



Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego
Wiesław Jarosiewicz

RAPORT

W SPRAWIE BEZPIECZEŃSTWA

NA KOLEI

ZA 2006 ROK

WRZESIEŃ, 2007 r.

SPIS TREŚCI

Lp.	Tytuł		Str.
1.	A.	Zakres raportu	3
2.	B.	Wstęp	3
3.		1. Wstęp do raportu	3
4.		2. Informacje o strukturze kolei	4
5.		3. Dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei – etap wdrażania, krajowe podstawy wdrażania	4
6.	C.	Organizacja	6
7.	D.	Postęp w zakresie (wzrostu poziomu) bezpieczeństwa kolei	8
9.		1. Inicjatywy mające na celu utrzymanie i poprawę stanu bezpieczeństwa	8
10.		2. Analiza zaistniałych wypadków	10
11.	E.	Postęp w zakresie wydanych certyfikacji i autoryzacji bezpieczeństwa	13
12.	F.	Nadzór nad przedsiębiorstwami kolejowymi i zarządcami infrastruktury	13
13.		1. Opis nadzoru nad przewoźnikami kolejowymi i zarządcami infrastruktury ..	13
14.		2. Kontrole przeprowadzone w roku 2006	14
14.		3. Podsumowanie wyników kontroli	14
15.	G.	Podsumowanie – priorytety – wyniki zaleceń w zakresie bezpieczeństwa	15
16.	Załącznik A	Informacje o strukturze kolei	17
17.	Załącznik B	Schematy organizacyjne krajowej władzy bezpieczeństwa	24
18.	Załącznik C	Dane dotyczące zaistniałych wypadków	27
19.	Załącznik D	Ważne zmiany w prawodawstwie i uregulowaniach	35

A. ZAKRES RAPORTU

Raport zawiera informacje o:

- a) strukturze kolei z wykazem zarządców infrastruktury kolejowej (załącznik A.2.1.) oraz wykazem przewoźników kolejowych (załącznik A.2.2.);
- b) ważnych zmianach w prawodawstwie i uregulowaniach dotyczących bezpieczeństwa kolei (załącznik D);
- c) stanie bezpieczeństwa kolei, łącznie z agregacją wskaźników bezpieczeństwa – CSI (załącznik C) na szczeblu państwa członkowskiego;
- d) wynikach i doświadczeniach związanych z nadzorowaniem zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych.

B. WSTĘP

1. Wstęp do raportu.

Celem opracowania raportu rocznego w sprawie bezpieczeństwa jest nie tylko spełnienie wymogów Dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 roku w sprawie bezpieczeństwa kolei, lecz także udostępnienie go jako źródła informacji dla różnych podmiotów działających w dziedzinie kolei na poziomie państw członkowskich oraz dla innych krajowych władz bezpieczeństwa.

Roczny raport w sprawie bezpieczeństwa ma na celu dokonanie oceny osiągnięcia wspólnych wymagań bezpieczeństwa oraz ogólnego rozwoju bezpieczeństwa kolei na poziomie państw członkowskich i Wspólnoty.

Ocena sporządzana jest na podstawie informacji w zakresie:

- spełniania wewnętrznych wymagań bezpieczeństwa oraz realizacji planów bezpieczeństwa,
- realizacji krajowych wskaźników bezpieczeństwa i wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI) w zakresie prowadzonej działalności,
- zauważonych nieprawidłowości i wniosków związanych z eksploatacją kolei,
- wyników wewnętrznych audytów bezpieczeństwa.

Na podstawie informacji o wskaźnikach bezpieczeństwa opracowanych przez jednostki zobowiązane, w rocznym raporcie przedstawione są wspólne wskaźniki bezpieczeństwa (CSI), które stanowić będą podstawę dla dokonania oceny bezpieczeństwa zarówno na szczeblu krajowych władz bezpieczeństwa jak i na szczeblu Europejskiej Agencji Kolejowej. Pierwszym rokiem odniesienia dla CSI będzie rok 2006.

Sporządzony roczny raport w sprawie bezpieczeństwa przez krajową władzę bezpieczeństwa – Urząd Transportu Kolejowego – zostanie ogłoszony, w drodze obwieszczenia,

w dzienniku urzędowym ministra właściwego do spraw transportu oraz przekazany Europejskiej Agencji Kolejowej.

Europejska Agencja Kolejowa, na podstawie otrzymanych rozwiązań krajowych, wypracuje jednolity formularz informacji o wspólnych wskaźnikach bezpieczeństwa (CSI), a także wykorzysta do opracowania wspólnych metod ocen bezpieczeństwa (CSM) oraz wspólnych wymagań bezpieczeństwa (CST) dla wszystkich krajów Wspólnoty.

2. Informacje o strukturze kolei.

Zarządcą podstawowej sieci linii kolejowych w Polsce, tj. o łącznej długości 18963,7 km, co stanowi 96 % wszystkich linii, jest PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PKP PLK S.A.). Pozostała część linii kolejowych była zarządzana przez 8 zarządców infrastruktury kolejowej.

Schematyczną prezentację głównych linii kolejowych i najważniejszych stacji w Polsce przedstawiono w **załączniku A.1.**

Wykaz zarządców infrastruktury został przedstawiony w **załączniku A.2.1.**

Największy przewóz rzeczy w Polsce jest wykonywany przez przewoźnika kolejowego PKP CARGO S.A., tj. 52 % ogólnego przewozu towarowego.

