Rail for EU Competitiveness, Resilience, Sustainable Growth*”.
- 18 marca (Bruksela) – udział przedstawiciela Zarządu Spółki w debacie w Parlamencie Europejskim poświęconej zwiększeniu konkurencyjności Unii Europejskiej oraz potrzebom sektora transportu kolejowego w realizacji celów dekarbonizacji;
- 10 kwietnia (Warszawa) – spotkanie Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z przedstawicielami Komisji Europejskiej, podczas którego przedstawiono plan rozwoju infrastruktury kolejowej zarządzanej przez Spółkę oraz

Ponadto przedstawiciele PLK S.A. uczestniczyli w projekcie KPI PRIME (Platformie Europejskich Zarządców Infrastruktury Kolejowej) w zakresie przygotowania raportu dotyczącego analizy porównawczej wyników zarządców infrastruktury kolejowej w UE.

omówiono potrzeby związane z przygotowaniem nowych Wieloletnich Ram Finansowych Unii Europejskiej na lata 2028-2034;

- 11-12 czerwca – udział Prezesa Zarządu PLK S.A. w Walnym Zgromadzeniu UNIFE (Unia Europejskiego Przemysłu Kolejowego) oraz posiedzeniu Komitetu UNIFE UNIRAILINFRA;
- 23 września – spotkanie Prezesa Zarządu PLK S.A. z Dyrektorem Wykonawczą Agencji Kolejowej Unii Europejskiej;
- 6 października (Praga) – udział Prezesa Zarządu PLK S.A. w spotkaniu zarządców infrastruktury realizujących duże projekty inwestycyjne, zorganizowanym przez DG MOVE (Dyrekcja Generalna ds. Mobilności i Transportu) we współpracy ze Správą železnic, státní organizace (Republika Czeska);
- 19-20 listopada (Warszawa) – organizacja przez Spółkę wydarzenia EU Rail IMs Connecting Days 2025, w którym uczestniczyło ponad 30 prezesów i dyrektorów generalnych europejskich zarządców infrastruktury kolejowej, a także dyrektorzy generalni stowarzyszeń kolejowych oraz wysocy przedstawiciele Komisji Europejskiej.

W 2025 roku Spółka kontynuowała kontakty bilateralne z zarządcami infrastruktury kolejowej oraz kolejami, w tym m.in.: Správą železnic, státní organizace (Republika Czeska), DB InfraGO AG (Niemcy), AB LTG Infra (Litwa) i RB Rail AS (Państwa Bałtyckie), MAV (Węgry), Korea National Railway (Korea Południowa), AT Ukrzaliznytsia (Ukraina). Efektem współpracy było podpisanie m.in. Porozumienia pomiędzy PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz Kolejami Ukraińskimi S.A. o współpracy w zakresie zarządzania, eksploatacji oraz utrzymania infrastruktury kolejowej dla prowadzenia ruchu kolejowego przez polsko-ukraińską granicę państwową, jak również Porozumienia pomiędzy PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz LTG Infra o przekazywaniu w czasie rzeczywistym informacji o pociągach kursujących między Litwą a Polską oraz Memorandum o współpracy z Korea National Railway.

Ponadto w 2025 roku odbyły się:

- spotkania Zarządu Spółki z przedstawicielami zagranicznej dyplomacji z Wielkiej Brytanii i Szwecji;
- posiedzenie Grupy Infrastrukturalnej PLK S.A. – LTG Infra w Krakowie;
- konferencje graniczne z ościennymi zarządcami infrastruktury: Správą železnic, státní organizace w Poznaniu, DB InfraGO AG we Wrocławiu, AT Ukrzaliznytsia w Krakowie;
- aktywizacja współpracy z partnerami hiszpańskimi poprzez udział przedstawicieli Spółki w Forum Hiszpańsko-Polskim, w konferencji RailLive w Madrycie oraz w Forum Gospo-

darczym w Bilbao, a także rozpoczęcie prac nad Memorandum o współpracy z ADIF;

- realizacja we współpracy z AT Ukrzaliznytsia wspólnego wniosku do CEF dot. realizacji projektów inwestycyjnych na kolejowych przejściach granicznych Dorohusk – Jagodzin oraz Przemyśl – Mostiska;
- realizacja wspólnie z AT Ukrzaliznytsia w ramach inicjatywy EU-UA Solidarity Lanes projektu pn. „Opracowanie studium wykonalności linii kolejowej Lublin – Chełm – PG w Dorohusku – PG w Jagodzinie – Kowel oraz koncepcja zagospodarowania terenu przejścia granicznego – Korytarze Solidarnościowe”;
- wymiana doświadczeń z zarządcami infrastruktury kolejowej i kolejami, m.in. z Czech, Austrii, Szwajcarii, Norwegii, Japonii, Korei;
- organizacja wizyt technicznych dla podmiotów zagranicznych, m.in. z Brazylii, Turcji, Tanzanii, attaché ds. transportu z UE.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. kontynuowały również współpracę z m.in.:

- z DB infraGO AG nad przygotowaniem i realizacją projektów tj. wdrożeniem Europejskiego Systemu Sterowania Pociągami (ETCS) na styku infrastruktury, elektryfikacją odcinka gr. państwa – stacja Görlitz, budową nowego mostu w Kostrzynie i przebudową odcinka linii nr 203 gr. państwa – Kostrzyn, modernizacją i elektryfikacją linii Berlin – Angermünde – Szczecin, modernizacją linii 346 Hradec nad Nisou – Zittau;
- z AB LTG Infra i RB Rail AS nad realizacją projektu Rail Baltica;
- z zarządcami infrastruktury kolejowej i kolejami z krajów ościennych: Litwy, Ukrainy, Słowacji, Czech, Niemiec.

Działalność międzynarodowa umożliwiła wymianę doświadczeń oraz dobrych praktyk z partnerami zagranicznymi, a także przyczyniła się do umocnienia pozycji PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. jako aktywnego uczestnika europejskiej współpracy w sektorze kolejowym.

Współpraca z zewnętrznymi partnerami

W 2025 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. kontynuowały współpracę z kluczowymi partnerami zewnętrznymi, w tym administracją rządową, jednostkami samorządu terytorialnego, podmiotami sektora energetycznego oraz partnerami zaangażowanymi w realizację strategicznych przedsięwzięć infrastrukturalnych.

Współpraca obejmowała m.in. przygotowanie i realizację inwestycji kolejowych, rozwój infrastruktury oraz uzgodnienia dotyczące jej przyszłego wykorzystania.

Spółka prowadziła również stały dialog z przedstawicielami samorządów na obszarach objętych planowanymi i realizowanymi inwestycjami.

W kwietniu 2025 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Ministerstwo Infrastruktury oraz Województwo Łódzkie podpisały *Pakt Kolejowy dla Województwa Łódzkiego*, określający zasady współpracy przy rozwoju infrastruktury kolejowej w regionie. Dokument obejmuje przygotowanie nowych połączeń kolejowych, m.in. w kierunku Bełchatowa, Tomaszowa Mazowieckiego i Wielunia, a także modernizację i rewitalizację istniejącej infrastruktury. Działania mają służyć poprawie dostępności transportowej województwa, zwiększeniu spójności regionalnej sieci kolejowej oraz stworzeniu warunków do dalszego rozwoju przewozów pasażerskich i towarowych.

Współpraca z jednostkami samorządu terytorialnego obejmowała również działania związane z poprawą bezpieczeństwa na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami.

