



Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego

RAPORT

W SPRAWIE BEZPIECZEŃSTWA

NA KOLEI W POLSCE

ZA 2009 ROK

Urząd Transportu Kolejowego
00 – 928 Warszawa, ul. Chałubińskiego 4
www.utk.gov.pl

Warszawa, 2010 rok

SPIS TREŚCI

Lp.	Tytuł			Str.
1.	A.	A.1.	Zakres raportu	4
1.		A.2.	EXECUTIVE SUMMARY	4
3.	B.	Wstęp		13
4.		1.	Wstęp do raportu	13
5.		2.	Informacje o strukturze kolei	15
6.		3.	Podsumowanie – ogólna analiza tendencji w rozwoju bezpieczeństwa - certyfikacja	17
7.	C.	Organizacja		18
8.		1.	Wprowadzenie	18
9.		2.	Organizacja Urzędu Transportu Kolejowego	18
10.	D.	Rozwój bezpieczeństwa kolei		19
11.		1.	Inicjatywy mające na celu utrzymanie i poprawę stanu bezpieczeństwa	19
12.		2.	Analiza tendencji danych	22
13.		3.	Rezultaty rekomendacji w zakresie bezpieczeństwa	24
14.	E.	Ważne zmiany w prawodawstwie i uregulowaniach prawnych		26
15.		1.	Stopień zaawansowania transpozycji Dyrektywy 2004/49/WE	26
16.		2.	Stopień zaawansowania transpozycji Dyrektywy 2007/59/WE	27
17.	F.	Postęp w zakresie wydanych certyfikacji i autoryzacji bezpieczeństwa		29
18.		1.	Przepisy krajowe – daty rozpoczęcia – dostępność	29
19.		2.	Dane liczbowe	30
20.		3.	Aspekty proceduralne	31
21.	G.	Nadzór nad przewoźnikami kolejowymi i zarządcami infrastruktury		32
22.		1.	Opis nadzoru nad przewoźnikami kolejowymi i zarządcami infrastruktury	32
23.		2.	Złożenie raportów rocznych przez zobowiązane podmioty	34
24.		3.	Liczba kontroli/inspekcji	35
25.		4.	Liczba audytów	36
26.		5.	Podsumowanie wyników inspekcji	36
27.		6.	Skargi złożone przez zarządców infrastruktury	37
28.		7.	Skargi złożone przez przedsiębiorców kolejowych	37
29.	H.	Raportowanie w sprawie zastosowania CSM w zakresie oceny ryzyka		37
30.	I.	Wnioski końcowe – priorytety		38
31.	J.	Źródła informacji		38
-	Załącznik A		Informacje o strukturze kolei	39
32.		A.1.a.	Sieć linii kolejowych w Polsce	40
33.		A.1.b.	Stacje rozrządowe na sieci linii kolejowych w Polsce	41
34.		A.1.c.	Sieć linii kolejowych wydzielonych od reszty systemu w Polsce	42
35.		A.2.1.a.	Zarządcy infrastruktury kolejowej ogólnego systemu kolejowego	43
36.		A.2.1.b.	Zarządcy infrastruktury kolejowej wydzielonej od ogólnego systemu	44
37.		A.2.1.c.	Zarządcy infrastruktury kolejowej w Polsce – siedziby podmiotów	45
38.		A.2.2.a.	Przewoźnicy kolejowi w ogólnym systemie kolejowym	48

39.		A.2.2.b	Przewoźnicy kolejowi na sieci wydzielonej od ogólnego systemu	52
-	Załącznik B		Schematy organizacyjne krajowej władzy bezpieczeństwa	53
40.		B.1.	Schemat UTK w powiązaniu z innymi organami	53
41.		B.2.	Obszary działania Oddziałów Terenowych w UTK	54
	Załącznik C		Dane dotyczące CSI – zastosowane definicje	55
42.	1.		Dane dotyczące CSI	55
43.	2.		Definicje zawarte w rozporządzeniu (WE) Nr 91/2003	56
44.	3.		Definicje krajowe stosowane w rocznym raporcie	57
45.	Załącznik D		Ważne zmiany w prawodawstwie i uregulowaniach	60
46.	Załącznik E		Stan certyfikacji i autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa – dane liczbowe	64
	Załączniki CSI		Ogólna sieć kolejowa	Oddzielny dokument
47.	1.		CSI – Simple	
48.	2.		CSI – Full	
49.	3.		CSI – Charts	
	Załączniki CSI		Sieć linii kolejowych wydzielonych od reszty systemu	Oddzielny dokument
50.	1.		CSI – Description	
51.	2.		CSI – Annex 1	
52.	3.		CSI – Charts	

A.1. ZAKRES RAPORTU

Roczny raport w sprawie bezpieczeństwa sporządzony przez krajową władzę bezpieczeństwa – Urząd Transportu Kolejowego, zwany dalej „UTK” – 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 wprowadzonych w 2009 roku (załącznik D);
- c) stanie bezpieczeństwa kolei, łącznie z agregacją wskaźników bezpieczeństwa – CSI (załącznik C, załączniki CSI i załączniki CSI-Charts) na szczeblu państwa członkowskiego;
- d) wynikach i doświadczeniach związanych z nadzorowaniem zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych.

Niniejszy Raport obejmuje również działalność UTK w wypełnianiu zadań zgodnie z polityką bezpieczeństwa.

A.2. EXECUTIVE SUMMARY

1. Introduction.

The purpose of this annual report on railway safety is to meet requirements of article 18 of the Directive 2004/49/EC of the European Parliament and of the Council of 29 April 2004 *on safety on the Community's railways* as well as article 17a of the Act of 28 March 2003 on Rail Transport (consolidated text published in Journal of Laws of 2007 No. 16, item 94, as amended).

The annual report, published in the Official Journal of the Minister responsible for transport matters, is the source of information above all for different entities registered in Poland and member states, which conduct business activity in rail transport sector. In addition, this information may be used by the representatives of business, politics and media as well as the whole society.

In the annual report the safety indicators have been presented in **2 groups, i.e.:**

- a) **General rail system in Poland (the generally accessible network of railway lines)**
- b) **Metro networks as well as the networks functionally separated from the rest of the railway system and designed to provide suburban passenger transport.**

The obligated entities delivered their reports within statutory time-limits, i.e. by the end of June of this year

As for the group of the general rail system, eight infrastructure managers have submitted their reports. Due to the merger of two infrastructure managers and establishment of one entity as of 18 March 2010, the new entity made one annual report. Moreover, 48 railway carriers providing rail transport services on this network and 1 carrier, which started its activity in 2010, i.e. after obtaining the safety certificate, have also submitted annual reports.

As for the second group, the reports have been submitted by 3 infrastructure managers, including 2 entities conducting transport activity on this network as well.

The most frequent problems encountered during gathering data for the reports:

- division of persons injured in accidents, i.e. into „unauthorised persons” and „other persons”, still creates many difficulties for the investigation commissions,
- Taking into consideration accidents that occur during shunting and technological rides, for which the **unit “train*km” is not used**, gives contaminated results for the safety indicators calculated in units „piece/mln train*km”;
- Statistics, provided by the Central Statistical Office in Poland, concerning data on the railway network (form TK-5 „Tabular Summary of Data on Railway Network”) **takes into account only constructional lengths of tracks, i.e. without the lengths of crossovers (switches)**. This is not justified because crossovers ensure continuity of the rail lines and are counted in the length of rail lines that are made available to the rail carriers. **In this report the total length of main line tracks** and the length of the main principal tracks at the „operating points” (traffic stations and dispatching points), which constitute extension of main line tracks **have been taken into account**;
- Implementation of the requirement to use additional division of the railway accidents for statistical purposes, i.e. introduction of the „significant accidents”, still creates difficulties. So far, the infrastructure managers presented their accident statistics for GUS purposes in accordance with the national requirements, i.e. not in compliance with definitions given in the Regulation (EC) No. 91/2003 of the European Parliament and of the Council of 16 December 2002 on rail transport statistics. However, because the Ordinance of the Minister of Infrastructure of 20 July 2010 on common safety indicators - CSI (Journal of Laws No. 142, item. 952), has entered into force, the statistics for 2010 will take into account proper qualification of the significant accidents;

- Imprecise definition of „total number of work hours” in the Annex CSI (code R04) raises doubts when one entity conducts several activities (e.g. fuel production, sales and rail transport);
- Imprecise definition (or too general translation) of data related to „the number of engine cars (wagons) / electric multiple units (MU) raises doubts as to the proper qualifications of the engine cars;
- Imprecise definition (or too general translation) of information in the table „Number of precursors and Train*Km” of the Annex CSI-Charts causes different interpretations. In the annex CSI the incidents and near-misses are divided into 6 types. The annex CSI-Charts contains the similar division. In this report information in the annex CSI-Charts takes into account only **incidents and near-misses**.

2. Information on the structure of the railway system

2.1. In 2009 the general railway system in Poland included the network of railway lines managed by 9 railway infrastructure managers. At the end of 2009 the total length of railway lines in service was **20 105.3 km**, including:

- 8 730.5 km of 2-track lines,
- 11 374.8 km of 1-track lines.

The basic network of railway lines in this system is managed by PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (Polish Railway Lines), i.e. the railway lines the length of which is equal to 19 336 km, which constitutes 96% of all lines.

The length of the operated railway lines, as compared to 2008, increased by 146.4 km, i.e.:

- the length of 2-track lines increased by 17 km,
- the length of 1-track lines increased by 129.4 km.

The total length of all tracks on this system is **38 829.6 km**, including:

- Main line tracks and main principal tracks at operating points – **28 835.7 km**, an increase of 163 km,
- Other tracks – 9 993.9 km, a decrease of 99 km as compared to 2008.

25 225 km long tracks, i.e. 65 % of all tracks, are electrified (3kV, DC). As compared to 2008, the length of the electrified tracks decreased by 97 km.

2.2. The network of railway lines separated from the rest of the system and intended only to provide urban and sub-urban passenger transport in Poland is managed by

3 railway infrastructure managers. At the end of 2009 the total length of railway lines in service was 62.4 km, of which:

- 47.2 km of 2-track lines,
- 15.2 km of 1-track lines.

The total length of tracks in this system was 144.5 km, of which:

- Main line tracks and main principal tracks at the operating points – 108.9 km,
- The rest of tracks – 35.7 km.

The 121.7 km long tracks, i.e. 84.3 % of all tracks, are electrified (0.65 and 0.75 kV, DC).

The length of railway tracks and lines in service on this network has not significantly changed as compared to 2008.

The schematic diagram of the main railway lines in Poland is presented in the **Annex A.1.a.** and the present shunting yards and manoeuvre stations are shown in the **Annex A.1.b.** The schematic layout of the railway lines separated from the rest of the system is shown in the **Annex A.1.c.**

The list of the infrastructure managers on the general railway system is presented in the **Annex A.2.1.a.** The list of the managers of infrastructure of the network of the railway lines separated from the rest of the system was presented in the **Annex A.2.1.b.** The schematic presentation of the seats of entities was shown in the **Annex A.2.1.c.**

In 2009, 48 licensed railway carriers provided passenger and freight transport on the network of the general rail system in Poland, whereas 2 licensed railway carriers provided passenger transport on the network of railway lines separated from the rest of the system.

The list of the licensed railway carriers providing passenger and freight transport on the general railway system was shown in the **Annex A.2.2.a.** The list of the licensed railway carriers providing transport of persons and goods on the network of the railway lines separated from the rest of the system was given in the **Annex A.2.2.b.**

3. General analysis of trends in the safety development and certification

3.1. The number of railway events (accidents and serious accidents) that occurred on the network of railway lines of the **general railway system** in 2009, as compared to the previous year, **decreased** from 889 to 843, i.e. by 45, which is 5 %.

The number of collisions decreased from 8 to 18, i.e. by 10, the increase of 125 %, whereas the number of derailments decreased from 105 to 63, i.e. by 42, the decrease of 60 %.

The number of level crossing accidents slightly increased as compared to the previous year, i.e. from 278 to 288 – the increase of 3.5 %, as well as the number of the accidents to persons caused by rolling stock in motion, i.e. from 397 to 400 – the increase of 0.7 %.

The number of the accidents of the „Other” category, in which all accidents that occurred during technological and manoeuvre rides and in the sidings with participation of railway carriers were taken into account, decreased from 92 to 71 – the decrease of 29 %.

The total number of **persons seriously injured** in the occurred accidents, decreased as compared to the previous year from 277 persons to 199 persons, i.e. the decrease of 14 %.

The significant decrease in the number of the **seriously injured persons** took place with respect to the level crossing accidents, i.e. from 104 to 76 – the decrease of 37 %, whereas the number of injured persons in the accidents caused by rolling stock in motion increased from 105 to 119 – the increase of 12 %. The unauthorised persons constitute the vast majority of the seriously injured persons (45 % of all injured persons) and the users of the level crossings (25 % of all injured persons).

The total number of **killed persons** as a result of the occurred accidents **significantly increased** as compared to the previous year, i.e. from 308 to 365 – the increase of 15.6 %. The number of casualties among the level crossing users significantly increased, i.e. from 39 to 73 – the increase of 53 %. The number of persons killed by the vehicle in the move also increased, i.e. from 257 to 292 – the increase of 12 %. The unauthorised persons (78 % of all killed persons) and the users of the level crossings (20 % of all killed persons). create the significant majority of those killed in accidents.

As for the near-misses, the number of broken wheels on the railway vehicles in service significantly increased which has been found during examination of vehicles. It was necessary to exclude these vehicles from the trains, which caused train delays. As compared to the previous year, the number of these events increased by 84 %, i.e. from 57 to 105.

The number of broken axes on the railway vehicles in service decreased significantly, i.e. from 67 to 12 – the decrease of 82 %.

The number of train*km decreased, as compared to 2008, from 224.4 mln train*km to 208.6 mln train*km. The number of passenger*km decreased as well, i.e. from 20.1 billion passenger*km to 18.6 billion passenger*km.

3.2. In 2009 the total number of rail events (accidents and serious accidents) that occurred on the network functionally separated from the rest of the system and intended to provide urban and sub-urban passenger transport increased, as compared to the previous year, from

9 to 20, i.e. by 11 – the increase of 122 %. The mentioned events resulted only from accidents at the level crossings.

Nobody was significantly injured or killed during these railway events.

The summary of all railway events, victims and incurred costs was presented in the **Annexes „CSI”** and **„CSI-Charts”** (diagrams) for two groups of the railway system in Poland including tables and charts for those groups. The definitions used in this report are given in the **Annex C**.

Because the Commission published Regulation (EC) No 352/2009 on adoption of a common safety method on risk evaluation and assessment on 29 April 2009, the entities had not been obliged to report their experiences connected with application of CSM for assessment and methods of risk evaluation in 2009.

As for significant technical modifications of vehicles, which are defined in Art.2 letter c) of the Directive 2008/57/EC, and of structural subsystems, when required by provisions of Art. 15 par. 1 of the mentioned Directive or TSI, the regulation shall be applied from **19 July 2010**.

The whole Regulation shall enter into force as of **1 July 2012**.

Taking the above into consideration, in 2009 the entities were not obliged to report their experiences connected with application of CSM for risk evaluation and methods of risk assessment.

In accordance with provisions of the last amendment to the act on the rail transport, the infrastructure managers and railway carriers holding valid safety certificates (issued on the basis of the Directive 2001/14/EC) are obliged to apply to the President of UTK (Rail Transport Office) for issuance of the safety authorisation or the safety certificate by 30 June 2010. **The validity of the safety certificates, mentioned above, expires on 31 December 2010.**

In 2009, the following safety certificates were issued:

- part A for 4 national railway carriers,
- part B for 2 national railway carriers,

In 2009, no safety authorisation was issued for the railway infrastructure manager.

4. Outcome of safety recommendations

In view of completion of railway commission proceedings related to the occurred railway events and on the basis of Art. 281 par. 8 of the Act of 28 March 2003 on Rail Transport

(Journal of Laws No. 16, item 94, as amended) as well as in connection with revealed irregularities which create a direct risk to the railway traffic safety, the Chair of PKBWK (State Commission for Railway Accident Investigation) issued in total 9 recommendations in 2009 concerning improvement of the safety of the railway traffic, i.e.:

- 6 recommendations were directed to 4 railway carriers,
- 3 recommendations were directed to the establishments carrying out repairs of railway vehicles.

The recommendations issued in 2009 were, among others, related to:

- Observance of rules of correct completion of the document „The certificate of the technical operability (fitness) of the railway vehicle”,
- Systematic checking of the technical operability of oil shock absorbers in series ET22 locomotives while carrying out maintenance and repair works,
- More detailed specification of the content of the order for axles in wheel and axle sets by adding description of necessary operations for technological treatment of axles for wheels and axle sets with indication of the up-to-date drawings and conditions of the axle production in the light of the standards and regulations being in force, ensuring of commission supervision over acceptance of the axle and wheel sets, ensuring of the durable protection of axle against mechanical damages during transport between production establishments (the manufacturing works and the workshop mounting axles in the locomotives).

The President of UTK, in agreement with Art. 28l par. 9 of the Act on the Rail Transport supervises, within the scope of its competence, implementation of the post-accident recommendations issued by the Commission.

The inspection performed by the authorised employees of UTK at the Electric Locomotives Repair Works (Zakład Naprawczy Lokomotyw Elektrycznych) has shown that the recommendations issued by the State Commission for Railway Accidents Investigation have been fully implemented.

As for the recommendations advising entities to immediately start control and preventive activities in the area of systematic checking of the technical operability of oil shock absorbers in series ET22 locomotives while performing maintenance and repair works, in particular checking the oil level – the adequate activities have been started by the railway carrier. The railway carrier undertook to check in detail, during periodical overhauls, the technical condition of hydraulic shock absorbers in all ET22 series locomotives in service. Moreover, the members of acceptance commission have been obliged to enforce the fulfilment of the obligations concerning checking of damping characteristics of hydraulic

shock absorbers by executors of the periodic repairs. The control of these recommendations is carried out continuously by the employees of UTK.

In connection with recommendations and guidelines of the European Railway Agency and the European Commission after the accident at Viareggio (Italy) and the cases of breaking the axles of wheel and axle sets in Poland – the President of UTK sent to all actors of the rail market the recommendation by way of the letter of 9 October 2009 stressing the short time limit of its implementation.

As a result of the audit performed by the employees of UTK in 3 railway vehicle repair workshops it was found that:

- Procedures of production of new axles have been re-established (to the large extent),
- Registration system for operations connected with production and maintenance of wheel and axle sets has been tighten up.

In addition the owners of railway vehicles have been obliged to maintain wheel and axle sets in the proper technical condition and to keep detailed records concerning the age of wheel and axle sets used in the electric MU.

Other activities still to be carried out in 2010 are the following:

- to determine the age and the technical condition of wheel and axle sets in other railway vehicles, and in particular in freight wagons;
- to introduce the register of the wheel and axle sets in order to enable tracking of their use;
- to persuade scientist communities connected with the railway transport to develop effective methods of assessment of suitability of wheel and axle sets for further service;
- to determine the final time limit for withdrawing the wheel and axle sets from service.