Przewozy pasażerskie w Polsce wykonywane były przez 8 przewoźników kolejowych, z których największą liczbę pasażerów przewiozły PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o., tj. 63% ogólnych przewozów pasażerskich.

Wykaz przewoźników kolejowych został przedstawiony w **załączniku A.2.2.**

3. Dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei – etap wdrażania, krajowe podstawy wdrażania:

Postanowienia Dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 roku w sprawie bezpieczeństwa kolei zostały wprowadzone do ustawy z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 86, poz. 789 z późn. zm.) i weszły w życie z dniem 11 września 2006 r.

Zmiany wniesione do ustawy o transporcie kolejowym, to m.in.:

- Pojęcie „katastrofy kolejowej” zastąpiono pojęciem „**poważnego wypadku**” oznaczającego wypadek spowodowany kolizją, wykojeniem pociągu lub innym podobnym zdarzeniem:
 - z co najmniej jedną ofiarą śmiertelną lub co najmniej pięcioma ciężko rannymi lub
 - powodujący znaczne zniszczenie pojazdu kolejowego, infrastruktury kolejowej lub środowiska, które mogą zostać natychmiast oszacowane przez komisję badającą wypadek na co najmniej 2 miliony €,
 - mający oczywisty wpływ na regulacje bezpieczeństwa kolei lub na zarządzanie bezpieczeństwem.
- Wprowadzono nowe pojęcia:
 - **Certyfikat bezpieczeństwa** – dokument potwierdzający ustanowienie przez przewoźnika kolejowego systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz spełnianie przez

niego wymagań bezpieczeństwa zawartych w przepisach prawa wspólnotowego i prawa krajowego;

- **Autoryzacja bezpieczeństwa** – dokument potwierdzający ustanowienia przez zarządcę infrastruktury systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz spełnianie przez niego wymagań niezbędnych do bezpiecznego projektowania, eksploatacji i utrzymania infrastruktury kolejowej;
 - **System zarządzania bezpieczeństwem** – organizacje i działanie przyjęte przez zarządcę infrastruktury i przewoźnika kolejowego dla zapewnienia bezpieczeństwa,
 - **Wspólne wymagania bezpieczeństwa (CST)** – minimalne poziomy bezpieczeństwa, które powinny być osiągnięte przez różne części systemu kolejowego (transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości i systemu kolei konwencjonalnej) i przez system jako całość, wyrażone w kryteriach akceptacji ryzyka,
 - **Wspólne metody oceny bezpieczeństwa (CSM)** – metody oceny bezpieczeństwa ustalone w celu opisanie sposobów oceny: poziomu bezpieczeństwa, spełniania wymagań bezpieczeństwa,
 - **Wspólne wskaźniki bezpieczeństwa (CSI)** – informacje statystyczne odnoszące się do wypadków i incydentów kolejowych, skutków wypadków, bezpieczeństwa technicznego infrastruktury kolejowej i zarządzania **bezpieczeństwem**.
- Zmieniono znaczenie pojęcia:
- **Świadectwo bezpieczeństwa** – dokument potwierdzający zdolność bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego i wykonywania przewozów kolejowych, wydawany podmiotom zwolnionym z obowiązku uzyskania certyfikacji bezpieczeństwa i autoryzacji bezpieczeństwa.

Do zmienionej ustawy o transporcie kolejowym wydane zostały następujące rozporządzenia dotyczące bezpieczeństwa:

- Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 5 grudnia 2006 r. w **sprawie sposobu uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa**,
- Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 12 marca 2007 r. w **sprawie warunków oraz trybu wydawania i cofania autoryzacji bezpieczeństwa, certyfikatów bezpieczeństwa i świadectw bezpieczeństwa**,
- Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 19 marca 2007 r. w **sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym**.

Wspólne wskaźniki bezpieczeństwa (CSI) będące podstawą do przedstawienia danych w rocznym raporcie w sprawie bezpieczeństwa będą ujęte w rozporządzeniu Ministra Transportu, które jest w końcowej fazie legislacyjnej

Z uwagi na opublikowanie w/w rozporządzeń w 2007 roku, zarządzanie bezpieczeństwem w 2006 roku odbywało się według poprzednio obowiązujących przepisów. Zgodnie z postanowieniami ostatniej zmiany do ustawy o transporcie kolejowym zarządcy

infrastruktury oraz przewoźnicy kolejowi posiadający świadectwa bezpieczeństwa zostali zobowiązani do wystąpienia do Prezesa UTK z wnioskiem o wydanie autoryzacji bezpieczeństwa lub certyfikatu bezpieczeństwa w terminie do dnia 30 czerwca 2010 roku. Termin ważności w/w świadectw bezpieczeństwa upływa z dniem 31 grudnia 2010 roku.

Pozostałe obowiązujące przepisy krajowe, mające zastosowanie do treści niniejszego raportu zostały wyszczególnione w **załączniku D**.

C. ORGANIZACJA

Krajową władzą bezpieczeństwa w Polsce jest **URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO (UTK)** z siedzibą w Warszawie, ul. Chałubińskiego 4.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego jako centralny organ administracji rządowej:

- kieruje działalnością UTK przy pomocy dwóch Wiceprezesów, Dyrektora Generalnego, dyrektorów departamentów i biur, dyrektorów oddziałów terenowych oraz samodzielnych stanowisk pracy,
- reprezentuje UTK na zewnątrz,
- wydaje decyzje administracyjne i postanowienia.

