



Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego

RAPORT

W SPRAWIE BEZPIECZEŃSTWA

NA KOLEI W POLSCE

ZA 2010 ROK

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

Warszawa, wrzesień 2011 rok

Opracował: Barbara Nalewajko, wersja 1.2, 12 października 2011 r.

SPIS TREŚCI

Lp.	Tytuł			Str.
1.	A.	A.1.	Zakres raportu	4
2.	B.	Wstęp		4
4.		1.	Wstęp do raportu	4
5.		2.	Informacje o strukturze kolei	7
6.		3.	Podsumowanie – ogólna analiza tendencji w rozwoju bezpieczeństwa - certyfikacja	9
7.	C.	Organizacja		10
8.		1.	Wprowadzenie	10
9.		2.	Organizacja Urzędu Transportu Kolejowego i związek z innymi organami	10
10.	D.	Rozwój bezpieczeństwa kolei		11
11.		1.	Inicjatywy mające na celu utrzymanie i poprawę stanu bezpieczeństwa	11
12.		2.	Analiza tendencji danych wypadków i poważnych wypadków	15
13.		3.	Analiza tendencji danych znaczących wypadków	17
14.		4.	Rezultaty rekomendacji w zakresie bezpieczeństwa	18
15.	E.	Ważne zmiany w prawodawstwie i uregulowaniach prawnych		22
16.		1.	Stopień zaawansowania transpozycji Dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004r.	22
17.		2.	Stopień zaawansowania transpozycji Dyrektywy 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007r. oraz Dyrektywy 2007/58/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007r.	22
18.	F.	Stan certyfikacji i autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa		26
19.		1.	Przepisy krajowe – daty rozpoczęcia – dostępność	26
20.		2.	Dane liczbowe	27
21.		3.	Aspekty proceduralne	28
22.	G.	Nadzór nad przewoźnikami kolejowymi i zarządcami infrastruktury		31
23.		1.	Opis nadzoru nad przewoźnikami kolejowymi i zarządcami infrastruktury	31
24.		2.	Opis zakresu stosowania aspektów prawnych zawartych w sprawozdaniach rocznych zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych – dostępność sprawozdań rocznych przed dniem 30 czerwca (zgodnie z art. 9 ust. 4 Dyrektywy 2004/49/WE w sprawie bezpieczeństwa kolei)	33
25.		3.	Liczba kontroli / inspekcji	34
26.		4.	Liczba audytów	35
27.		5.	Podsumowanie odpowiednich środków /działań naprawczych (zmiana, uchylenie, zawieszenie, ważne ostrzeżenie, itd.) dotyczących aspektów bezpieczeństwa, podjętych w następstwie audytów / inspekcji	35
28.		6.	Krótkie podsumowanie / opis skarg zgłoszonych przez zarządcę(-ów) infrastruktury wobec przewoźnika kolejowego/ przewoźników kolejowych związane z warunkami w części A / części B certyfikatu	36
29.		7.	Krótkie podsumowanie / opis skarg zgłoszonych przez przewoźnika(-ów) kolejowych wobec zarządcy(-ów) infrastruktury związane z warunkami w autoryzacji	36
30.	H	Sprawozdawczość dotycząca stosowania CSM w zakresie wyceny i oceny ryzyka		36
31.		1.	Doświadczenia Urzędu Transportu Kolejowego dotyczące stosowania CSM w zakresie wyceny i oceny ryzyka	36
32.		2.	Procedura (np. kwestionariusz), która umożliwia przewoźnikom kolejowym i zarządcom infrastruktury wyrażenie swoich doświadczeń dotyczących rozporządzenia WE nr 352/2009 w sprawie CSM w zakresie oceny ryzyka	37
33.		3.	Zmiana krajowych przepisów dotyczących bezpieczeństwa w celu uwzględnienia rozporządzenia WE nr 352/2009 w sprawie CSM w zakresie oceny ryzyka	37

34.	I.	Wnioski końcowe – priorytety		37
35.	J.	Źródła informacji		38
-		ZAŁĄCZNIKI		39
36.	Załączniki A	A.1.a.	Ogólny system kolejowy w Polsce (ogólnie dostępna sieć linii kolejowych)	40
37.		A.1.b.	Stacje rozrządowe i manewrowe na sieci ogólnego systemu kolejowego w Polsce	41
38.		A.1.c.	Sieć metra oraz sieć funkcjonalnie oddzielona od reszty systemu kolejowego	42
39.		A.2.1.a.	Zarządcy infrastruktury kolejowej ogólnego systemu kolejowego w Polsce	44
40.		A.2.1.b.	Zarządcy infrastruktury kolejowej sieci metra oraz sieci funkcjonalnie oddzielonej od reszty systemu kolejowego	45
41.		A.2.1.c.	Zarządcy infrastruktury kolejowej w Polsce – siedziby podmiotów	46
42.		A.2.2.a.	Przewoźnicy kolejowi. Prowadzenie przewozów kolejowych na sieci ogólnego systemu kolejowego	49
43.		A.2.2.b.	Przewoźnicy kolejowi Prowadzenie pasażerskich przewozów miejskich i podmiejskich na sieci metra oraz sieci funkcjonalnie oddzielonej od ogólnego systemu	53
44.	Załączniki B	B.1.	Schemat UTK w powiązaniu z innymi organami krajowymi	54
45.		B.2.	Obszary działania Oddziałów Terenowych w UTK	55
	Załącznik C	Dane dotyczące CSI – zastosowane definicje		56
46.	1.	Dane dotyczące CSI		56
47.	2.	Definicje zawarte w rozporządzeniu (WE) Nr 91/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady		58
48.	3.	Definicje krajowe stosowane w rocznym raporcie		59
49.	Załącznik D	Ważne zmiany w prawodawstwie i rozporządzeniach		64
50.	Załącznik E	Stan certyfikacji i autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa – dane liczbowe		68
	Załączniki CSI	Ogólny system kolejowy		71
51.	1.	CSI – Simple		71
52.	2.	CSI – Full		75
53.	3.	CSI – Charts		82
	Załączniki CSI	Sieć metra oraz sieci funkcjonalnie oddzielone od reszty systemu kolejowego		90
54.	1.	CSI – Simple		90
55.	2.	CSI – Full		94
56.	3.	CSI – Charts		101

A. 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 (załączniki A.2.1.a, A.2.1.b, A.2.1.c) oraz wykazem przewoźników kolejowych (załączniki A.2.2.a, A.2.2.b) z podziałem na:
 - **ogólny system kolejowy** w Polsce (ogólnie dostępna sieć linii kolejowych),
 - **sieci metra oraz sieci funkcjonalnie oddzielonej od reszty systemu kolejowego** i przeznaczonej do prowadzenia pasażerskich przewozów aglomeracyjnych;
- b) ważnych zmianach w prawodawstwie i uregulowaniach dotyczących bezpieczeństwa kolei wprowadzonych w 2010 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.

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 zostać wykorzystane przez organizacje związkowe działające u zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych, przedstawicieli biznesu, polityki, nauki, mediów jak również 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 za 2010 rok wskaźniki bezpieczeństwa (CSI), wyznaczone zostały w odniesieniu do statystyki **znaczących wypadków**, tj. zgodnie z definicjami ujętymi w rozporządzeniu (WE) Nr 91/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 2002 r. w sprawie statystyki transportu kolejowego oraz rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 20 lipca 2010 r. w sprawie wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI) (Dz. U. Nr 142, poz. 952), które począwszy od roku 2010 ujednoliciło zasady statystyki w zakresie wskaźników bezpieczeństwa.

W okresie sprawozdawczym 2006 – 2009 wskaźniki odnosiły się do wszystkich **wypadków i poważnych wypadków**, tj. według definicji krajowych. Dlatego też, nie będzie miarodajne porównywanie wskaźników bezpieczeństwa za 2010 rok z okresem sprawozdawczym 2006 – 2009, 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 aglomeracyjnych.

WSKAŹNIKI BEZPIECZEŃSTWA UJĘTE W FORMULARZACH „CSI” DLA OGÓLNEGO SYSTEMU KOLEJOWEGO W POLSCE ZOSTAŁY PRZEKAZANE DO EUROPEJSKIEJ AGENCJI KOLEJOWEJ W SYSTEMIE ERAIL, NATOMIAST WSKAŹNIKI DLA DRUGIEJ GRUPY UJĘTE ZOSTAŁY W NINIEJSZYM RAPORCIE.

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

Z grupy ogólnego systemu kolejowego raporty przedłożyło 9 zarządców infrastruktury. Ponadto roczne raporty przedłożyło 48 przewoźników kolejowych prowadzących działalność przewozową w okresie sprawozdawczym na tej sieci.

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

Pomimo, że raport za 2010 rok jest z kolei już piątym, to jednak w dalszym ciągu opracowanie jego sprawia wielu podmiotom dużo problemów.

Najczęściej spotykane problemy przy zbieraniu danych i opracowaniu raportów:

- wdrożenie wymogu stosowania dodatkowego podziału wypadków kolejowych dla celów statystycznych, tj. wprowadzenie „znaczących wypadków”, okazało się trudnym zadaniem do wyegzekwowania od zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych, między innymi ze względu na stosowanie przez Państwową Komisję Badania Wypadków Kolejowych (jako NIB) definicji krajowych dotyczących: „poważnego wypadku”, „wypadku” oraz „incydentu”, odmiennych od definicji wymaganych przez Europejską Agencję Kolejową przy wskaźnikach bezpieczeństwa;
- w dalszym ciągu wiele trudności dla komisji wypadkowych stwarza stosowanie podziału osób poszkodowanych podczas wypadków, tj. „osób nieuprawnionych” oraz „osób innych”;
- nieprecyzyjne zdefiniowanie kategorii incydentów: „Przekazywanych sygnałów awaryjnych” (kod I04) oraz „Pękniętych szyn” (kod I01) w dalszym ciągu budzi wątpliwość przy określaniu tych danych;
- bardzo poważne trudności nastęrcza wskazanie prawidłowych danych (kod R07) formularza „2010 CSI”: „Liczba ton-km pociągu towarowego”, ponieważ zarówno w „Szablonie...”, jak również żadnym innym dokumencie ERA nie określiła czy chodzi o „brutto tonokilometry” czy też o „netto tonokilometry”. Logicznym byłoby przyjąć „brutto tonokilometry”, gdyż uwzględniana byłaby wówczas praca przewozowa przewoźników kolejowych, których pociągi prowadzą w swoim składzie próżne wagony. Należy nadmienić, że w wielkości pracy przewozowej wyrażonej w pociągokilometrach uwzględniane są również pociągi prowadzące próżne wagony;
- 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”. W niniejszym raporcie informacje zawierają wielkości „netto tonokilometry”;
- nieprecyzyjne zdefiniowanie długości torów linii kolejowych w wytycznych Europejskiej Agencji Kolejowej w dalszym ciągu budzi wątpliwość przy określaniu tych danych. W niniejszym raporcie, przy wskaźnikach bezpieczeństwa uwzględniono **długość torów** wraz z długością rozjazdów: **szlakowych** oraz **głównych zasadniczych** na „punktach eksploatacyjnych” (posterunki ruchu i punkty ekspedycyjne), które stanowią przedłużenie torów szlakowych;

- nieprecyzyjne określenie danych odnośnie „*liczby wagonów silnikowych / zespołów trakcyjnych*” budzi wątpliwość właściwej kwalifikacji wagonów silnikowych.

2. Informacje o strukturze kolei.

W niniejszym Raporcie, tak jak w Raporcie za 2009 rok, informacje o infrastrukturze kolejowej zawarte są 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”.

Nadmienia się, że w rubryce „Tory kolejowe (tory główne)” uwzględniono dane dla dwóch grup 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 2010 r. przez 9 zarządców infrastruktury kolejowej.

Łączna długość eksploatowanych **linii kolejowych** na koniec 2010 r. wynosiła **20 045,16 km** (zmniejszenie 60,14 km w stosunku do 2009 roku), w tym:

- 8 727,47 km linii 2-torowych, zmniejszenie o 3 km w stosunku do 2009 roku
- 11 317,70 km linii 1-torowych, zmniejszenie o 57,12 km w stosunku do 2009 roku.