Istotnym obszarem współpracy były również działania związane z rozwojem systemu zasilania kolei.

W 2025 roku PLK S.A. i PGE Energetyka Kolejowa S.A. podpisały dwa porozumienia określające zasady współpracy w zakresie inwestycji, funkcjonowania systemu energetycznego oraz budowy, modernizacji i certyfikacji układów zasilania sieci trakcyjnej. Zgodnie z przyjętymi założeniami do końca 2029 roku planowana jest budowa lub modernizacja blisko 90 podstacji trakcyjnych i kabin sekcyjnych, a w kolejnych latach przewidziano działania dotyczące dalszych obiektów. Rozwój infrastruktury zasilającej ma umożliwić zwiększenie przepustowości linii kolejowych oraz stworzyć warunki do podnoszenia prędkości pociągów.

Spółka kontynuowała także współpracę z Polskimi Elektrowniami Jądrowymi w zakresie zapewnienia kolejowego dostępu do planowanej elektrowni jądrowej na Pomorzu. W 2025 roku podpisano umowę na modernizację trasy z Lęborka do Łeby wraz z budową odcinka nowej linii w kierunku elektrowni i Choczewa. Projekt uzupełniają prace dotyczące alternatywnego połączenia kolejowego na odcinku Kartuzy – Lębork oraz przygotowania do modernizacji linii nr 230 na odcinku Wejherowo – Choczewo.

Realizacja tych zadań będzie służyła zarówno obsłudze strategicznej inwestycji energetycznej, jak i poprawie dostępności kolejowej północnej części województwa pomorskiego.

W 2025 roku prowadzono ponadto współpracę z Portem Polska w zakresie uzgodnień technicznych i eksploatacyjnych związanych z budową nowych linii kolejowych.

Kontynuowane były również działania w ramach projektów Zintegrowanej Sieci Kolejowej (ZSK) oraz Horyzontalnego Rozkładu Jazdy (HRJ), ukierunkowanych na długoterminowe i systemowe kształtowanie rozwoju infrastruktury kolejowej oraz przyszłej siatki połączeń w Polsce.

PLK S.A. kontynuowały ponadto działania na rzecz wymiany informacji, doświadczeń i wyznaczania wspólnych strategii

działań w ramach platformy dialogu jaką stanowi prowadzona przez Spółkę Rada Przewoźników.

Rozwój korytarzy towarowych

Kolejowe korytarze towarowe funkcjonują na podstawie *Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 913/2010 z dnia 22 września 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy*.

Celem funkcjonowania korytarzy jest zwiększenie konkurencyjności międzynarodowych kolejowych przewozów towarowych poprzez usprawnienia organizacyjne oraz lepszą współpracę między zarządcami infrastruktury.

W 2024 roku opublikowano *Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1679 z dnia 13 czerwca 2024 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej*, zmieniające rozporządzenia (UE) 2021/1153 i (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenie (UE) nr 1315/2013. Rozporządzenie to zakłada m.in. ujednolicenie przebiegu korytarzy TEN-T z kolejowymi

korytarzami towarowymi oraz utworzenie Europejskich Korytarzy Transportowych (EKT), w ramach których funkcjonują kolejowe korytarze towarowe (RFC).

W wyniku zmian wprowadzonych przez powyższe rozporządzenie przez Polskę przebiegają następujące kolejowe korytarze towarowe:

- Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie,
- Morze Północne – Morze Bałtyckie.

W 2025 roku rozwiązany został Bursztynowy Korytarz Towarowy (RFC Amber), którego wybrane odcinki włączono w struktury korytarzy Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie oraz Ren – Dunaj.

Głównym zadaniem struktur korytarzowych w 2025 roku była integracja z korytarzami TEN-T oraz dostosowanie ich działalności do wymogów nowego rozporządzenia, w tym nawiązanie bliższej współpracy z koordynatorami EKT.

Istotne działania w zakresie informatyzacji

W 2025 roku w obszarze infrastruktury IT prowadzone były prace modernizacyjne i konserwacyjne, wzmacniano narzędzia dedykowane bezpieczeństwu, a także wdrażane były nowe funkcjonalności systemów i narzędzi.

Domena kolejowa

1. W systemie „Portal Pasażera” wdrożono prezentowanie Tablic stacyjnych. Rozwiązanie umożliwia dostęp do tablic przyjazdów i odjazdów pociągów na danej stacji na stronie WWW oraz w aplikacji mobilnej, przez zeskanowanie kodu QR na stacjach lub wyszukanie w „Portalu Pasażera” (o czym mowa na str. 27 Raportu).
2. Udostępniono interfejs API Otwarte Dane Kolejowe w zakresie udostępnienia rozkładu jazdy pociągów pasażerskich oraz jego realizacji wraz z informacjami o utrudnieniach w ruchu pociągów.
3. Stworzono aplikację mobilną DZIK do dokumentacji zdjęciowej obiektów infrastruktury kolejowej.
4. W Systemie Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej – wersja 2 (SEPE 2) m.in. wdrożono nowy proces obsługi Wykazu pojazdów kolejowych w składzie pociągu (R7) oraz interfejsy do systemu Mapa Interaktywna Linii Kolejowych (MILK) i systemu wspierającego zarządzanie projektami inwestycyjnymi (EPM). Usprawniono import danych z Systemu Konstrukcji Rozkładu Jazy (SKRJ) (dane w czasie rzeczywistym) oraz wdrożono prezentację odczytów GPS na mapie w module Wykres.
6. W Systemie Konstrukcji Rozkładu Jazdy (SKRJ) oraz Internetowym Systemie Zamawiania Trasy Pociągu (ISZTP)

wprowadzono szereg usprawnień obejmujących pobieranie danych, ich prezentację na wykresie ruchu oraz proces tworzenia cyklicznego Rozkładu Jazdy. Wdrożono również możliwość składania zamówień i trasowania pociągów bez wymaganych zgód na przewóz z przekroczonym naciskiem, uwzględnianie ograniczeń sygnalizacyjnych wynikających z usytuowania krawędzi peronowych dla wskazanych stacji oraz elektroniczną obsługę przesyłek nadzwyczajnych.

7. Dostosowano mapę sztabu CZK (Centrum Zarządzania Kryzysowego) do prezentacji pociągów według rzeczywistych zatwierdzeń.

Domena biznesowa

1. Wdrożono narzędzie integrujące system SAP ERP z Krajowym Systemem e-Faktur (KSeF).
2. Dostosowano system JPK (Jednolity Plik Kontrolny) do zmian prawnych wymaganych do wdrożenia przed 2026 rokiem.
3. Rozszerzono funkcjonalności Systemu Informacyjnego dla Linii Kolejowych (SILK) m.in. w zakresie danych o obiektach GSM-R, dodano funkcje raportowe w tym uwzględniające dane SOLK, udostępniono dane kilometrażowe dotyczące torów linii na rzecz zewnętrznego systemu UMM GUGiK (Głównego Urzędu Geodezji i Kartografii) wykorzystywanego przez służby ratunkowe (112).
4. Uruchomiono produkcyjnie nowocześniejszą wersję publicznego portalu Mapa Interaktywna Linii Kolejowych MILK2.

Geoinformacja

Rok 2025 był czasem kontynuacji wdrażania nowych rozwiązań geoinformacyjnych w PKP Polskich Liniach Kolejowych S.A.