Do kompetencji Prezesa UTK należy w szczególności:

- wykonywanie zadań określonych w ustawie o transporcie kolejowym, ustawie o przewozie towarów niebezpiecznych, ustawie o systemie oceny zgodności i innych aktach prawnych,
- prowadzenie działalności z zakresu współpracy międzynarodowej.

Prezesowi UTK podlegają w szczególności: Wiceprezesi, Biuro Prezesa, Biuro Współpracy Międzynarodowej i Stanowisko ds. Ochrony Informacji Niejawnych oraz dyrektorzy oddziałów terenowych, nad którymi sprawuje również bezpośredni nadzór.

Wiceprezes ds. Techniki i Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego nadzoruje w zakresie swych właściwości merytoryczną pracę: Departamentu Nadzoru Eksploatacyjnego i Bezpieczeństwa Ruchu, Departamentu Zezwoleń Technicznych i Interoperacyjności oraz oddziałów terenowych w zakresie prowadzonych zagadnień techniki i bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Wiceprezes ds. Regulacji Rynku Kolejowego nadzoruje w zakresie swych właściwości merytoryczną pracę: Departamentu Regulacji Transportu Kolejowego oraz oddziałów terenowych w zakresie prowadzonych zagadnień regulacji rynku kolejowego.

Departamentami i biurami UTK kierują dyrektorzy, którzy podlegają nadzorującym ich działalność przełożonym. Oddziałami terenowymi kierują dyrektorzy oddziału.

Zasadnicze zadania związane z bezpieczeństwem kolei wykonywane są przez poniższe departamenty i oddziały terenowe UTK.

Do zadań **Departamentu Organizacyjno – Prawnego** należy prowadzenie spraw związanych z organizacją Urzędu Transportu Kolejowego oraz prowadzenie spraw związanych z pomocą prawną.

Do zadań **Departamentu Regulacji Transportu Kolejowego** należy prowadzenie spraw w zakresie :

- licencjonowania i regulacji rynku transportu kolejowego,
- nadzoru i regulacji dostępu do rynku transportu kolejowego,
- analiz i monitorowania rynku transportu kolejowego,
- ekonomiki i opłat za dostęp do rynku transportu kolejowego,
- promocji rozwoju rynku kolejowego.

Do zadań **Departamentu Nadzoru Eksploatacyjnego i Bezpieczeństwa Ruchu** należy, m.in.:

- sprawowanie nadzoru nad zasadami eksploatacji i utrzymania linii kolejowych oraz pojazdów kolejowych,
- podejmowanie działań na rzecz zwiększenia bezpieczeństwa w transporcie kolejowym,
- prowadzenie kontroli spełniania warunków i wymagań zawartych w autoryzacjach, certyfikatach i świadectwach bezpieczeństwa,
- prowadzenie krajowego rejestru pojazdów kolejowych,
- nadzorowanie realizacji zaleceń powypadkowych przekazywanych przez Państwową Komisję Badania Wypadków Kolejowych,
- wnioskowanie, organizowanie, koordynowanie i przeprowadzanie kontroli w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego,
- prowadzenie spraw związanych z zatwierdzaniem przez Prezesa UTK instrukcji i przepisów wewnętrznych wydawanych przez przewoźników, zarządców infrastruktury oraz użytkowników bocznic, itp.

Do zadań **Departamentu Zezwoleń Technicznych i Interoperacyjności** należy, m.in.:

- prowadzenie spraw związanych ze świadectwami dopuszczenia do eksploatacji typu budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz pojazdów kolejowych,
- współudział we współpracy wewnętrznej i zewnętrznej urzędu na szczeblu krajowym i wspólnotowym w zakresie problematyki rynku wewnętrznego, w szczególności harmonizacji technicznej, akredytacji, normalizacji i miar,
- ochrony konkurencji w zakresie swobodnego przepływu towarów, itp.

Do zadań **Oddziałów Terenowych UTK**, działających na obszarze określonym w statucie UTK, należy w szczególności:

- przeprowadzanie kontroli nad eksploatacją linii kolejowych i pojazdów kolejowych,
- przeprowadzanie kontroli wymaganych kwalifikacji i prawidłowego wykonania obowiązków przez pracowników związanych z prowadzeniem ruchu na liniach kolejowych oraz pracowników prowadzących pojazdy kolejowe,
- powoływanie przewodniczących i członków komisji egzaminacyjnych na stanowiska związane z prowadzeniem ruchu na liniach kolejowych oraz prowadzeniem pojazdów kolejowych,
- rozpoznanie miejsc zagrożonych oraz narażonych na powstanie wypadku, a także mechanizmów, które powodują zagrożenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz wnioskowanie do Prezesa UTK o wydanie decyzji wstrzymującej ruch lub wprowadzającej ograniczenie eksploatacji na liniach i bocznicach kolejowych w razie stwierdzenia tych zagrożeń,

- nadzór nad wdrażaniem i realizacją wniosków profilaktycznych wynikających z badań okoliczności i przyczyn wypadków kolejowych,
- nadzór nad bezpieczeństwem przewozu towarów niebezpiecznych koleją, itp.