Podstawowa sieć linii kolejowych w tym systemie zarządzana jest przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., tj. linie kolejowe o długości 19 276 km, co stanowi 96,2% wszystkich linii.

Długość eksploatowanych linii kolejowych zmniejszyła się o 33,49 km w stosunku do roku 2009.

Całkowita długość **wszystkich torów** w tym systemie wynosiła **38 597,47 km** (zmniejszenie o 232,21 km w stosunku do 2009 roku), w tym:

- tory szlakowe i główne zasadnicze na punktach eksploatacyjnych – **28 743,02 km**, zmniejszenie o 92,72 km w stosunku do 2009 r.;
- tory pozostałe – 9 854,44 km, zmniejszenie o 139,5 km w stosunku do 2009 r.

Tory o długości 25 189,2 km, tj. 65 % wszystkich torów, są zelektryfikowane (3kV, DC). W stosunku do 2009 r. nastąpiło zmniejszenie o 35,9 km torów zelektryfikowanych.

2.2. Sieci metra oraz sieci funkcjonalnie oddzielonej od reszty systemu kolejowego

i przeznaczonej do prowadzenia pasażerskich przewozów aglomeracyjnych w Polsce jest zarządzana przez 3 zarządców infrastruktury kolejowej.

Na koniec 2010 roku łączna długość eksploatowanych **linii kolejowych** nie uległa zmianie w stosunku do roku 2009 i wynosiła **62,4 km**, w tym:

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

Całkowita długość **torów** w tym systemie również nie uległa zmianie w stosunku do roku 2009 i 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).

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 **sieci metra oraz sieci funkcjonalnie oddzielonej od reszty systemu kolejowego** i przeznaczonej do prowadzenia pasażerskich przewozów aglomeracyjnych, 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 metra oraz sieci funkcjonalnie oddzielonej od reszty systemu kolejowego i przeznaczonej do prowadzenia pasażerskich przewozów aglomeracyjnych został przedstawiony w **załączniku A.2.1.b.** Schematyczną prezentację siedzib podmiotów przedstawiono w **załączniku A.2.1.c.**

W roku 2010 na sieci ogólnego systemu kolejowego w Polsce przewóz osób i rzeczy wykonywany był przez 48 licencjonowanych przewoźników kolejowych, natomiast na sieci metra oraz sieci funkcjonalnie oddzielonej od reszty systemu kolejowego i przeznaczonej do prowadzenia pasażerskich przewozów aglomeracyjnych przewóz osób wykonywany był przez 2 licencjonowanych krajowych 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 metra oraz sieci funkcjonalnie oddzielonej od reszty systemu kolejowego i przeznaczonej do prowadzenia pasażerskich przewozów aglomeracyjnych został przedstawiony w **załączniku A.2.2.b.**

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

3.1. Ogólny system kolejowy.

Na podstawie analizy statystyki wypadkowej stwierdza się, że liczba **wypadków i poważnych wypadków** w 2010 roku zaistniałych na sieci linii kolejowych **ogólnego systemu kolejowego** w porównaniu do roku ubiegłego **zmniejszyła się o 1,4 %**, tj. z ogólnej liczby 843 szt. w 2009 roku do 831 szt. w 2010 roku.

Od 2010 roku, wprowadzono do statystyki wypadkowej nową kategorię wypadków, zgodnie z definicją ujętą w rozporządzeniu (WE) Nr 91/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 2002 r. oraz w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 20 lipca 2010 r., tj. **znaczące wypadki**. Od tego roku wskaźniki bezpieczeństwa zostały wyznaczone w odniesieniu do nowej kategorii wypadków.

W 2010 roku odnotowano 449 szt. znaczących wypadków.

3.2. Sieć metra oraz sieci funkcjonalnie oddzielonej od reszty systemu kolejowego i przeznaczonej do prowadzenia pasażerskich przewozów aglomeracyjnych.

Ogólna liczba **wypadków i poważnych wypadków** w 2010 r. w porównaniu do roku ubiegłego zaistniałych na tej sieci **zmniejszyła się o 25 %**, tj. z ogólnej liczby 20 szt. w 2009 roku do 15 szt. w 2010 roku.

W 2010 roku odnotowano 1 znaczący wypadek.

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

W związku z opublikowaniem w dniu 29 kwietnia 2009 r. rozporządzenia Komisji (WE) Nr 352/2009 w *sprawie przyjęcia wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka*, w roku 2010 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) zobowiązani byli 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 upłynął z dniem 31 grudnia 2010 roku.

W 2010 roku zostały wydane certyfikaty bezpieczeństwa:

- cz. A dla 50 krajowych przewoźników kolejowych,
- cz. B dla 41 krajowych przewoźników kolejowych.

W 2010 roku zostały wydane autoryzacje bezpieczeństwa dla 5 zarządców infrastruktury.

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 zasadniczo nie uległy zmianie, jednakże ze względu na:

- 1) wejście w życie z dniem 4 grudnia 2009 r. postanowień rozporządzenia nr 1371/2007/WE, Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (*Dz. Urz. UE L 315 z dnia 3.12.2007*) w Departamencie Regulacji Transportu Kolejowego powołano Wydział Praw Pasażera,
- 2) wejście w życie z dniem 31 grudnia 2009 r. ustawy z dnia 25 czerwca 2009 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (*Dz. U. Nr 214, poz. 1658*), która w swej treści dokonała transpozycji postanowień 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*) w Departamencie Nadzoru Eksploatacyjnego i Bezpieczeństwa Ruchu powołano Wydział Licencjonowania Maszynistów.

Ponadto na Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego nałożono zadania wynikające z ustawy o powszechnym obowiązku obrony Rzeczypospolitej Polskiej oraz ustawy o zarządzaniu kryzysowym. Powyższe zostało wprowadzone do Regulaminu Organizacyjnego Urzędu Transportu Kolejowego począwszy od dnia 28 października 2010 r.

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 należy rozumieć jako zespół działań obejmujących: opracowanie i wdrażanie instrukcji zawierających procedury postępowania na stanowisku pracy, dobór i dbanie o utrzymanie wysokiego poziomu kwalifikacji 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 kadry kierowniczej jak i załóg w jednostkach i komórkach organizacyjnych we wszystkich podmiotach 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	
17.01. 2010r.	Linia nr 204 Malbork - Braniewo, szlak Młynary - Chruściel, km 55,570	W wyniku wielokrotnego złamania szyny pod przejeżdżającym taborem nastąpiło wykolejenie 12 wagonów w składzie pociągu nr 550209.	1. W rejonie wypadku dokonano wymiany szyn typu Thyssen. 2. Zaplanowano sukcesywną wymianę szyn typu Thyssen na linii nr 204. 3. Zaplanowano częstsze badania defektoskopowe na linii nr 204 do czasu wymiany wszystkich szyn.
24.02. 2010r.	Linia nr 771 Świdnica Przedmieście – Świdnica Miasto, stacja Świdnica Przedmieście, rozjazd nr 26	Z powodu zużytych podrojazdnic w rozjeździe podczas przestawiania składu manewrowego z toru nr 52 na tor nr 2 doszło do wykolejenia wszystkimi osiami lokomotywy ST-43	Z powodu degradacji nawierzchni remont ujęto w planie inwestycyjnym na rok 2011.
13.04. 2010r.	Linia nr 356 Poznań Wschód – Bydgoszcz Główna, szlak Wągrowiec Gołańcz, km 52,346	Z powodu różnic w parametrze przechyłki toru podczas obciążenia dynamicznego wynoszącego 38 mm (przy dopuszczalnym 25 mm), spowodowanego złym stanem technicznym toru, doszło do wykolejenia środkowego wózka (2 osie) autobusu szynowego SA134 z pociągu nr 77646.	Linie nr 356 zakwalifikowano do remontu kapitalnego na rok 2010, jednak ze względu na brak środków finansowych w roku 2010 prac remontowych nie rozpoczęto.
26.05. 2010r.	Linia nr 273 Wrocław Główny – Szczecin, st. Czerwieńsk, rozjazd nr 54 a/b	Z powodu przełożenia zwrotnicy rozjazdu nr 54 a/b pod jadącym taborem, podczas jazdy manewrowej z toru nr 7 na tor nr 100 doszło do wykolejenia drugiego wózka czwartego wagonu za lokomotywą.	1. Pracownika odsunięto od wykonywanych czynności i skierowano na egzamin weryfikacyjny. 2. Wypadek omówiono na pouczeniach okresowych pracowników.
26.07. 2010r.	Linia nr 009 Warszawa Wschodnia – Gdańsk Główny, szlak Mława - Konopki, km 127,882, przejazd kat. A	W wyniku nie zamknięcia przez dróżnika przejazdowego rogatek przejazdowych doszło do najechania przez pociąg nr 8316 na samochód osobowy.	Opracowano i wdrożono nową procedurę postępowania: 1. Dróżnik przejazdowy po zamknięciu rogatek przejazdowych podaje godzinę ich zamknięcia dyżurnemu ruchu na stacji Mława. 2. Dyżurny ruchu na stacji Mława podaje sygnał zezwalający na wyjazd pociągu dopiero po otrzymaniu od dróżnika informacji o godzinie zamknięcia rogatek przejazdowych.

13.07. 2010r.	Linia nr 405 Piła – Ustka, szlak Kępice – Korzybie, km 151,835	Pociąg nr 89522 relacji Słupsk – Szczecinek został uruchomiony i wyjechał z toru nr 2 mijanki Korzybie na tor szlakowy nr 1 Kępice – Korzybie, bez wymaganego polecenia doprowadzając do zderzenia na tym torze w km 151,835 z pociągiem nr 89523 relacji Szczecinek – Słupsk jadącym z mijanki Kępice w kierunku mijanki Korzybie. Wyniku zdarzenia rannych zostało ogółem 37 osób, w tym 12 osób ciężko rannych.	Główne środki zapobiegawcze doraźne wydane przez PKBWK: 1. Niezwłoczne przywrócenie całkowitej sprawności technicznej urządzeń srk w mijance Korzybie – zrealizowane. 2. Wprowadzenie obowiązku dwuosobowej obsługi trakcyjnej w lokomotywach jednokabinowych na odcinku linii 405 Słupsk – Szczecinek w obu kierunkach dla wszystkich przewoźników kolejowych – zrealizowane. 3. Spowodowanie zapewnienia zasięgu radiołączności pociągowej w paśmie 150 MHz budując urządzenia retransmisji sygnału ze stacji Miastko oraz przywrócenie pełnej sprawności technicznej urządzeń systemu radiołączności pociągowej firmy Kapsch w paśmie 450 MHz, w tym pilne uruchomienie nieczynnej stacji bazowej systemu Kapsch w Korzybiu – przewidywane zakończenie inwestycji w 2011 r. w zakresie radiołączności pociągowej, natomiast system Kapsch – wyłączony definitywnie. 4. Zabudowę w stacji Słupsk urządzeń rejestracji rozmów prowadzonych na kanale 6 radiołączności pociągowej w paśmie 150 MHz na odcinku Słupsk – Miastko – zrealizowane.
08.11. 2010r.	Stacja Białystok, rejon nastawni „Bł 1”, tor nr 1, rozjazd nr 7	Podczas wyjazdu pociągu nr 55272 relacji Białystok – Warszawa Praga nastąpiło najechanie lokomotywy od pociągu nr 112861 relacji Płock Trzepowo – Sokółka na trzeci od końca wagon z pociągu nr 55272. W wyniku wypadku spłonęło 19 wagonów-cystern z pociągu nr 112861 z towarami niebezpiecznymi. Ponadto spaleni uległy 2 lokomotywy z pociągu nr 11286 oraz nastawnia „Bł 1”.	Aktualnie trwa postępowanie prowadzone pod kierownictwem Przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, która ustali m.in. okoliczności i przyczyny wypadku.
25.11. 2010r.	Linia Hutnicza Szerokotorowa, km 379,017 szlak Zarzecze LHS – Drozdów LHS, przejazd kat. A	O godz. 22.18 pociąg gospodarczy G-11 najechał na przejeździe na osobę postronną, która wtargnęła pod nadjeżdżający pociąg. W wyniku zdarzenia osoba poniosła śmierć na miejscu.	1. Opracowano biuletyn informacyjny dla pracowników PKP PLH sp. z o.o. 2. W trakcie pouczeń okresowych omówiono biuletyn informacyjny.