Control activities carried out by the authorised employees of UTK are not limited only to the scope determined by the recommendations issued by the State Commission for Railway Accidents Investigation, but also cover significantly larger scope specified first of all by the Act of 28 March 2003 on Railway Transport and regulations connected with implementation of this Act.

The scope of the audit is adapted each time to the type, the scope and the nature of the activities of the audited entity. It should be clearly stressed that audit actions are of continuous character and were performed not only in 2009 but also are continued in 2010.

5. Supervision of railway carriers and infrastructure managers.

The Railway Transport Office (UTK), as the national safety authority, performs supervision of railway carriers and infrastructure managers. Within the scope of the supervision activities the inspections are carried out by the President of UTK.

The employees of The Railway Transport Office perform planned inspections on premises of railway carriers or infrastructure managers using the checklists which include 140 points in total.

The number of questions included in a given checklist depends on both the type, size and the scope of activities conducted by the controlled entity (railway carrier / infrastructure manager) and the subject scope of a given inspection.

In 2009 the employees of the Railway Transport Office performed in total 164 inspections concerning the safety conditions on railway system, of which:

- ❖ 61 inspections at railway infrastructure managers,
- ❖ 103 inspections at railway carriers.

In 2009 the Railway Transport Office did not perform any audit. In the second half of the year the setting up of the team to perform audits was started.

In this connection the authorized employees of UTK performed inspections of entities that held „Safety Certificates” and „Safety Certificates” (referred to in Art. 32 of the Directive 2001/14/EC of the European Parliament and of the Council of 26 February 2001 on the allocation of railway infrastructure capacity and levying of charges for the use of railway infrastructure and safety certification allocation.

The scope of the performed inspections included, among other things, checking whether these entities:

- Hold the required set of the certificates allowing to place a given type of constructions and devices intended for conducting railway traffic in service as well as certificates allowing the given type of railway vehicle to be put in service;
- hold valid certificates of technical operability for the railway vehicles in service;
- meet technical requirements concerning use and maintenance of railway vehicles and the elements of the railway infrastructure;
- have internal regulations specifying the principles and requirements concerning safe conducting of the railway traffic and maintenance of the railway infrastructure;
- ensure safety of transport of dangerous goods carried by railway,
- ensure safety of conducting railway traffic in the course of modernization works performed by infrastructure managers,

- implement post-inspection recommendations and preventive measures indicated by railway commissions as well as recommendations issued by the State Commission for Railway Accident Investigation – in particular after accidents that occurred at the level crossings and ;
- in addition whether personnel employed at posts directly connected with conducting and safety of railway traffic as well as conducting railway vehicles meets requirements defined in the regulations.

6. FINAL CONCLUSIONS – PRIORITIES

The Railway Transport Office – the national safety authority – adopted the following priority actions to be performed in 2009:

- 1) Continuation of control and preventive actions to maintain the adequate level of the railway traffic safety in view of the deterioration of the condition of the railway infrastructure resulting, among others, from the lack of possibility to perform the necessary repairs.
- 2) Continuation of the activities in the area of safety certification and authorization for maintaining the positive trend of improvement of the safety conditions, in particular with respect to the rolling stock.
- 3) Support for activities aiming at better organization of supervision over design, construction and placing in service of the railway infrastructure in the part related to: tracks, systems of the traffic control, power supply, etc.

B. WSTĘP

1. Wstęp do raportu.

Celem opracowania raportu rocznego w sprawie bezpieczeństwa jest spełnienie wymogów art. 18 Dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 roku w *sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych*, jak również art. 17a ust. 6 ustawy z dnia 28 marca 2003 roku o *transporcie kolejowym* (tekst jednolity Dz. U. z 2007 roku Nr 16, poz. 94 z późniejszymi zmianami).

Raport roczny, udostępniony poprzez opublikowanie w dzienniku urzędowym ministra właściwego do spraw transportu, stanowi źródło informacji przede wszystkim dla różnych podmiotów zarejestrowanych w Polsce i państwach członkowskich prowadzących działalność

w dziedzinie transportu kolejowego. Ponadto informacje mogą być wykorzystane przez przedstawicieli biznesu, polityki i mediów oraz całego społeczeństwa.

Roczny raport w sprawie bezpieczeństwa ma na celu dokonanie oceny w zakresie osiągnięcia wspólnych wymagań bezpieczeństwa na poziomie państw członkowskich i Wspólnoty.

Na podstawie informacji o wskaźnikach bezpieczeństwa opracowanych przez jednostki zobowiązane, w rocznym raporcie przedstawione są wskaźniki bezpieczeństwa (CSI), stanowiące podstawę dla dokonania analizy i porównania 2009 roku z okresem sprawozdawczym 2006 – 2008, zarówno na szczeblu krajowej władzy bezpieczeństwa jak i na szczeblu Europejskiej Agencji Kolejowej.

Wskaźniki bezpieczeństwa w niniejszym rocznym raporcie zostały przedstawione w **2 grupach**, tj.:

- a) **ogólny system kolejowy** w Polsce (ogólnie dostępna sieć linii kolejowych),
- b) **sieci metra** oraz **sieci funkcjonalnie oddzielonej od reszty systemu kolejowego** i przeznaczonej do prowadzenia pasażerskich przewozów podmiejskich.

Wszystkie zobowiązane podmioty przedłożyły roczne raporty w ustawowym terminie, tj. do końca czerwca br.

Z grupy ogólnego systemu kolejowego raporty przedłożyło 8 zarządców infrastruktury. Z uwagi na połączenie się dwóch zarządców infrastruktury i powołanie jednego podmiotu od dnia 18.03.2010r. został sporządzony 1 roczny raport przez nowy podmiot. Ponadto roczne raporty przedłożyło 48 przewoźników kolejowych prowadzących działalność przewozową na tej sieci oraz 1 przewoźnika, który podjął działalność w 2010 r., tj. po uzyskaniu certyfikatu bezpieczeństwa.

Z drugiej grupy raporty przedłożyło 3 zarządców infrastruktury, w tym 2 podmioty prowadzące jednocześnie działalność przewozową na tej sieci.

Pomimo, że raport za 2009 rok jest z kolei już czwartym, to jednak w dalszym ciągu sprawia wielu podmiotom dużo problemów.

Najczęściej spotykane problemy przy zbieraniu danych do raportów:

- w dalszym ciągu stwarza wiele trudności dla komisji wypadkowych stosowanie podziału osób poszkodowanych podczas wypadków, tj. „osób nieuprawnionych” oraz „osób innych”,
- uwzględnianie wypadków zaistniałych podczas prac manewrowych i jazd technologicznych, dla których **nie występuje jednostka poc.-km**, daje skażony wynik wskaźników bezpieczeństwa obliczanych w jednostkach „szt./mln poc.-km”;

- statystyka prowadzona przez Główny Urząd Statystyczny w Polsce, w zakresie danych o sieci kolejowej (formularz TK-5 „Zestawienie tabelaryczne z danymi o sieci kolejowej”) **uwzględnia tylko długości budowlane torów, tj. bez długości rozjazdów**. Jest to nieuzasadnione gdyż rozjazdy stanowią ciągłość linii kolejowych i wchodzi w długość udostępnianych linii kolejowych dla przewoźników kolejowych. **W niniejszym raporcie uwzględniono długość całkowitą torów szlakowych oraz długość torów głównych zasadniczych na „punktach eksploatacyjnych” (posterunki ruchu i punkty ekspedycyjne), które stanowią przedłużenie torów szlakowych;**
- wdrożenie wymogu stosowania dodatkowego podziału wypadków kolejowych dla celów statystycznych, tj. wprowadzenie „wypadków znaczących”, stwarza w dalszym ciągu trudności. Dotychczas zarządcy infrastruktury przedstawiali statystykę wypadkową do GUS według definicji krajowych, tj. niezgodnie z definicjami ujętymi w rozporządzeniu (WE) Nr 91/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 2002 r. w sprawie statystyki transportu kolejowego. Z uwagi na wejście w życie rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 20 lipca 2010 r. w sprawie wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI) (Dz. U. Nr 142, poz. 952), statystyka za 2010 będzie uwzględniała właściwą kwalifikację znaczących wypadków;
- nieprecyzyjne określenie „całkowitej liczby godzin pracy” w załączniku CSI (kod R04) budzi wątpliwość w przypadku prowadzenia kilku działalności przez jeden podmiot (np. produkcja paliwa, sprzedaż oraz transport kolejowy);
- nieprecyzyjne określenie danych odnośnie „*liczby wagonów silnikowych / zespołów trakcyjnych*” budzi wątpliwość właściwej kwalifikacji wagonów silnikowych;
- nieprecyzyjne (ew. ogólnikowe tłumaczenie) zdefiniowanie informacji w załączniku CSI-Charts w tabeli „Number of precursors and Train*Km” spowodowało różnorodną interpretację. Załącznik CSI zawiera podział w zakresie incydentów i wypadków znikniętych na 6 typów. Załącznik CSI-Charts zawiera podobny podział. W niniejszym raporcie informacje w załączniku CSI-Charts uwzględniono w zakresie **incydentów i wypadków unikniętych**.

2. Informacje o strukturze kolei.

W niniejszym Raporcie, tak jak w Raporcie za 2008 rok, w załączniku „A.2.1.a – Zarządcy infrastruktury na ogólnej sieci kolejowej w Polsce” i załączniku „A.2.1.b – Zarządcy infrastruktury kolejowej sieci metra oraz sieci funkcjonalnie oddzielonej od reszty systemu” w rubryce „Tory kolejowe (tory główne)” uwzględniono dwie grupy torów:

- długość całkowitą torów szlakowych i głównych zasadniczych na punktach eksploatacyjnych,
- długość całkowitą torów pozostałych.

2.1. Ogólny system kolejowy w Polsce obejmuje sieć linii kolejowych zarządzanych w 2009 r. przez 9 zarządców infrastruktury kolejowej. Łączna długość eksploatowanych linii kolejowych na koniec 2009 r. wynosiła **20 105,3 km**, w tym:

- 8 730,5 km linii 2-torowych,
- 11 374,8 km linii 1-torowych.

Podstawowa sieć linii kolejowych w tym systemie zarządzana jest przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., tj. linie kolejowe o długości 19 336 km, co stanowi 96% wszystkich linii.

Długość eksploatowanych linii kolejowych, w stosunku do roku 2008 zwiększyła się o 146,4 km, tj.:

- długość linii 2-torowych zwiększyła się o 17 km,
- długość linii 1-torowych zwiększyła się o 129,4 km.

Całkowita długość wszystkich torów w tym systemie wynosiła **38 829,6 km**, w tym:

- tory szlakowe i główne zasadnicze na punktach eksploatacyjnych – **28 835,7 km**, wzrost w stosunku do 2008r. o 163 km
- tory pozostałe – 9 993,9 km, w stosunku do 2008 r. zmniejszenie o 99 km.

Tory o długości 25 225 km, tj. 65 % wszystkich torów, jest zelektryfikowanych (3kV, DC). W stosunku do 2008 r. nastąpiło zmniejszenie o 97 km torów zelektryfikowanych.

2.2. Sieć linii kolejowych oddzielona od reszty systemu i przeznaczona tylko do prowadzenia pasażerskich przewozów miejskich i podmiejskich w Polsce jest zarządzana przez 3 zarządców infrastruktury kolejowej. Na koniec 2009 roku łączna długość eksploatowanych linii kolejowych wynosiła 62,4 km, w tym:

- 47,2 km linii 2-torowych,
- 15,2 km linii 1-torowych.

Całkowita długość torów w tym systemie wynosiła 144,5 km, w tym:

- tory szlakowe i główne zasadnicze na punktach eksploatacyjnych – 108,9 km,
- tory pozostałe – 35,7 km.

Tory o długości 121,7 km, tj. 84,3 % wszystkich torów, jest zelektryfikowanych (0,65 oraz 0,75 kV, DC).

Długość eksploatowanych torów i linii kolejowych na tej sieci, w stosunku do 2008 r. nie uległa zasadniczym zmianom.

Schematyczną prezentację głównych linii kolejowych w Polsce przedstawiono w **załączniku A.1.a.** oraz prezentację aktualnych stacji rozrządowych i manewrowych przedstawiono w **załączniku A.1.b.** Schematyczną prezentację linii kolejowych oddzielonych od reszty systemu, przedstawiono w **załączniku A.1.c.**

Wykaz zarządców infrastruktury w ogólnym systemie kolejowym został przedstawiony w **załączniku A.2.1.a.** Wykaz zarządców infrastruktury sieci linii kolejowych oddzielonych od reszty systemu został przedstawiony w **załączniku A.2.1.b.** Schematyczną prezentację siedzib podmiotów przedstawiono w **załączniku A.2.1.c.**

W roku 2009 na sieci ogólnego systemu kolejowego w Polsce przewóz osób i rzeczy wykonywany był przez 48 licencjonowanych przewoźników kolejowych, natomiast na sieci linii kolejowych oddzielonych od reszty systemu przewóz osób wykonywany był przez 2 licencjonowanych przewoźników kolejowych.

Wykaz licencjonowanych przewoźników kolejowych prowadzących przewóz osób i rzeczy w ogólnym systemie kolejowym został przedstawiony w **załączniku A.2.2.a.** Wykaz licencjonowanych przewoźników kolejowych prowadzących przewóz osób i rzeczy na sieci linii kolejowych oddzielonej od reszty systemu został przedstawiony w **załączniku A.2.2.b.**

3. Podsumowanie – ogólna analiza tendencji w rozwoju bezpieczeństwa, certyfikacja.

Na podstawie analizy statystyki wypadkowej stwierdza się, że liczba zdarzeń kolejowych (wypadków i poważnych wypadków) w 2009 roku zaistniałych na sieci linii kolejowych **ogólnego systemu kolejowego** w porównaniu do roku ubiegłego **zmniejszyła się** z 889 szt. do 843 szt., tj. o 45 szt., co stanowi 5 %.

Ogólna liczba zdarzeń kolejowych (wypadków i poważnych wypadków) w 2009 r. w porównaniu do roku ubiegłego zaistniałych na sieci **funkcjonalnie oddzielonej od reszty systemu** i przeznaczonej do prowadzenia pasażerskich przewozów miejskich oraz podmiejskich zwiększyła się z 9 szt. do 20 szt. tj. o 11 szt., wzrost o 122 %.

Szczegółowa analiza statystyki wypadkowej przedstawiona jest w **dziale D ust. 2** oraz **załączniku C.**

W związku z opublikowaniem w dniu 29 kwietnia 2009r. rozporządzenia Komisji (WE) Nr 352/2009 w sprawie przyjęcia wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka, w roku 2009 podmioty nie były zobowiązane do raportowania swoich doświadczeń związanych ze stosowaniem CSM przy ocenie i metodach wyceny ryzyka.

Zgodnie z postanowieniami ostatniej zmiany do ustawy o transporcie kolejowym zarządcy infrastruktury oraz przewoźnicy kolejowi posiadający ważne świadectwa bezpieczeństwa (wydane na podstawie Dyrektywy 2001/14/WE) są 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.**

W 2009 roku zostały wydane certyfikaty bezpieczeństwa:

- cz. A dla 4 krajowych przewoźników kolejowych,
- cz. B dla 2 krajowych przewoźników kolejowych,

W 2009 r. nie została wydana żadna autoryzacja bezpieczeństwa dla zarządcy infrastruktury kolejowej.

C. ORGANIZACJA

1. Wprowadzenie.

Krajową władzą bezpieczeństwa w Polsce jest **PREZES Urzędu Transportu Kolejowego** (UTK) z siedzibą w Warszawie, ul. Chałubińskiego 4.

Wymóg utworzenia niezależnego urzędu nadzorującego technikę i bezpieczeństwo ruchu kolejowego oraz regulującego rynek kolejowy wynika z wdrożenia prawa Unii Europejskiej do porządku prawnego Rzeczypospolitej Polskiej, w szczególności art. 10.7 Dyrektywy 2001/12/WE oraz art. 30 i art. 31 Dyrektywy 2001/14/WE określające obowiązek ustanowienia i zakres podstawowych kompetencji urzędu.

2. Organizacja Urzędu Transportu Kolejowego i związek z innymi organami.

Struktura organizacyjna Urzędu Transportu Kolejowego oraz zadania w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem ruchu kolejowego od 2006 roku nie uległy zmianie.

Schemat organizacyjny – powiązania między krajowymi władzami bezpieczeństwa i innymi organami krajowymi oraz zatrudnienie w poszczególnych komórkach organizacyjnych UTK przedstawiono w **załączniku B.1**. Obszary działania Oddziałów Terenowych UTK zostały przedstawione w **załączniku B.2**.

D. ROZWÓJ 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 kolejowych.

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym (tekst jednolity Dz.U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94 z późniejszymi zmianami) 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.

Bezpieczeństwo ruchu kolejowego jest rozumiane jako zespół działań obejmujących: opracowanie i wdrażanie instrukcji regulujących procedury postępowania na stanowisku pracy, dobór i dbanie o wysokie kwalifikacje personelu, utrzymanie infrastruktury kolejowej i urządzeń technicznych, pojazdów kolejowych, nadzór nad pracą i zarządzanie zespołami pracowników wykonujących czynności związane z ruchem kolejowym. Działanie na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego jest jednym z najważniejszych zadań kierownictw i załóg w jednostkach i komórkach organizacyjnych podmiotów kolejowych.