Wewnętrzny schemat organizacyjny przedstawiony został w **załączniku B.1.**

Schemat organizacyjny — powiązania (diagram) między krajowymi władzami bezpieczeństwa a innymi organami krajowymi (np. organami dochodzeniowymi, organami regulacyjnymi, ministerstwem transportu itd.) przedstawiony został w **załączniku B.2.**

D. POSTĘP W ZAKRESIE (WZROSTU POZIOMU) BEZPIECZEŃSTWA KOLEI

1. Inicjatywy mające na celu utrzymanie i poprawę stanu bezpieczeństwa

Organizacja systemu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego w Polsce przewiduje podział obowiązków i odpowiedzialność za jego stan zarządców infrastruktury kolejowej, przewoźników kolejowych oraz użytkowników bocznic.

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 86, poz. 789 z późn. zm.) zarządca infrastruktury ma obowiązek utrzymywania infrastruktury kolejowej w stanie zapewniającym bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego.

Natomiast zgodnie z art. 17 tej ustawy zarządcy, przewoźnicy kolejowi oraz użytkownicy bocznic zobowiązani są spełniać warunki techniczne i organizacyjne zapewniające:

- bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego,
- bezpieczną eksploatację pojazdów kolejowych.

Najważniejsze działania w zakresie bezpieczeństwa podjęte w Polsce w ciągu roku, którego dotyczy raport; które były konsekwencją wypadku lub zdarzenia poprzedzającego, zostały ujęte w tabeli D.1.1. Działania podjęte z innych względów zostały przedstawione w tabeli D.1.2.

Tabela D.1.1 — Przykładowe działania w zakresie bezpieczeństwa podjęte w wyniku wypadków / zdarzeń poprzedzających

Opis podjętych działań poprawiających bezpieczeństwo	Wypadki/zdarzenia poprzedzające, które były przyczyną podjęcia danego działania		
	Data	Miejsce	Opis wydarzenia
1) Obniżenie prędkości rozkładowych (RJ 2006/07) z uwagi na stan techniczny nawierzchni kolejowej. 2) Wprowadzanie ograniczeń szybkości biegu pociągów z powodu złego stanu technicznego nawierzchni kolejowej. 3) Wymiana szyn utwardzanych cieplnie. 4) Realizacja wymian torów i rozjazdów ze środków utrzymaniowych i inwestycyjnych. 5) Wykonywanie robót utrzymaniowo – naprawczych ze środków działalności operacyjnej.	2006r.	Sieć linii kolejowych	82 wykolejenia na infrastrukturze zarządzanej przez PKP PLK S.A. w wyniku złego stanu technicznego nawierzchni (dotyczy wykolejeń w czasie jazd pociągowych i prac manewrowych)

Modernizacja 79 wagonów osobowych z wyposażeniem w blokadę drzwi oraz centralnego zamykania	2005r.	Sieć linii kolejowych	Znaczna liczba zdarzeń związanych z wskakiwaniem i wyskakiwaniem z pojazdu kolejowego
Modernizacja 45 elektrycznych zespołów trakcyjnych z zainstalowaniem monitoringu wizyjnego, blokady drzwi i kontroli ich zamknięcia na pulpicie maszynisty	2006r.	Sieć linii kolejowych	Znaczna liczba zdarzeń związanych z wskakiwaniem i wyskakiwaniem z pojazdu kolejowego
Wycofanie z eksploatacji kompozytowych wstawek hamulcowych typu LL z materiału FR-502	19.12. 2005r.	Linia kolejowa Skawina – Żywiec, szlak Żywiec - Jeleśnia	Wypadek pociągowy w wyniku braku skuteczności hamowania
Zwiększenie częstotliwości kontroli wewnętrznych ze szczególnym zwróceniem uwagi na dyscyplinę pracy, w tym rygorystycznego przestrzegania procedur wynikających z Dokumentacji Technologicznej Systemu Utrzymania. Ponadto zabudowano brakujące i wymieniono wadliwie działające elektromagnesy samoczynnego hamowania pociągów (SHP)	11.06. 2006r.	Linia kolejowa Warszawa - Kraków, szlak Rożki - Jastrzęb	Wypadek pociągowy w wyniku złego stanu technicznego wagonu oraz przejazd pociągu z przekroczoną prędkością przez miejsce ograniczenia prędkości.
Wprowadzony został przez przewoźnika kolejowego nowy ujednolicony system wyciągania wniosków w stosunku do sprawców wypadków	2006 rok: 04.01; 19.01; 09.03; 12.04; 24.05; 05.06.	Stacje: Gorzów Wlkp.; Jaksice; Wołów; Tczew; Kędzierzyn Koźle oraz szlak: Kruszyna - Sobieszyn	Wypadki pociągowe w wyniku przejechania obok sygnału „Stój”
Wymiana mostownic na wiadukcie kolejowym. Zwiększenie częstotliwości obchodów torów.	08.11. 2006r.	Szlak Szadok - Poniatowski	Wypadek pociągowy w wyniku złego stanu technicznego nawierzchni kolejowej

Tabela D.1.2 — Podstawowe działania w zakresie bezpieczeństwa podjęte z innych względów