Wdrożono nową wersję mapy interaktywnej dostępnej publicznie pod adresem: <https://mapa.plk-sa.pl/>. Nowy portal mapowy zastąpił dotychczasową mapę, a użytkownicy otrzymali nowoczesne narzędzie, które zapewnia szybsze i wydajniejsze działanie. W portalu mapowym zaimplementowano nowe funkcjonalności związane z wizualizacją i wyszukiwaniem danych, co bezpośrednio przełożyło się na zoptymalizowanie procesów związanych z wyświetlaniem, przeglądaniem, filtrowaniem oraz analizowaniem danych tabelarycznych i przestrzennych publikowanych na portalu.

W ramach prac rozwojowych systemu SILK (w ramach Projektu SILK2026) zrealizowano szereg zadań, których efektem jest m.in. rozszerzenie integracji danych systemu SILK

z innymi systemami dziedzicznymi Spółki, a także wdrożenie nowych funkcjonalności usprawniających codzienną pracę użytkowników i administratorów systemu SILK.

W 2025 roku zakończono kolejny etap prac nad wdrożeniem portalu mapowego MILK2 w sieci wewnętrznej Spółki. Realizacja tego zadania umożliwi pracownikom Spółki dostęp do aplikacji MILK2, która bazując na całkowicie nowych technologiach gwarantuje większe bezpieczeństwo danych oraz lepszą ergonomię i wydajność aplikacji. Nowy portal łączy funkcje prezentacji wektorowych oraz rastrowych danych przestrzennych, wyszukiwania i analiz danych przestrzennych względem atrybutów opisowych, a także m.in. eksportu danych, wykonywania pomiarów, szkiców i wydruków map. Administratorzy systemu otrzymają dostęp do panelu administracyjnego, który w sposób optymalny zapewni zarządzanie portalem mapowym MILK2.

Ochrona środowiska

W ramach przygotowania projektów inwestycyjnych w 2025 roku uzyskano 27 decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, z czego 7 po przeprowadzeniu oceny oddziaływania na środowisko, dla 3 innych projektów postępowania zostały wszczęte i będą kontynuowane w 2026 roku.

Ponadto na potrzeby projektów inwestycyjnych:

- 1) zakończono inwentaryzację przyrodniczą dla 4 projektów inwestycyjnych realizowanych w ramach umowy ramowej na wykonanie dokumentacji środowiskowej;
- 2) realizowano 5 analiz porealizacyjnych, z których 4 przekazano do organów ochrony środowiska, a jedna jest kontynuowana i będzie zakończona w kolejnym roku. W przypadku dwóch inwestycji zgodnie z zapisami decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wykonane zostały pomiary kontrolne hałasu po realizacji przedsięwzięcia;
- 3) realizowano 4 monitoringi przyrodnicze, które kontynuowane będą w kolejnych latach.

W 2025 roku wydano 7 decyzji zobowiązujących Spółkę do zastosowania działań minimalizujących ograniczających oddziaływanie w zakresie hałasu oraz 3 decyzje zmieniające wydane przez Ministra właściwego ds. klimatu i środowiska.

Funkcjonujące w Spółce Laboratorium Akustyczne uzyskało od Polskiego Centrum Akredytacji rozszerzenie akredytowanej działalności w zakresie pomiarów hałasu od instalacji, maszyn, urządzeń i zakładów przemysłowych oraz w zakresie metody obliczeniowej CNOSSOS EU:2021. W 2025 roku opracowane przez Laboratorium Akustyczne

biblioteki taboru kolejowego eksploatowanego na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zostały zaimplementowane w oprogramowaniu akustycznym soundPLAN jako ogólnopolskie standardy. Laboratorium Akustyczne przeprowadziło badania wpływu absorberów przyszynowych typu THETA oraz INTERTECH PLUS na emisję hałasu od linii kolejowej w ramach procesu dopuszczenia elementów podsystemów i technologii do stosowania na liniach kolejowych. Przeprowadzono pomiary poziomu hałasu w 150 punktach pomiarowych, obejmujące hałas komunikacyjny pochodzący od linii kolejowych oraz hałas przemysłowy generowany przez obiekty infrastruktury kolejowej, w tym rampy i bocznice kolejowe.

Ponadto Spółka, dążąc do uzyskania neutralności klimatycznej oraz ograniczenia emisji CO₂, podejmowała następujące działania:

- zakup/wynajem/leasing pojazdów elektrycznych/hybrydowych – na koniec 2025 roku na stanie Spółki znajdowało się 174 sztuk pojazdów elektrycznych/hybrydowych;
- systematyczna eliminacja kotłów na paliwo stałe służących do ogrzewania budynków kolejowych – w 2025 wymieniono 18 kotłów;
- wymiana opraw oświetleniowych na energooszczędne – do końca roku 2025 wymieniono 85 932 szt. opraw na LED;
- zmniejszenie zużycia paliw stałych – zużycie paliw stałych w 2025 r. wyniosło ok. 3,36 tys. ton;
- systematyczna zabudowa elektrycznego ogrzewania pojazdów (eor) – w 2025 roku Spółka eksploatowała 23 989 (szt.) wyremontowanych eor.



8. Inwestycje

Realizacja programów inwestycyjnych

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. jako zarządca narodowej sieci linii kolejowych realizują działania ukierunkowane na poprawę dostępności, sprawności i wydajności systemu transportowego kraju, poprzez realizację szerokiego programu inwestycyjnego obejmującego modernizację wielu linii kolejowych.

Spółka realizuje projekty inwestycyjne ujęte w programach wieloletnich, takich jak *Krajowy Program Kolejowy (KPK)*, *Program Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej - Kolej + do 2032 roku (Program Kolej+)*, *Rządowy program budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021–2026 (Program Przystankowy)*, Program polskiej energetyki jądrowej (w jego ramach Spółka realizuje jeden projekt) oraz Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO).

Największym z programów realizowanych przez PLK S.A. jest KPK, ustanawiający ramy finansowe oraz warunki realizacji zamierzeń państwa w zakresie inwestycji kolejowych przewidywanych do wykonania do 2032 roku. Przyjęcie KPK wynika z art. 38c ustawy z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym i obejmuje wszystkie inwestycje realizowane z wykorzystaniem środków finansowych, których dysponentem jest Minister właściwy ds. infrastruktury.

Według stanu na dzień 31 grudnia 2025 roku łączna wartość wszystkich programów wieloletnich (KPK, KPO, Kolej+ i Program Przystankowy)¹ wynosiła 187,1 mld zł, w tym:

1. KPK 161,1 mld zł;
2. KPO 11,5 mld zł;

¹ Zgodnie z przyjętymi uchwałami dot. programów wieloletnich:

1. KPK: uchwała Rady Ministrów nr 148/2025 z dnia 30 października 2025 r.,
2. Kolej+: uchwała Rady Ministrów nr 184/2025 z dnia 23 grudnia 2025 r.,
3. Program Przystankowy: uchwała Rady Ministrów nr 168/2025 z dnia 4 grudnia 2025 r.,

3. Kolej+ 13,4 mld zł;
4. Program Przystankowy 1,1 mld zł.

Zaawansowanie projektów dla wszystkich programów wieloletnich według stanu na dzień 31 grudnia 2025 roku przedstawia się następująco:

- inwestycje zakończone – 68,4 mld zł;
- inwestycje w realizacji (na różnych poziomach zaawansowania) – 52,4 mld zł;
- w przetargach – inwestycje o wartości 24,3 mld zł.