Przykładowe działania w zakresie bezpieczeństwa podjęte w Polsce w ciągu roku, 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

Wypadki/zdarzenia poprzedzające, które były przyczyną podjęcia danego działania			Opis podjętych działań poprawiających bezpieczeństwo
Data	Miejsce	Opis wydarzenia	
15.02. 2009r.	Linia nr 139 Katowice – Zwardoń – Gr. Państwa, stacja Pszczyna	Podczas jazdy pociągu pasażerskiego nastąpiło wykolejenie lokomotywy EP09 w wyniku złamania osi trzeciego zestawu.	1. Dokonano przeglądu zestawów kołowych wszystkich lokomotyw serii EP09. 2. Wycofano z eksploatacji 26 lokomotyw serii EP09. 3. Zaktualizowano Warunki Techniczne Wytwarzania i Odbioru (WTWiO) dla odkuwek osi oraz osi zestawów kołowych. 4. W przepisach wewnętrznych wniesiono dodatkowy zapis wprowadzający zakaz stosowania
04.08. 2009r.	Linia Nr 001 Warszawa Centr. – Katowice, szlak Będzin – Sosnowiec Gł.	Podczas jazdy pociągu pasażerskiego nastąpiło wykolejenie lokomotywy EP09 w wyniku złamania osi pierwszego zestawu.	

			spawania, napawania i metod natryskowych przy naprawach osi. 5. Prowadzona jest sukcesywna wymiana osi zestawów kołowych.
06.04. 2009r.	Przejazd niestrzeżony kat. D, linia nr 404, szlak Białogard – Karlino, km 65,781	W wyniku nie zachowania ostrożności przez kierującego samochodem ciężarowym podczas dojeżdżania do przejazdu i nie dostosowania się do znaków drogowych doszło do najechania na przejeżdżający pociąg pasażerski i jego wykolejenie.	1. Wprowadzono ograniczenie prędkości dla pociągów do 20 km/h. 2. Wprowadzono ograniczenie prędkości dla pojazdów drogowych do 50 km/h. 3. Oznakowano przejazd dodatkową tablicą ostrzegawczą „Uwaga wypadki”. 4. Uwzględnienie w planach na rok 2010 zabudowę urządzeń SSP.
30.08. 2009r.	Linia nr 003, stacja Łowicz Główny, km 80,791	Pominięcie sygnalizatora wskazującego sygnał „Stój” i wjazd lokomotywy jadącej luzem na przejazd strzeżony kat. A przy otwartych rogatkach co w konsekwencji doszło do kolizji z pojazdem samochodowym.	1. Podczas pouczeń okresowych z drużynami trakcyjnymi omówiono zasady dokonywania zapisów w książkach pokładowych pojazdów kolejowych oraz kartach pracy. 2. Zobowiązano maszynistów do posiadania skróconego rozkładu jazdy. 3. Zobowiązano do ścisłego przestrzegania procedur znajomości szlaków przez maszynistów.
15.09. 2009r.	Linia nr 008 Warszawa Zach. - Kraków Gł., stacja Kozłów, km 262,530	Kolizja – starcie pociągu z wózkiem motorowym WM15 i wagonem platformą w okresie rozjazdu, które uległy wykolejeniu spowodowane wadliwym działaniem odcinka izolowanego zwrotnicowego.	1. Przeprowadzono kontrole jakości obsługi technicznej urządzeń srk ze szczególnym uwzględnieniem sprawdzania czułości przekładników. 2. Przeprowadzono szkolenie pracowników odnośnie sposobu dokumentowania czynności diagnostycznych i kontroli utrzymania obiektu budowlanego. Omówiono sposób postępowania oraz wymogi formalne dla izolowanych obwodów torowych i zwrotnicowych, m.in. sprawdzanie stanu skorodowania powierzchni główki szyny oraz stan przytwierdzenia łączników szynowych w tych obwodach.
13.10. 2009r.	Linia nr 271 Wrocław Gł. – Poznań Gł., stacja Szewce	Podczas wjazdu na stację pociągu pasażerskiego nastąpiło wykolejenie lokomotywy EP07 oraz 12 wagonów w wyniku przekroczenia dozwolonej prędkości. Jednocześnie maszynista lokomotywy był w stanie nietrzeźwym	Wprowadzono obowiązek kontroli trzeźwości pracowników drużyn trakcyjnych i konduktorskich zgłaszających się do pracy.
25.05. 2009r.	Linia nr 131 Chorzów Batory- Tczew stacja Tarnowskie Góry tor nr 336, km 36,770	Podczas wykonywania pracy manewrowej nastąpiło wykolejenie wagonu pierwszym wózkiem na lewą stronę w kierunku stacjana na skutek zużycia	Dokonano wymiany szcęk hamulcowych na hamulcu docelowym H-336

		granicznego hamulca docelowego H-336	
27.10. 2009r.	Linia nr 137 Katowice – Legnica, stacja Rogoźnica	Maszynista pociągu towarowego przejechał obok semafora wjazdowego do stacji wskazującego sygnał „stój” i uderzył w bok manewrującego składu. W wyniku kolizji nastąpiło wykolejenie 3 wagonów węglarek.	Omówiono na pouczeniach okresowych okoliczności i przyczyny kolizji.
20.12. 2009r.	Linia nr 131 Chorzów Batory-Tczew, szlak Terespol Pom. - Laskowice Pom., tor nr 2, km 416,749	Podczas jazdy pociągu doszło do wykolejenia wagonu na skutek czterokrotnego złamania szyny w prawym toku na łącznej długości 2,13 m.	Ujęto w planach na rok 2010 naprawę toru nr 2 w km 416.000 - 418.000 oraz wykonanie regulacji naprężeń w torze.
06.06. 2009r.	Linia 120 Hurko- Krówniki, szlak Hurko-Krówniki, km 0,200	Podczas jazdy pociągu nastąpiło wykolejenie lokomotywy jedną osią spowodowane niewłaściwą przechyłką toru powstałą na skutek rozmiękczenia torowiska	Wykonano w trybie awaryjnym remont toru. Opracowany został biuletyn informacyjny o wypadku

Tabela D.1.2 — Przykłady działań w zakresie bezpieczeństwa podjętych z innych względów

Opis obszarów, którego dotyczą działania	Opis przyczyn podjęcia działań	Opis podjętych działań poprawiających bezpieczeństwo
Poprawa bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych	Liczba wypadków spowodowanych wyłącznie przez kierujących pojazdami drogowymi z przyczyn niezachowania należytej ostrożności podczas przejeżdżania przez przejazd kolejowy.	Nasilenie medialnych akcji informacyjnych i pokazowych „ Bezpieczny przejazd – zatrzymaj się i żyj ”, 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.
	Liczba wypadków na przejazdach kolejowych strzeżonych	Dodatkowe kontrole przejazdów kolejowych kategorii A, B, C, i D na zasadach określonych w Decyzji Nr 44 Prezesa Zarządu PKP PLK S.A. z dnia 30 kwietnia 2008r.
	Likwidacja zagrożeń na przejazdach kolejowych dla użytkowników przejazdu	1. Linia 133 przebudowa urządzeń zabezpieczających ruch na przejazdach w km 48.841 w związku ze zmianą kategorii z C na B, 2. Poprawiono trójkąty widoczności na 853 przejazdach,
	Postęp techniczny – poprawa stanu bezpieczeństwa	Stacja Goleniów- zabudowa urządzeń komputerowych typu EBILOCK 950 STC. W ramach tej modernizacji przebudowano 3 przejazdy na linii 401 i 1 przejazd na linii 402, tj. dokonano zmiany kat. D na C

Profilaktyka	Badanie przyczyn wypadków i incydentów kolejowych, wstępne szacowanie strat i wprowadzanie wniosków mających na celu zapobieganie wypadkom kolejowym w przyszłości	Przestrzeganie rozporządzenia MI w sprawie poważnych wypadków i incydentów na liniach kolejowych z dnia 30 kwietnia 2007r Dz.u. Nr 89 poz. 593
Liczniki przebiegu kilometrów wagonów	Dostosowanie do ustawowych wymogów	Montaż liczników przebiegu kilometrów - Etap: testowanie liczników, wybór dostawcy.
Monitoring lokomotyw	Konieczność monitorowania parametrów pracy lokomotywy	Wprowadzenie systemu monitoringu lokomotyw spalinowych
Modernizacja pojazdów trakcyjnych	Poprawa bezpieczeństwa ruchu kolejowego, niezawodności i komfortu obsługi	1. Kontynuacja modernizacji lokomotyw serii ET22 (1-szy etap zakłada modernizację 28 szt.). W 2009r. wykonano: 17 modernizacji (zmiana typu z 201E na 201/Em) oraz 25 napraw rewizyjnych, w których wyposażono lok. w urządzenia do smarowania obrzeży zestawów kołowych. 2. Rozpoczęcie modernizacji lokomotywy serii SU45- docelowo dla 20 szt. W roku 2009 wykonano 1 modernizację (zmiana typu 301Db na 301 Dd). 3. Kontynuacja modernizacji lokomotywy ST44. W 2009 r. wykonano 3 modernizacje (zmiana typu z M62 na M62Ko).
Bezpieczeństwo ruchu kolejowego	Zwiększenie bezpieczeństwa podróży korzystających z metra	Montowanie na stacjach metra monitorów dla maszynistów umożliwiających obserwowanie pasażerów wsiadających i wysiadających, rozbudowanie telewizji przemysłowej.

2. Analiza tendencji danych.

2.1. Liczba zdarzeń kolejowych (wypadków i poważnych wypadków) w 2009 roku zaistniałych na sieci linii kolejowych **ogólnego systemu kolejowego** w porównaniu do roku ubiegłego **zmniejszyła się** z 889 szt. do 843 szt. tj. o 45 szt., co stanowi 5 %.

Liczba kolizji zwiększyła się z 8 do 18, tj. o 10 szt., wzrost o 125 %, natomiast liczba wykolejeń pociągów zmniejszyła się z 105 do 63, tj. o 42 szt., spadek o 60 %.

Liczba wypadków na przejazdach nieznacznie wzrosła w stosunku do ubiegłego roku, tj. z 278 szt. do 288 - wzrost o 3,5 %, jak również liczba wypadków z udziałem osób spowodowanych przez poruszający się pojazd kolejowy, tj. z 397 szt. do 400 szt. – wzrost o 0,7 %.

Liczba wypadków w kategorii „Inne”, w której uwzględnione zostały wszystkie wypadki zaistniałe podczas jazd manewrowych i technologicznych oraz na bocznicach z udziałem przewoźników kolejowych, zmniejszyła się z 92 szt. do 71 szt. – spadek o 29 %.

Ogólna liczba **osób ciężko rannych** w wyniku zaistniałych wypadków w stosunku do roku ubiegłego zmniejszyła się z 277 osób do 199 osób, tj. spadek o 14 %.

Znaczny spadek liczby osób ciężko rannych nastąpił podczas wypadków na przejazdach, tj. ze 104 do 76 – spadek o 37 %, natomiast podczas wypadków spowodowanych przez poruszający się pojazd liczba rannych zwiększyła się ze 105 do 119 – wzrost o 12 %. Zdecydowaną większość ciężko rannych stanowią osoby nieuprawnione (45 % wszystkich poszkodowanych) oraz użytkownicy przejazdów kolejowych (25 % wszystkich poszkodowanych).

Ogólna liczba **osób zabitych** w wyniku zaistniałych wypadków w stosunku do roku ubiegłego **znacznie wzrosła, tj.** z 308 do 365 – wzrost o 15,6 %. Liczba zabitych użytkowników przejazdów kolejowych znacznie zwiększyła się, tj. z 39 do 73 - wzrost o 53 %. Liczba osób zabitych spowodowanych przez poruszający się pojazd również uległa zwiększeniu, tj. z 257 do 292 – wzrost o 12 %. Zdecydowaną większość zabitych stanowią osoby nieuprawnione (78 % wszystkich zabitych) oraz użytkownicy przejazdów kolejowych (20 % wszystkich zabitych).

Odnosnie wypadków uniknietych znacznie wzrosła liczba pękniętych kół w eksploatowanych pojazdach kolejowych, które zostały stwierdzone podczas oględzin pojazdów. Spowodowały one konieczność wyłączenia ich z pociągów a tym samym przyczyniły się do ich opóźnienia. W stosunku do roku ubiegłego nastąpił wzrost o 84 % tj. z 57 szt. do 105 szt.

Znacznie zmniejszyła się liczba pękniętych osi w eksploatowanych pojazdach kolejowych tj. z 67 szt. do 12. szt. - spadek o 82 %.

Liczba pociągo-kilometrów w stosunku do 2008 r. zmniejszyła się z 224,4 mln poc.-km do 208,6 mln poc.-km. Również zmniejszyła się liczba pasażero-kilometrów, tj. z 20,1 mld pas.-km do 18,6 mld pas.-km.

2.2. Ogólna liczba zdarzeń kolejowych (wypadków i poważnych wypadków) w 2009 r. w porównaniu do roku ubiegłego zaistniałych na sieci funkcjonalnie oddzielonej od reszty systemu i przeznaczonej do prowadzenia pasażerskich przewozów miejskich oraz

podmiejskich zwiększyła się z 9 szt. do 20 szt. tj. o 11 szt. – wzrost o 122 %. Zaistniałe zdarzenia były tylko z tytułu wypadków na przejazdach.

Podczas tych zdarzeń nie było osób ciężko rannych, ani też osób zabitych.

Zestawienie zdarzeń kolejowych, ofiar i poniesionych kosztów został przedstawiony w **załącznikach „CSI”** oraz w **załącznikach „CSI-Charts”** (diagramy) dla dwóch grup systemu kolejowego w Polsce obejmujące tablice i wykresy dla tych grup. Stosowane definicje w niniejszym raporcie zostały przedstawione w **załączniku C**.

3. Rezultaty rekomendacji w zakresie bezpieczeństwa.

W wyniku zakończonych postępowań po zdarzeniach kolejowych przez komisje kolejowe, na podstawie art. 281 ust. 8 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. Nr 16 poz 94 z późn. zm.) w związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami stanowiącymi bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego, Przewodniczący Państwowej Komisji Badań Wypadków Kolejowych (PKBWK) wydał w 2009 roku łącznie 9 zaleceń (rekomendacji) w sprawie poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego, tj.:

- 6 zaleceń skierowanych było do 4 przewoźników kolejowych,
- 3 zalecenia skierowane były do zakładu wykonującego naprawy pojazdów kolejowych.

Wydane w 2009 roku rekomendacje dotyczyły, m.in.:

- przestrzegania prawidłowego wypełniania dokumentu „Świadectwo sprawności technicznej pojazdu kolejowego”,
- systematycznego sprawdzania sprawności technicznej amortyzatorów olejowych w lokomotywach serii ET22 w trakcie czynności utrzymaniowo-naprawczych,
- uściślenia treści zamówienia na osi zestawów kołowych o opis niezbędnych do prowadzenia obróbki technologicznej osi zestawów kołowych ze wskazaniem aktualnych rysunków i warunków wykonania osi w świetle obowiązujących norm i przepisów, zapewnienia nadzoru komisarycznego nad odbiorem osi i zestawów kołowych, zapewnienia trwałego zabezpieczenia osi przed uszkodzeniami mechanicznymi w czasie transportu pomiędzy zakładami (produkcyjnym a instalującym osi w lokomotywach).

Prezes UTK, zgodnie art. 281 ust. 9 ustawy o transporcie kolejowym, nadzoruje w ramach swoich kompetencji realizację zaleceń powypadkowych przekazywanych przez Komisję.

Kontrola przez upoważnionych pracowników Urzędu Transportu Kolejowego w Zakładzie Naprawczym Lokomotyw Elektrycznych wykazała, że rekomendacje wydane przez Państwową Komisję Badania Wypadków Kolejowych zostały w pełni zrealizowane.

Odnosnie rekomendacji w sprawie podjęcia niezwłocznych działań kontrolnych i zapobiegawczych w zakresie systematycznego sprawdzania sprawności technicznej amortyzatorów olejowych w lokomotywach serii ET22 w trakcie czynności utrzymaniowo-naprawczych, w tym w szczególności sprawdzenie poziomu oleju – zostały podjęte działania przez przewoźnika kolejowego. Przewoźnik zobowiązał się do szczegółowego sprawdzenia podczas przeglądów okresowych, stanu technicznego amortyzatorów hydraulicznych we wszystkich eksploatowanych lokomotywach serii ET22. Ponadto zobowiązano komisarzy odbiorczych do bezwzględnego egzekwowania od wykonawców napraw okresowych sprawdzenia charakterystyki tłumienia amortyzatorów hydraulicznych. Kontrola realizacji tych zaleceń jest prowadzona w sposób ciągły przez pracowników UTK.

W związku z zaleceniami i wytycznymi Europejskiej Agencji Kolejowej oraz Komisji Europejskiej po zaistniałym wypadku w Viareggio we Włoszech oraz przypadkami ukręcenia osi zestawów kołowych w Polsce – Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, wystosował zalecenie do wszystkich uczestników rynku kolejowego pismem z dnia 09.10.2009r. z pilnym terminem ich realizacji.

W wyniku przeprowadzonych kontroli przez pracowników UTK w 3 zakładach naprawczych pojazdów kolejowych stwierdzono, że:

- reaktywowano (w znacznym stopniu) procedury produkcji nowych osi,
- uszczelniono systemu rejestracji czynności związanych z produkcją i utrzymaniem zestawów kołowych.

Ponadto zobowiązano właścicieli pojazdów kolejowych o konieczności utrzymania zestawów kołowych w należyтым stanie technicznym oraz założenia ewidencji wieku eksploatowanych zestawów kołowych w elektrycznych zespołach trakcyjnych.

W dalszym działaniu na 2010 r. do realizacji pozostało:

- ustalenie wieku i stanu technicznego zestawów kołowych w pozostałych pojazdach kolejowych a zwłaszcza w wagonach towarowych;
- wprowadzenie rejestru zestawów w celu możliwości śledzenia przebiegu ich pracy;
- wyegzekwowanie od środowisk naukowych związanych z transportem kolejowym opracowania skutecznych metod, oceny przydatności zestawów kołowych do dalszej eksploatacji;
- określenie granicznego okresu eksploatacji zestawów kołowych.

Działania kontrolne wykonywane przez upoważnionych pracowników UTK nie ograniczają się wyłącznie do zakresu objętego zaleceniami wydanymi przez Państwową Komisję Badania Wypadków Kolejowych ale obejmują znacznie szerszy zakres określony przede wszystkim w ustawie z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym, rozporządzeniach wykonawczych do tejże ustawy.

Zakres kontroli każdorazowo dostosowywany jest do rodzaju, zakresu i charakteru działalności kontrolowanego podmiotu. Należy wyraźnie podkreślić, że działania kontrolne mają charakter ciągły i prowadzone były nie tylko w roku 2009, ale również kontynuowane są w roku 2010r.

E. WAŻNE ZMIANY W PRAWODAWSTWIE I UREGULOWANIACH PRAWNYCH

1. Stopień zaawansowania transpozycji Dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r.

Dyrektywa 2004/49/WE transponowana została na grunt krajowy poprzez zapisy w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (*Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94 z późn. zm.*).

W 2009 roku, w związku z opublikowaniem Dyrektywy 2008/110/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 2008 r. zmieniającej dyrektywę 2004/49/WE w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych na grunt prawa krajowego transponowano jej zapisy za pośrednictwem rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 sierpnia 2009 r. w sprawie wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (*Dz. U. Nr 142, poz. 1159*), które weszło w życie 17 września 2009 r. Niniejsze rozporządzenie utraciło moc na podstawie § 4 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 20 lipca 2010 r. w sprawie wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI) (*Dz. U. Nr 142, poz. 952*), które dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia dyrektywy Komisji 2009/149/WE z dnia 27 listopada 2009 r. zmieniającej dyrektywę 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do wspólnych wskaźników bezpieczeństwa oraz wspólnych metod obliczania kosztów wypadków (*Dz. Urz. UE L 313 z 28.11.2009*). Rozporządzenie to określa wspólne wskaźniki bezpieczeństwa (CSI), które Prezes Urzędu Transportu Kolejowego zamieszcza w rocznym raporcie w sprawie bezpieczeństwa, na podstawie wskaźników otrzymywanych od zarządców i przewoźników kolejowych oraz sposób ich obliczania i zestawiania.

2. Stopień zaawansowania transpozycji Dyrektywy 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. oraz Dyrektywy 2007/58/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r.

Transpozycja dyrektywy 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady jest w trakcie realizacji. W dniu 31 grudnia 2009 r. weszła w życie ustawa z dnia 25 czerwca 2009 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (*Dz. U. Nr 214, poz. 1658*).