Opis podjętych działań poprawiających bezpieczeństwo	Opis przyczyn podjęcia działań
Wypracowane procedury eksploatacyjne urządzeń detekcji stanów awaryjnych taboru (dat) wyposażonych w funkcję OK zostały wprowadzone jako obowiązujące u zarządcy PKP PLK S.A. i wprowadzone do „Regulaminu przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych”. Funkcja OK pozwala na eliminację zagrożeń wynikających z prowadzenia pociągów przeciążonych w stosunku do ustalonych parametrów konstrukcyjnych torów.	W 2006r. wprowadzono próby eksploatacyjne urządzeń detekcji stanów awaryjnych taboru (dsat) wyposażonych w funkcję OK (badanie obciążeń toru, masy brutto pociągu, prawidłowości załadunku towarów). Analiza potwierdziła skuteczność urządzeń dsat wykazała wzrost wiarygodności wskazań urządzeń w zakresie: 1) zagranych maźnic o 10%. 2) zagranych hamulców o 20% 3) deformacji powierzchni tocznej kół pomimo, że nie zmienił się sposób oceny wykrytego defektu zestawu kołowego (np. owalizacji, bicia bocznego i promieniowego, nierównomierności średnic kół i nacisku).
Instalowanie systemów zabezpieczeń i alarmowych w istniejących już obiektach infrastruktury kolejowej, szczególnie narażonych na kradzieże i dewastacje.	Wzrost uszkodzeń sieci trakcyjnej z przyczyn kradzieży i ingerencji osób postronnych.

Nasilenie medialnych akcji informacyjnych, np. „ Bezpieczny przejazd ”, skierowanych do kierujących pojazdami drogowymi w czasie przejazdu przez tory kolejowe, a mających na celu podniesienie świadomości o zagrożeniach i ich skutkach, jakie mogą mieć miejsce na przejazdach.	Wzrost liczby wypadków spowodowanych wyłącznie przez kierujących pojazdami drogowymi z przyczyn niezachowania należytej ostrożności podczas przejeżdżania przez przejazd kolejowy.
Testowanie zmodernizowanej lokomotywy ET-22 (po wyeliminowaniu systemu podparć metalowo – gumowych pomiędzy pudłem a wózkami). Eksploatacja od 2005 r. w ruchu pasażerskim i towarowym bez wykolejeń potwierdza zasadność przeprowadzonej modernizacji.	Analiza materiałów statystycznych wykolejeń lokomotyw serii ET-22.
Przebudowa odcinków izolowanych zwalniania przebiegów na urządzenia EON3 (stacja Pawłowice Górnicze)	Wzrost wadliwego działania odcinków izolowanych zwalniania przebiegów w związku z występowaniem szkód górniczych
Objęcie monitoringiem wytypowanych elektrycznych zespołów trakcyjnych oraz rozszerzenie współpracy z organami porządkowymi zakresie podejmowania działań na obszarach, na których występuje potencjalne zagrożenie poczucia bezpieczeństwa podróżnych.	Analiza wyników monitorowania i występujących zagrożeń negatywnie oddziałujących na poczucie bezpieczeństwa podróżnych.
Kierownictwo resortu zobowiązało zarządcę infrastruktury PKP PLK S.A. do: 1. Opracowania i przedłożenia harmonogramu stopniowej likwidacji ograniczeń prędkości na liniach kolejowych. 2. Przedstawienia długofalowego planu likwidacji przestarzałych urządzeń srk. 3. Przedstawienia programu modernizacji i poprawy stanu technicznego przejazdów oraz urządzeń zabezpieczających ruch na przejazdach.	Wynik przedstawionego przez Prezesa UTK opracowania: „Ocena funkcjonowania rynku transportu kolejowego i stanu bezpieczeństwa ruchu za 2006 rok” zgodnie z postanowieniami art. 7 ustawy o transporcie kolejowym.
Kierownictwo resortu zobowiązało przewoźnika kolejowego PKP CARGO S.A. do: 1. Opracowania programu stopniowego obniżenia średniego wieku posiadanych pojazdów kolejowych i likwidacji przestarzałego taboru. 2. Przedstawienia harmonogramu modernizacji eksploatowanych pojazdów kolejowych, a w szczególności lokomotyw EP 09 i ET 22.	Wynik przedstawionego przez Prezesa UTK opracowania: „Ocena funkcjonowania rynku transportu kolejowego i stanu bezpieczeństwa ruchu za 2006 rok” zgodnie z postanowieniami art. 7 ustawy o transporcie kolejowym
Wyegzekwowanie obowiązku prawidłowego sporządzania rocznych sprawozdań oraz zatrudniania doradcy ds. przewozu towarów niebezpiecznych	Analiza przez UTK rocznych sprawozdań z działalności podmiotu uczestniczącego w przewozie towarów niebezpiecznych oraz kontrole zobowiązanych przedsiębiorstw.
W strukturach PKP PLK S.A. powołany został w dniu 08.02.2006r. Główny Inspektorat Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego, któremu wyznaczono zadania polegające na: – kontroli specjalistycznej oraz doraźnym nadzorze technicznym nad bezpieczeństwem ruchu kolejowego; – koordynowaniu zadań i działalności profilaktycznej w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego; – opracowywaniu projektów zarządzeń, uzgadnianiu instrukcji oraz decyzji dotyczących bezpieczeństwa ruchu kolejowego; itp.	