Zafakturowanie projektów dla wszystkich programów wieloletnich na dzień 31 grudnia 2025 roku wyniosło 91,40 mld zł, w tym:

1. KPK 84,2 mld zł;
2. KPO 5,8 mld zł;
3. Kolej+ 0,4 mld zł;
4. Program Przystankowy 1,0 mld zł.

W 2025 roku Spółka realizowała projekty inwestycyjne na terenie całego kraju, na podstawie zawartych z wykonawcami umów. W okresie od stycznia do grudnia 2025 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podpisały umowy w ramach programów wieloletnich o wartości netto ok 16,2 mld zł.

Największe umowy podpisane w 2025 roku (powyżej 1 mld zł):

1. Zaprojektowanie i wykonanie robót budowlanych na odcinku Gdynia Chylonia – Łębork linii kolejowej nr 202 (2,6 mld zł),
2. Zaprojektowanie (w zakresie branży srk) i kompleksowe wykonanie robót budowlanych na linii kolejowej nr 622 na odcinku H Szczyrzyc – Tymbark (1,7 mld zł),
3. Wykonanie robót budowlanych na odcinku Łębork – Łeba – Steknica – Ślajszewo Elektrownia – Choczewo (1,4 mld zł),

4. Roboty budowlane na linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk na odcinku Warszawa – Otwock – Dęblin – Lublin, etap IIb (1,3 mld zł),
5. Zaprojektowanie i wykonanie robót dla zadania pn. Rewitalizacja linii kolejowej nr 108 na odcinku Jasło – Nowy Zagórz wraz z budową łącznicy kolejowej Jedlicze – Szebnie (1 mld zł).

Inwestycje w 2025 roku

Podstawą działalności inwestycyjnej Spółki w 2025 roku, analogicznie jak w latach poprzednich, był Plan Inwestycyjny Spółki (PI2025), który zakładał realizację projektów finansowanych z różnych źródeł finansowania, m.in. środków unijnych, krajowych środków publicznych, kredytów oraz środków własnych Spółki. W 2025 roku wykonanie nakładów inwestycyjnych wyniosło 11,7 mld zł. Największymi realizowanymi projektami były:

1. Modernizacja linii kolejowej nr 104 Chabówka – Nowy Sącz na odcinku Chabówka – Rabka Zaryte – Mszana Dolna oraz Limanowa – Kłęczany – Nowy Sącz;
2. Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska, Etap I linia E 65 na odcinku Będzin – Katowice Szopienice Płd. – Katowice Piotrowice;
3. Prace na linii kolejowej nr 38 na odcinku Giżycko – Korsze wraz z elektryfikacją;

4. Prace na linii kolejowej nr 202 na odcinku Gdynia Chylonia – Słupsk;
5. Prace na odcinku Kościerzyna - Gdynia;
6. Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska, Etap I linia E 65 na odcinku Zabrzeg – Zebrzydowice (granica państwa);
7. Prace na obwodnicy towarowej Poznania;
8. Prace na linii średnicowej w Warszawie na odcinku Warszawa Wschodnia - Warszawa Zachodnia etap I;
9. Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska, Etap I linia E 65 na odcinku Tychy – Most Wisła;
10. Prace na linii kolejowej C-E 65 na odc. Chorzów Batory – Tarnowskie Góry – Karsznice – Inowrocław – Bydgoszcz – Maksymilianowo.

Inwestycje 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 modernizację przejazdów kolejowo-drogowych w jednym poziomie oraz ich likwidację i zastępowanie skrzyżowaniami dwupoziomowymi.

Wykonanie wskaźników rzeczowych w 2025 roku

Lp.	Wskaźnik	Jednostka miary	Wykonanie
1.	Modernizacja drogi kolejowej (w tym: naprawa nawierzchni kolejowej, podtorza, szyn OC)	km toru	691,53
2.	Zabudowa rozjazdów	szt.	615
3.	Obiekty inżynieryjne, w tym:	szt.	317
	Mosty	szt.	49
	Wiadukty	szt.	36
	Przepusty	szt.	232
4.	Perony	szt.	131
5.	Sieć trakcyjna	tkm	388,96
6.	Przejazdy kolejowe	szt.	429

Zagrożenia i ryzyka oraz podjęte działania

W 2025 roku PLK S.A. w ramach realizacji programów wieloletnich prowadziły liczne inwestycje na terenie całego kraju, w których występowały nie tylko zagrożenia typowe dla branży budowlanej, ale również identyfikowane były zagrożenia,

spowodowane skalą i liczbą realizowanych jednocześnie projektów ujętych w programach wieloletnich. Skala i skomplikowany, wielobranżowy charakter inwestycji wpływają znacząco na liczbę zagrożeń identyfikowanych na każdym z etapów procesu inwestycyjnego. Realizacja prac wymaga koordynacji wielu projektów, ze szczególnym uwzględnieniem ko-

nieczności zachowania prowadzenia ruchu pasażerskiego i towarowego po istniejącej infrastrukturze. Spółka prowadzi bieżący monitoring ryzyk mający na celu wspomaganie podejmowania decyzji strategicznych w obrębie zarządzania projektami inwestycyjnymi. Kluczowe ryzyka zidentyfikowane w 2025 roku obejmowały: opóźnienia wynikające z wydłużonej procedury przeprowadzania postępowań przetargowych, wydłużające się procesy przygotowania dokumentacji projektowej, wydłużone procedury uzyskiwania uzgodnień, zezwoleń i decyzji administracyjnych, opóźnienia w realizacji robót budowlanych oraz zagrożenia związane z finansowaniem projektów inwestycyjnych.

Nowy standard zarządzania projektami inwestycyjnymi

Od 2025 roku w PKP Polskich Liniach Kolejowych S.A. obowiązuje zaktualizowana Metodyka zarządzania projektami inwestycyjnymi, która ujednoliciła zasady przygotowania, realizacji, monitorowania i nadzoru nad inwestycjami w całej Spółce. Nowy standard porządkuje przebieg procesu inwestycyjnego, określa role i odpowiedzialności jego uczestników oraz zasady zarządzania projektami i programami wieloletnimi.

W 2025 roku prowadzono działania związane z wdrożeniem Metodyki, w tym szkolenia dla pracowników zaangażowanych w realizację inwestycji. Rozwiązanie wspiera spójne i efektywne zarządzanie portfelem projektów inwestycyjnych Spółki.

Program uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2032 roku

Budżet Programu Kolej+ obejmuje ponad 13,4 mld zł, w tym:

- ok. 11,2 mld zł – środki z dokapitalizowania PLK S.A.,
- ok. 2,2 mld zł – wkład jednostek samorządu terytorialnego

Na listę podstawową Programu zakwalifikowano 35 inwestycji. W 2025 roku PLK S.A. ogłosiła 3 postępowania przetargowe, w tym: 1 przetarg na opracowanie dokumentacji projektowej, 1 przetarg na wykonanie dokumentacji projektowej

i robót budowlanych oraz 1 przetarg na pełnienie nadzoru inwestorskiego nad zaprojektowaniem oraz wykonaniem robót budowlanych.

Do końca 2025 roku Spółka podpisała 39 umów z wykonawcami dla inwestycji, w tym: 27 umów na opracowanie dokumentacji projektowej, 8 umów na wykonanie dokumentacji projektowej i robót budowlanych oraz 4 umowy na pełnienie nadzoru inwestorskiego.