Nowelizacja ustawy jest wydawana w związku z opublikowaniem w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej trzech aktów prawnych, wchodzących w skład tzw. trzeciego pakietu kolejowego:

- rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (*Dz. Urz. UE L 315 z 3.12.2007*),
- dyrektywy 2007/58/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. zmieniającej dyrektywę Rady 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej (*Dz. Urz. UE L 315 z 3.12.2007*),
- dyrektywy 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty (*Dz. Urz. UE L 315 z 3.12.2007*).

Rozwiązania zawarte w niniejszej ustawie obejmują:

- 1) otwarcie rynku kolejowych międzynarodowych przewozów pasażerskich wraz z prawem do zapewniania podróżnym możliwości wsiadania na każdej stacji znajdującej się na trasie międzynarodowej i wysiadania na innej takiej stacji, w tym na stacjach znajdujących się w tym samym państwie członkowskim, wraz z możliwością wprowadzenia ograniczeń takich przewozów, gdy zagrożona jest równowaga ekonomiczna krajowych usług publicznych,
- 2) stworzenie systemu uznawania kwalifikacji zawodowych maszynistów - procedura i warunki wydawania licencji i świadectw, szkolenia, egzaminy,
- 3) zapewnienie nadzoru nad przestrzeganiem stosowania rozporządzenia nr 1371/2007/WE w sprawie praw i obowiązków pasażerów,
- 4) nałożenie nowych zadań na Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego związanych z nadzorem nad przestrzeganiem przepisów dotyczących praw pasażerów, nad

wydawaniem licencji i świadectw dla maszynistów oraz w zakresie dostępu do infrastruktury kolejowej dla przewoźników mających siedzibę poza granicami kraju.

Realizując niniejszą zmianę ustawy o transporcie kolejowym, w zakresie otwarcia rynku kolejowego międzynarodowych przewozów, Minister Transportu wydał rozporządzenie z dnia 30 grudnia 2009 r. w sprawie dostępu do infrastruktury kolejowej przewoźników kolejowych mających siedzibę w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej lub w państwie członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) (*Dz. U. z 2010 r. Nr 2, poz. 7*), które weszło w życie 16 stycznia 2010 r. Niniejsze rozporządzenie określa kryteria, na podstawie których ustalane będzie, czy planowany przewóz osób jest usługą międzynarodową oraz kryteria, na podstawie których przeprowadzana będzie analiza, czy planowane połączenie międzynarodowe narusza równowagę ekonomiczną usług wykonywanych na podstawie umów o świadczenie usług publicznych. Ponadto określa tryb wydawania decyzji przez Prezesa UTK w sprawie ograniczenia dostępu do infrastruktury kolejowej przewoźnika kolejowego.

Wyżej wymienione zmiany ustawy o transporcie kolejowym wprowadzają również zapisy, które wchodzi w życie 4 grudnia 2010 r., nakładające na ministra właściwego do spraw transportu obowiązek określenia w drodze rozporządzenia, m.in.

- 1) trybu wydawania, przedłużania ważności, zawieszania i cofania licencji maszynisty, aktualizacji danych zawartych w licencji oraz wydawania jej wtórników;
- 2) wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych jakie powinny spełniać osoby ubiegające się o licencję maszynisty;
- 3) zasad oceny zdolności fizycznej i psychicznej osób ubiegających się o licencję maszynisty oraz tryb orzekania o tej zdolności;
- 4) wzorów dokumentów potwierdzających zdolność fizyczną i psychiczną osób ubiegających się o licencję maszynisty;
- 5) zakresu wiedzy i umiejętności objętych szkoleniem i egzaminem niezbędny dla uzyskania licencji;
- 6) wzorów dokumentów potwierdzających kwalifikacje osób ubiegających się o licencję maszynisty;
- 7) szczegółowe wymagania w stosunku do przedsiębiorców ubiegających się o wpis na listę podmiotów uprawnionych do szkolenia i egzaminowania osób ubiegających się o licencję maszynisty i świadectwa maszynisty;
- 8) wzoru licencji maszynisty;
- 9) trybu prowadzenia rejestru licencji maszynistów.

Wymienione wyżej rozporządzenia nie zostały jeszcze wydane.

Przepisy rozporządzenia nr 1371/2007/WE, zgodnie z jego art. 37, weszły w życie 24 miesiące po opublikowaniu tego rozporządzenia w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej, czyli z dniem 4 grudnia 2009 r. Rozporządzenie nr 1371/2007/WE wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Elementami „wprowadzającymi” rozporządzenie do systemu prawa polskiego są:

- 1) wskazanie (art. 14a wprowadzany do ustawy o transporcie kolejowym) Prezesa UTK jako właściwego w sprawach nadzoru nad przestrzeganiem praw pasażerów; art. 14a ust. 3 wprowadza szczególną ochronę dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej przez nałożenie na Prezesa UTK obowiązku kontroli spełnienia przez przewoźników, zarządców infrastruktury kolejowej, właścicieli dworców kolejowych bądź zarządzających nimi obowiązków wynikających z przepisów rozporządzenia,
- 2) zobowiązanie do uwzględniania wymagań rozporządzenia nr 1371/2007/WE w warunkach umów ubezpieczeń (nowy ust. 8 w art. 47),
- 3) zwolnienia ze stosowania przepisów rozporządzenia nr 1371/2007/WE tam, gdzie pozwala na to samo rozporządzenie.

Ważne zmiany w prawodawstwie krajowym dokonane w 2009 roku, mające zastosowanie do treści niniejszego raportu zostały wyszczególnione w **załączniku D**.

Nadmienia się, że w załączniku D zostały zasygnalizowane również zmiany w prawodawstwie i rozporządzeniach, które już miały miejsce w 2009 roku.

F. POSTĘP W ZAKRESIE WYDANYCH CERTYFIKACJI

I AUTORYZACJI BEZPIECZEŃSTWA

1. Przepisy krajowe – daty rozpoczęcia – dostępność:

1.1. Wydawanie certyfikatów w zakresie bezpieczeństwa, zgodnie z art. 10 dyrektywy 2004/49/WE:

Przepisami regulującym wydawanie certyfikatów bezpieczeństwa jest ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (*Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94 z późn. zm.*) oraz rozporządzenia wykonawcze, m.in.:

- rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 5 grudnia 2006 r. w sprawie sposobu uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa (*Dz. U. Nr 230, poz. 1682*) – obowiązujące od 29.12.2006 r.,
- rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 12 marca 2007 r. w sprawie warunków oraz trybu wydawania, przedłużania, zmiany i cofania autoryzacji bezpieczeństwa,

certyfikatów bezpieczeństwa i świadectw bezpieczeństwa (*Dz. U. Nr 57, poz. 389*) – obowiązujące od 17.04.2007 r.,

- rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 19 marca 2007 r. w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym (*Dz. U. Nr 60, poz. 407 z późn. zm.*) – obowiązujące od 21.04.2007 r.

1.2. Wydawanie autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa, zgodnie z art. 11 dyrektywy 2004/49/WE:

Przepisami regulującym wydawanie certyfikatów bezpieczeństwa jest ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (*Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94 z późn. zm.*) oraz rozporządzenia wykonawcze, m.in.:

- rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 12 marca 2007 r. w sprawie warunków oraz trybu wydawania, przedłużania, zmiany i cofania autoryzacji bezpieczeństwa, certyfikatów bezpieczeństwa i świadectw bezpieczeństwa (*Dz. U. Nr 57, poz. 389*) – obowiązujące od 17.04.2007 r.,
- rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 19 marca 2007 r. w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym (*Dz. U. Nr 60, poz. 407 z późn. zm.*) – obowiązujące od 21.04.2007 r.

Ponadto Zarządzeniem Prezesa UTK z dnia 31 lipca 2009 r. został wprowadzony wzór wniosku o wydanie autoryzacji bezpieczeństwa, o której mowa w art. 4 pkt 18b ustawy o transporcie kolejowym oraz dyrektywie 2004/49/WE, a także wzór autoryzacji bezpieczeństwa – część A i B. Wzory zostały opublikowane na stronie internetowej Urzędu Transportu Kolejowego wraz z zaleceniem zachowania kolejności etapów w procesie wydawania autoryzacji bezpieczeństwa dla zarządców infrastruktury kolejowej.

1.3. Dostępność do krajowych przepisów w zakresie bezpieczeństwa lub innych istotnych przepisów krajowych dla przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury:

Przepisy krajowe dostępne są na stronie internetowej Sejmu RP, Ministerstwa Infrastruktury oraz Urzędu Transportu Kolejowego.

2. Dane liczbowe:

W 2009 r. zostało złożonych 27 wniosków o wydanie certyfikatu bezpieczeństwa cz. A oraz 7 wniosków o wydanie certyfikatu w części B.

Do końca 2009 roku zostały wydane 4 certyfikaty w cz. A oraz 2 certyfikaty cz. B. Pozostałe wnioski o wydanie certyfikatów bezpieczeństwa, na koniec roku 2009 były w trakcie weryfikacji i opiniowania.

W 2009 r. zostały złożone 3 wnioski o wydanie autoryzacji bezpieczeństwa cz. A oraz 2 wnioski o wydanie autoryzacji w części B.

W 2009 r. nie została wydana żadna autoryzacja w zakresie bezpieczeństwa.

Dane liczbowe dotyczące stanu certyfikacji i autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa zostały przedstawione w **załączniku E**.

3. Aspekty proceduralne:

3.1. Certyfikaty w zakresie bezpieczeństwa, część A:

W 2009 r. nie został złożony żaden wniosek dotyczący zaktualizowania/zmiany certyfikatu cz. A w zakresie bezpieczeństwa.

Za wydanie certyfikatu w zakresie bezpieczeństwa pobierana jest opłata na podstawie rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 29 lutego 2008 r. w sprawie czynności wykonywanych przez Prezesa UTK, za które pobierane są opłaty, oraz wysokości tych opłat i trybu ich pobierania (*Dz. U. Nr 47, poz. 276*). Wysokość opłaty uzależniona jest od czasu pracy poświęconego na weryfikację i analizę wniosku, opłata minimalna wynosi 7000 złotych (PLN), natomiast opłata maksymalna to równowartość w złotych 5000 euro.

3.2. Certyfikaty w zakresie bezpieczeństwa, część B:

W 2009 r. nie został złożony żaden wniosek dotyczący zaktualizowania/zmiany certyfikatu cz. B w zakresie bezpieczeństwa.

W roku 2009 nie wpłynęły do Urzędu Transportu Kolejowego wnioski o wydanie certyfikatu bezpieczeństwa cz. B od zagranicznego przedsiębiorcy kolejowego.

Za wydanie certyfikatu w zakresie bezpieczeństwa pobierana jest opłata na podstawie rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 29 lutego 2008 r. w sprawie czynności wykonywanych przez Prezesa UTK, za które pobierane są opłaty, oraz wysokości tych opłat i trybu ich pobierania (*Dz. U. Nr 47, poz. 276*). Wysokość opłaty uzależniona jest od czasu pracy poświęconego na weryfikację i analizę wniosku, opłata minimalna wynosi 7000 złotych (PLN), natomiast opłata maksymalna to równowartość w złotych 5000 euro.

3.3. Autoryzacje w zakresie bezpieczeństwa:

W 2009 r. nie została wydana żadna autoryzacja w zakresie bezpieczeństwa.

Pobieranie opłat za wydanie oraz zmianę autoryzacji bezpieczeństwa przez krajową władzę bezpieczeństwa reguluje rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 29 lutego 2008 r. w sprawie czynności wykonywanych przez Prezesa UTK, za które pobierane są opłaty, oraz wysokości tych opłat i trybu ich pobierania (Dz. U. Nr 47, poz. 276). Wysokość opłaty uzależniona jest od czasu pracy poświęconego na weryfikację i analizę wniosku, opłata minimalna wynosi 7000 złotych (PLN), natomiast opłata maksymalna to równowartość w złotych 5000 euro.

G. 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). Kontrole (inspekcje) przeprowadzane są przez pracowników 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 (przewoźnika kolejowego lub zarządcy infrastruktury), wyznaczonych przez kierownika jednostki kontrolowanej lub osobę przez niego upoważnioną. Kontrolujący dokonuje ustaleń stanu faktycznego na podstawie zebranych dowodów, a wyniki kontroli przedstawia 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 przez kontrolowany podmiot.

1.1. Korzystanie z list kontrolnych, audytów, inspekcji.

Pracownicy Urzędu Transportu Kolejowego przeprowadzający planowane kontrole (inspekcje) u przewoźników kolejowych lub u zarządców infrastruktury kolejowej korzystają z list kontrolnych, które obejmują łącznie 140 punktów.

Liczba pytań ujętych w danej liście kontrolnej zależy od rodzaju, wielkości i zakresu działalności prowadzonej przez kontrolowany podmiot (zarządca infrastruktury / przewoźnik kolejowy), jak również od zakresu tematycznego danej kontroli (inspekcji).

1.2. Audyty / inspekcje przeprowadzone przez pracowników krajowych władz bezpieczeństwa i/lub strony trzecie.

W roku 2009 pracownicy Urzędu Transportu Kolejowego przeprowadzili łącznie 164 kontrole (inspekcje) w zakresie stanu bezpieczeństwa na kolei, z czego:

- ❖ 61 kontroli (inspekcji) u zarządców infrastruktury kolejowej,
- ❖ 103 kontroli (inspekcji) u przewoźników kolejowych.

W roku 2009 Urząd Transportu Kolejowego nie przeprowadził żadnego audytu. W drugim półroczu rozpoczęto budowę zespołu do przeprowadzania audytów.

W związku z powyższym upoważnieni pracownicy UTK przeprowadzali kontrole (inspekcje), którymi objęto podmioty posiadające „Certyfikaty Bezpieczeństwa” oraz „Świadectwa bezpieczeństwa” (o którym mowa w art. 32 Dyrektywy 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawanie świadectw bezpieczeństwa).

W ramach prowadzonych kontroli (inspekcji) dokonano sprawdzenia m.in. pod względem:

- posiadania kompletu świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdów kolejowych;
- posiadania ważnych świadectw sprawności technicznej dla eksploatowanych pojazdów kolejowych;
- spełniania wymogów technicznych z zakresie eksploatacji i utrzymania pojazdów kolejowych oraz elementów infrastruktury kolejowej;
- 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 oraz przez prowadzących pojazdy kolejowe, wymogów określonych w przepisach;
- zapewnienia bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych koleją,
- bezpieczeństwa prowadzenia ruchu kolejowego w trakcie prowadzonych przez zarządców infrastruktury prac modernizacyjnych,
- realizacji zaleceń pokontrolnych oraz środków zaradczych wskazanych przez komisje kolejowe oraz zaleceń i rekomendacji wydanych przez Państwową Komisję Badania Wypadków Kolejowych – w szczególności po wypadkach zaistniałych na przejazdach kolejowych.

1.3. Personel krajowych władz bezpieczeństwa mogący przeprowadzać audyty (liczba, % zaangażowanych w te zadania pracowników krajowych władz bezpieczeństwa.

W kontrolach (inspekcjach) przeprowadzonych w roku 2009 brało udział łącznie 56 pracowników UTK, co stanowi 32,56 % ogólnego zatrudnienia w Urzędzie. Należy nadmienić, że kontrole (inspekcje) przeprowadzają głównie pracownicy Oddziałów Terenowych.

1.4. Ekonomiczne aspekty audytów (koszty, itp.).

W roku 2009 koszty związane z prowadzonymi przez pracowników UTK kontrolami (inspekcjami) wyniosły łącznie 324 824 PLN (79 067 €). Na powyższą kwotę złożyły się koszty delegacji służbowych oraz uposażenia pracowników.

1.5. Kwestie o istotnym znaczeniu.

Coraz bardziej powszechnym zjawiskiem jest wyposażanie przez przewoźników kolejowych, pojazdów trakcyjnych w urządzenia telemetryczne pozwalające na bieżące monitorowanie najistotniejszych parametrów pracy tych pojazdów.

2. Złożenie raportów rocznych w sprawie bezpieczeństwa przez wszystkich zarządców infrastruktury i przedsiębiorstwa kolejowe zgodnie z art. 9 ust. 4 Dyrektywy 2004/49/WE w sprawie bezpieczeństwa kolei.

Zgodnie z wymogami określonymi w art. 17a ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, do złożenia Prezesowi UTK raportów w sprawie bezpieczeństwa za rok 2009 było:

- 9 zarządców infrastruktury ogólnej sieci kolejowej,

- 48 przewoźników kolejowych prowadzących działalność przewozową w 2009 roku na ogólnej sieci kolejowej,
- 3 zarządców infrastruktury sieci wydzielonej,
- 2 przewoźników na sieci wydzielonej.

Z grupy ogólnego systemu kolejowego raporty przedłożyło 8 zarządców infrastruktury. Z uwagi na połączenie się dwóch zarządców infrastruktury i powołanie jednego podmiotu od dnia 18.03.2010r. został sporządzony 1 roczny raport przez nowy podmiot. Ponadto roczne raporty przedłożyło 48 przewoźników kolejowych prowadzących działalność przewozową na tej sieci oraz 1 przewoźnika, który podjął działalność w 2010 r., tj. po uzyskaniu certyfikatu bezpieczeństwa.

Z drugiej grupy raporty przedłożyło 3 zarządców infrastruktury, w tym 2 podmioty prowadzące jednocześnie działalność przewozową na tej sieci (raporty wspólne).

Wszystkie podmioty złożyły roczne „Raporty w sprawie bezpieczeństwa za 2009r.” w wymaganym terminie czyli do końca II kwartału 2010r.

3. Liczba kontroli inspekcji, którym zostały poddane przedsiębiorstwa kolejowe / zarządcy infrastruktury w roku 2009		Posiadające certyfikaty w zakresie bezpieczeństwa część A	Posiadające certyfikaty w zakresie bezpieczeństwa część B	Posiadające autoryzacje w zakresie bezpieczeństwa	Inne działania
	planowane	3	0	0	0
	przeprowadzone	3	0	0	0
		Przewoźnik kolejowy posiadający świadectwo bezpieczeństwa (Dyrektywa 2001/14/WE)		Zarządca infrastruktury posiadający świadectwo bezpieczeństwa (Dyrektywa 2001/14/WE)	Inne działania
	planowane	98		61	0
	przeprowadzone	100		61	0

Kontrole planowane prowadzone były w parciu o „Roczny Plan Kontroli na 2009 rok” opracowany przez Departament Nadzoru Eksploatacyjnego i Bezpieczeństwa Ruchu, w którym ujęto tematykę zgłoszoną przez poszczególne Departamenty i Biura oraz Oddziały Terenowe UTK.