2. Analiza zaistniałych wypadków

Miarodajną oceną bezpieczeństwa ruchu kolejowego jest liczba zaistniałych wypadków i incydentów kolejowych w odniesieniu do pracy pociągowej wyrażonej w pociągo-kilometrach.

Według rozporządzenia z dnia 28 czerwca 2005r. w sprawie katastrof i wypadków, zasady kwalifikacji wypadków wyeliminowały podział wypadków na pociągowe i manewrowe oraz wyeliminowały wypadki pociągowe bez następstw np. pominięcie sygnału „stój” czy wyprawienia

lub przyjęcia pociągu na tor zajęty, o ile nie doszło do kolizji lub wykolejenia. Wprowadzone zostało pojęcie incydentu oraz obowiązek jego rejestracji.

Do wypadków zaliczano w szczególności:

- kolizje,
- wykolejenia,
- zdarzenia na przejazdach,
- zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu,
- pożar pojazdu kolejowego
- inne.

Za katastrofę kolejową uznawany był poważny wypadek, w którym wystąpiły ofiary w ludziach lub straty materialne przekraczające równowartość 50 000 €.

W aktualnie obowiązującej ustawie o transporcie kolejowym (zmiana od dnia 21.08.2006r.) nie istnieje pojęcie „katastrofy kolejowej” – zastąpiono ją pojęciem „poważnego wypadku”.

Analiza zaistniałych wypadków w 2006 roku wykazała, że zasadnicze przyczyny wypadków, to m.in.:

- niezachowanie ostrożności przez kierujących pojazdami drogowymi na skrzyżowaniach dróg kolejowych z drogowymi – wypadki generalnie uzależnione od czynnika ludzkiego,
- wady techniczne nawierzchni kolejowej,
- wady techniczne pojazdów kolejowych.

W odniesieniu do usterek infrastruktury i pojazdów kolejowych dominujący jest niedostatek środków materialnych niezbędnych na ich modernizację oraz na konieczne inwestycje. Ponadto, według nowej definicji wypadku, zostały zaliczone wypadki zaistniałe przy manewrach, w tym spowodowanych przedwczesnym rozwiązaniem drogi przebiegu lub przełożeniem zwrotnicy pod taborem, w których zawinił czynnik ludzki.

Ogólne zestawienie liczby zaistniałych w 2006 roku wypadków i ich skutków:

- liczba wypadków – 840 ;
- liczba poważnych wypadków – 81 ;
- liczba incydentów – 1611 ;
- liczba ofiar śmiertelnych – 256 ;
- liczba rannych – 295 ;
- liczba utraconych godzin personelu w wyniku zaistniałych wypadków – 3 084,5 godz. ;
- liczba utraconych godzin podwykonawców w wyniku zaistniałych wypadków – 321 godz.;
- koszt wszystkich wypadków – 17 329 243 zł / 4 523 189 €.

W roku 2006 z ogólnej liczby 840 wypadków najwięcej, bo aż 48,6% to były zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu.

Kolizje i pożary stanowią znikomą część – odpowiednio 1,9% i 0,6% ogólnej liczby wypadków.

Natomiast w grupie poważnych wypadków przytłaczająca większość to zdarzenia na przejazdach – 91,4%. Kolizje i wykolejenia to odpowiednio 3,7% i 4,9% ogólnej liczby poważnych wypadków.

Rok 2006 jest pierwszym rokiem, którego dane są ujęte w raporcie. Począwszy od roku następnego będzie można mówić o zarysowujących się tendencjach w bezpieczeństwie ruchu kolejowego.

Niemniej jednak pewne zjawiska dały się zauważyć w dotychczasowych opracowaniach na użytek wewnętrzny.

I tak wypadki spowodowane wadami technicznymi nawierzchni kolejowej w roku 2005 stanowiły 13% wszystkich wypadków (z pominięciem zdarzeń z udziałem osób...), a w roku 2006 – 11%.

Znacząco wzrósł udział wypadków spowodowanych wadami technicznymi pojazdów z napędem – z 3% w roku 2005 do 8% w roku 2006, natomiast nieznacznie zmniejszył się udział wypadków spowodowanych wadami technicznymi wagonów – z 7% w roku 2005 do 5% w roku 2006.

W ujęciu liczbowym rok do roku (2006 / 2005) wypadki spowodowane wadami technicznymi nawierzchni – 111,8%, wadami technicznymi pojazdów z napędem – 371,4%, wadami technicznymi wagonów – 83,3%, na przejazdach kolejowych – 121,3%.

W odniesieniu do poważnych wypadków zestawienie wygląda następująco: wypadki spowodowane wadami technicznymi wagonów – 200%, a na przejazdach kolejowych – 89,1%.

Rok 2006 przyniósł znaczący wzrost liczby wypadków na skrzyżowaniach dróg kołowych z kolejowymi. Wykolejenia i zdarzenia na przejazdach to odpowiednio 23,2% i 25,7% ogólnej liczby wypadków.

Dobłą informacją jest fakt jednoczesnego spadku liczby ofiar tych wypadków. Potwierdzają się bardzo wysokie z lat ubiegłych wskaźniki wypadkowości na przejazdach kolejowych kat. C – wyposażone w sygnalizację ostrzegawczą świetlną i dźwiękową oraz kat. B – wyposażone dodatkowo w półrogi. Świadczy to jedynie o rażącym nie przestrzeganiu przez kierujących pojazdami drogowymi przepisów Kodeksu Drogowego.