Jednocześnie w 2025 roku została podjęta Uchwała nr 184 Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2025 r. zmieniająca uchwałę w sprawie ustanowienia Programu Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2029 roku, która wydłuża okres realizacji Programu do 2032 roku.

Rządowy program budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021 – 2026

Rządowy program budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021 – 2026 został zaktualizowany Uchwałą Rady Ministrów nr 168 z dnia 4 grudnia 2025, zgodnie z którą został wydłużony do dnia 31 grudnia 2026 roku.

W ramach Rządowego programu budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021 – 2026, w 2025 roku wartość zrealizowanych zadań wynosiła 344 mln zł i dotyczyła 100 lokalizacji – dla 17 lokalizacji zrealizowano zadanie przystankowe, dla 37 lokalizacji zrealizowano jednocześnie zadanie przystankowe i parkingowe oraz dla 46 lokalizacji wyłącznie zadanie parkingowe.

Jednocześnie w ramach Programu Przystankowego do końca 2025 roku zrealizowano 204 zadania przystankowe o łącznej wartości 904,213 mln zł i 107 zadań parkingowych o łącznej wartości 55,967 mln zł. Jednocześnie na 31 grudnia 2025 roku 9 zadań przystankowych o łącznym szacunkowym koszcie 71,84 mln zł i 37 zadań parkingowych o łącznym szacunkowym koszcie 33,42 mln zł pozostawało w realizacji (została podpisana umowa z wykonawcą).

Źródła finansowania

Podsumowanie perspektywy 2014-2020

1) Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ)

Liczba dofinansowanych projektów w programie wyniosła 48, z czego 46 w roli beneficjenta bezpośredniego. Według stanu na 31 grudnia 2025 roku kwota udzielonego dofinansowania z uwzględnieniem Funduszu Kolejowego dla 46 projektów w programie według wniosków o płatność końcową wynosiła 20 903 665 tys. zł. Pełną funkcjonalność osiągnęło 38 projektów.

2) Program Operacyjny Polska Wschodnia (POPW)

Dofinansowaniem w programie objęto 9 projektów w zakresie PLK S.A. w kwocie 1 864 832 tys. zł. W 2025 roku z uwagi na zakończenie wszystkich projektów program został rozliczony i zamknięty.

3) Instrument finansowy „Łącząc Europę” (CEF) 2014-2020

Portfel CEF 2014 – 2020 w przypadku PLK S.A. obejmuje 28 projektów na łączną kwotę alokacji UE – 3 616 524 tys. EUR (w tym 6 699 tys. EUR przeznaczone dla Zarządu Portów Morskich Szczecin i Świnoujście, środki poza KPK), co oznacza, że zakres PLK S.A. to 3 609 825 tys. EUR (po uwzględnieniu rozliczenia inwestycji zakończonych). Z dniem 31 grudnia 2024 roku upłynął finalny okres kwalifikowania wydatków w ramach CEF 2014 – 2020. Na dzień 31 grudnia 2025 roku nadal w realizacji pozostało 7 projektów.

Podsumowanie perspektywy 2021-2027

1) W 2025 roku w ramach Instrumentu finansowego CEF2 „Łącząc Europę” (Connecting Europe Facility – CEF2) podpisano 2 umowy grantowe z CINEA, uzyskując dofinansowanie z CEF w wysokości 388 888 tys. EUR. Umowy o dofinansowanie regulujące rozliczenie projektu na poziomie krajowym zostaną podpisane z Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT) oraz Ministerstwem właściwym ds. funduszy i rozwoju regionalnego w 2026 roku.

W 2025 roku podpisano 3 nowe umowy o dofinansowanie z CUPT oraz Ministerstwem właściwym ds. funduszy i rozwoju regionalnego regulujące na gruncie krajowym sposób realizacji zobowiązań wynikających z umów grantowych zawartych z CINEA w 2024 roku.

Skumulowane dofinansowanie unijne przyznane w zawartych 12 umowach grantowych z CINEA na 31 grudnia 2025 roku wynosi 2 450 768 tys. EUR.

2) Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności

W 2025 roku podpisano 13 nowych umów o objęcie przedsięwzięcia wsparciem bezzwrotnym z planu rozwojowego na kwotę 2 822 391 tys. zł. Skumulowane przyznane wsparcie dla wszystkich 41 przedsięwzięć na 31 grudnia 2025 roku wynosiło 11 320 960 tys. zł.

3) Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 (FEnIKS)

Skumulowane dofinansowanie (krajowe i unijne) przyznane w zawartych 14 umowach o dofinansowanie na dzień 31 grudnia 2025 roku wynosiło 11 889 586 tys. zł, w tym UE 9 909 974 tys. zł.

W 2025 roku podpisano 10 nowych umów o dofinansowanie (udział UE 6 202 745 tys. zł), dodatkowo dwa projekty objęte były procedurą kwalifikowania do programu.

4) Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021-2027 (FE PW)

W ramach naboru do programu Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej (FE PW) 2021 – 2027 w 2025 roku podpisano 1 nową umowę o dofinansowanie (udział UE 1 223 220 tys. zł).

Skumulowane dofinansowanie (krajowe i unijne) przyznane w zawartych 2 umowach o dofinansowanie na 31 grudnia 2025 roku wynosiło 2 378 732 tys. zł, w tym UE 2 021 922 tys. zł.

5) Fundusz Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego Interreg NEXT Poland – Ukraine 2021-2027

W 2025 roku zatwierdzono wniosek o dofinansowanie PLK S.A. do planowanego do realizacji z udziałem Partnera – strony ukraińskiej AT Ukrzaliznytsia projektu pn. „Poprawa stanu i bezpieczeństwa transgranicznych połączeń kolejowych poprzez prace na linii nr 101 w Werchraście oraz na dworcu kolejowym we Lwowie”. Całkowity koszt projektu wynosi 11 913 tys. EUR dofinansowanie EFRR 90%, partnerem wiodącym jest PLK S.A. 4 856 tys. EUR (UE) oraz 539 tys. EUR. (wkład krajowy), zaś AT Ukrzaliznytsia 5 866 tys. EUR (UE) + 652 tys. EUR (wkład krajowy). W 2026 roku planowane jest podpisanie umowy grantowej z Instytucją Zarządzającą Programem – Koordynatorem programów Interreg w Ministerstwie właściwym ds. funduszy i polityki regionalnej oraz porozumienie z partnerem AT Ukrzaliznytsia.

Projektowanie przy wykorzystaniu Metodyki BIM

W 2025 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. kontynuowały wdrażanie metodyki BIM (Building Information Modeling), służącej cyfrowemu zarządzaniu informacją w procesie przygotowania i realizacji inwestycji.

Kluczowym osiągnięciem było wprowadzenie dokumentu pn. Organizacyjne Wymagania Informacyjne (OIR), który stanowi podstawę stosowania metodyki BIM w projektach inicjowanych od 1 września 2025 roku. Wraz z wdrożeniem OIR uruchomiono wspólne środowisko danych (CDE), zapewniające spójne zarządzanie informacją projektową oraz współdzielenie informacji budowlanej pomiędzy różnymi projektami.

W 2025 roku opracowano i wdrożono również kluczowe standardy i dokumenty wspierające realizację projektów w metodyce BIM, w tym:

- Project Information Requirements (PIR),
- Exchange Information Requirements (EIR),
- Matrycę LOIN,
- Procedurę Nazewnictwa i Numerowania Dokumentów,
- Procedurę Rewizjonowania.