02.12. 2010r.	Linia nr 009 Warszawa Wschodnia – Gdańsk Główny, szlak Legionowo - Warszawa Praga, przejazd kat. A	Z powodu przedwczesnego otwarcia rogatek przez dróżnika przejazdowego doszło do najechania przez pociąg nr 5302 na autobus rejsowy Zakładu Transportu Miejskiego z Warszawy	1. Pracownikowi zmieniono warunki pracy i płacy 2. Opracowano pisemną informację 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.
	Modernizacja linii nr 009 Warszawa Wschodnia Osobowa – Gdańsk Główny	1. Zabudowa urządzeń samoczynnej blokady liniowej (SBL) na szlakach: Nasielsk – Świercze – Gąsocin – Ciechanów. 2. Przekwalifikowanie przejazdu w km 62,517 z kat. D do kat. B. 3. Likwidacja przejazdów w km 63,957, 84,445 i 82,748 wraz z budową w tych lokalizacjach wiaduktów drogowych i kolejowych.
	Poprawa parametrów eksploatacyjnych dla ruchu drogowego	Naprawa główna przejazdu kat. A w km 14,582 linii nr 61 Kielce - Fosowskie
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, z późn. zm.).
Liczniki przebiegu kilometrów wagonów	Dostosowanie do ustawowych wymogów	Montaż liczników przebiegu kilometrów - Etap: testowanie liczników, wybór dostawcy.
Monitoring lokomotyw	Konieczność monitorowania parametrów pracy lokomotywy	Kontynuowanie procesu wprowadzanie systemu monitoringu lokomotyw spalinowych.
Poprawa bezpieczeństwa oraz warunków odprawy podróżnych	Modernizacja peronu na stacji Sopot Wyścigi	1. Montaż systemu monitoringu i podłączenie go do centrum monitoringu Straży Ochrony Kolei SKM. 2. Montaż nowoczesnych urządzeń informacyjno – ogłoszeniowych. 3. Ujednolicenie wysokości niwelety torów nr 501 i 502.

Modernizacja pojazdów kolejowych	Poprawa bezpieczeństwa ruchu kolejowego, niezawodności i komfortu obsługi	1. Zakup wraz z zabudową na 16 lokomotywach systemu smarowania obrzeży kół. 2. Wymiana zderzaków w 32 wagonach-cysternach do przewozu tlenu etylenu na zderzaki typu IP250AX spełniające wymogi określone w podrozdziale 1.6.3.27 Regulaminu dla Międzynarodowego Przewozu Kolejami Towarów Niebezpiecznych (RID).
Bezpieczeństwo ruchu kolejowego w metrze	Zwiększenie bezpieczeństwa podróżnych korzystających z metra	Cykliczne szkolenia okresowe, których tematyka jest związana z bezpieczeństwem pasażerów w metrze, udzielaniem pierwszej pomocy, ochrony przeciwpożarowej oraz działań w sytuacjach kryzysowych.

2. Analiza tendencji danych wypadków i poważnych wypadków.

2.1. Ogólny system kolejowy.

Na podstawie analizy statystyki wypadkowej stwierdza się, że liczba **WYPADKÓW i POWAŻNYCH WYPADKÓW** w 2010 roku zaistniałych na tej sieci w porównaniu do roku ubiegłego **zmniejszyła się o 1,4 %**, tj. z ogólnej liczby 843 szt. w 2009 roku do 831 szt. w 2010 roku.

Liczba kolizji zwiększyła się o 5,5 %, tj. z 18 do 19, tj. o 1 szt., jak również liczba wykolejeń pociągów zwiększyła się o 25,4 %, tj. z 63 do 79, tj. o 16 szt.

Liczba wypadków na przejazdach zwiększyła się o 3,1 % w stosunku do ubiegłego roku, tj. z 288 szt. do 297 szt., wzrost o 9 szt.

Liczba wypadków z udziałem osób spowodowanych przez poruszający się pojazd kolejowy zmniejszyła się o 10,7 %, tj. z 400 szt. do 357 szt. – zmniejszenie o 43 szt.

W 2010 roku nastąpił wzrost liczby pożarów pojazdu kolejowego o 100 % w stosunku do roku ubiegłego, tj. z 3 szt. do 6 szt.

Liczba wypadków w kategorii „Inne”, w której uwzględnione zostały wszystkie wypadki zaistniałe podczas jazd manewrowych i technologicznych oraz na bocznicach z udziałem przewoźników kolejowych, zwiększyła się w stosunku do roku ubiegłego o 2,8 %, tj. z 71 szt. do 73 szt. – wzrost o 2 szt.

Powyższe zmiany zaistniały w 2010 roku w stosunku do roku 2009 posiadały charakter naturalnych odchyleń.

Ogólna liczba **osób ciężko rannych** w wyniku zaistniałych wypadków w stosunku do roku ubiegłego zmniejszyła się o 5,5 %, tj. ze 199 osób do 188 osób.

Znaczny spadek liczby osób ciężko rannych nastąpił podczas wypadków na przejazdach, tj. z 76 do 56 – spadek o 26 %.

Liczba osób ciężko rannych podczas kolizji pociągów uległa znacznemu zwiększeniu, tj. **1 osoba w 2009 r., natomiast 13 osób w 2010 roku – podczas jednej kolizji w dniu 13.07.2010 r. poszkodowanych zostało ogółem 37 osób, w tym 12 osób ciężko rannych.**

Zdecydowaną większość ciężko rannych, podobnie jak w ubiegłym roku, stanowią osoby nieuprawnione, w tym osoby przechodzące przez tory w miejscach do tego nie wyznaczonych (48,4 % wszystkich poszkodowanych) oraz użytkownicy przejazdów kolejowych (27,6 % wszystkich poszkodowanych).

Również dużą grupę poszkodowanych stanowią pasażerowie (18,6 % wszystkich poszkodowanych). Największą liczbę ciężko rannych pasażerów, podobnie jak w 2009 r., odnotowano podczas wypadków z udziałem osób, spowodowanych przez poruszający się pojazd kolejowy (kod PS04), w tym wskakiwania i wyskakiwania z jadącego pociągu. W 2010 roku odnotowano **zmniejszenie** liczby ciężko rannych pasażerów podczas wypadków na przejazdach kolejowych (kod PS03) tj. **20 pasażerów w 2009 r.** (najeżdżenie pociągu pasażerskiego na samochód ciężarowy na przejeździe kategorii D), **natomiast 0 pasażerów w 2010 r.**

W 2010 roku nastąpiło **zwiększenie** liczby ciężko rannych pasażerów podczas kolizji (kod PS01), tj. **0 pasażerów w 2009 r., natomiast w 2010 roku – 9 pasażerów podczas jednej kolizji w dniu 13.07.2010 r.**

Ogólna liczba **osób zabitych** w wyniku zaistniałych wypadków w stosunku do roku ubiegłego **zmniejszyła się o 22,5 %, tj. z 365 osób do 283 osób.**

Znaczący spadek liczby osób zabitych nastąpił podczas wypadków na przejazdach, tj. z 73 do 55 – spadek o 25 %. Liczba osób zabitych spowodowanych przez poruszający się pojazd również uległa zmniejszeniu, tj. z 292 do 228 – spadek o 21,9 %.

Zdecydowaną większość osób zabitych stanowią osoby nieuprawnione (216 osób, co stanowi 76,3 % wszystkich zabitych). Drugą grupę stanowią użytkownicy przejazdów kolejowych (54 osoby, tj. 19 % wszystkich zabitych).

W stosunku do roku ubiegłego liczba zabitych osób nieuprawnionych znacznie się zmniejszyła, tj. z 284 osób do 216 osób – spadek o 23,9 %. Podobnie zmniejszyła się liczba zabitych użytkowników przejazdów kolejowych, tj. z 72 osób do 54 osób – spadek o 25%. Natomiast liczba zabitych pracowników uległa zwiększeniu w stosunku do roku ubiegłego, tj. od 1 pracownika do 6 pracowników (w różnych wypadkach).

Powyższe zmiany zaistniałe w 2010 roku w stosunku do roku 2009 posiadały charakter naturalnych odchyleń.

W stosunku do roku ubiegłego liczba **samobójstw** znacznie się zwiększyła, tj. o 88 % (w 2009 roku odnotowano 25 samobójstw, natomiast w 2010 roku – 47 samobójstw)

Odnosnie wypadków unikniętych odnotowano znacznie mniejszą liczbę pękniętych kół w eksploatowanych pojazdach kolejowych, które zostały stwierdzone podczas oględzin pojazdów. W stosunku do roku ubiegłego odnotowano ich znacznie mniej, tj. ze 105 szt. w 2009 r. do 23 szt. w 2010 r. **Różnica wynika z faktu, iż w 2009 roku podjęto działania w zakresie nadzwyczajnych badań defektoskopowych na punktach napraw pojazdów. W późniejszym czasie część pojazdów zostało zakwalifikowanych do skreślenia z inwentarza.** Również znacznie zmniejszyła się liczba pękniętych osi w eksploatowanych pojazdach kolejowych tj. z 12 szt. do 3 szt. - spadek o 75 %.

Liczba pociągo-kilometrów w stosunku do 2009 roku zwiększyła się o 5 %, tj. z 208,643 mln poc-km do 219,037 mln poc-km.

2.2. Ogólna liczba zdarzeń kolejowych (wypadków i poważnych wypadków) w 2010 r. w porównaniu do roku ubiegłego zaistniałych na sieci metra sieci funkcjonalnie oddzielonej od reszty systemu kolejowego i przeznaczonej do prowadzenia pasażerskich przewozów aglomeracyjnych zmniejszyła się z 20 do 15 szt.. – spadek o 25 %.

W 2010 roku odnotowano znaczny spadek liczby wypadków na przejazdach kolejowych, tj. z 20 szt. w 2009 roku do 11 szt. w 2011 roku – zmniejszenie o 45 %. Natomiast odnotowano nowe kategorie wypadków, tj. 3 szt. innych wypadków oraz 1 szt. wypadku z udziałem osób, spowodowanych przez poruszający się pojazd kolejowy.

W wyniku wypadku z udziałem osób, spowodowanych przez poruszający się pojazd kolejowy śmierć poniosła 1 osoba.

3. Analiza tendencji danych znaczących wypadków.

Od 2010 roku, wprowadzono do statystyki wypadkowej nową kategorię wypadków, zgodnie z definicją ujętą w rozporządzeniu (WE) Nr 91/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 2002 r. oraz w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 20 lipca 2010 r., tj. **znaczące wypadki**. Od tego roku wskaźniki bezpieczeństwa zostały wyznaczone w odniesieniu do nowej kategorii wypadków.

W okresie sprawozdawczym 2006 – 2009 wskaźniki odnosiły się do wszystkich **wypadków i poważnych wypadków**, tj. według definicji krajowych. Dlatego też nie będzie

miarodajne porównywanie wskaźników bezpieczeństwa za 2010 rok z okresem sprawozdawczym 2006 – 2009, zarówno na szczeblu krajowej władzy bezpieczeństwa jak i na szczeblu Europejskiej Agencji Kolejowej.

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**.

4. 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 2010 roku łącznie **5 zaleceń** (rekomendacji) w sprawie poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego, tj.:

4.1. Zalecenie zapobiegawcze (doraźne) z dnia 30.07.2010 r. w związku z poważnym wypadkiem z dnia 13.07.2010 r. na szlaku Kępice – Korzybie, km 151,835 linii nr 405:

- przywrócenie sprawności urządzeń srk w Korzybiu;
- wprowadzenie dwuosobowej obsługi trakcyjnej w lokomotywach jednokabinowych na odcinku linii 405 Słupsk – Szczecinek w obu kierunkach dla wszystkich przewoźników kolejowych, w tym stosowna korekta w Regulaminie udostępniania tras pociągów i służbowym rozkładzie jazdy pociągów;
- spowodowanie zapewnienia zasięgu radiołączności pociągowej w paśmie 150 MHz budując urządzenia retransmisji sygnału ze stacji Miastko oraz przywrócenie pełnej sprawności technicznej urządzeń systemu radiołączności pociągowej firmy Kapsch w paśmie 450 MHz, w tym pilne uruchomienie nieczynnej stacji bazowej systemu radiołączności pociągowej firmy Kapsch w Korzybiu;
- dokonanie zabiegów konserwacyjnych napowietrznej linii teletechnicznej dla potrzeb transmisji radiołączności pociągowej firmy Kapsch i Systemu Nadzoru Ruchu włącznie z wycięciem drzew w pasie tej linii;

- zabudowę w stacji Słupsk urządzeń rejestracji rozmów prowadzonych na kanale radiowym nr 6 radiołączności pociągowej w paśmie 150 MHz na odcinku linii Słupsk – Miastko;
- wycięcie gałęzi drzew znajdujących się w obrysie pojazdów kolejowych i skrajni budowli na odcinku linii 405 Słupsk – Szczecinek stanowiących w trakcie jazdy pociągu zagrożenie dla drużyny pociągowej i podróżnych;
- przypomnienie pracownikom zarządcy infrastruktury oraz pracownikom przewoźników o całkowitym zakazie przekazywania i otrzymywania zgody na wjazd na mijanki i szlaki linii nr 405 przy pomocy telefonów komórkowych.