Kontrole nieplanowane prowadzili upoważnieni pracownicy UTK po otrzymanych przez Urząd sygnałach o zagrożeniach bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

4. Liczba audytów, którym zostały poddane przedsiębiorstwa kolejowe / zarządcy infrastruktury w roku 2009		Posiadające certyfikaty w zakresie bezpieczeństwa część A	Posiadające certyfikaty w zakresie bezpieczeństwa część B	Posiadające autoryzacje w zakresie bezpieczeństwa	Inne działania
	planowane	0	0	0	0
	przeprowadzone	0	0	0	0
		Przewoźnik kolejowy posiadający świadectwo bezpieczeństwa (Dyrektywa 2001/14/WE)		Zarządca infrastruktury posiadający świadectwo bezpieczeństwa (Dyrektywa 2001/14/WE)	Inne działania
	planowane	0	0	0	0
	przeprowadzone	0	0	0	0

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

Podsumowanie wyników kontroli (inspekcji) przewoźników kolejowych oraz zarządców infrastruktury kolejowej, 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 w zakresie dalszego podnoszenia poziomu bezpieczeństwa na sieci kolejowej, m.in. poprzez:

- omówienie stopnia realizacji zaleceń pokontrolnych wydanych przez Prezesa UTK przewoźnikom kolejowym oraz zarządcom infrastruktury kolejowej,
- kontrolę realizacji zaleceń i wniosków komisji powypadkowych, zmierzających do zapobieżenia powstawania zdarzeń w przyszłości bądź ograniczania ich skutków;
- kontrolowanie spełniania przez przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury kryteriów określonych dla świadectw bezpieczeństwa.

W roku 2009 ujawniono dwa przypadki bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego, w związku z czym Prezes UTK wydał jednemu przewoźnikowi kolejowemu dwie decyzje administracyjne: jedną decyzję wyłączającą z eksploatacji lokomotywę spalinową typu 3E-100 oraz jedną decyzję dotyczącą ograniczenia w eksploatacji użytkowanych przez niego lokomotyw typu TEM2.

6. Skargi zgłoszone przez zarządcę/zarządców infrastruktury wobec przedsiębiorstwa kolejowego/przedsiębiorstw kolejowych związane z warunkami dotyczącymi cz. A / cz. B certyfikatu.

W roku 2009 do Urzędu Transportu Kolejowego nie wpłynęła żadna taka skarga zarządcy infrastruktury wobec przedsiębiorstw kolejowych.

7. Skargi zgłoszone przez przedsiębiorstwo(a) kolejowe wobec zarządcy(ów) infrastruktury związane z warunkami dotyczącymi ich autoryzacji.

W roku 2009 do Urzędu Transportu Kolejowego nie wpłynęła żadna taka skarga przedsiębiorstw kolejowych wobec zarządców infrastruktury.

H. RAPORTOWANIE W SPRAWIE ZASTOSOWANIA CSM
W ZAKRESIE OCENY RYZYKA

Rozporządzenie Komisji (WE) Nr 352/2009 z dnia 24 kwietnia 2009 r. w sprawie przyjęcia wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka, o której mowa w art. 6 ust. 3 lit. a) dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady zostało opublikowane w dniu 29 kwietnia 2009r.

W zakresie znaczących zmian technicznych dotyczących pojazdów, które są zdefiniowane w art. 2 litera c) dyrektywy 2008/57/WE oraz podsystemów strukturalnych, gdy wymagają przepisy art. 15 ust. 1 ww. dyrektywy lub TSI rozporządzenie stosowane będzie **od dnia 19 lipca 2010 r.**

W całości rozporządzenie będzie stosowane **od dnia 01 lipca 2012 r.**

W związku z powyższym, w roku 2009 podmioty nie były zobowiązane do raportowania swoich doświadczeń związanych ze stosowaniem CSM przy ocenie i metodach wyceny ryzyka.

Podmioty zobowiązane do opracowania „Systemów zarządzania bezpieczeństwem” (SMS) uwzględniają w nich wymogi określone w rozporządzeniu Komisji (WE) Nr 352/2009.

Na stronie internetowej Urzędu Transportu Kolejowego, w celu lepszego zrozumienia i stosowania ww. rozporządzenia, zostały opublikowane dokumenty opracowane przez Europejską Agencję Kolejową:

- „**Przewodnik** stosowania rozporządzenia Komisji nr 352/2009 z dnia 24.04.2009 r. w sprawie przyjęcia wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka, o której mowa w art. 6 ust. 3 lit. a) dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady”,
- „**Przykłady** oceny ryzyka i ewentualnych narzędzi pomocniczych do rozporządzenia w sprawie przyjęcia wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka, o której mowa w art. 6 ust. 3 lit. a) dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady”.

I. WNIOSKI KOŃCOWE – PRIORYTETY

Urząd Transportu Kolejowego – krajowa władza bezpieczeństwa – przyjął następujące priorytetowe działania na rok 2009:

- 4) Kontynuowanie działań kontrolnych i prewencyjnych w celu utrzymania właściwego poziomu bezpieczeństwa ruchu kolejowego w związku z pogarszającym się stanem infrastruktury kolejowej wynikającym m.in. z braku możliwości wykonywania koniecznych napraw.
- 5) Kontynuowanie działań w zakresie certyfikacji i autoryzacji bezpieczeństwa dla zachowania korzystnego trendu poprawy stanu bezpieczeństwa, szczególnie w zakresie taboru kolejowego.
- 6) Wspieranie działań zmierzających do uporządkowania nadzoru nad projektowaniem, budową i przekazywaniem do eksploatacji infrastruktury kolejowej, w części dotyczącej: torów, systemów sterowania ruchem, zasilania energetycznego, itp.

J. ŹRÓDŁA INFORMACJI

Powyższy „Raport” został opracowany w oparciu o dane źródłowe zawarte w:

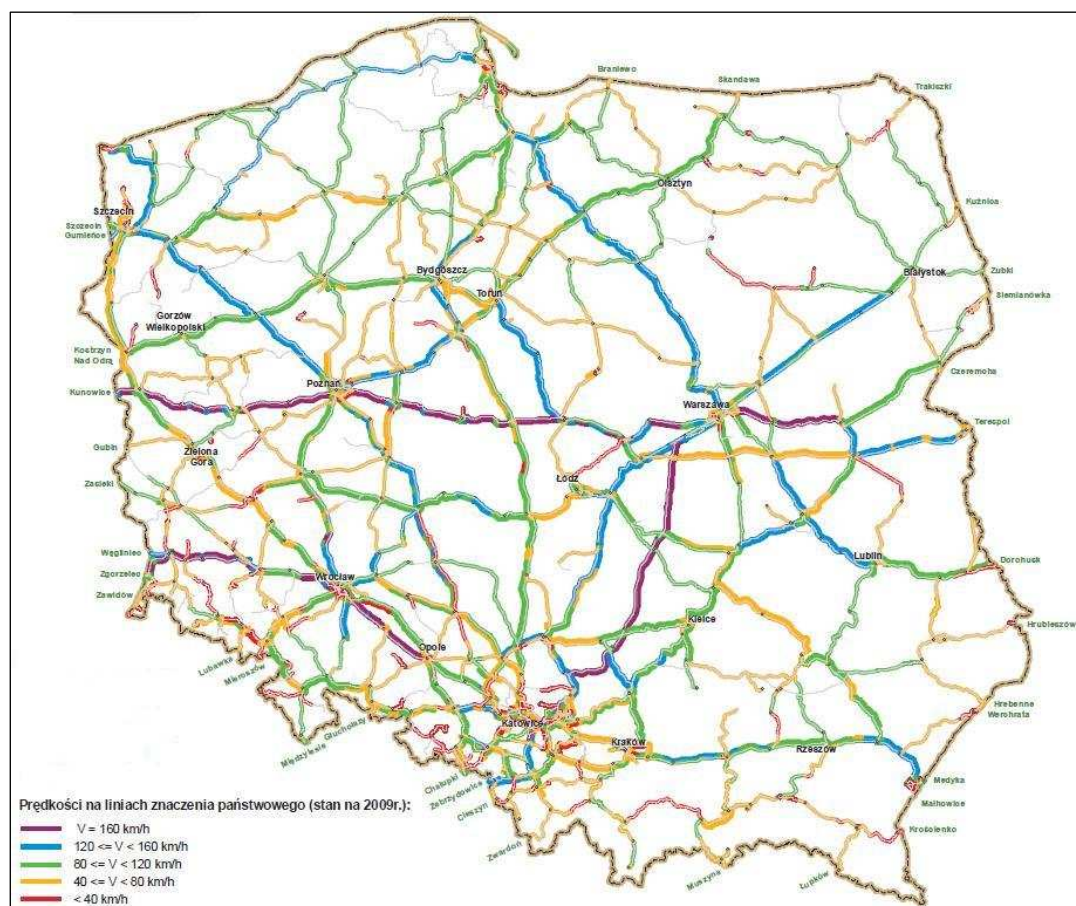
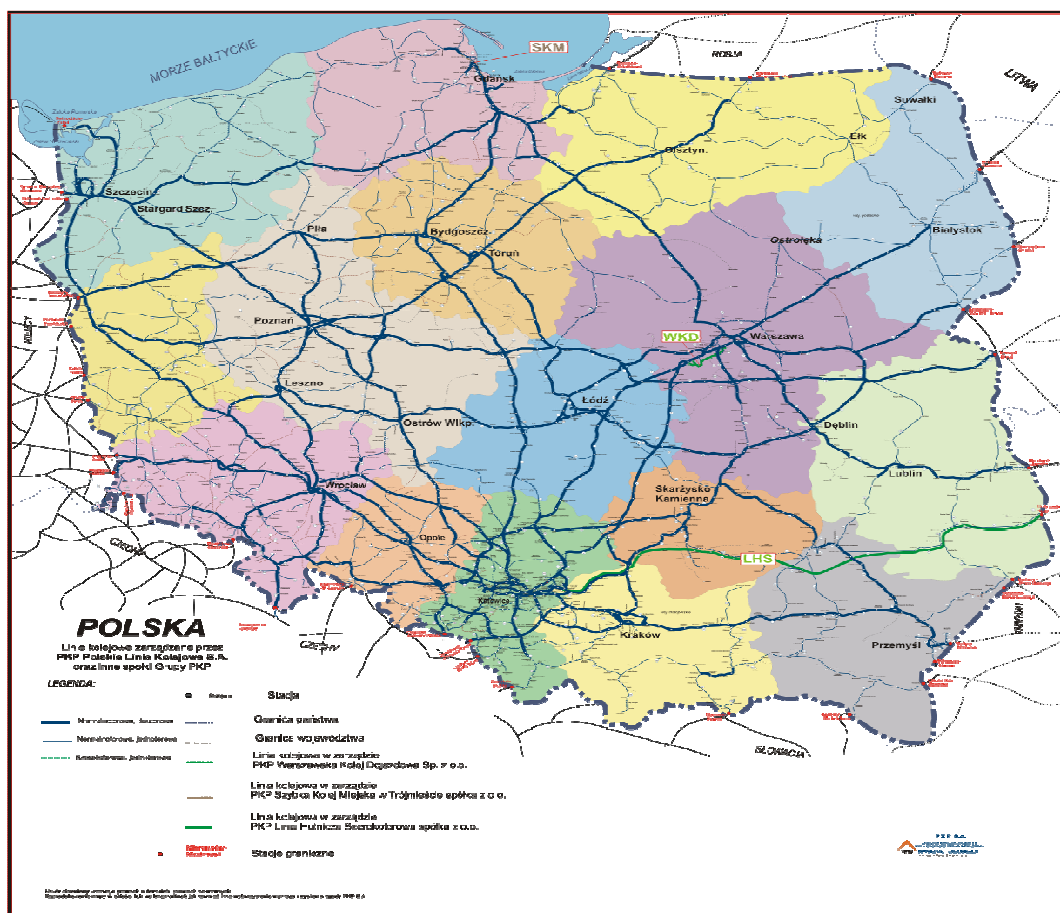
- 1) „Raportach w sprawie bezpieczeństwa za 2009r.” złożonych Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego przez przewoźników kolejowych oraz zarządców infrastruktury kolejowej,
- 2) źródłach własnych: Protokołach oraz sprawozdaniach rocznych z kontroli (inspekcji), przeprowadzonych przez pracowników Urzędu Transportu Kolejowego; materiałach będących w posiadaniu poszczególnych Departamentów i Biur Urzędu Transportu Kolejowego,
- 3) krajowych przepisach i regulacjach prawnych: ustawy i rozporządzenia.



Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego

ZAŁĄCZNIKI

ZAŁĄCZNIK A.1.a. - Sieć linii kolejowych w Polsce



ZAŁĄCZNIK A.1.b.

Stacje rozrządowe i manewrowe na sieci linii kolejowych w Polsce



AGC - główne międzynarodowe linie kolejowe:	E-20; E-30; E-59; E-65; E-75
AGTC - ważne międzynarodowe linie transportu kombinowanego:	CE-20 ; CE-30 ; CE-59 ; CE-65 ; CE-75

ZAŁĄCZNIK A.1.c.

Sieć linii kolejowych wydzielonych od reszty systemu kolejowego w Polsce



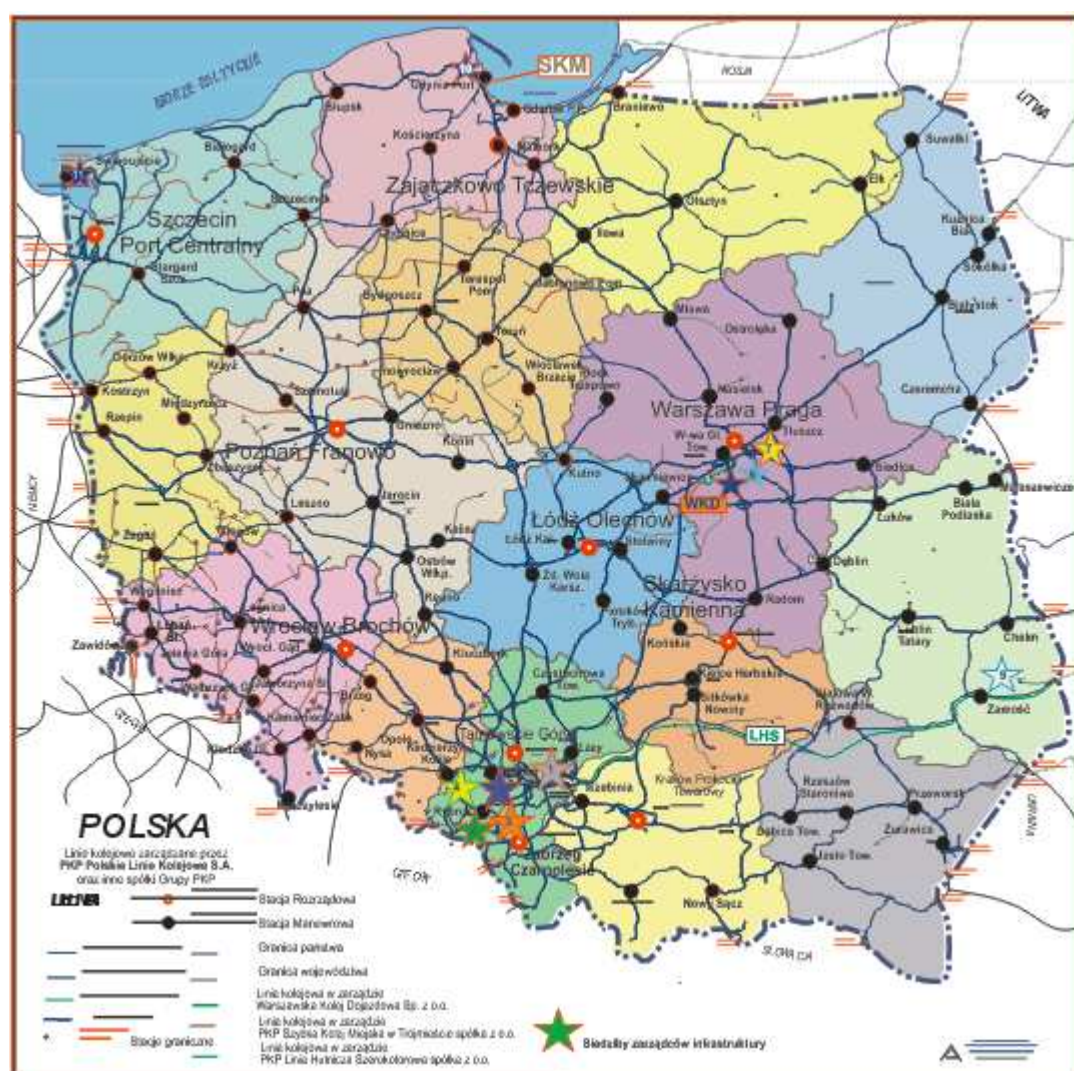
ZAŁĄCZNIK A.2.1.a - Zarządcy infrastruktury kolejowej na ogólnej sieci kolejowej w Polsce