Opracowane standardy ujednoliciły zasady zarządzania informacją projektową, wymiany danych oraz kontroli dokumentacji, tworząc podstawy do szerszego wykorzystania metodyki BIM w kolejnych przedsięwzięciach inwestycyjnych.



9. Zatrudnienie

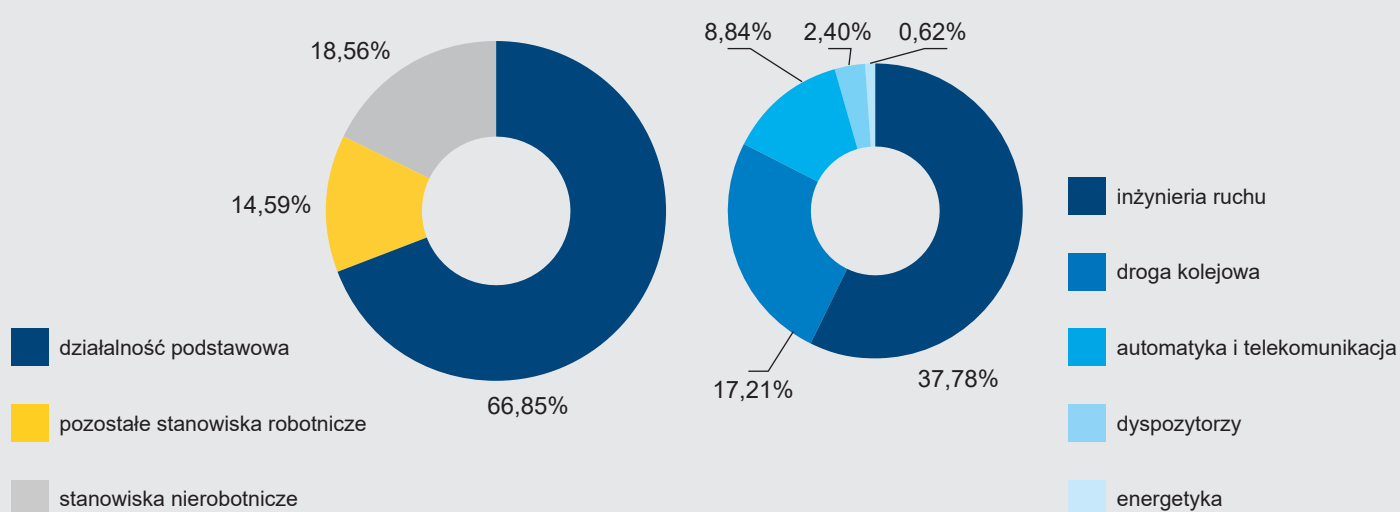
Struktura zatrudnienia

Struktura zatrudnienia

Poziom zatrudnienia w PKP Polskich Liniach Kolejowych S.A. według stanu na 31 grudnia 2025 roku wyniósł 35 836 pracowników i zmniejszył się w porównaniu do 31 grudnia 2024 roku o 870 osób (tj. o 2,37%). Największy udział w za-

trudnieniu stanowili pracownicy działalności podstawowej tj. 66,85% ogółu zatrudnionych. Pracownicy administracyjni stanowili 18,56%, a pracownicy działalności dodatkowej 14,59% ogółu zatrudnionych.

Zatrudnienie w grupach zawodowych wg stanu na 31 grudnia 2025 r.



Zatrudnienie w podziale na płeć wg stanu na 31 grudnia 2025 r.



33,84%
pracowników
stanowią kobiety



66,16%
pracowników
stanowią mężczyźni

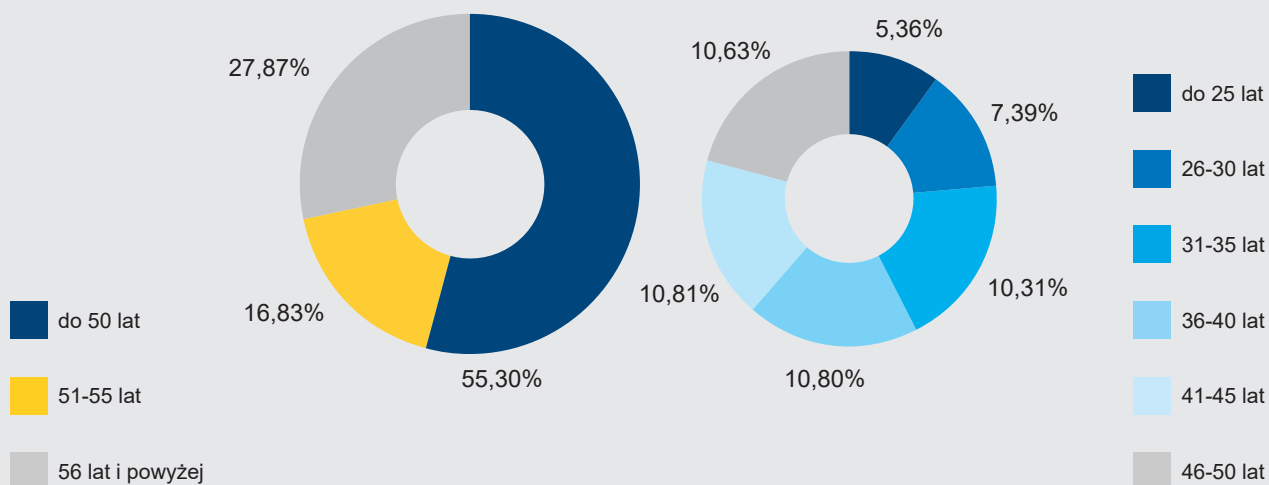


Średnia wieku
pracowników PLK S.A.
na dzień 31 grudnia 2025 r.
wyniosła 46,21 lat

Według stanu zatrudnienia na 31 grudnia 2025 rok pracownicy w przedziale wiekowym do 50 lat byli najliczniejszą grupą w Spółce i stanowili 55,30% ogółu zatrudnionych. Pracowni-

cy w przedziale wiekowym powyżej 51 lat stanowili 44,70% ogółu zatrudnionych.

Zatrudnienie w podziale na wiek wg stanu zatrudnienia na 31 grudnia 2025 r.

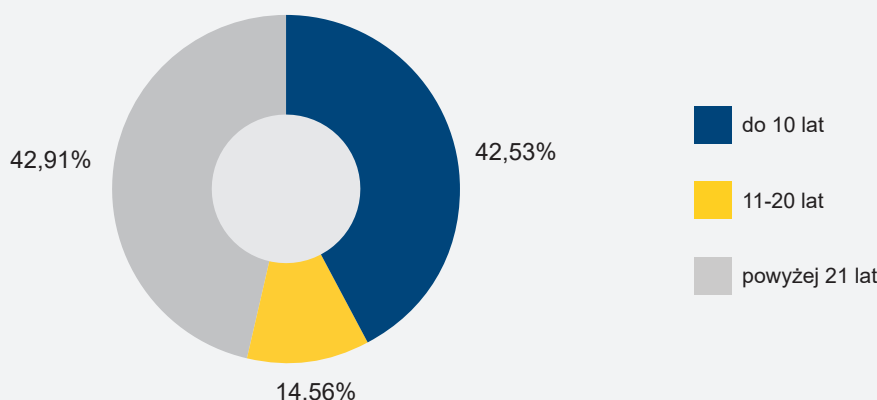


Średni staż pracy na kolei pracowników PLK S.A. na dzień 31 grudnia 2025 r. wyniósł 20,39 lat.