Tradycyjnie już największa liczba wypadków miała miejsce na przejazdach kategorii D. Na tych przejazdach wystąpiła największa ilość ofiar.

Liczba wypadków kolejowych jest pochodną wielkości wykonywanych przewozów, intensywności ruchu kolejowego i sprawności eksploatowanej sieci kolejowej i jest określana przez **wskaźnik bezpieczeństwa, tj. liczbę wypadków przypadających na 1 mln poc.-km.**

Średni krajowy wskaźnik bezpieczeństwa za 2006 rok na sieci kolei w Polsce wynosi:

921 wypadków i poważnych wypadków / 222,875 mln poc.-km przewozów towarowych i pasażerskich = 4,13 wypadków/mln poc.-km

Zestawienie wypadków kolejowych, ofiar i poniesionych kosztów został przedstawiony w załączniku C.

E. POSTĘP W ZAKRESIE WYDANYCH CERTYFIKACJI I AUTORYZACJI BEZPIECZEŃSTWA

Zgodnie z postanowieniami art. 2 ust. 1, art. 3 ust. 1 ustawy z dnia 22 lipca 2006 roku o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz.U. Nr 144, poz. 1046) zarządcy infrastruktury i przewoźnicy kolejowi posiadający świadectwa bezpieczeństwa zostali zobowiązani do wystąpienia, w terminie 18 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy, do Prezesa UTK z wnioskiem o wydanie autoryzacji bezpieczeństwa lub certyfikatu bezpieczeństwa, tj. do dnia 11 marca 2008 roku.

Zgodnie z postanowieniami art. 4 ust. 2 powyższej ustawy, świadectwa bezpieczeństwa wydane powyższym zarządom lub przewoźnikom przed dniem wejścia ustawy, zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane, jednak nie dłużej niż przez okres 22 miesięcy.

W 2006 roku nie został złożony żaden wniosek o wydanie autoryzacji bezpieczeństwa lub certyfikatu bezpieczeństwa. Zobowiązane podmioty posiadały aktualne świadectwa bezpieczeństwa.

W dniu 7 września 2007 roku Sejm przyjął kolejną zmianę do ustawy o transporcie kolejowym, w której zarządcy infrastruktury i przewoźnicy kolejowi będą zobowiązani wystąpić do Prezesa UTK o wydanie autoryzacji lub certyfikatu bezpieczeństwa w terminie do dnia 30 czerwca 2010 roku. Termin ten wynika z postanowień art. 6 pkt. 8 Rozporządzenia Komisji (WE) Nr 653/2007 z dnia 17 czerwca 2007 roku w sprawie ważności certyfikatów bezpieczeństwa.

F. NADZÓR NAD PRZEWOŹNIKAMI KOLEJOWYMI I ZARZĄDCAMI INFRASTRUKTURY

1. Opis nadzoru nad przewoźnikami kolejowymi i zarządcami infrastruktury.

Urząd Transportu Kolejowego, jako krajowa władza bezpieczeństwa, sprawuje nadzór nad przewoźnikami kolejowym i zarządcami infrastruktury. W ramach sprawowanego nadzoru wykonywane są kontrole (inspekcje) przez Prezesa UTK.

Tryb wykonywania kontroli określony został przez Ministra Transportu w rozporządzeniu z dnia 12 marca 2007 r. w sprawie trybu wykonywania kontroli przez Prezesa UTK (Dz.U. Nr 57, poz. 388).

Kontrolę przeprowadzają pracownicy Urzędu Transportu Kolejowego, na podstawie pisemnego upoważnienia do przeprowadzenia kontroli wystawionego przez Prezesa UTK.

Czynności kontrolne, po okazaniu legitymacji służbowej i upoważnienia, dokonywane są w obecności osób będących pracownikami jednostki kontrolowanej, wyznaczonych przez kierownika jednostki kontrolowanej lub osobę przez niego upoważnioną.

Kontrolujący dokonuje ustaleń stanu faktycznego na podstawie zebranych dowodów.

Wyniki kontroli przedstawiane są w protokole kontroli.

Ocena działalności jednostki kontrolowanej wynikająca z ustaleń zawartych w protokole kontroli przedstawiana jest w wystąpieniu pokontrolnym. W przypadku stwierdzonych nieprawidłowości, w wystąpieniu pokontrolnym przedstawiane są uwagi i wnioski z terminem ich usunięcia.

2. Kontrole przeprowadzone w roku 2006.

W 2006 roku przeprowadzone zostały kontrole (inspekcje) przez pracowników Urzędu Transportu Kolejowego w zakresie stanu bezpieczeństwa na kolei:

- 125 kontroli zarządców infrastruktury kolejowej,
- 162 kontroli przewoźników kolejowych,
- 131 kontroli użytkowników bocznic kolejowych.

W ramach kontroli dokonano sprawdzenia prawidłowości pod względem, m.in.:

- posiadania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdów kolejowych;
- posiadania świadectw sprawności technicznej eksploatowanych pojazdów kolejowych;
- posiadania przepisów wewnętrznych, określających zasady i wymagania dotyczące bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego i utrzymania infrastruktury kolejowej;
- spełniania przez pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego warunków określonych w przepisach.