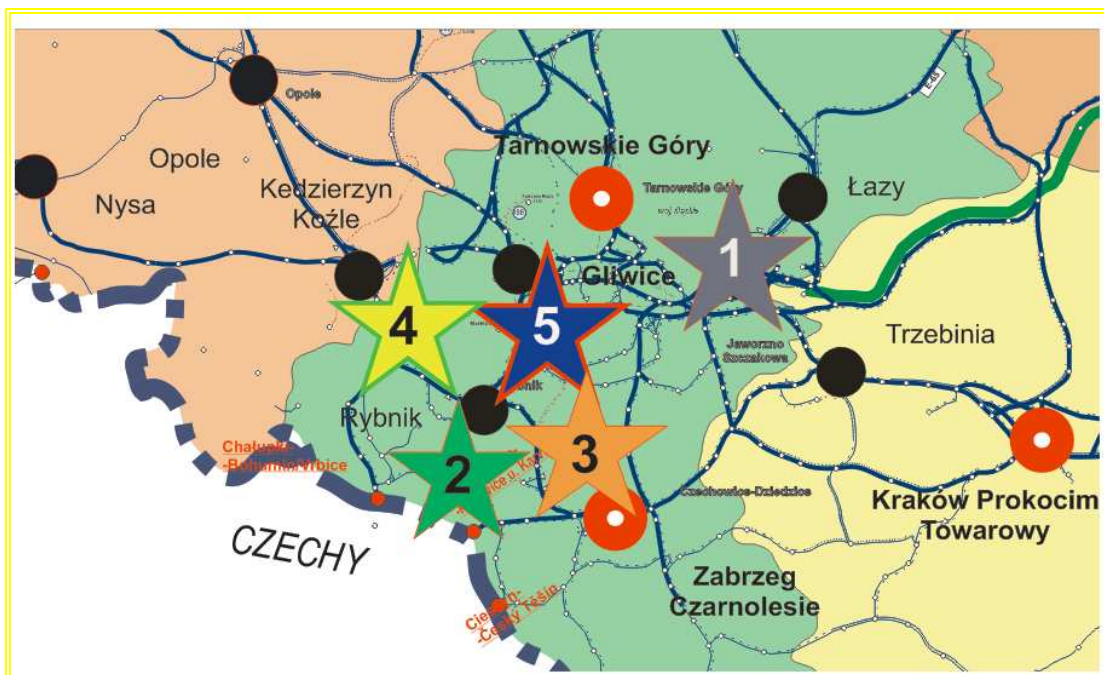
Lp	Nazwa	Adres	Adres internetowy witryny / sprawozdania o sieci	Świadectwo bezpieczeństwa (Dyrektywa 2001/14/WE)		Autoryzacja bezpieczeństwa (Dyrektywa 2004/49/WE)		Data rozpoczęcia działalności gospodarczej	Tory kolejowe			Łączna długość linii kolejowych			Trakcja elektryczna		Liczba przejazdów kolejowych (LC) [szt]	Liczba sygnalizatorów [szt]	Wykorzystany sprzęt ATP
				numer	z dnia	numer	z dnia		Całkowita długość torów szlakowych i głównych zasadniczych [km]	Całkowita długość torów pozostałych [km]	Szerokość torów [mm]	2-torowych [km]	1-torowych [km]	Dużych prędkości (HSL) [km]	Długość [tkm]	Napięcie (DC) [kV]			
1	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	03 - 734 Warszawa, ul. Targowa 74	www.plk-sa.pl	003/ZI/04 104/ZI/06	10.02.2004 22.12.2006	--	--	01.10.2001	27771,00 148,00	9322,00 115,00	1435 1520	8583,00 0,0	10605,0 148,00	0,0 0,0	25032,58 24,37	3 3	13664 34	62330 446	
2	PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa Sp. z o.o.	22 - 400 Zamość, ul. Szczepieszka 11	www.lhs.com.pl	064/ZI/05 101/ZI/06	29.08.2005 22.12.2006	--	--	20.11.2001	2,42 394,65	26,61 104,62	1435 1520	0,0 0,0	2,42 394,65	0,0 0,0	-- --	-- --	3 243	10 243	
3	PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.	81 - 002 Gdynia, ul. Morska 350A	www.skm.pkp.pl	017/ZI/04 108/ZI/06	16.03.2004 22.12.2006	--	--	01.07.2001	62,16	20,51	1435	31,08	0,0	0,0	68,75	3	1	235	
4	CTL Maczki - Bór Sp. z o.o.	41 - 208 Sosnowiec, ul. Długa 90	www.ctlmaczki.pl	064/ZI/06	30.05.2006	--	--	05.05.1990	75,93	53,83	1435	18,43	39,07	0,0	--	--	22	152	
5	Jastrzębska Spółka Kolejowa Sp. z o.o.	44 - 310 Jastrzębie Zdrój, ul. Leśna 4	www.jsk.pl	019/ZI/04 098/ZI/06	01.04.2004 22.12.2006	--	--	01.04.1998	43,35	99,75	1435	11,60	20,15	0,0	25,78	3	20	350	
6	Jastrzębska Spółka Węglowa S.A. Kopalnia Węgla Kamiennego "BUDRYK"	43 - 178 Ormontowice, ul. Zamkowa 10	www.jsw.pl	044/ZI/07	10.08.2007	--	--	09.12.2007	9,63	12,02	1435	0,0	9,63	0,0	8,50	3	12	41	
7	"Kopalnia Piasku Kotłarnia - Linie Kolejowe" Sp. z o.o.	47 - 246 Kotłarnia, ul. Dębowa 3	www.kotlarnia.com.pl	032/ZI/04 121/ZI/06	16.06.2004 22.12.2006	--	--	01.01.2004	167,60	21,60	1435	50,36	66,9	0,0	--	--	90	186	
8	Infra Silesia S.A. (od dnia 18.03.2010r.)	PCC Śląskie Linie Kolejowe Sp. z o.o.		012/ZI/06	20.02.2006	--	--	01.10.2003	161,00	218,00	1435	36,00	89,00	0,0	65,16	3	74	536	
		024/ZI/05 117/ZI/06		04.04.2005 22.12.2006	01.01.2005														
Razem									28293,09	9774,32	1435	8730,47	10832,2	--	25200,8		13886	63840	
									542,65	219,62	1520	0,0	542,65	--	24,40		277	689	
Ogółem									28835,7	9993,9		8730,5	11374,8	--	25225,1		14163	64529	

**ZAŁĄCZNIK A.2.1.b - Zarządcy infrastruktury kolejowej sieci metra oraz sieci funkcjonalnie oddzielone od reszty systemu
i są przeznaczone do prowadzenia pasażerskich przewozów lokalnych, miejskich i podmiejskich w Polsce**

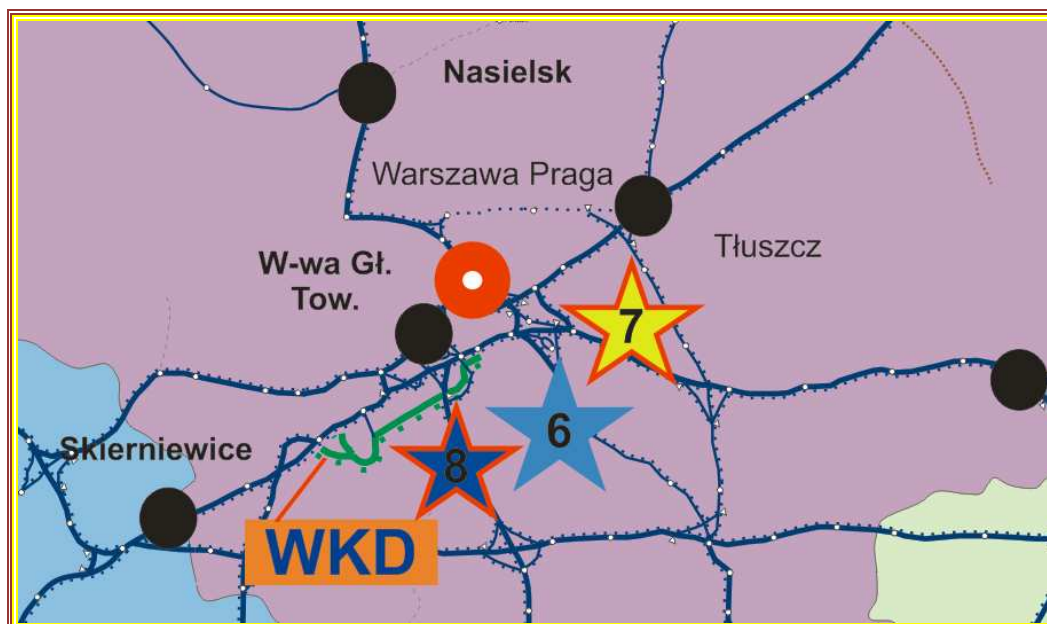
Lp	Nazwa	Adres	Adres internetowy witryny / sprawozdania o sieci	Świadectwo bezpieczeństwa (Dyrektywa 2001/14/WE oraz Dyrektywa 2004/49/WE)		Data rozpoczęcia działalności gospodarczej	Tory kolejowe			Łączna długość linii kolejowych			Trakcja elektryczna		Liczba przejazdów kolejowych (LC) [szt]	Liczba sygnalizatorów [szt]	Wykorzystany sprzęt ATP
				numer	z dnia		Całkowita długość torów szlakowych i głównych zasadniczych [km]	Całkowita długość torów pozostałych [km]	Rozstaw [mm]	2-torowych [km]	1-torowych [km]	Dużych prędkości (HSL) [km]	Długość [tkm]	Napięcie (DC) [kV]			
1	Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o.	05 - 825 Grodzisk Mazowiecki, ul. Batorego 23	www.wkd.com.pl	029/ZI/04 110/ZI/06	02.06.2004 22.12.2006	01.07.2001	63,70	3,10	1435	25,10	13,78	--	69,70	0,65	39	94	--
2	Metro Warszawskie Sp. z o.o.	02 - 798 Warszawa, ul. Wilczy Dół 5	www.metro.waw.pl	132/ZI/06	22.12.2006	07.01.2003	43,74	32,32	1435	22,12	0,00	--	52,00	0,75	10	225	--
3	Usedomer Bäderbahn Polska Sp. z o.o. (UBB Polska)	72 - 600 Świnoujście, ul. Wybrzeże Władysława IV 22	www.ubb-online.com	036/ZI/08	15.09.2008	20.09.2008	1,44	0,24	1435	--	1,44	--	0,00	1	0	4	--
Razem							108,88	35,66		47,22	15,22	--	121,7		49	323	--
							144,54			62,44							

Zarządcy infrastruktury kolejowej w Polsce – siedziby podmiotów

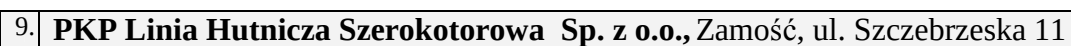




1.	CTL Maczki-Bór Sp. z o.o. , Sosnowiec, ul. Długa 90
2.	Jastrzębska Spółka Kolejowa Sp. z o.o. , Jastrzębie Zdrój, ul. Leśna 4
3.	Jastrzębska Spółka Węglowa S.A. , Orontowice, ul. Zamkowa 10
4.	Kopalnia Piasku Kotlařnia – Linie Kolejowe Sp. z o.o. , Kotlařnia, ul. Dębowa 3
5.	Infra SILESIA S.A. , Rybnik 9, ul. Kłokocińska 51



6.	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. , Warszawa, ul. Targowa 74
7.	Metro Warszawskie Sp. z o.o. , Warszawa, ul. Wilczy Dół 5
8.	Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o. , Grodzisk Mazowiecki, ul. Batorego 23



ZAŁĄCZNIK A.2.2.a - Przewoźnicy kolejowi wykonujący przewozy kolejowe w 2009 roku na ogólnej sieci kolejowej w Polsce

*) Zgodnie z Wytycznymi do opracowania Roczego Raportu KWB dane dotyczące kolumn 11 ÷ 21 tego załącznika zostały przedstawione pod tabelą jako zbiorcze zestawienie.

Lp	Nazwa	Adres	Witryna internetowa	Świadectwo bezpieczeństwa (Dyrektywa 2001/14/WE)		Certyfikat bezpieczeństwa (Dyrektywa 2004/49/WE)		Data rozpoczęcia działalności gospodarczej	Rodzaj transportu
				Numer	Data	Numer	Data		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. Zmiana nazwy od dnia 07.12.2009r. na: "Przewozy Regionalne" Sp. z o.o.	02 - 021 Warszawa, ul. Grójecka 17; od dnia 09.11.2009r. zmiana adresu na: 03 - 414 Warszawa, ul. Wileńska 14a	www.przewozyregionalne.pl	006/PK/04 102/PK/06	25.02.2004 22.12.2006			01.10.2001	pas.
2	PKP INTERCITY S.A.	02 - 021 Warszawa, ul. Grójecka 17	www.intercity.pl	014/PK/04 106/PK/06	16.03.2004 22.12.2006			01.09.2001	pas.
3	PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.	81 - 002 Gdynia, ul. Morska 350A	www.skm.pkp.pl	016/PK/04 107/PK/06	16.03.2004 22.12.2006			01.07.2001	pas.
4	„Koleje Mazowieckie – KM” Sp. z o.o.	03 - 802 Warszawa, ul. Lubelska 1	www.mazowieckie.com.pl	016/PK/05	01.03.2005			01.01.2005	pas.
5	Szybka Kolej Miejska Sp. z o.o.	03 - 808 Warszawa, ul. Mińska 25 lok. 618	www.skm.warszawa.pl	062/PK/05 123/PK/06	29.08.2005 22.12.2006			03.10.2005	pas.
6	Dolnośląskie Linie Autobusowe Sp. z o.o.	50 - 126 Wrocław, ul. Krakowska 71/73	www.dla.com.pl	050/PK/06 34/TSI/06	16.05.2006 01.09.2006			27.05.2005	pas.
7	Koleje Dolnośląskie S.A.	59 – 220 Legnica, ul. Wojska Polskiego 1/5	www.kolejedolnoslaskie.eu	---	---	Cz.A: PL11200900 02; Cz. B: PL12200900 01	21.05.2009; 07.09.2009	01.10.2009	pas.
8	PKP CARGO S.A.	02 – 021 Warszawa, ul. Grójecka 17	www.pkp-cargo.pl	015/PK/04 105/PK/06	16.03.2004 22.12.2006	Cz.A: PL11200900 01	25.06.2009	01.10.2001	tow.
9	PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa Sp. z o.o.	22 - 400 Zamość, ul. Szczepkowska 11	www.pkp-lhs.pl	063/PK/05 100/PK/06	29.08.2005 22.12.2006			01.07.2001	tow.
10	PKP Energetyka S.A.	00 – 681 Warszawa, ul. Hoża 63/67				Cz.A: PL11200900 00	09.04.2009	01.03.2010	tow.
11	CTL Express Sp. z o.o.	00 - 609 Warszawa, Al. Armii Ludowej 26 zmiana adresu od dn.15.12.2009r. na: 02 – 672 Warszawa, ul. Domaniewska 46	www.ctl.pl	115/PK/06	22.12.2006			01.07.2006	tow.
12	CTL Logistics Sp. z o.o.	00 - 609 Warszawa Al. Armii Ludowej 26 zmiana adresu od dn.15.12.2009r. na: 02 – 672 Warszawa, ul. Domaniewska 46	www.ctl.pl	021/PK/05	16.03.2005			01.11.2008	tow.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
13	CTL Rail Sp. z o.o.	40 - 202 Katowice, ul. Rożdżeńskie 190 B	www.ctl.pl	019/PK/05	16.03.2005			02.03.2004	tow.
14	CTL Reggio Sp. z o.o.	24 - 110 Puławy, Al. 1000-lecia Państwa Polskiego 13		021/PK/06 116/PK/06	27.02.2006 22.12.2006			10.07.2006	tow.
15	CTL Train Sp. z o.o.	41 - 208 Sosnowiec, ul. Długa 90	www.ctl.pl	020/PK/05	16.03.2005			01.06.2005	tow.
16	GreenChip Cargo Sp. z o.o. (w likwidacji)	00 - 609 Warszawa, Al. Armii Ludowej 26	www.ctl.pl	018/PK/05	16.03.2005			23.08.2005	tow.
17	X-Train Sp. z o.o.	81 - 335 Gdynia, ul. Janka Wiśniewskiego 20	www.ctl.pl	048/PK/05 113/PK/06	07.07.2005 22.12.2006			15.09.2004	tow.
18	PCC KOLCHEM Sp. z o.o. od dn. 01.12.2009r. zmiana nazwy: DB SCHENKER RAIL KOLCHEM Sp. z o.o.	56 - 120 Brzeg Dolny, ul. Sienkiewicza 4	www.kolchem.pl	092/PK/06	31.08.2006			19.10.2004	tow.
19	PCC Rail COALTRAN Sp. z o.o. od dn. 24.09.2009 r. zmiana nazwy DB SCHENKER RAIL COALTRAN Sp. z o.o.	03 - 216 Warszawa, ul. Modlińska 15		007/PK/05	10.02.2005			28.02.2004	tow.
20	PCC RAIL S.A. od 06.11.2009 r. od dnia 09.11.2009 r. zmiana nazwy na: DB SCHENKER RAIL POLSKA Sp. z o.o.	43 - 602 Jaworzno, ul. Bukowska 12	www.dbschenker.pl	044/PK/06	08.05.2006			20.06.1998	tow. pas.
21	PCC RAIL RYBNIK S.A. od dnia 20.10.2009 zmiana nazwy na DB SCHENKER RAIL RYBNIK S.A.	44 - 251 Rybnik ul. Kłokocińska 51	www.dbschenker.pl	015/PK/05	01.03.2005			01.01.1994 08.10.2006	tow. pas.
22	PCC SPEDKOL Sp. z o.o. od dnia 25.09.2009 zmiana nazwy na DB SCHENKER RAIL SPEDKOL Sp. z o.o.	47 - 225 Kędzierzyn - Koźle, ul. Szkolna 15	www.dbschenker.pl	022/PK/04 003/PK/07	16.04.2004 19.03.2007			15.06.2002	tow.
23	Przedsiębiorstwo Transportu Kolejowego Holding S.A. Od dnia 30.03.2010 r. zmiana nazwy na DB SCHENKER RAIL ZABRZE S.A.	41 - 800 Zabrze, ul. Wolności 337	www.dbschenker.pl	009/PK/05	10.02.2005			02.01.2007	tow.
24	CEMET S.A.	01 - 756 Warszawa, ul. Przasnyska 6A	www.cemet.pl	001/PK/07	19.03.2007			22.06.2007	tow.
25	Dolnośląskie Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury Komunikacyjnej DOLKOM Sp. z o.o.	50 - 502 Wrocław, ul. Hubska 6	www.dolkom.pl	005/PK/07	19.03.2007			20.07.2007	tow.
26	Euronaft Trzebinia Sp. z o.o.	32 - 540 Trzebinia, ul. Fabryczna 22	www.euronaft-trzebinia.pl	030/PK/04 120/PK/06	15.06.2004 22.12.2006			09.07.2004	tow.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
27	Freightliner PL Sp. z o.o.	02 - 797 Warszawa Al. Komisji Edukacji Narodowej 36 lok. 200	www.freightliner.pl	071/PK/06	30.06.2006			08.10.2005	tow. pas.
28	GATX Rail Poland Sp. z o.o.	01 - 831 Warszawa, ul. Twarda 30	www.gatx.eu	005/PK/04 002/PK/05	25.02.2004 01.02.2005			01.03.2002	tow.
29	Hagans Logistic Sp. z o.o.	87 - 100 Toruń, Plac Fryderyka Skarbka 4	www.hagans.pl	045/PK/07	10.08.2007			12.12.2006	tow.
30	ITL Polska Sp. z o.o.	50-075 Wrocław, ul. Krupnicza 13 lok. 103				Cz.A: PL11200800 01; Cz. B: PL12200900	30.12. 2008 06.02. 2009	01.07.2006	tow.
31	Kolej Bałtycka S.A.	70 - 676 Szczecin, ul. Merkatora 11 zmiana adresu na: 70 - 807 Szczecin, ul. Stacyjna 3	www.kolejbaltycka.pl	013/PK/05	01.03.2005			05.05.2004	tow.
32	Kopalnia Piasku „Kotłarnia” S.A.	47 - 246 Kotłarnia, ul. Dębowa 3	www.kotlarnia.com.pl	036/PK/04 077/PK/06	28.06.2004 17.08.2006			01.06.1995	tow.
33	Lotos Kolej Sp. z o.o.	80 - 716 Gdańsk, ul. Michałki 25	www.lotokol.com.pl	045/PK/04	02.12.2004	Cz.A: PL11200900 03	19.10. 2009	01.01.2003	tow.
34	Lubelski Węgiel Bogdanka S.A.	21 - 013 Puchaczów	www.bogdanka.lublin.pl	008/PK/05	10.02.2005			22.03.2005	tow.
35	„MAJKOLTRANS” Sp. z o.o.	50 - 503 Wrocław, ul. Paczkowska 26	www.majkoltrans.pl	020/PK/09	23.07.2009			15.08.2009	tow.
36	Nadwiślański Zakład Transportu Kolej. Sp. z o.o.	43 - 225 Wola, ul. Przemysłowa 6	www.nztk.pl	010/PK/05	10.02.2005			01.07.1995	tow.
37	ORLEN KolTrans Sp. z o.o.	09 - 411 Płock, ul. Chemików 7	www.orlenkoltrans.pl	017/PK/05	01.03.2005			13.12.2000	tow.
38	Pol - Miedź - Trans Sp. z o.o.	59 - 301 Lubin ul. Marii Skłodowskiej - Curie 190	www.pmltrans.com.pl	011/PK/05	01.03.2005			01.04.2002 22.05.2009	tow. pas.
39	Pomorskie Przedsiębiorstwo Mechaniczno-Torowe Sp. z o.o.	80 - 051 Gdańsk, ul. Sandomierska 17	www.ppmt.com.pl	40/PK/05 125/PK/06	14.06.2005 22.12.2006			17.05.2005	tow.
40	Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury Sp. z o.o.	03 - 816 Warszawa ul. Chodakowska 100	www.pni.net.pl	126/PK/06	22.12.2006			01.02.2007	tow.
41	Przedsiębiorstwo Robót Kolejowych i Inżynieryjnych S.A.	50 - 950 Wrocław, ul. Kniaziewicza 19	www.prkii.com.pl	038/PK/04 111/PK/06	28.06.2004 22.12.2006			01.12.2001	tow.
42	Przedsiębiorstwo Robót Komunikacyjnych w Krakowie S.A.	30 - 048 Kraków, ul. Czapińskiego 3	www.prk.krakow.pl	042/PK/04 112/PK/06	23.08.2004 22.12.2006			01.10.2004	tow.
43	Przedsiębiorstwo Transportu Kolejowego KOLTAR Sp. z o.o.	33 - 101 Tarnów, ul. Kwiatkowskiego 8	www.koltar.pl	027/PK/05	19.04.2005			22.09.2005	tow.
44	Przedsiębiorstwo Usług Kolejowych KOLPREM Sp. z o.o.	41 - 308 Dąbrowa Górnicza, Al. J. Piłsudskiego 92	www.kolprem.pl	069/PK/05	01.09.2005			25.06.2004	tow.
45	Rail Polska Sp. z o.o.	00 - 790 Warszawa, ul. Willowa 8/10 lok.11	www.railpolska.pl	022/PK/05 118/PK/06	04.04.2005 22.12.2006			26.10.2004	tow.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
46	RCO S.A (w likwidacji).	70 - 533 Szczecin, ul. Nowy Rynek 2	www.rco.com.pl	022/PK/05 99/PK/06	20.01.2006 22.12.2006			01.08.2007	tow.
47	STK Sp. z o.o.	53 - 326 Wrocław, ul. Buska 5a	www.stk.wroc.pl	054/PK/05 029/PK/07	12.08.2005 20.06.2007			14.04.2005	tow.
48	Transoda Sp. z o.o.	88 - 100 Inowrocław, ul. Fabryczna 4		012/PK/04 119/PK/06	04.03.2004 22.12.2006			01.07.2002	tow.
49	Zakłady Inżynierii Kolejowej Leśkiewicz, Kosmała Sp.j.	27 - 600 Sandomierz, ul. Retmańska 11 A	www.ziksandomierz.pl	014/PK/05	01.03.2005			01.01.2003	tow.