Pracownicy ze stażem pracy do 10 lat stanowili 42,53% ogółu zatrudnionych. Pracownicy ze stażem pracy od 11 do 20 lat

stanowili 14,56% ogółu zatrudnionych. Pracownicy ze stażem powyżej 21 lat pracy stanowili 42,91% ogółu zatrudnionych.

Zatrudnienie w podziale na staż pracy na kolei wg stanu zatrudnienia na 31 grudnia 2025 r.



Struktura zatrudnienia w PKP Polskich Liniach Kolejowych S.A. ze względu na wykształcenie ulega systematycznej poprawie. W 2025 roku odnotowano wzrost udziału pracowników z wykształceniem wyższym o 0,65% w odniesieniu do 2024 roku, przy jednoczesnym spadku liczby osób z wykształceniem średnim, zasadniczym zawodowym i podstawowym – razem o 3,01%. Jest to wynik świadomej polityki zatrudnienia ukierunkowanej na pozyskiwanie wysoko wykwalifikowanych pracowników oraz prowadzonego przez Spółkę systemu doksztalcania.

Szkolenia zawodowe

Priorytetem Spółki jest rozwój zawodowy pracowników poprzez wyznaczanie indywidualnych ścieżek kariery oraz wspieranie awansów wewnętrznych. Szkolenia kwalifikacyjne były przede wszystkim kierowane do osób, którym określono dalszy kierunek rozwoju w strukturach organizacji. Spółka konsekwentnie realizuje model rozwoju kompetencji, przygotowując pracowników zatrudnionych na stanowiskach niższego szczebla do obejmowania bardziej specjalistycznych i odpowiedzialnych funkcji związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego oraz utrzymaniem infrastruktury. Proces szkoleniowy realizowany był z wykorzystaniem zasobów Spółki, w szczególności zespołu wykwalifikowanych instruktorów,

jednolitej metodyki kształcenia, narzędzi dydaktycznych oraz specjalistycznej infrastruktury szkoleniowej. Programy szkoleń kładły szczególny nacisk na zajęcia praktyczne, ćwiczenia oraz symulacje, umożliwiające uczestnikom poznanie rzeczywistych warunków pracy oraz specyfiki wykonywania obowiązków na stanowiskach kolejowych.

Niezależnie od realizowanych kursów kwalifikacyjnych prowadzonych systemem wewnętrznym, Spółka zorganizowała również szkolenia w systemie zleconym, obejmujące: kurs kwalifikacyjny na stanowisko kierownika pociągu gospodarczego i roboczego dla 28 osób, szkolenie na licencję maszynisty dla 56 osób, szkolenie na świadectwo maszynisty dla 60 osób.

W ramach doskonalenia zawodowego Spółka zapewniła udział w pouczeniach okresowych dla wszystkich pracowników zatrudnionych na stanowiskach kolejowych systemem wewnętrznym. Prowadzone były m.in. szkolenia na symulatorze sterowania ruchem kolejowym i łączności dla kandydatów na dyżurnych ruchu oraz dyżurnych ruchu, w których uczestniczyło 538 osób. Szkolenia te umożliwiają ćwiczenie postępowania w sytuacjach niestandardowych oraz awaryjnych, istotnych z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Współpraca ze szkołami średnimi i uczelniami wyższymi

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. od wielu lat z powodzeniem realizują współpracę ze szkołami średnimi kształcącymi uczniów w zawodach takich jak: technik transportu kolejowego, technik automatyk sterowania ruchem kolejowym, technik elektroenergetyk transportu szynowego oraz technik budownictwa kolejowego. Jej celem jest zwiększenie zainteresowania branżą kolejową wśród młodych osób oraz zapewnienie Spółce pracowników, których w dużo krótszym czasie będzie można wdrożyć do samodzielnej pracy.

W 2025 roku Spółka nawiązała współpracę z Technikum nr 7 w Zespole Szkół im. inż. Stanisława Wysockiego w Warszawie oraz pogłębiła współpracę z Zespołem Szkół im. Powstańców Wielkopolskich 1918-1919 w Krzyżu Wielkopolskim, podpisując z placówką umowę w miejsce wcześniej zawartego listu intencyjnego. Tym samym kolejni uczniowie kierunków kolejowych szkół zyskali możliwość udziału w programie stypendialnym PLK S.A. Na koniec 2025 roku na liście szkół średnich współpracujących z PLK S.A. znalazły się 53 placówki edukacyjne.

Stypendiści programu stypendialnego PLK S.A. otrzymują comiesięczne stypendium, które w semestrze letnim roku szkolnego 2024/2025 zostało wypłacone 252 uczniom, natomiast w semestrze zimowym roku szkolnego 2025/2026 stypendium otrzymało 231 uczniów.

Uczniowie kształcący się w szkołach współpracujących z PLK S.A. mają możliwość uczestniczenia w praktycznej nauce zawodu pod okiem doświadczonych pracowników, co pozwala im skorzystać z wiedzy profesjonalistów oraz poznać specyfikę przyszłej pracy. Jednym z elementów praktyk są zajęcia na symulatorze urządzeń sterowania ruchem kolejowym i łączności. Po ukończeniu szkoły i uzyskaniu tytułu zawodowego każdy stypendysta ma gwarancję zatrudnienia w jednostce organizacyjnej PLK S.A. – Zakładzie Linii Kolejowych. W 2025 roku w PLK S.A. pracę podjęło 51 osób spośród stypendystów-absolwentów.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w 2025 roku nawiązały również współpracę ze środowiskiem akademickim. Podpisano porozumienia z Politechniką Krakowską, Politechniką Gdańską, Politechniką Warszawską i Szkołą Główną Handlową.

W ramach podjętej współpracy Spółka proponuje partnerskim uczelniom oraz ich studentom:

- praktyki i staże;
- wsparcie na rzecz uzdolnionych studentów;
- kształcenie dualne;
- wsparcie studenckich kół naukowych;
- konsultacje naukowe i specjalistyczne;
- współrealizację projektów badawczych i rozwojowych;
- współorganizację wydarzeń o charakterze naukowym, badawczym, dydaktycznym;
- wspólne przygotowanie kształcenia i programów studiów dopasowanych do potrzeb kolei.

Działania w obszarze współpracy z uczelniami koncentrują się wokół wymiany doświadczeń oraz inicjatyw skierowanych do studentów. Spółka angażuje się w aktywności wspierające rozwój kompetencji przyszłych specjalistów branży kolejowej, organizując m.in. konkursy, programy stażowe oraz projekty edukacyjne. Działania te z jednej strony pozwalają lepiej poznać branżę kolejową, a z drugiej – dają możliwości rozwoju zawodowego w nowoczesnym środowisku pracy.



10. Działalność w obszarze społecznej odpowiedzialności biznesu

Kampania społeczna „Bezpieczny Przejazd”

W 2025 roku działania realizowane w ramach kampanii społecznej „Bezpieczny Przejazd” skupiły się na bezpośrednim dotarciu do użytkowników przejazdów kolejowo-drogowych oraz na aktywności w mediach społecznościowych i przeprowadzaniu szkoleń dla instruktorów nauki jazdy oraz wykładowców z Ośrodków Szkolenia Kierowców. Kontynuowane były również dotychczasowe projekty kampanii, tj. „Bezpieczny piątek” oraz „Październik miesiącem edukacji”.