Od dnia 23.08.2010 roku wprowadzono na odcinku zpr Miastko ruch pociągów w odstępach posterunków zapowiadawczych, tj. między stacjami Szczecinek – Miastko i Miastko – Słupsk zgodnie z „Regulaminem tymczasowym prowadzenia ruchu pociągów na odcinku zpr Miastko”. Dokonano wycinki gałęzi drzew oraz wprowadzono zakaz przekazywania i otrzymywania zgody na wjazd na mijanki i szlaki linii nr 405 przy pomocy telefonów komórkowych. Realizacja wymienionych zaleceń była na bieżąco monitorowana przez pracowników UTK. Ponadto na rok 2011 zaplanowano przeprowadzenie jazd kontrolnych na linii nr 405.

W związku z okolicznościami zaistniałego wypadku **dodatkowo** wdrożono kontrolę zarządcy infrastruktury WKD Sp. z o.o. w zakresie funkcjonowania urządzeń typu KAPSCH. Kontrola przeprowadzona przez pracowników UTK wykazała nieprawidłowe funkcjonowanie urządzeń – brak łączności. Spółka została zobowiązana do opracowania i natychmiastowego wdrożenia Regulaminu tymczasowego prowadzenia ruchu kolejowego do czasu modernizacji urządzeń srk. Zalecenie zostało zrealizowane.

4.2. Rekomendacje z dnia 29.12.2010 r. w związku z wypadkiem w dniu 18.08.2010 r. na podg. Mąkołowiec, km 14,164, linii nr 139:

- Rozważenie przez Zarząd PKP PLK S.A. możliwości zmiany konstrukcji wskaźnika W24 w celu polepszenia parametrów widoczności obrazu światła;
- Dokonanie analizy w zakresie możliwości ujednolicenia rozmieszczenia komór świetlnych sygnalizatora z masztem czerwono-białym z zachowaniem podziału komór światłem czerwonym tak, aby pojedyncze światło poniżej komory światła czerwonego, jeżeli świeci samodzielnie jest sygnałem wątpliwym.

Z uwagi na to, że termin przedłożenia informacji przez zarządcę infrastruktury o sposobie podjęcia działań został wyznaczony do dnia 31.01.2011 r., dalsze decyzje w zakresie nadzoru nad ich realizacją zostaną podjęte w 2011 r.

4.3. Rekomendacje z dnia 08.08.2010 r. w związku z wydanym przez Krajowy organ dochodzeniowy w Austrii ostrzeżeniu w ramach Systemu Informacji nt. Bezpieczeństwa (SIS) w sprawie wypadku wykolejenia wagonów własności STVA (Francja) do przewozu samochodów osobowych, zaistniałego w dniu 30.06.2010 r. w Austrii:

- Spowodowanie przez Urząd Transportu Kolejowego podjęcia pilnych działań w odniesieniu do zarządców kolejowych i przewoźników kolejowych prowadzących przewozy samochodów osobowych w wagonach należących do spółki STVA (Francja) mających na celu podjęcie przez te podmioty następujących działań:
 - Sprawdzenie stanu urządzeń podwieszających przewody hamulcowe (liny) do podwozia wagonów oraz pomiędzy wagonami 2-osioowymi połączonymi na stałe sprzęgiem śrubowym.
 - Sprawdzenie poprawności poziomego położenia głowic połączenia wagonów hamulcowych.
 - Sprawdzenia czy zapewniony jest minimalny prześwit 140 mm pomiędzy główką szyny a sprzęgiem śrubowym oraz pomiędzy główką szyny a głowicą i podwieszeniem sprzęgu hamulcowego.

Zgodnie z ewidencją prowadzoną w Urzędzie Transportu Kolejowego, w Polsce nie są eksploatowane wagony dwuczłonowe do przewozów samochodów osobowych, gdzie połączenie przewodu głównego między członami jest zabezpieczane przed opadnięciem liną do stałych elementów sprzęgu śrubowego. W związku z powyższym nie zachodziła konieczność wdrażania kontroli we wskazanym zakresie.

4.4. Rekomendacje z dnia 01.12.2010 r. w związku z wypadkiem z dnia 03.10.2010 r. na linii nr 65, w km 375,711:

Spowodowanie przez Zarząd PKP LHS Sp. z o.o., aby pojazdy kolejowe, eksploatowane i będące własnością lub w dyspozycji Spółki, które po dniu 28 marca 2005 r. posiadały potwierdzenie stanu technicznego wystawionym świadectwem sprawności technicznej, posiadały pełne dane co do przebiegu w [km] i daty ważności w świadectwie sprawności technicznej.

Kontrola realizacji zaleceń zostanie przeprowadzona w 2011 roku przez pracowników UTK jako działanie ciągłe.

4.5. Zalecenia z dnia 15.06.2010 r. zawarte w „Protokole ustaleń końcowych” z dochodzenia w związku z wypadkiem z dnia 04.08.2009r. na szlaku Będzin – Sosnowiec, w km 306,54:

- Wymagane jest opracowanie dokumentu w formie rozporządzenia określającego sposób wykonywania oględzin technicznych pojazdów trakcyjnych oraz kwalifikacje pracowników odpowiedzialnych za ich dokonanie oraz wystawienie świadectwa sprawności technicznej.
- PKP Intercity S.A. dokona aktualizacji DSU dla EP 09 (zmiany konstrukcyjne i czasokresy zagęszczone) i wystąpi o nowe świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu równocześnie rozpocznie nadzorowaną eksploatację tej serii lokomotyw.
- PKP Intercity S.A. zwiększy nadzór nad przestrzeganiem terminów utrzymania lokomotyw serii EP 09.

Kontrola realizacji zaleceń zostanie przeprowadzona w 2011 roku przez pracowników UTK jako działanie ciągłe.

Wycofano z eksploatacji 26 lokomotyw serii EP09. Sukcesywnie wymieniane były osie zestawów kołowych. PKP Intercity S.A. dokonała aktualizacji DSU oraz posiada własne Zarządzenie w sprawie świadectw sprawności technicznej przyjęte Uchwałą nr 119/120 Zarządu Spółki z dn. 09.02.2010 r. PKP Intercity S.A. wystąpieniem z dnia 16.07.2010 r. zobowiązała Zakłady do zwiększonego nadzoru nad przestrzeganiem terminów czynności utrzymaniowych lokomotyw serii EP 09 w ramach przeglądów poziomu I oraz napraw okresowych.

Kontrola realizacji zaleceń zostanie przeprowadzona w 2011 roku przez pracowników UTK jako działanie ciągłe.

Działania kontrolne wykonywane przez upoważnionych pracowników Urzędu Transportu Kolejowego 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.

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 w roku 2010 i również kontynuowane są w 2011 r.

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 dokonało 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 nastąpiła 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:

- ✓ 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 z możliwością wprowadzenia ograniczeń takich przewozów, gdy zagrożona jest równowaga ekonomiczna krajowych usług publicznych,
- ✓ stworzenie systemu uznawania kwalifikacji zawodowych maszynistów - procedura i warunki wydawania licencji i świadectw, szkolenia, egzaminy,
- ✓ zapewnienie nadzoru nad przestrzeganiem stosowania rozporządzenia nr 1371/2007/WE w sprawie praw i obowiązków pasażerów,
- ✓ 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.

Zmiany ustawy o transporcie kolejowym, które weszły w życie 4 grudnia 2010 r., nałożyły na ministra właściwego do spraw transportu obowiązek określenia w drodze rozporządzenia, m.in.:

- ◆ tryb wydawania, przedłużania ważności, zawieszania i cofania licencji maszynisty, aktualizacji danych zawartych w licencji oraz wydawania jej wtórników;
- ◆ wymagania zdrowotne, fizyczne i psychiczne jakie powinny spełniać osoby ubiegające się o licencję maszynisty;
- ◆ zasady oceny zdolności fizycznej i psychicznej osób ubiegających się o licencję maszynisty oraz tryb orzekania o tej zdolności;
- ◆ wzory dokumentów potwierdzających zdolność fizyczną i psychiczną osób ubiegających się o licencję maszynisty;
- ◆ zakres wiedzy i umiejętności objętych szkoleniem i egzaminem niezbędny dla uzyskania licencji;
- ◆ wzory dokumentów potwierdzających kwalifikacje osób ubiegających się o licencję maszynisty;
- ◆ 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;
- ◆ wzór licencji maszynisty;
- ◆ tryb prowadzenia rejestru licencji maszynistów.

Powyższe zagadnienia zostały szczegółowo określone w niżej wymienionych aktach prawnych, opublikowanych w roku 2011:

- Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia z dnia 18 lutego 2011r w sprawie licencji maszynisty (*Dz. U. Nr 66, poz. 346 z późn. zm.*);
- Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lutego 2011r w sprawie świadectwa maszynisty (*Dz. U. Nr 66, poz. 347*);
- Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 15 marca 2011r w sprawie wpisu na listę podmiotów uprawnionych do przeprowadzania badań w celu sprawdzenia spełniania wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania licencji oraz świadectwa maszynisty (*Dz. U. Nr 66, poz. 348*);
- Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 15 marca 2011r w sprawie badań niezbędnych do otrzymania świadectwa maszynisty oraz zachowania jego ważności (*Dz. U. Nr 66, poz. 349*).

Ponadto z dniem 06 kwietnia 2011 r. weszło w życie rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lutego 2011 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych oraz pojazdów kolejowych metra (Dz. U. Nr 59, poz. 301), które zastąpiło rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 sierpnia 2004 r. w sprawie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego i warunków jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe (Dz. U. Nr 212, poz. 2152, z późn. zm.). Nadmieniam, że zgodnie z zapisami zawartymi w art. 3 ust. 1 ustawy z dnia 25 czerwca 2009 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 214, poz. 1658), w zakresie dotyczącym maszynistów postanowienia rozporządzenia z dnia 16 sierpnia 2004r. (Dz. U. Nr 212, poz. 2152, z późn. zm.) zachowują moc, jednak nie dłużej niż do dnia 01 grudnia 2017 r.

W celu realizacji zadań określonych w ww. aktach prawnych dotyczących maszynistów, w roku 2010 w Departamencie Nadzoru Eksploatacyjnego i Bezpieczeństwa Ruchu powołano Wydział Licencjonowania Maszynistów.

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.

W celu realizacji zadań wymienionych w rozporządzeniu nr 1371/2007/WE, w roku 2010 w Departamencie Regulacji Transportu Kolejowego powołano Wydział Praw Pasażera.

Ważne zmiany w prawodawstwie krajowym dokonane w 2010 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 miały miejsce w 2011 roku.

F. STAN CERTYFIKACJI I AUTORYZACJI W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA

1. Przepisy krajowe – daty rozpoczęcia – dostępność:

1.1. Data rozpoczęcia wydawania certyfikatów bezpieczeństwa, zgodnie z art. 10 dyrektywy 2004/49/WE:

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego pierwszy certyfikat bezpieczeństwa cz. A wydał w dniu 30 grudnia 2008 r., natomiast pierwszy certyfikat bezpieczeństwa cz. B został wydany w dniu 06 lutego 2009 r.