RAZEM	Liczba lokomotyw	liczba wagonów silnikowych / zespołów trakcyjnych	Liczba wagonów		Liczba maszynistów	Liczba personelu pokładowego odpowiadającego za bezpieczeństwo	Wielkość przewozów pasażerskich			Wielkość przewozów towarowych		
			osobowych	towarowych			tys. pasaż.	mld pas.-km	mln poc.-km	tys. ton	mln tono-km (brutto)	mln poc.-km
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
	3 558	233 / 1264	3 025	85 611	14 046	7 104	276 682	18,577	141,612	242 833	43 599,7	67,043

ZAŁĄCZNIK A.2.2.b - Przewoźnicy kolejowi

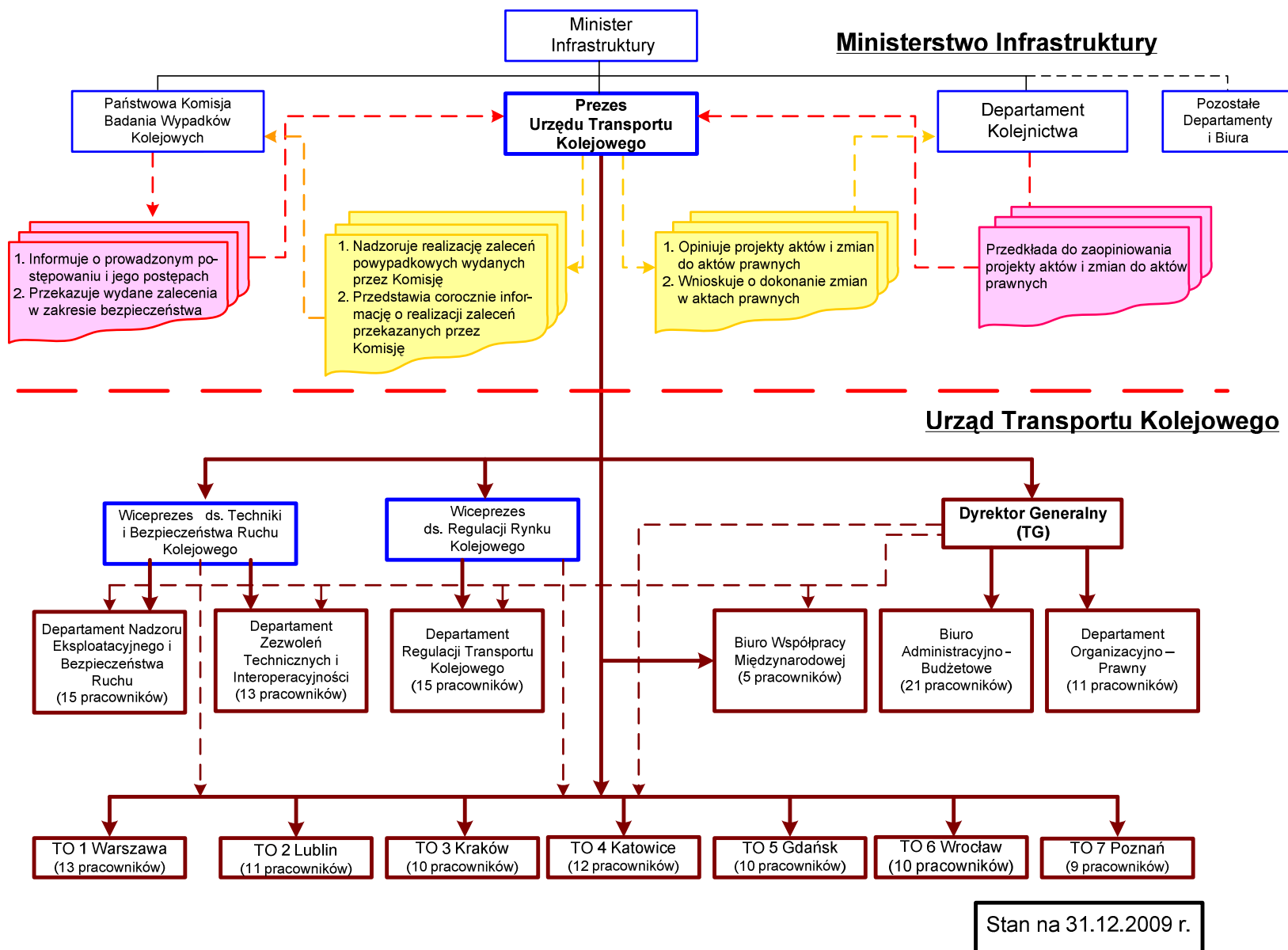
Prowadzenie pasażerskich przewozów miejskich i podmiejskich na sieci metra oraz sieci funkcjonalnie oddzielonej od ogólnego systemu

*) Zgodnie z Wytycznymi do opracowania Roczego Raportu KWB dane dotyczące kolumn 11 ÷ 21 tego załącznika zostały przedstawione pod tabelą jako zbiorcze zestawienie.

Lp	Nazwa	Adres	Witryna internetowa	Świadectwo bezpieczeństwa (Dyrektywa 2001/14/WE)		Certyfikat bezpieczeństwa (Dyrektywa 2004/49/WE)		Data rozpoczęcia działalności gospodarczej	Rodzaj transportu
				Numer	Data	Numer	Data		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.	Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o.	05 - 825 Grodzisk Mazowiecki, ul. Batorego 23	www.wkd.com.pl	028/PK/04 109/PK/06	02.06.2004 22.12.2006	--	--	01.07.2001	pasażerski - podmiejski
2.	Metro Warszawskie Sp. z o.o.	02 - 798 Warszawa, ul. Wilczy Dół 5	www.metro.waw.pl	131/PK/06	22.12.2006	--	--	07.01.2003	pasażerski - miejski

RAZEM	Liczba lokomotyw	liczba wagonów silnikowych / zespołów trakcyjnych	Liczba wagonów		Liczba maszynistów	Liczba personelu pokładowego odpowiadającego za bezpieczeństwo	Wielkość przewozów pasażerskich			Wielkość przewozów towarowych		
			osobowych	towarowych			tys. pasaż.	mln pas.-km	mln poc.-km	tys. ton	mln tono-km	mln poc.-km
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20		21
	3	266 / 72	306	--	189	1	134 868	1,059	5,494	--	--	--

ZAŁĄCZNIK B.1 Schemat Urzędu Transportu Kolejowego w powiązaniu z innymi organami krajowymi



ZAŁĄCZNIK B.2. Obszary działania Oddziałów Terenowych Urzędu Transportu Kolejowego



Oddział Terenowy w Gdańsku
ul. Dyrekcyjna 2/4, 80-958 Gdańsk



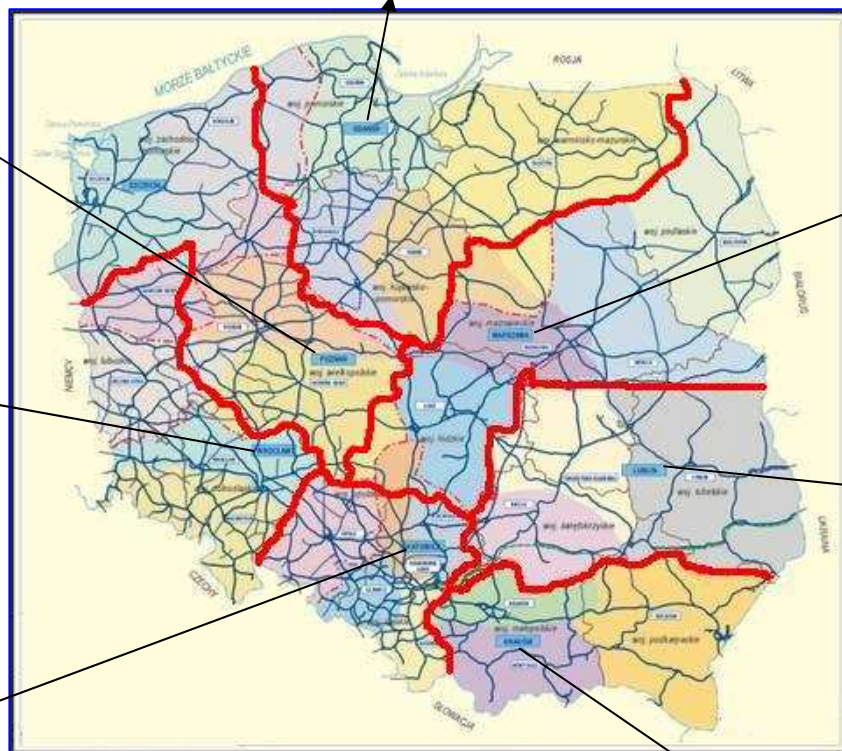
Oddział Terenowy w Poznaniu
Al. Niepodległości 8, 61-875 Poznań



Oddział Terenowy we Wrocławiu
ul. Joannitów 13, 50-950 Wrocław



Oddział Terenowy w Katowicach
ul. Przemysłowa 10, 40-202 Katowice



Oddział Terenowy w Warszawie
ul. Hoża 86, 00-682 Warszawa



Oddział Terenowy w Lublinie
ul. Okopowa 5, 20-022 Lublin



Oddział Terenowy w Krakowie
ul. Mogilska 1, 31-516 Kraków

ZAŁĄCZNIK C – dane dotyczące CSI – zastosowane definicje

1. Dane dotyczące CSI.

1.a. Ogólne zestawienie wydarzeń kolejowych na ogólnej sieci w Polsce w porównaniu z 2008 r.

		Wypadki i poważne wypadki		Ofiary śmiertelne wskutek		Ciężko ranni wskutek	
		2008 r.	2009 r.	2008 r.	2009 r.	2008 r.	2009 r.
1.	Kolizje pociągów	8	18	0	0	6	1
2.	Wykolejenia pociągów	105	63	0	0	0	0
3.	Zdarzenia na przejazdach	278	288	39	73	104	76
4.	Zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu	397	400	257	292	105	119
5.	Pożar pojazdu kolejowego	9	3	0	0	0	0
6.	Inne	92	71	12	0	62	3
RAZEM		889	843	308	365	277	199

1.b. Ogólne zestawienie wydarzeń kolejowych na sieci funkcjonalnie oddzielonej od reszty systemu przeznaczona do prowadzenia pasażerskich przewozów miejskich i podmiejskich w porównaniu z 2008 r.

		Wypadki i poważne wypadki		Ofiary śmiertelne wskutek		Ciężko ranni wskutek	
		2008 r.	2009 r.	2008 r.	2009 r.	2008 r.	2009 r.
1.	Kolizje pociągów	0	0	0	0	0	0
2.	Wykolejenia pociągów	0	0	0	0	0	0
3.	Zdarzenia na przejazdach	8	20	0	0	1	0
4.	Zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu	1	0	0	0	1	0
5.	Pożar pojazdu kolejowego	0	0	0	0	0	0
6.	Inne	0	0	0	0	0	0
RAZEM		9	20	0	0	2	0

2. Definicje zawarte w rozporządzeniu (WE) Nr 91/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 2002 r. w sprawie statystyki transportu kolejowego (Dz.U. L 14 z 21.1.2003, str. 1)

- **ofiara śmiertelna (zabity)** – oznacza każdą osobę, która zmarła w wyniku wypadku, bezpośrednio po wypadku lub w ciągu 30 dni, wyłączając osoby, które popełniły samobójstwo
- **ranny (ciężko ranny)** – oznacza każdą osobę ranną hospitalizowaną przez ponad 24 godziny w wyniku wypadku, wyłączając osoby, które próbowały popełnić samobójstwo
- **pasażerokilometr (pas.-km)** – oznacza jednostkę miary odpowiadającą transportowi jednego pasażera koleją na odcinku 1 km. Pod uwagę brany jest jedynie odcinek na terytorium kraju sprawozdawcy
- **pasażer kolei** – oznacza każdą osobę, z wyłączeniem członków załogi pociągu, odbywającą podróż koleją. W statystyce wypadków uwzględniani są pasażerowie usiłujący wsiąść do/wysiąść z pociągu w ruchu
- **samobójstwo** – oznacza czyn polegający na rozmyślnym uszkodzeniu swojego ciała, którego skutkiem jest zgon, zarejestrowany i sklasyfikowany przez właściwy organ krajowy
- **ciężki wypadek** – oznacza każdy wypadek z udziałem co najmniej 1 pojazdu szynowego w ruchu, w wyniku którego co najmniej 1 osoba zostaje zabita lub ciężko ranna lub znacząco uszkodzony zostaje tabor, tory, inne obiekty lub otoczenie, bądź też nastąpi znaczące zakłócenie ruchu. Wyłącza się wypadki w warsztatach, magazynach i zajezdniach
- **pociąg** – oznacza jeden lub więcej pojazdów szynowych ciągniętych przez 1 lub więcej lokomotyw lub wagonów silnikowych, lub 1 wagon silnikowy poruszający się pojedynczo, przemieszczający się, pod określonym numerem lub szczególnym oznaczeniem, z początkowego stałego punktu do końcowego stałego punktu. Nie uważa się za pociąg lokomotywy luzem, tj. lokomotywy jadące pojedynczo
- **pociągokilometr (poc.-km)** – oznacza jednostkę miary odpowiadającą ruchowi pociągu na odcinku 1km. Odległością braną pod uwagę jest faktycznie przebyta odległość, o ile jest ona dostępna, w przeciwnym przypadku uwzględniana jest standardowa odległość sieciowa między punktem początkowym a miejscem przeznaczenia. Pod uwagę brany jest jedynie odcinek na terytorium kraju sprawozdawcy

3. Definicje krajowe stosowane w rocznym raporcie

Zgodnie ze zmianą do ustawy o transporcie kolejowym, obowiązującą od dnia 21.08.2006r. oraz rozporządzeniem Ministra Transportu z dnia 30 kwietnia 2007 r. w *sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych* obowiązują następujące definicje:

- a) **poważny wypadek** – wypadek spowodowany kolizją, wykolejeniem pociągu lub innym podobnym zdarzeniem
- z co najmniej **1** ofiarą śmiertelną lub co najmniej **5** ciężko rannymi (przebywającymi w szpitalu dłużej niż 24 godziny) 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.
- b) **wypadek** – niezamierzone, nagłe zdarzenie lub ciąg zdarzeń z udziałem pojazdu kolejowego, powodujące negatywne konsekwencje dla zdrowia ludzkiego, mienia lub środowiska; do wypadków zalicza się w szczególności:
- kolizje,
 - wykolejenia,
 - zdarzenia na przejazdach,
 - zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu,
 - pożar pojazdu kolejowego.

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu z dnia 30 kwietnia 2007 r. w *sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych* obowiązują następujące definicje:

- a) **zabity** – osoba, która utraciła życie w poważnym wypadku lub w jego wyniku doznała obrażeń ciała powodujących śmierć w ciągu 30 dni, licząc od dnia wypadku (z wyłączeniem samobójstwa), definicja zgodna z definicją zawartą w rozporządzeniu (WE) 91/2003;
- b) **ciężko ranny** – osoba, która w wyniku wypadku doznała naruszenia czynności narządu ciała lub rozstroju zdrowia i w następstwie tego była hospitalizowana przez ponad 24 godziny, wyłączając osoby, które próbowały popełnić samobójstwo. Definicja zgodna z definicją zawartą w rozporządzeniu (WE) 91/2003.

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w *sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji* obowiązuje definicja:

pociąg – jest to **skład wagonów lub innych pojazdów kolejowych** sprzęgniętych z czynnym pojazdem trakcyjnym **lub pojazd trakcyjny** osygnalizowany i przygotowany do jazdy lub znajdujący się w drodze,

Masa ogólna pociągu – jest to suma mas pojazdów kolejowych wraz z ładunkiem.

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu z dnia 30 maja 2006 r. w *sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej* obowiązuje definicja:

pociągo-kilometr – przejazd jednego pociągu na odległość jednego kilometra.