#ŻÓŁTANAKLEJKAPLK wspiera użytkowników przejazdów kolejowo-drogowych

Jednym z kluczowych projektów, komunikowanych w ramach kampanii w 2025 roku była #ŻółtaNaklejkaPLK. W 2018 roku 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 2025 roku z #ŻółtejNaklejkiPLK skorzystano ponad 9603 razy, dzwoniąc pod numer alarmowy 112 i wykorzystując informacje na nich zawarte. W 820 przypadkach wprowadzono ograniczenie prędkości pociągów

i polecenie ostrożnej jazdy dla maszynisty, a w 280 przypadkach wstrzymano ruch pociągów, aby nie doszło do tragedii.

Projekty realizowane w ramach kampanii

Ważnym aspektem działalności PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. w ramach kampanii społecznej „Bezpieczny Przejazd” w 2025 roku były warsztaty i szkolenia, w których udział wzięli specjaliści z dziedziny bezpieczeństwa, w tym przedstawiciele lokalnych Ośrodków Szkolenia Kierowców (OSK), Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego (WORD), Straży Ochrony Kolei, Wojewódzkich Komend: Policji, Państwowej Straży Pożarnej oraz zespołów ratownictwa medycznego. Podczas 7 spotkań w całej Polsce zrealizowanych w 2025 roku poruszane były zagadnienia 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 2025 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 ponad 2000 akcji informacyjno-prewencyjnych, których odbiorcami było prawie 98 tys. uczestników ruchu drogowego. Ta niezwykle ważna inicjatywa ma za zadanie przypomnieć każdemu uczestnikowi ruchu o obowiązku postępowania zgodnie z przepisami ruchu drogowego i zdrowym rozsądkiem.

Koordynatorzy kampanii dotarli z przekazem „Bezpiecznego Przejazdu” również do dzieci, organizując prelekcje w przedszkolach i szkołach. W 2025 roku przeprowadzono ponad 1100 prelekcji, w których wzięło udział ponad 48 tys. dzieci. Podczas spotkań edukacyjnych najmłodsi uczyli się podstawowych zasad przekraczania przejazdów kolejowo-drogowych, poznawali znaki, nabywali wiedzę, czego nie wolno robić na terenie kolejowym, również dzięki wyprodukowanej serii zeszytów edukacyjnych, kolorowanek oraz animacji pt. „Podróże z Ambasadorką Bezpieczeństwa”.

Ogólnopolskie działania informacyjne i edukacyjne:

- 1 138 prelekcji edukacyjnych (w tym 310 w ramach projektu „Październik miesiącem edukacji”);

- 48 112 wyedukowanych dzieci (w tym 13 381 w ramach projektu „Październik miesiącem edukacji”);
- 2 006 akcji informacyjno-promocyjnych na przejazdach (w tym 847 w ramach „Bezpiecznego piątku”);
- 64 969 odbiorców akcji informacyjno-promocyjnych na przejazdach (w tym 44 743 w ramach „Bezpiecznego piątku”);
- 355 516 rozdyskrebowanych materiałów informacyjno-edukacyjnych;
- 875 usterek zgłoszonych przy pomocy formularza „Zgłoś usterkę”;
- 107 eventów plenerowych;
- 7 warsztatów OSK i WORD dla instruktorów nauki jazdy i egzaminatorów.

Wspieranie działań na rzecz dbałości o historię i tradycję kolejową

W 2025 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przekazały 26 darowizn na kwotę bliską 630 tys. zł. instytucjom, które dbają o historię i tradycję kolei. Spółka przekazuje niewykorzystywane już w bieżącej pracy elementy infrastruktury kolejowej lub sprzęt. Dzięki wsparciu zarządcy infrastruktury możliwe jest prowadzenie rekreacyjnych przejazdów kolejkami wąskotorowymi. Niewykorzystywany sprzęt i urządzenia są także atrakcją wielu ekspozycji i źródłem informacji o historii kolei. Darowizny od PLK S.A. to również wsparcie dla szkół, pozwalając uczniom kolejowych kierunków lepiej przygotować się do zawodu.

Wśród obdarowanych w 2025 roku instytucji znalazły się m.in. Towarzystwo Koszalińskiej Kolei Wąskotorowej, Towarzystwo Stargardzkiej Kolei Dojazdowej, Pomorskie Towarzystwo Miłośników Kolei Żelaznych, Fundacja Polskich Kolei Wąskotorowych w Rogowie czy Stowarzyszenie Górnośląskich Kolei Wąskotorowych, otrzymując materiały nawiązujące do historii kolei oraz urządzenia srk.

Towarzystwo Kolei Wielkopolskiej w Jarocinie, które prowadzi oraz wspiera działania zmierzające do ochrony zabytków kolejnictwa i techniki wojskowej oraz gromadzi eksponaty o charakterze muzealnym, otrzymało wózek motorowy oraz urządzenia srk.

Fundacja Galicyjskich Dróg Żelaznych w Tyczynie, która prowadzi wszechstronną działalność w zakresie realizacji działań mających na celu promowanie wiedzy na temat szlaków kolejowych w dawnej Galicji, zajmuje się odbudową zniszczonego torowiska Przeworskiej Kolei Dojazdowej, otrzymała wagon techniczno-gospodarczy, wagon platformę, wózek

motorowy WM-10 wraz z przyczepą oraz wagon mieszkalny Muszyna nr 823008.

Wśród obdarowanych znalazły się również szkoły, tj. Zespół Szkół Powiatowych w Drzewicy, który otrzymał rozjazd Rz S49-R 300-1,9 wraz z doбором podrojazdnic drewnianych. Do Zespołu Szkół im. Jędrzeja Śniadeckiego w Żarowie trafiły urządzenia srk w postaci aparatu blokowego, nastawnicy mechanicznej kompletnej oraz semafora dwuramiennego, a do Zespołu Szkół Komunikacji im. Hipolita Cegielskiego w Poznaniu przekazano semafor świetlny 5-cio komorowy, tarczę manewrową i pulpit nastawczy.

Na rzecz Instytutu Historii Transportu i Techniki w Warszawie przekazano 900 szt. podkładów kolejowych sosnowych, które zostały przeznaczone do kontynuacji budowy skansenu kolei wąskotorowej.

Ponadto darowizny zostały przekazane m.in. Fundacji Dziedzictwo Nasze w Węgorzewie (materiały pochodzące z dwóch wiat siedziskowych peronowych ze stacji Giżycko), Fundacji Rozwoju Zainteresowań w Gdańsku (urządzenia srk), Ochotniczej Straży Pożarnej w Kośminie (samochód osobowy marki ISU-ZU D-Max 1.9), Polskiemu Stowarzyszeniu Miłośników Kolei w Krakowie, Stowarzyszeniu Miłośników Kolei w Jaworzynie Śląskiej, Stowarzyszeniu Miłośników Kolejnictwa „Stacja Stefanowo”, Stowarzyszeniu Miłośników Kolejnictwa w Bielsku – Białej, Stowarzyszeniu Pasjonatów Techniki Transportu i Łączności w Pyskowicach oraz Towarzystwu Przyjaciół Wolsztyńskiej Parowozowni z siedzibą w Wolsztynie, któremu przekazano różnego rodzaju urządzenia srk.

11. Mapa linii kolejowych