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. Data rozpoczęcia wydawania autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa, zgodnie z art. 11 dyrektywy 2004/49/WE:

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego pierwszą autoryzację bezpieczeństwa cz. A wydał w dniu 06 września 2010 r., natomiast pierwszą autoryzację bezpieczeństwa cz. B wydał w dniu 28 grudnia 2010 r.

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. Przepisy wewnętrzne podstawowego zarządcy infrastruktury kolejowej (PKP PLK S.A.) są udostępnione w wersji elektronicznej na stronie internetowej zarządcy www.plk-sa.pl z możliwością wydruku lub podglądu, do przestrzegania których zostali zobowiązani przewoźnicy kolejowi.

2. Dane liczbowe:

W 2010 r. zostało złożonych 31 wniosków o wydanie certyfikatu bezpieczeństwa cz. A oraz 44 wnioski o wydanie certyfikatu bezpieczeństwa w części B.

Do końca 2010 r. zostało wydanych 50 certyfikatów w cz. A oraz 43 certyfikaty cz. B. Różnica pomiędzy liczbą złożonych wniosków a wydanych certyfikatów w cz. A wynika z pozytywnego rozpatrzenia wniosków złożonych w roku 2009. W przypadku 2 wniosków Prezes Urzędu Transportu Kolejowego odmówił wydania certyfikatu cz. A. Pozostałe wnioski o wydanie certyfikatów bezpieczeństwa cz. A oraz B, na dzień 31.12.2010 r. znajdowały się na etapie weryfikacji i opiniowania.

W 2010 r. zostało złożonych 5 wniosków o wydanie autoryzacji bezpieczeństwa i wszystkie zostały wydane.

Pozostałe wnioski o wydanie autoryzacji bezpieczeństwa, na dzień 31.12.2010 r. znajdowały się na etapie weryfikacji i opiniowania.

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:

- 3.1.1. W 2010 r. nie został złożony żaden wniosek dotyczący zaktualizowania/zmiany certyfikatu bezpieczeństwa cz. A;
- 3.1.2. W żadnym przypadku średni czas pomiędzy dostarczeniem przez przewoźnika kolejowego Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego kompletu wymaganych dokumentów i informacji a wydaniem certyfikatu bezpieczeństwa cz. A nie przekroczył 4 miesięcy - przewidzianych w art. 12 ust. 1 dyrektywy 2004/49/WE;
- 3.1.3. W 2010 r. do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego nie wpłynął żaden wniosek od krajowego organu bezpieczeństwa z innego państwa członkowskiego dotyczący certyfikatu bezpieczeństwa;
- 3.1.4. W roku 2010 Urząd transportu Kolejowego nie odnotował żadnych negatywnych sygnałów od przewoźników kolejowych w zakresie wzajemnego uznawania w innych państwach certyfikatu bezpieczeństwa cz. A;
- 3.1.5. 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. W roku 2010 z tytułu opłat za wydanie certyfikatów bezpieczeństwa cz. A do budżetu państwa wpłynęła kwota 827 680 złotych (PLN), tj. 208 994 €;
- 3.1.6. W roku 2010 nie odnotowano żadnych problemów związanych z korzystaniem z ujednoliconego formatu certyfikatu bezpieczeństwa cz. A;
- 3.1.7. Nie odnotowano żadnych problemów w trakcie stosowania procedur dotyczących certyfikatów bezpieczeństwa cz. A;
- 3.1.8. Przewoźnicy kolejowi zgodnie wskazywali na brak aktu prawnego określającego szczegółowe wymagania w stosunku do opracowywanych „Systemów Zarządzania

Bezpieczeństwem”. Wejście w życie z dniem 30 grudnia 2010 r. rozporządzenia KOMISJI (UE) NR 1158/2010 z dnia 9 grudnia 2010 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do zgodności z wymogami dotyczącymi uzyskania kolejowych certyfikatów bezpieczeństwa (Dz. Urz. L 326 z dnia 10.12.2010 r.) w niewielkim stopniu pomogło wnioskodawcom, ponieważ zdecydowana większość „SMS” do dnia 30 grudnia 2010 r. została już akceptowana przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.

- 3.1.9. Przewoźnicy kolejowi mogli wyrażać swoje opinie na temat procedur i praktyk stosowanych przez Urząd Transportu Kolejowego w formie pisemnej (pisma, e-maile, itp.) jak również telefonicznej. Przewoźnicy kolejowi mieli możliwość składania skarg pisemnych.

3.2 Certyfikaty w zakresie bezpieczeństwa, część B:

- 3.2.1 W 2010 r. nie został złożony żaden wniosek dotyczący zaktualizowania/zmiany certyfikatu bezpieczeństwa cz. B;

- 3.2.2 W żadnym przypadku średni czas pomiędzy dostarczeniem przez przewoźnika kolejowego Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego kompletu wymaganych dokumentów i informacji a wydaniem certyfikatu bezpieczeństwa cz. A nie przekroczył 4 miesięcy - przewidzianych w art. 12 ust. 1 dyrektywy 2004/49/WE;

- 3.2.3 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 €.

W roku 2010 z tytułu opłat za wydanie certyfikatów bezpieczeństwa cz. A do budżetu państwa wpłynęła kwota 393 402 złotych (PLN), tj. 99 336 €;

- 3.2.4 W roku 2010 nie odnotowano żadnych problemów związanych z korzystaniem z ujednoliconego formatu certyfikatu bezpieczeństwa cz. B;
- 3.2.5 Nie odnotowano żadnych problemów w trakcie stosowania procedur dotyczących cz. B certyfikatów bezpieczeństwa;

- 3.2.6 Przewoźnicy kolejowi ubiegający się o wydanie certyfikatu bezpieczeństwa nie zgłaszali do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego żadnych problemów. Na pytania i wątpliwości przewoźników kolejowych dotyczące dokumentów wymaganych do załączenia do wniosku o wydanie certyfikatu bezpieczeństwa cz. B, pracownicy Urzędu Transportu Kolejowego na bieżąco odpowiadali przekazując wyczerpujące informacje;
- 3.2.7 Przewoźnicy kolejowi mogli wyrażać swoje opinie na temat procedur i praktyk stosowanych przez Urząd Transportu Kolejowego w formie pisemnej (pisma, e-maile, itp.) jak również telefonicznej. Przewoźnicy kolejowi mieli możliwość składania skarg pisemnych. W roku 2010 nie wpłynęła żadna skarga.

3.3. Autoryzacje w zakresie bezpieczeństwa:

- 3.3.1 W 2010 r. nie został złożony żaden wniosek dotyczący zaktualizowania/zmiany w autoryzacji bezpieczeństwa;
- 3.3.2 W żadnym przypadku średni czas pomiędzy dostarczeniem Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego przez zarządcę infrastruktury dokumentów i informacji a wydaniem autoryzacji bezpieczeństwa nie przekroczył 4 miesięcy – przewidzianych w art. 12 ust. 1 dyrektywy 2004/49/WE;
- 3.3.3 Nie odnotowano żadnych problemów w trakcie stosowania procedur dotyczących autoryzacji bezpieczeństwa;
- 3.3.4 Zarządcy infrastruktury zgodnie wskazywali na brak aktu prawnego określającego szczegółowe wymagania w stosunku do opracowywanych „Systemów Zarządzania Bezpieczeństwem”. Wejście w życie z dniem 31 grudnia 2010 r. rozporządzenia KOMISJI (UE) NR 1169/2010 z dnia 10 grudnia 2010 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do zgodności z wymogami dotyczącymi uzyskania kolejowych autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa (Dz. Urz. L 327 z dnia 11.12.2010 r.) zdecydowanie ułatwiło proces opracowywania „SMS” przez zarządców infrastruktury oraz dokonywanie oceny przedłożonych „SMS” przez Urząd Transportu Kolejowego;
- 3.3.5 Zarządcy infrastruktury mogli wyrażać swoje opinie na temat procedur i praktyk stosowanych przez Urząd Transportu Kolejowego w formie pisemnej (pisma, e-maile, itp.) jak również telefonicznej. Zarządcy infrastruktury mieli możliwość składania pisemnych skarg. W roku 2010 nie wpłynęła żadna skarga.

3.3.6 Za wydanie autoryzacji 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 €.

W roku 2010 z tytułu opłat za wydanie autoryzacji bezpieczeństwa do budżetu państwa wpłynęła kwota 94 639,50 złotych (PLN), tj. 23 897 €.

G. NADZÓR NAD PRZEWOŹNIKAMI KOLEJOWYMI **I ZARZĄDCAMI INFRASTRUKTURY**

1. Opis nadzoru nad przewoźnikami kolejowymi i zarządcami infrastruktury.

1.1. Audyty/ inspekcje/ listy kontrolne

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, z późn. zm.*). 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.

➤ **Wykorzystanie list kontrolnych**

Pracownicy Urzędu Transportu Kolejowego przeprowadzający planowane kontrole (inspekcje) u przewoźników kolejowych lub u zarządców infrastruktury kolejowej korzystają z list kontrolnych, które obejmują łącznie 145 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).

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

W roku 2010 pracownicy Urzędu Transportu Kolejowego przeprowadzili łącznie 263 kontrole (inspekcje) w zakresie stanu bezpieczeństwa na kolei, z czego:

- ❖ 1 audyt u zarządcy infrastruktury kolejowej,
- ❖ 147 kontroli (inspekcji) u zarządców infrastruktury kolejowej
- ❖ 116 kontroli (inspekcji) u przewoźników kolejowych.

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 2001 r. 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.

➤ **Dostępny personel krajowych władz bezpieczeństwa mogący przeprowadzać audyty / inspekcje (liczba, % zaangażowanych pracowników krajowych władz bezpieczeństwa).**

W kontrolach (inspekcjach) przeprowadzonych w roku 2010 brało udział łącznie 54 pracowników UTK, co stanowi 30,68 % ogólnego zatrudnienia.

Należy nadmienić, że kontrole (inspekcje) przeprowadzają głównie pracownicy Oddziałów Terenowych UTK.

➤ **Aspekty ekonomiczne audytów / inspekcji (koszty, itp.).**

W roku 2010 koszty związane z prowadzonymi przez pracowników UTK kontrolami (inspekcjami) wyniosły łącznie 644 508,79 PLN (162 742 €). Na powyższą kwotę złożyły się koszty delegacji służbowych oraz uposażenia pracowników.

1.2. Aspekty kontroli czujności/ wrażliwe punkty do uzupełnienia przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa.

Najpilniejszym zadaniem stojącym przed Urzędem Transportu Kolejowego w roku 2011 będzie opracowanie i opublikowanie zasad zgłaszania Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego zmian wprowadzanych przez poszczególnych przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury w dokumentacji „Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem”.

2 Opis zakresu stosowania aspektów prawnych zawartych w sprawozdaniach rocznych zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych – dostępność sprawozdań rocznych przed dniem 30 czerwca (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 2010 było:

- 9 zarządców infrastruktury ogólnej sieci kolejowej,
- 48 przewoźników kolejowych prowadzących działalność przewozową w 2010 roku na ogólnej sieci kolejowej (spośród 60 przewoźników posiadających certyfikat bezpieczeństwa cz. B lub świadectwo bezpieczeństwa),
- 3 zarządców infrastruktury sieci wydzielonej,
- 2 przewoźników na sieci wydzielonej.

Z grupy ogólnego systemu kolejowego raporty przedłożyło 9 zarządców infrastruktury. Ponadto roczne raporty przedłożyło 48 przewoźników kolejowych prowadzących działalność przewozową w roku 2010.

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 2010 r.” w wymaganym terminie czyli do końca II kwartału 2011 r.

3. Liczba kontroli / inspekcji, którym zostały poddane przedsiębiorstwa kolejowe / zarządcy infrastruktury w roku 2010		Posiadające certyfikaty w zakresie bezpieczeństwa część A	Posiadające certyfikaty w zakresie bezpieczeństwa część B	Posiadające autoryzacje w zakresie bezpieczeństwa	Inne działania
	planowane	4	19	0	0
	przeprowadzone	4	19	0	0
		Przewoźnik kolejowy posiadający świadectwo bezpieczeństwa (dyrektywa 2001/14/WE)		Zarządca infrastruktury posiadający świadectwo bezpieczeństwa (dyrektywa 2001/14/WE)	Inne działania
	planowane	93		147	0
	przeprowadzone	93		147	0

Kontrole planowane prowadzone były w oparciu o „Roczną Tematykę Kontroli na 2010 rok” opracowany przez Departament Nadzoru Eksploatacyjnego i Bezpieczeństwa Ruchu, w którym ujęto tematykę zgłoszoną przez poszczególne Departamenty i Biura oraz Oddziały Terenowe UTK.