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 19 grudnia 2007 r. w *sprawie informacji o wspólnych wskaźnikach bezpieczeństwa* obowiązują następujące definicje:

Sygnal awaryjny – sygnał zastępczy, sygnał "Stój" przy wolnym odstępie na samoczynnej blokadzie liniowej, brak semafora, brak światła na semaforach świetlnych; w niniejszym raporcie uwzględniono – stany awaryjne przekazane przez urządzenia detekcji stanów awaryjnych taboru DSAT i potwierdzone;

Pęknięte szyny - pęknięcie w całym przekroju oraz wykruszenia na długości powyżej 50 mm lub głębokości 10 mm;

Osoby inne - osoby nieuprawnione do przebywania w miejscu zdarzenia;

Osoby nieuprawnione - osoby nie będące pasażerami i nie należące do personelu, ale uprawnione do przebywania w miejscu zdarzenia;

poc.-km – przejazd 1 pociągu na odległość 1 km oraz przejazd lokomotywy jadącej luzem.

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 19 grudnia 2007 r. w *sprawie informacji o wspólnych wskaźnikach bezpieczeństwa* obowiązują następujące zasady obliczania kosztów:

- a) Koszty spowodowane zdarzeniami wylicza się jako różnicę między sumą obejmującą utracone wartości i poniesione w wyniku zdarzenia koszty (których można by uniknąć) a sumą uzyskanych z tego samego tytułu rekompensat.
- b) Przez koszty, których można by uniknąć, należy rozumieć wszystkie te koszty, które nie mogłyby powstać, gdyby zdarzenie nie miało miejsca (np. koszty dodatkowego użycia sprzętu i zatrudnienia osób przy usuwaniu skutków zdarzenia, odszkodowania dla osób prawnych i fizycznych). Po stronie utraconych wartości uwzględnia się zarówno wartości utracone w wyniku bezpośrednich skutków zdarzenia (np. z tytułu utraty lub uszkodzenia środków trwałych), jak i skutków pośrednich (np. utrata wpływów z tytułu przerw w ruchu).

- c) W ramach otrzymanych rekompensat należy uwzględnić przychody uzyskane przez jednostkę zgłaszającą informację z tytułu wypłat ubezpieczeń i odszkodowań, bez wpływów z tytułu własnego ubezpieczenia jednostki zgłaszającej zdarzenie.
- d) Koszty spowodowane przez zdarzenie, podawane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, stanowią sumę kosztów wykazanych w złotych przez zarządców infrastruktury kolejowej i przewoźników kolejowych po przeliczeniu na euro, **przy zastosowaniu średniego kursu ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski dla roku, którego dotyczy informacja.**

W 2009 roku średni kurs ogłoszony przez Narodowy Bank Polski na dzień 31 grudnia 2009 r. wynosił : 4,1082 zł za 1 €.

W niniejszym raporcie, dane dotyczące wypadków unikniętych (kod: IO5, IO6) przedstawiono według poniższych zasad:

- „**Pęknięte koła**” – liczba pęknięć stwierdzonych podczas oględzin pojazdów kolejowych,
- „**Pęknięte osie**” – liczba pęknięć stwierdzonych podczas oględzin pojazdów kolejowych i podczas badań defektoskopowych.

ZAŁĄCZNIK D – Ważne zmiany w prawodawstwie i rozporządzeniach

	Podstawa prawna	Data wejścia w życie przepisu	Przyczyny wprowadzenia (należy określić, czy jest to nowy przepis czy zmiana wprowadzona do istniejącego przepisu)	Opis
Ogólne krajowe przepisy dotyczące bezpieczeństwa kolei				
Przepisy o krajowej władzy bezpieczeństwa	ustawa z dnia 19 grudnia 2008r. o zmianie ustawy o swobodzie działalności gospodarczej oraz zmianie niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2009r. Nr 18, poz. 97)	07 marca 2009 r.	Niniejsza ustawa dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia postanowień dotyczących trybu i zasad przeprowadzania kontroli określonych w rozdziale 5 ustawy z dnia 2 lipca 2004r. o swobodzie działalności gospodarczej (tekst jednolity: Dz. U. z 2007r. Nr 155 poz. 1095, z późn. zm.)	Zmiana ustawy uszczegóławia zasady dotyczące przeprowadzania kontroli przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego i osób pisemnie przez niego upoważnionych.
	ustawa z dnia 25 czerwca 2009 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 214, poz. 1658)	31 grudnia 2009 r.	Niniejsza ustawa dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia postanowień: - <u>dyrektywy</u> 2007/58/WE z dnia 23 października 2007 r. zmieniającej dyrektywę Rady 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych oraz dyrektywę 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej (Dz. Urz. UE L 315 z 03.12.2007), - <u>dyrektywy</u> 2007/59/WE z dnia 23 października 2007 r. w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty (Dz. Urz. UE L 315 z 03.12.2007)	Zmiana ustawy nakłada nowe zadania na Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego związanych z: - nadzorem nad przestrzeganiem przepisów dotyczących praw pasażerów, - wydawaniem, przedłużaniem ważności, zawieszaniem i cofaniem licencji maszynisty, aktualizowanie danych zawartych w licencji, wydawanie wtórników licencji oraz prowadzenie rejestru tych dokumentów; - nadzorem nad zapewnieniem niedyskryminującego dostępu przewoźników kolejowych do infrastruktury kolejowej, w tym przewoźników mających siedzibę w jednym z państw członkowskich Unii Europejskiej
Przepisy o notyfikowanych organach, rzeczoznawcach, stronach trzecich, organach odpowiedzialnych za rejestrację, badanie itd.	BRAK			

Krajowe przepisy dotyczące bezpieczeństwa kolei				
Przepisy o krajowych celach i metodach w zakresie bezpieczeństwa	BRAK			
Przepisy o wymaganiach wobec systemów zarządzania bezpieczeństwem i autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa dla zarządców infrastruktury	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 22 maja 2009 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym (Dz. U. nr 91, poz. 744)	30 czerwca 2009 r.	Zmiana wprowadzona do istniejącego przepisu.	Przepis wprowadza zmianę jednego z warunków wydania sieciowego certyfikatu bezpieczeństwa dla przewoźnika kolejowego.
Przepisy o wymaganiach w stosunku do posiadaczy wagonów	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 19 czerwca 2009 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie rejestru i oznakowania pojazdów kolejowych (Dz. U. Nr 105, poz. 872)	17 lipca 2009 r.	Przepisy niniejszego rozporządzenia dokonują w zakresie swojej regulacji wdrożenia decyzji Komisji z dnia 9 listopada 2007 r. przyjmującej wspólną specyfikację dotyczącą krajowego rejestru pojazdów kolejowych określonego w art. 14 ust. 4 i 5 dyrektywy 96/48/WE i 2001/16/WE (Dz. Urz. UE L 305 z 23.11.2007)	Rozporządzenie określa sposób prowadzenia rejestru pojazdów kolejowych, w tym krajowego rejestru pojazdów kolejowych, oraz sposób oznakowania pojazdów kolejowych, w tym pojazdów metra. Wprowadza definicję posiadacza pojazdu kolejowego oraz nakłada na Prezesa UTK obowiązek prowadzenia krajowego rejestru pojazdów kolejowych (NVR).
Przepisy dotyczące wymagań wobec warsztatów naprawczych	BRAK			
Przepisy o wymaganiach w zakresie autoryzacji wprowadzania do użytku i konserwacji nowego i znacznie przebudowanego taboru kolejowego, w tym przepisy dotyczące wymiany taboru kolejowego między przedsiębiorstwami kolejowymi, systemu rejestracji i wymagania w zakresie procedur testowych	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 19 czerwca 2009 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie rejestru i oznakowania pojazdów kolejowych (Dz. U. Nr 105, poz. 872)	17 lipca 2009 r.	Przepisy niniejszego rozporządzenia dokonują w zakresie swojej regulacji wdrożenia decyzji Komisji z dnia 9 listopada 2007 r. przyjmującej wspólną specyfikację dotyczącą krajowego rejestru pojazdów kolejowych określonego w art. 14 ust. 4 i 5 dyrektywy 96/48/WE i 2001/16/WE (Dz. Urz. UE L 305 z 23.11.2007)	Rozporządzenie określa sposób prowadzenia rejestru pojazdów kolejowych, w tym krajowego rejestru pojazdów kolejowych, oraz sposób oznakowania pojazdów kolejowych, w tym pojazdów metra. Wprowadza definicję posiadacza pojazdu kolejowego oraz nakłada na Prezesa UTK obowiązek prowadzenia krajowego rejestru pojazdów kolejowych (NVR).
Wspólne zasady funkcjonowania sieci kolejowej, w tym przepisy dotyczące procedur sygnalizacji i zarządzania ruchem	Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 27 lutego 2009 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U. nr 35, poz. 274)	13 marca 2009 r.	Niniejsze rozporządzenie w zakresie swojej regulacji wdraża postanowienia dyrektywy 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i	Rozporządzenie określa: 1) warunki dostępu i korzystania przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej; 2) tryb składania i rozpatrywania wniosków o przydzielenie tras pociągów; 3) rodzaj usług dodatkowych i pomocniczych, świadczonych

				podwyższania opłat i udzielania ulg; 6) zakres przedmiotowy zagadnień, które w szczególności wymagają uregulowania umową o korzystanie z przydzielonych tras pociągów oraz umową ramową; 7) sposób opracowania przez zarządcę regulaminu, 8) formy współdziałania zarządców, gdy zarządzana przez nich infrastruktura kolejowa umożliwia wzajemne przekazywanie pociągów, dzięki połączeniu linii kolejowych przez nich zarządzanych.
	Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 30 grudnia 2009 r. w sprawie dostępu do infrastruktury kolejowej przewoźników kolejowych mających siedzibę w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej lub w państwie członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) (Dz.U. z 2010 r. Nr 2, poz. 7)	16 stycznia 2010 r.	Rozporządzenie w zakresie swojej regulacji wdraża <u>dyrektywę</u> 2007/58/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. zmieniającą dyrektywę Rady 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej (Dz. Urz. UE L 315 z 03.12.2007)	Niniejsze rozporządzenie określa kryteria, na podstawie których ustalane będzie, czy planowany przewóz osób jest usługą międzynarodową oraz kryteria, na podstawie których przeprowadzana będzie analiza, czy planowane połączenie międzynarodowe narusza równowagę ekonomiczną usług wykonywanych na podstawie umów o świadczenie usług publicznych, a także zakres informacji, wniosków przewoźników kolejowych oraz organom zawierającym umowy w zakresie świadczenia usług publicznych na linii kolejowej oraz tryb wydawania decyzji przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w sprawie ograniczenia dostępu do infrastruktury kolejowej przewoźnika kolejowego.
Przepisy o wymaganiach w zakresie dodatkowych wewnętrznych zasad operacyjnych (zasad firmowych), które muszą być ustanowione przez zarządców infrastruktury i przedsiębiorstwa kolejowe			BEZ ZMIAN	
Przepisy o wymaganiach wobec personelu wykonującego zadania o krytycznym znaczeniu dla bezpieczeństwa, w tym kryteriów wyboru, stanu zdrowia oraz szkoleń zawodowych i certyfikacji	ustawa z dnia 25 czerwca 2009 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 214, poz. 1658)	4 grudnia 2010 r.	Niniejsza ustawa dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia postanowień <u>dyrektywy</u> 2007/59/WE z dnia 23 października 2007 r. w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty (Dz. Urz. UE L 315 z 03.12.2007).	Niniejsza ustawa wprowadza obowiązek posiadania świadectwa maszynisty oraz określa tryb ich wydawania, a także określa tryb i warunki przeprowadzania szkoleń i egzaminów niezbędnych do uzyskania świadectwa maszynisty, uwzględniając konieczność zapewnienia możliwości rozszerzania świadectw na inne linie kolejowe i kategorie uprawnień, w tym okresowych sprawdzianów wiedzy i umiejętności maszynistów, niezbędnych dla zachowania ważności świadectwa maszynisty
Przepisy o dochodzeniach w sprawie wypadków i incydentów, w tym rekomendacje			BEZ ZMIAN	
Przepisy o wymaganiach w zakresie krajowych wskaźników bezpieczeństwa, w tym sposobu ich gromadzenia i analizowania	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 sierpnia 2009 r. w sprawie	17 września 2009 r.	Przepis nowy, dokonują w zakresie swojej regulacji wdrożenia dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i	Rozporządzenie określa wspólne wskaźniki bezpieczeństwa (CSI), które Prezes Urzędu Transportu Kolejowego zamieszcza w rocznym raporcie w sprawie bezpieczeństwa, na podstawie wskaźników otrzymywanych od zarządców i przewoźników kolejowych oraz sposób ich obliczania i zestawiania.

			dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym, oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz certyfikację w zakresie bezpieczeństwa.	
	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 20 lipca 2010 r. w sprawie wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI) (Dz. U. Nr 142, poz. 952)	24 sierpnia 2010 r.	Rozporządzenie dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia <u>dyrektywy</u> Komisji 2009/149/WE z dnia 27 listopada 2009 r. zmieniającej dyrektywę 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do wspólnych wskaźników bezpieczeństwa oraz wspólnych metod obliczania kosztów wypadków (Dz. Urz. UE L 313 z 28.11.2009) Na podstawie § 4 niniejszego rozporządzenia traci moc rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 sierpnia 2009 r. w sprawie wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI)	
Przepisy o wymaganiach w zakresie autoryzacji wprowadzania do użytku infrastruktury (tory, mosty, tunele, energetyka, ATC, radio, sygnalizatory, rygle, przejazdy kolejowe, perony itd.)	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 14 maja 2009 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typu pojazdu kolejowego (Dz. U. Nr 78, poz. 654)	9 czerwca 2009 r.	Zmiana wprowadzona do istniejącego przepisu.	Rozporządzenia wprowadza zmianę warunków wydania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typu pojazdu kolejowego. Zmienia również warunki uzyskania przedmiotowych świadectw dla typów, które są eksploatowane i były dopuszczone do eksploatacji w kraju przed dniem 14 listopada 1997 r.

**ZAŁĄCZNIK E: Stan certyfikacji i autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa —
dane liczbowe**

E.1. Certyfikaty w zakresie bezpieczeństwa zgodnie z Dyrektywą 2001/14/WE

Liczba certyfikatów bezpieczeństwa wydanych zgodnie z dyrektywą 2001/14/WE, otrzymanych przez licencjonowane przedsiębiorstwa kolejowe w 2009 r. zarejestrowane:	w Polsce	1
	w innym państwie członkowskim	0

E.2. Certyfikaty w zakresie bezpieczeństwa zgodnie z Dyrektywą 2004/49/WE

		Nowe	Zaktualizowane / zmienione	Odnówione
E.2.1. Liczba ważnych certyfikatów bezpieczeństwa część A , otrzymanych przez przedsiębiorstwa kolejowe w 2009 r. zarejestrowane:	w Polsce	4	0	0
	w innym państwie członkowskim	0	0	0

		Nowe	Zaktualizowane / zmienione	Odnówione
E.2.2. Liczba ważnych certyfikatów bezpieczeństwa część B , otrzymanych przez przedsiębiorstwa kolejowe w 2009 r. zarejestrowane:	w Polsce	2	0	0
	w innym państwie członkowskim	0	0	0

			A	R	P
E.2.3. Liczba wniosków o certyfikaty bezpieczeństwa, część A , złożonych przez przedsiębiorstwa kolejowe w 2009 r. zarejestrowane:	w Polsce	nowe certyfikaty	2	0	25
		certyfikaty zaktualizowane/ zmienione	0	0	0
		certyfikaty odnowione	0	0	0
	w innym państwie członkowskim	nowe certyfikaty	0	0	0
		certyfikaty zaktualizowane/ zmienione	0	0	0
		certyfikaty odnowione	0	0	0

			A	R	P
E.2.4. Liczba wniosków o certyfikaty bezpieczeństwa, część B , złożonych przez przedsiębiorstwa kolejowe w 2008 r. zarejestrowane:	w Polsce	nowe certyfikaty	0	0	7
		certyfikaty zaktualizowane/zmienione	0	0	0
		certyfikaty odnowione	0	0	0
	w innym państwie członkowskim	nowe certyfikaty	0	0	0
		certyfikaty zaktualizowane/zmienione	0	0	0
		certyfikaty odnowione	0	0	0

A – Wniosek przyjęty, certyfikat został już wydany
R – Wniosek odrzucony, certyfikat nie został wydany
P – Sprawa w toku, do tej pory nie wydano certyfikatu

E.2.5. Lista państw, w których przedsiębiorstwa kolejowe ubiegające się o część B certyfikatu w zakresie bezpieczeństwa w danym kraju uzyskały część A certyfikatu.

W roku 2009 żadne przedsiębiorstwo z innego państwa nie ubiegało się o taki dokument.

E.3. Autoryzacje w zakresie bezpieczeństwa zgodnie z dyrektywą 2004/49/WE

	Nowe	Zaktualizowane/zmienione	Odnówione
E.3.1. Liczba ważnych autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa posiadanych w 2009 r. przez zarządców infrastruktury zarejestrowanych w danym państwie członkowskim	0	0	0

		P	O	N
E.3.2. Liczba wniosków o autoryzacje w zakresie bezpieczeństwa złożonych w 2009 r. przez zarządców infrastruktury zarejestrowanych w danym państwie członkowskim	nowe autoryzacje	0	0	3
	autoryzacje zaktualizowane/zmienione	0	0	0
	autoryzacje odnowione	0	0	0

P = Wniosek przyjęty, autoryzacja została już wydana
O = Wniosek odrzucony, autoryzacja nie została wydana
N = Sprawa w toku, do tej pory nie wydano autoryzacji

E.4. Aspekty proceduralne – certyfikaty w zakresie bezpieczeństwa, część A

		Nowe	Zaktualizowane/zmienione	Odnówione
Średni czas po otrzymaniu wszystkich niezbędnych informacji pomiędzy otrzymaniem wniosku a ostatecznym dostarczeniem certyfikatu w zakresie bezpieczeństwa, część A , w 2009 r. dla przedsiębiorstw kolejowych posiadających	licencję wydaną przez dane państwo członkowskie	około 1 miesiąca (26 dni)	-	-
	licencję wydaną przez inne państwo członkowskie	-	-	-

E.5. Aspekty proceduralne – certyfikaty w zakresie bezpieczeństwa, część B

		Nowe	Zaktualizowane/zmienione	Odnówione
Średni czas po otrzymaniu wszystkich niezbędnych informacji pomiędzy otrzymaniem wniosku a ostatecznym dostarczeniem certyfikatu w zakresie bezpieczeństwa, część B , w 2009 r. dla przedsiębiorstw kolejowych posiadających	licencję wydaną przez dane państwo członkowskie	około 7 dni	-	-
	licencję wydaną przez inne państwo członkowskie	-	-	-

E.6. Aspekty proceduralne – autoryzacje w zakresie bezpieczeństwa

	Nowe	Zaktualizowane/zmienione	Odnówione
Średni czas po otrzymaniu wszystkich niezbędnych informacji pomiędzy otrzymaniem wniosku (oraz) i ostatecznym dostarczeniem autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa w 2009 r. dla zarządców infrastruktury	-	-	-
	-	-	-