W ramach zadań wynikających z nadzoru w zakresie oceny zgodności wyrobów przeznaczonych do stosowania w infrastrukturze kolejowej związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu a także wykonywaniem przewozów osób i towarów oraz eksploatacją pojazdów szynowych, przeprowadzono 193 kontrole zgodności wyrobów stosowanych w kolejnictwie.

W przeprowadzonych kontrolach w 2006 roku brało udział 87 pracowników Urzędu Transportu Kolejowego, co stanowi 53 % ogólnego zatrudnienia. Aspekty ekonomiczne (koszty) z tytułu przeprowadzonych kontroli wyniosły 232 000 zł. (60 555 €).

3. Podsumowanie odpowiednich środków/działań naprawczych (zmiana, uchylene, zawieszenie, ważne ostrzeżenie itd.) dotyczących aspektów bezpieczeństwa, podjętych w następstwie audytów/inspekcji.

Podsumowanie wyników kontroli(inspekcji) zarządców i przewoźników kolejowych, przeprowadzonych przez pracowników UTK, odbywa się na naradach organizowanych przez kierownictwo UTK. Rozpatrywane są bieżące sprawy związane z bezpieczeństwem ruchu, a przede wszystkim omawiane są sposoby realizacji ustaleń dotyczących bezpieczeństwa na sieci kolejowej, m.in.:

- realizacja zaleceń i wniosków komisji powypadkowych, zmierzających do zapobieżenia powstawania zdarzeń w przyszłości lub ograniczenia ich skutków;
- spełnianie przez przewoźników i zarządców kryteriów świadectw bezpieczeństwa.

Podczas przeprowadzanych kontroli nie stwierdzono bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub bezpieczeństwa przewozu osób i rzeczy na sieci, w wyniku którego musiałyby być podejmowane decyzje:

- wstrzymujące ruch kolejowy lub wprowadzające jego ograniczenie na liniach kolejowych;
- wyłączające z eksploatacji pojazdy kolejowe lub ograniczające ich eksploatację.

Na wniosek kontrolujących wprowadzono ograniczenie w eksploatacji lokomotyw ST43 i ET22.

G. PODSUMOWANIE — PRIORYTETY — WYNIKI ZALECEŃ W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA

Zalecenia w zakresie bezpieczeństwa:

1. Infrastruktura kolejowa:
 - 1.1. zwiększenie ilości napraw głównych i napraw bieżących torów oraz rozjazdów,
 - 1.2. przyspieszenie tempa wymiany szyn obrobionych cieplnie,
 - 1.3. główny zarządca infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A. powinien opracować i przedstawić Kierownictwu Resortu harmonogram likwidacji ograniczeń prędkości oraz wdrożyć ścisły nadzór jego realizacji.
2. Urządzenia sterowania ruchem kolejowym:
 - 2.1. zwiększenie tempa wdrażania nowoczesnych systemów sterowania ruchem kolejowym,
 - 2.2. zwiększenie ilości remontów urządzeń sterowania ruchem kolejowym z wymianą i uzupełnieniem podzespołów poprawiających eksploatację.
3. Pojazdy kolejowe:
 - 3.1. obniżenia średniego wieku pojazdów kolejowych będących w eksploatacji poprzez wycofanie z eksploatacji najbardziej wyeksploatowanych pojazdów i zakupy pojazdów nowych,
 - 3.2. przyśpieszenia modernizacji eksploatowanych pojazdów kolejowych, w szczególności lokomotyw ET22 i EP09,
 - 3.3. poprawę jakości wykonywanych przeglądów okresowych,
 - 3.4. zwiększenie nadzoru na jakością wykonywanych napraw poprzez pilne powołanie niezależnego od przewoźników zespołu komisarzy odbiorczych.
4. Przejazdy kolejowe:
 - 4.1. zwiększenie tempa modernizacji poprawiających stan techniczny przejazdów oraz urządzeń na tych przejazdach,
 - 4.2. oznaczanie szczególnie niebezpiecznych przejazdów kolejowych tablicami informacyjnymi z wyszczególnioną liczbą wypadków na tym przejeździe oraz liczbą zabitych i rannych.
5. Przewóz towarów niebezpiecznych:
 - 5.1. wdrożenie działania dla właściwego wyposażenia torów na wszystkich wyznaczonych stacjach kolejowych do awaryjnego odstawiania wagonów z towarami niebezpiecznymi,

- 5.2. podjęcie inicjatywy legislacyjnej mającej na celu umożliwienie nakładania w trybie decyzji administracyjnej kar finansowych w przypadkach naruszania zasad obowiązujących przy takich przewozach.

Prowadzone są prace nad nowelizacją przepisów krajowych w następujących sprawach:

- powołanie niezależnego od przewoźników zespołu komisarzy odbiorczych, co przyczyni się do poprawy jakości przeglądów i napraw taboru kolejowego,
- określenia trybu nadzoru i sankcji Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w stosunku do użytkowników bocznic kolejowych w razie stwierdzenia poważnego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego,
- ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych,
- warunków technicznych jakim powinny odpowiadać skrzyżowania dróg z liniami kolejowymi,
- określenia trybu nadzoru i sankcji Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w stosunku do podmiotów gospodarczych wykonujących przewozy towarów niebezpiecznych w razie stwierdzenia poważnego zagrożenia bezpieczeństwa przewozu.