4. Liczba audytów, którym zostały poddane przedsiębiorstwa kolejowe / zarządcy infrastruktury w roku 2010		Posiadające certyfikaty w zakresie bezpieczeństwa część A	Posiadające certyfikaty w zakresie bezpieczeństwa część B	Posiadające autoryzacje w zakresie bezpieczeństwa	Inne działania
	planowane	0	0	1	0
	przeprowadzone	0	0	1	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 bieżąco. 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 związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami zagrażającymi bezpieczeństwu ruchu kolejowego, w roku 2010 Prezes Urzędu Transportu Kolejowego wydał 1 decyzję wyłączającą z eksploatacji 3 pojazdy kolejowe typu 120A u jednego z przewoźników kolejowych.

Ponadto w związku z usunięciem nieprawidłowości przez jednego z przewoźników kolejowych Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, w roku 2010 wydał 1 decyzję

uchylającą decyzję o ograniczeniach w eksploatacji 4 lokomotyw spalinowych typu TEM2.

6. Krótkie podsumowanie / opis skarg zgłoszonych przez zarządcę(-ów) infrastruktury wobec przewoźnika kolejowego/ przewoźników kolejowych związane z warunkami w części A / części B certyfikatu.

W roku 2010 do Urzędu Transportu Kolejowego nie wpłynęła żadna taka skarga zarządcy infrastruktury wobec przedsiębiorstw kolejowych.

7. Krótkie podsumowanie / opis skarg zgłoszonych przez przewoźnika(-ów) kolejowych wobec zarządcy(-ów) infrastruktury związane z warunkami w autoryzacji.

W roku 2010 do Urzędu Transportu Kolejowego nie wpłynęła żadna taka skarga przedsiębiorstw kolejowych wobec zarządców infrastruktury.

**H. SPRAWOZDAWCZOŚĆ DOTYCZĄCA STOSOWANIA CSM
W ZAKRESIE WYCENY I OCENY RYZYKA**

1. Doświadczenia Urzędu Transportu Kolejowego dotyczące stosowania CSM w zakresie wyceny i 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 2009 r.

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

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

W związku z powyższym, w roku 2010 podmioty nie były zobowiązane do raportowania swoich doświadczeń związanych ze stosowaniem CSM przy ocenie i metodach wyceny ryzyka. Nadmieniam, że 5 przewoźników kolejowych przekazało swoje doświadczenia w ww. zakresie. Jak wynika z przedłożonych dokumentów, po dokonaniu oceny potencjalnego wpływu zmiany na bezpieczeństwo systemu kolejowego – zgodnie z wymogami określonymi w rozporządzeniu Komisji (WE) nr 352/2009 z dnia 24

kwietnia 2009 r. (Dz. Urz. L 108 z 29.04.2009 r.), w żadnym przypadku zmiana nie została uznana za „zmianę znaczącą” – w rozumieniu art. 4 ww. rozporządzenia.

Ponadto podmioty zobowiązane do opracowania dokumentacji „Systemu zarządzania bezpieczeństwem” (SMS) uwzględniają w nich wymogi dotyczące zarządzania ryzykiem oraz określone w rozporządzeniu Komisji (WE) Nr 352/2009.

W celu pełnego zrozumienia i prawidłowego stosowania w praktyce postanowień ww. rozporządzenia, na stronie internetowej Urzędu Transportu Kolejowego, 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”.

2. Procedura (np. kwestionariusz), która umożliwia przewoźnikom kolejowym i zarządcom infrastruktury wyrażenie swoich doświadczeń dotyczących rozporządzenia WE nr 352/2009 w sprawie CSM w zakresie oceny ryzyka.

W każdej z zatwierdzonych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego dokumentacji „Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem” (SMS), tak u przewoźników kolejowych jak również zarządców infrastruktury, znajduje się formularz dotyczący doświadczeń związanych ze stosowaniem CSM w zakresie wyceny i oceny ryzyka. W związku z powyższym zarówno przewoźnicy kolejowi, jak również zarządcy infrastruktury kolejowej mogą podzielić się swoimi doświadczeniami związanymi ze stosowaniem CSM w zakresie wyceny i oceny ryzyka.

3. Zmiana krajowych przepisów dotyczących bezpieczeństwa w celu uwzględnienia rozporządzenia WE nr 352/2009 w sprawie CSM w zakresie oceny ryzyka.

Ponieważ 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 (Dz. Urz. L 108 z 29.04.2009r.) w pełni wejdzie do stosowania od dnia 01 lipca 2012 r., więc w roku 2010 nie było potrzeby wprowadzania zmian.

I. WNIOSKI KOŃCOWE – PRIORYTETY

Urząd Transportu Kolejowego – krajowa władza bezpieczeństwa – przyjął następujące priorytetowe działania na rok 2011:

- 1) 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 przez zarządców infrastruktury koniecznych napraw.
- 2) Kontynuowanie działań w zakresie certyfikacji i autoryzacji bezpieczeństwa dla zachowania korzystnego trendu poprawy stanu bezpieczeństwa, szczególnie w zakresie taboru kolejowego.
- 3) 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:

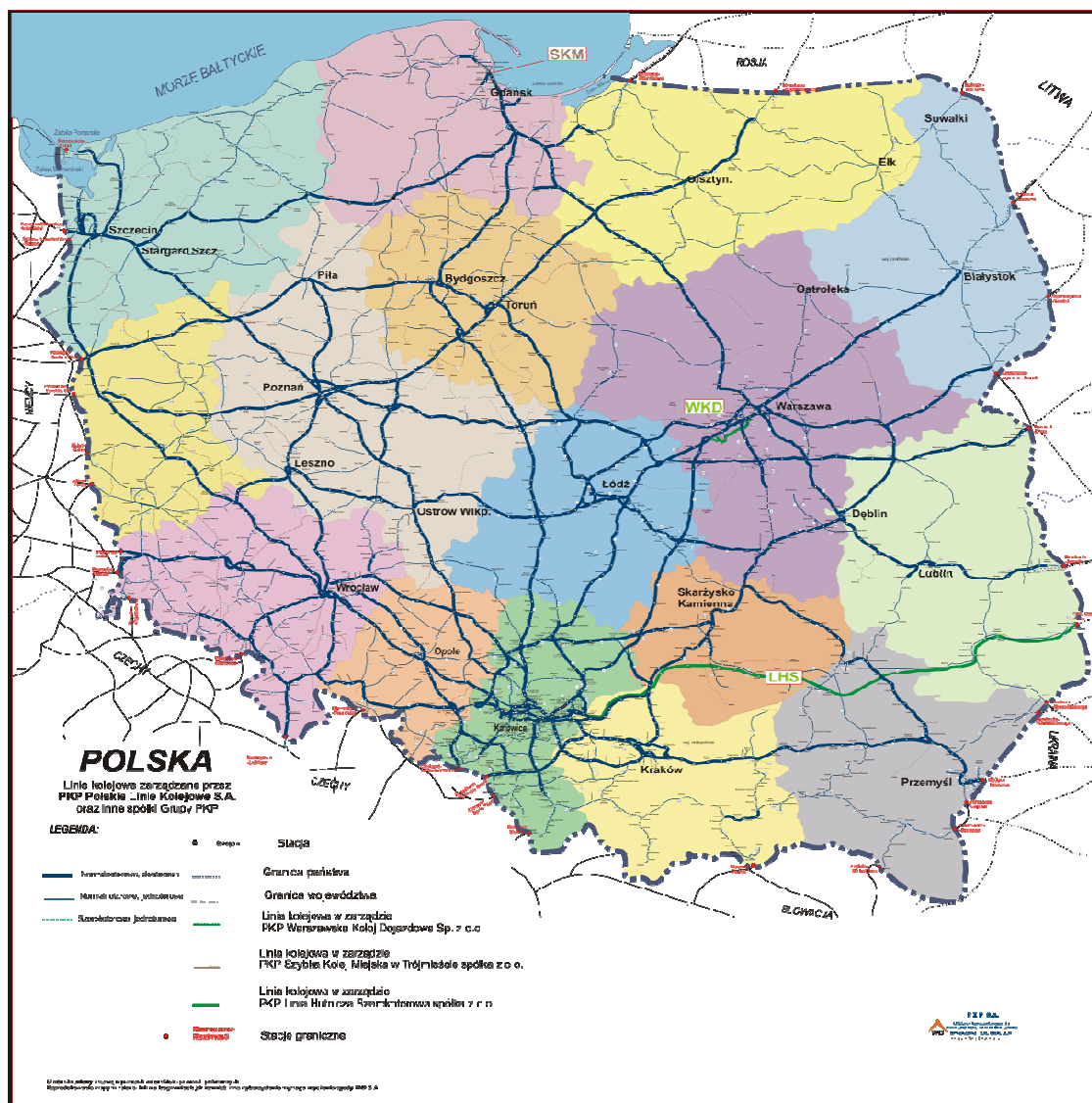
- 1) „Raportach w sprawie bezpieczeństwa za 2010 r.” złożonych Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego przez przewoźników kolejowych oraz zarządców infrastruktury kolejowej;
- 2) źródłach własnych: Protokołach oraz sprawozdaniach rocznych z kontroli (inspekcji), przeprowadzonych przez pracowników Urzędu 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. - Ogólny system kolejowy w Polsce (ogólnie dostępna sieć linii kolejowych)



ZAŁĄCZNIK A.1.b.

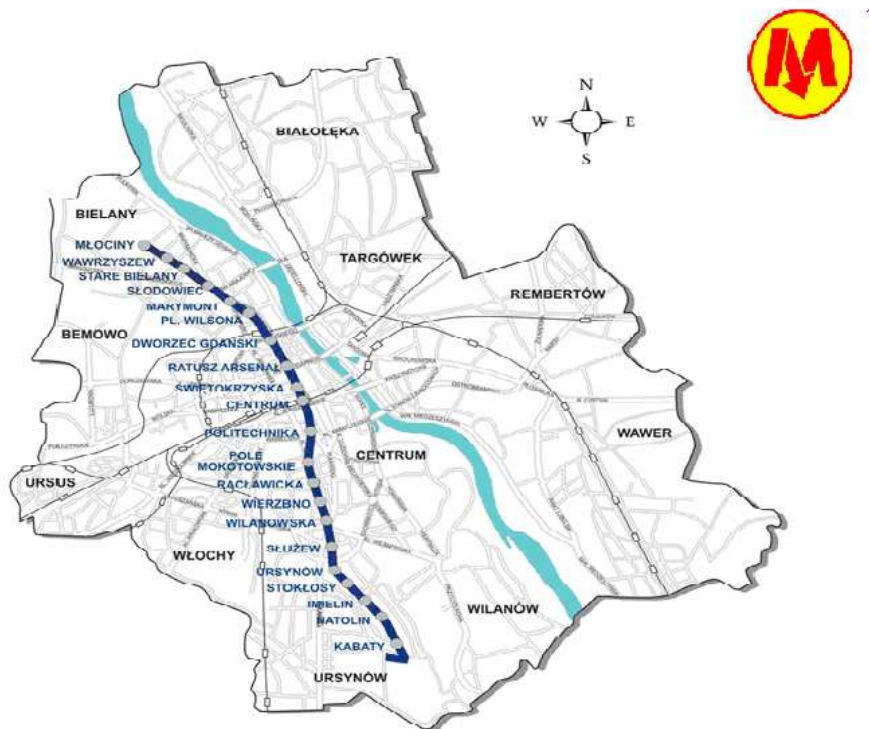
Stacje rozrządowe i manewrowe na sieci ogólnego systemu kolejowego w Polsce



Na koniec 2010 roku na sieci kolejowej w Polsce eksploatowane były następujące stacje rozrządowe: Skarżysko Kamienna, Tarnowskie Góry oraz Poznań Franowo.

ZAŁĄCZNIK A.1.c.

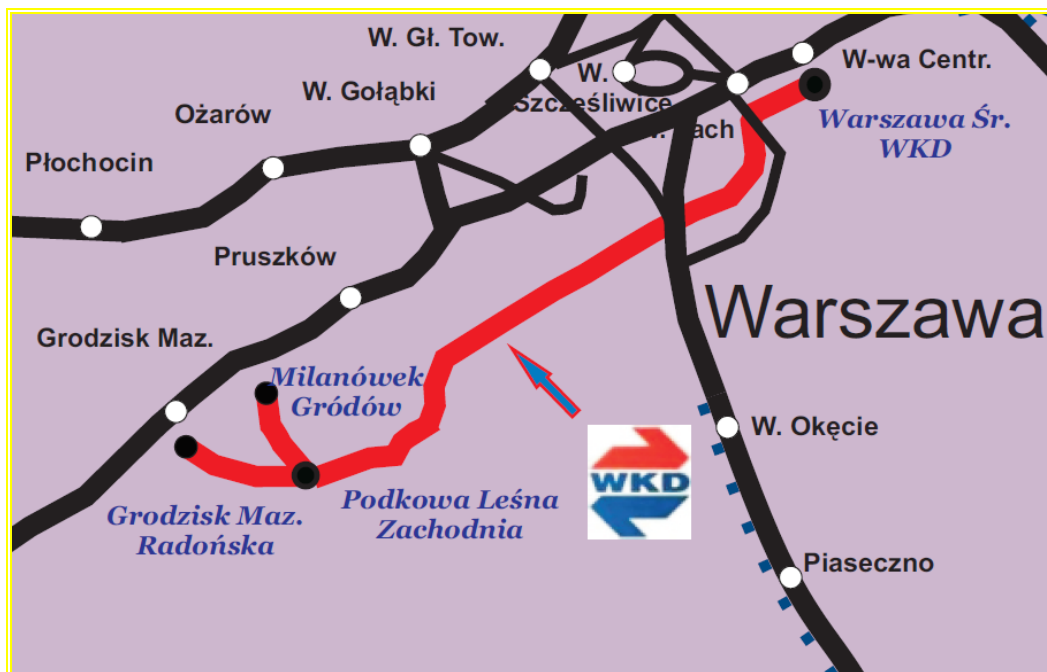
Sieć metra oraz sieć funkcjonalnie oddzielona od reszty systemu kolejowego i przeznaczona do prowadzenia pasażerskich przewozów aglomeracyjnych



Linia metra zarządzana przez Metro Warszawskie Sp. z o.o.



Linia kolejowa zarządzana przez Usedomer Bäderbahn Polska Sp. z o.o. (UBB Polska)



Linie kolejowe zarządzane przez Warszawską Kolej Dojazdową Sp. z o.o.

ZAŁĄCZNIK A.2.1.a - Zarządcy infrastruktury kolejowej ogólnego systemu kolejowego 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	Cz. A: PL21201 00003 Cz. B: PL22201 00001	30.12. .2010 30.12. .2010	01.10. 2001	27708	9174	1435	8580	10548	0,0	24996	3	13623	51643	
									148,00	120	1520	0,0	148,00	0,0	24,37	3	34	357	
2	PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa Sp. z o.o.	22 - 400 Zamość, ul. Szczepieńska 11	www.lhs.com.pl	064/ZI/05 101/ZI/06	29.08.2005 22.12.2006	Cz. A: PL21201 00004 Cz. B: PL22201 00004	31.12. .2010 31.12. .2010	01.07. 2001	0	28,46	1435	0,0	0	0,0	--	--	3	10	
									394,65	104,37	1520	0,0	394,65	0,0	--	--	246	246	
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	Cz. A: PL21201 00002 Cz. B: PL22201 00002	29.12. .2010 30.12. .2010	01.07. 2001	62,16	20,51	1435	31,08	0,0	0,0	68,75	3	5	249	
4	CTL Maczki - Bór S.A. Zmiana nazwy podmiotu od dn. 1.10.2010 r.	41 - 208 Sosnowiec, ul. Długa 90	www.ctlmaczki.pl	064/ZI/06	30.05.2006	Cz. A: PL21201 10002 Cz. B: PL22201 10000	24.01. .2011 28.02. .2011	1952	75,93	53,83	1435	18,43	39,07	0,0	--	--	22	152	
5	Jastrzębska Spółka Kolejowa Sp. z o.o.	44-350 Jastrzębie Zdrój, ul. Leśna 4	www.jsk.pl	019/ZI/04 098/ZI/06	01.04.2004 22.12.2006	Cz. A: PL21201 10001 Cz. B: PL22201 10001	10.01. .2011 04.04. .2011	01.04. 1998	43,35	99,75	1435	11,60	20,15	0,0	25,73	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	9,627	0,0	8,50	3	10	41	
7	PMT Linie Kolejowe Sp. z o.o.	59-101 Polkowice, ul. Kopalniana 9	www.pmtlk.pl	---	---	Cz. A: PL21201 00000 Cz. B: PL22201 00000	06.09. .2010 28.12. .2010		3,706	1,898	1435	0,0	2,299	0,0	3,709	3	2	14	

8	"Kopalnia Piasku Kotlarnia - Linie Kolejowe" Sp. z o.o.	47 - 246 Kotlarnia, ul. Dębowa 3	www.kotlarnia.com.pl	032/ZI/04 121/ZI/06	16.06.2004 22.12.2006	Cz. A: PL21201 00001 Cz. B: PL22201 00003	28.12. .2010 31.12. .2010	01.01. 2004	167,60	21,60	1435	50,36	66,9	0,0	--	--	100	186	
9	Infra Silesia S.A.	44 - 251 Rybnik , ul. Kłokocińska 51	www.infrasilesia.pl/	117/ZI/06	22.12.2006	Cz. A: PL21201 10000 Cz. B: PL22201 10002	05.01. .2011 04.04. .2011	01.01. 2005	130	218,00	1435	36,00	89,00	0,0	62,12	3	61	531	
Razem									28200,37	9 630,07	1435	8 727,47	10 832,2	--	25 164,8		13846	53176	
									542,65	224,37	1520	0,0	542,65	--	24,40		280	603	
Ogółem									28743,02	9 854,44		8 727,47	1 1374,8	--	25 189,2		14 126	53 779	

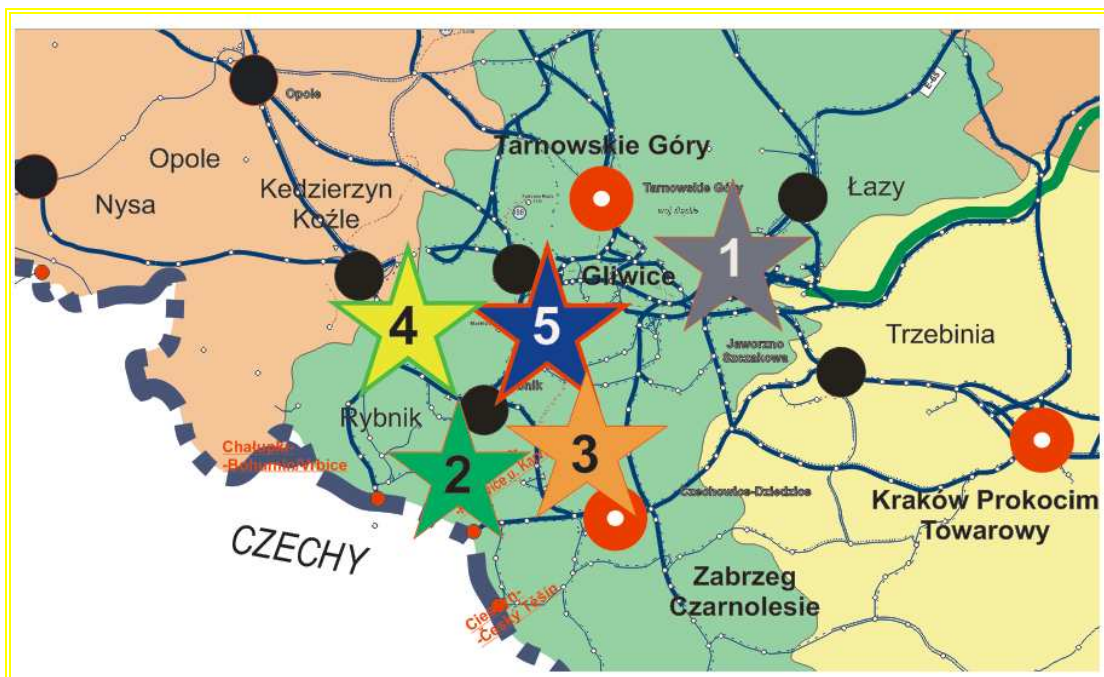
ZAŁĄCZNIK A.2.1.b - Zarządcy infrastruktury kolejowej sieci metra oraz sieci funkcjonalnie oddzielonej od reszty systemu kolejowego i przeznaczonej do prowadzenia pasażerskich przewozów aglomeracyjnych

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							

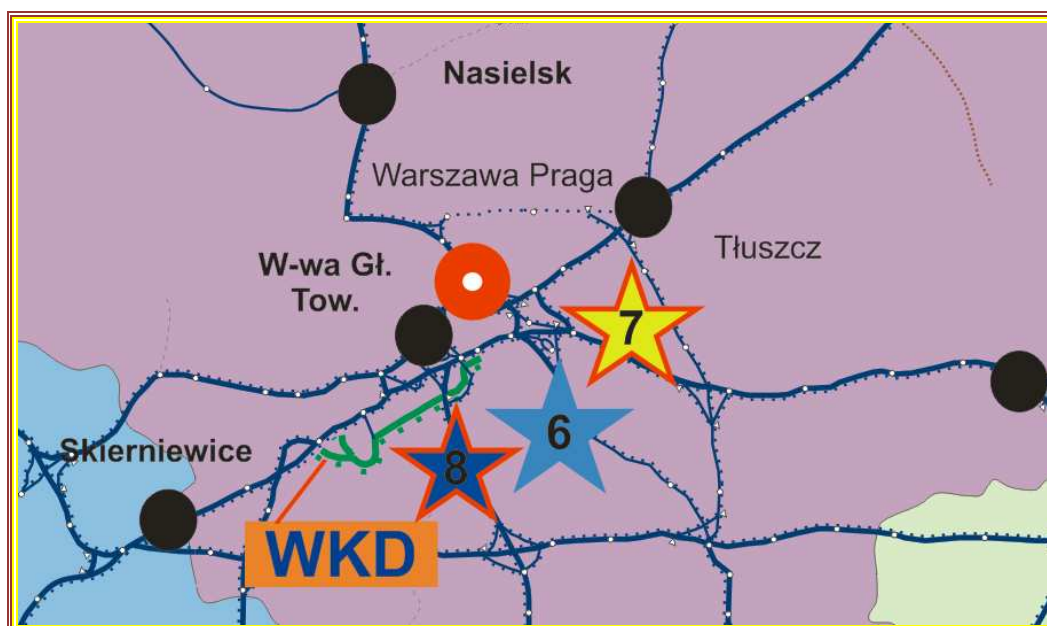
ZAŁĄCZNIK A.2.1.c.

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. , Ornontowice, ul. Zamkowa 10
4.	Kopalnia Piasku Kotłarnia – Linie Kolejowe Sp. z o.o. , Kotłarnia, 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



9.	PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa Sp. z o.o. , Zamość, ul. Szczepkowska 11
----	--



10.	PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. , Gdynia, ul. Morska 350A.
-----	---



11.	Usedomer Bäderbahn Polska Sp. z o.o. (UBB Polska), Świnoujście, ul. Wybrzeże Władysława IV 22
-----	---

ZAŁĄCZNIK A.2.2.a - Przewoźnicy kolejowi

Prowadzenie przewozów kolejowych na sieci ogólnego systemu kolejowego

*) 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.	03 - 414 Warszawa, ul. Wileńska 14a	www.przewozyregionalne.pl	006/PK/04 102/PK/06	25.02.2004 22.12.2006	Cz. A: PL1120100038; Cz. B: PL1220100031	17.12.2010; 28.12.2010	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	Cz. A: PL1120100037; Cz. B: PL1220100039	15.12.2010; 31.12.2010	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	Cz. A: PL1120100043; Cz. B: PL1220100036	29.12.2010; 30.12.2010	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	Cz. A: PL1120100023; Cz. B: PL1220100020	29.11.2010; 1.12.2010	01.01.2005	pas.
5	Szybka Kolej Miejska Sp. z o.o.	02-017 Warszawa Al. Jerozolimskie 125/127,	www.skm.warszawa.pl	062/PK/05 123/PK/06	29.08.2005 22.12.2006	Cz. A: PL1120100033; Cz. B: PL1220100019	10.12.2010; 20.12.2010	03.10.2005	pas.
6	Dolnośląskie Linie Autobusowe Sp. z o.o.	51-156 Wrocław ul. Długosza 60,	www.dla.com.pl	050/PK/06 34/TSI/06	16.05.2006 01.09.2006	Cz. A: PL1120100024; Cz. B: PL1220100038	01.12.2010; 31.12.2010	27.05.2005	pas.
7	Koleje Dolnośląskie S.A.	59 – 220 Legnica, ul. Wojska Polskiego 1/5	www.kolejedolnoslaskie.eu	---	---	Cz. A: PL1120090002; Cz. B: PL1220090001	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: PL1120090001 Cz. B: PL1220100001	25.06.2009 22.04.2010	01.10.2001	tow.
9	PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa Sp. z o.o.	22 - 400 Zamość, ul. Szczepieżyńska 11	www.pkp-lhs.pl	063/PK/05 100/PK/06	29.08.2005 22.12.2006	Cz. A: PL1120100040; Cz. B: PL1220100048	31.12.2010; 31.12.2010	01.07.2001	tow.
10	PKP Energetyka S.A.	00 – 681 Warszawa, ul. Hoża 63/67	www.pkpenergetyka.pl	---	---	Cz. A: PL1120090000 Cz. B: PL1220100000	09.04.2009 09.02.2010	01.03.2010	tow.
11	CTL Express Sp. z o.o.	02 – 672 Warszawa, ul. Domaniewska 46	www.ctl.pl	115/PK/06	22.12.2006	Cz. A: PL1120100020; Cz. B: PL1220100028	18.11.2010 28.12.2010	01.07.2006	tow.
12	CTL Logistics Sp. z o.o.	02 – 672 Warszawa, ul. Domaniewska 46	www.ctl.pl	021/PK/05	16.03.2005	Cz. A: PL1120100000; Cz. B: PL1220100006	09.02.2010; 23.11.2010	01.11.2008	tow.
13	CTL Rail Sp. z o.o.	40 - 202 Katowice, ul. Roździeńskiego 190 B	www.ctl.pl	019/PK/05	16.03.2005	Cz. A: PL1120100008; Cz. B: PL1220100012	28.06.2010; 08.12.2010	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	Cz. A: PL1120100006; Cz. B: PL1220100014	28.06.2010; 09.12.2010	09.07.2006	tow.

15	CTL Train Sp. z o.o.	41 - 208 Sosnowiec, ul. Długa 90	www.ctl.pl	020/PK/05	16.03. 2005	Cz.A: PL1120100016; Cz. B: PL1220100023	28.10. 2010; 23.12. 2010	01.06.2005	tow.
16	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	Cz.A: PL1120100013; Cz. B: PL1220100007	09.12. 2010; 28.06. 2010	15.09.2004	tow.
17	DB SCHENKER RAIL KOLCHEM Sp. z o.o. Od 09.02.2010 połączenie z DB Schenker Rail Polska S.A.	56 - 120 Brzeg Dolny, ul. Sienkiewicza 4	www.kolchem.pl	092/PK/06	31.08. 2006	Cz.A: PL1120100008; Cz. B: PL1220100012	28.06. 2010; 08.12. 2010	19.10.2004	tow.
18	DB SCHENKER RAIL COALTRAN Sp. z o.o.	03 - 216 Warszawa, ul. Modlińska 15	www.dbschenker.pl	007/PK/05	10.02. 2005	Cz.A: PL1120100042; Cz. B: PL1220110016	29.12. 2010; 11.03. 2011	28.02.2004	tow.
19	DB SCHENKER RAIL POLSKA S.A.	43-602 Jaworzno ul. Bukowska 12	www.dbschenker.pl	044/PK/06	08.05. 2006	Cz.A: PL1120100013; Cz. B: PL1220100011	10.09. 2010; 24.11. 2010	20.06.1998	tow. pas.
20	DB SCHENKER RAIL RYBNIK S.A.	44 - 251 Rybnik ul. Kłokocińska 51	www.dbschenker.pl	015/PK/05	01.03. 2005	Cz.A: PL1120100031; Cz. B: PL1220100011	08.12. 2010; 24.11. 2010	01.01.1994 08.10.2006	tow. pas.
20	DB SCHENKER RAIL SPEDKOL Sp. z o.o.	47 - 225 Kędzierzyn - Kozle, ul. Szkolna 15	www.dbschenker.pl	022/PK/04 003/PK/07	16.04. 2004 19.03. 2007	Cz.A: PL1120100044; Cz. B: PL1220100011	29.12. 2010; 24.11. 2010	15.06.2002	tow.
21	DB SCHENKER RAIL ZABRZE S.A.	41 - 800 Zabrze, ul. Wolności 337	www.dbschenker.pl	009/PK/05	10.02. 2005	Cz.A: PL1120100002; Cz. B: PL1220100008	24.03. 2010; 23.11. 2010	02.01.2007	tow.
22	CEMET S.A.	01 - 756 Warszawa, ul. Przasnyska 6A	www.cemet.pl	001/PK/07	19.03. 2007	Cz.A: PL1120100030; Cz. B: PL1220100025	08.12. 2010; 23.12. 2010	22.06.2007	tow.
23	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	Cz.A: PL1120100025; Cz. B: PL1220100033	01.12. 2010; 28.12. 2010	20.07.2007	tow.
24	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	Cz.A: PL1120100005; Cz. B: PL1220100004	28.06. 2010; 15.09. 2010	09.07.2004	tow.
25	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	Cz.A: PL1120100036; Cz. B: PL1220100016	15.12. 2010; 15.12. 2010	08.10.2005	tow. pas.
26	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	Cz.A: PL1120100045; Cz. B: PL1220110009	29.12. 2010; 11.02. 2011	01.03.2002	tow.
27	Hagans Logistic Sp. z o.o.	87 - 100 Toruń, Plac Fryderyka Skarbka 4	www.hagans.pl	045/PK/07	10.08. 2007	Cz.A: PL1120100035; Cz. B: PL1220100018	13.12. 2010; 17.12. 2010	12.12.2006	tow.
28	ITL Polska Sp. z o.o.	50-075 Wrocław, ul. Krupnicza 13 lok. 103	www.itlpolska.com.pl			Cz.A: PL1120080001; Cz. B: PL12200900	30.12. 2008 06.02. 2009	01.07.2006	tow.

29	Kolej Bałtycka S.A.	70 - 676 Szczecin, ul. Merkatora 11 od 27.05.2010 r. zmiana adresu na: 70 - 807 Szczecin, ul. Stacyjna 3	www.kolejbaltycka.pl	013/PK/05	01.03.2005	Cz.A: PL1120110002; Cz. B: PL1220110010	05.01.2011; 11.02.2011	05.05.2004	tow.
30	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	Cz.A: PL1120100046; Cz. B: PL1220100037	29.12.2010; 30.12.2010	01.06.1995	tow.
31	Lotos Kolej Sp. z o.o.	80 - 716 Gdańsk, ul. Michałki 25	www.lotoskolej.pl	045/PK/04	02.12.2004	Cz.A: PL1120090003 Cz. B: PL1220100005	19.10.2009 04.11.2010	01.01.2003	tow.
32	Lubelski Węgiel Bogdanka S.A.	21 - 013 Puchaczów	www.bogdanka.lublin.pl	008/PK/05	10.02.2005	Cz.A: PL1120100040; Cz. B: PL1220100024	22.12.2010; 23.12.2010	22.03.2005	tow.
33	„MAJKOLTRANS” Sp. z o.o.	50 - 503 Wrocław, ul. Paczkowska 26	www.majkoltrans.pl	020/PK/09	23.07.2009	Cz.A: PL1120110004; Cz. B: PL1220110012	10.02.2011; 18.02.2011	15.08.2009	tow.
34	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.
35	ORLEN KolTrans Sp. z o.o.	09 - 411 Płock, ul. Chemików 7	www.orlenkoltrans.pl	017/PK/05	01.03.2005	Cz.A: PL1120100028; Cz. B: PL1220100027	06.12.2010; 28.12.2010	13.12.2000	tow.
36	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	Cz.A: PL1120100046; Cz. B: PL1220100009	29.12.2010; 23.11.2010	01.04.2002 22.05.2009	tow. pas.
37	Pomorskie Przedsiębiorstwo Mechaniczno-Torowe Sp. z o.o.	80 - 051 Gdańsk, ul. Sandomierska 17	www.ppmpt.com.pl	40/PK/05 125/PK/06	14.06.2005 22.12.2006	Cz.A: PL1120100019; Cz. B: PL1220100030	10.11.2010; 28.12.2010	28.05.2005	tow.
38	Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury Sp. z o.o.	03 - 816 Warszawa ul. Chodakowska 100	www.pni.net.pl	126/PK/06	22.12.2006	Cz.A: PL1120100017; Cz. B: PL1220100026	04.11.2010; 23.12.2010	01.02.2007	tow.
39	Przedsiębiorstwo Robót Kolejowych i Inżynierskich S.A.	50 - 950 Wrocław, ul. Kniaziewicza 19	www.prkii.com.pl	038/PK/04 111/PK/06	28.06.2004 22.12.2006	Cz.A: PL1120100049; Cz. B: PL1220110004	31.12.2010; 25.01.2011	01.12.2001	tow.
40	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	Cz.A: PL1120100047; Cz. B: PL1220110008	30.12.2010; 02.02.2011	01.10.2004	tow.
41	Przedsiębiorstwo Transportu Kolejowego KOLTAR Sp. z o.o.	33 - 101 Tarnów, ul. Kwiatkowskiego 8	www.koltar.pl	027/PK/05	19.04.2005	Cz.A: PL1120100040; Cz. B: PL1220100029	22.12.2010; 28.12.2010	22.09.2005	tow.
42	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	Cz.A: PL1120100034; Cz. B: PL1220100032	10.12.2010; 28.12.2010	25.06.2004	tow.
43	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	Cz.A: PL1120100026; Cz. B: PL1220100022	01.12.2010; 23.12.2010	26.10.2004	tow.

44	STK Sp. z o.o.	53 - 326 Wrocław, ul. Buska 5a	www.stk.wroclaw.pl	054/PK/05 029/PK/07	12.08. 2005 20.06. 2007	Cz.A: PL1120100022; Cz. B: PL1220100021	29.11. .2010; 22.12. .2010	14.04.2005	tow.
45	Transoda Sp. z o.o.	88 - 100 Inowrocław, ul. Fabryczna 4	www.transoda.com.pl	012/PK/04 119/PK/06	04.03. 2004 22.12. 2006	Cz.A: PL1120110000; Cz. B: PL1220110003	05.01. 2011; 12.01. 2011;	01.07.2002	tow.
46	Zakłady Inżynierii Kolejowej Leśkiewicz, Kosmala Sp.j.	27 - 600 Sandomierz, ul. Retmańska 11 A	www.ziksandomierz.pl	014/PK/05	01.03. 2005	Cz.A: PL1120100029; Cz. B: PL1220100035	08.12. 2010; 29.12. 2010	01.01.2003	tow.
47	Arriva PCC Sp. z o.o. Od 02.06.2010 r. zmiana nazwy na Arria RP Sp. z o.o.	ul. Stępińska 22/30 00-739 Warszawa	http://www.arriva.pl			Cz.A: PL1120100001; Cz. B: PL1220100002	24.03. 2010; 28.06. 2010		pas.
48	Przedsiębiorstwo Napraw i Utrzymania Infrastruktury Kolejowej w Krakowie Sp. z o.o.	30-566 Kraków ul. Prokocimska4	www.pnuikkrakow.pl/			Cz.A: PL1120100003; Cz. B: PL1220100003	24.03. 2010; 15.09. 2010		tow.
49	TRANSCHEM Sp. z o.o.	87-810 Włocławek ul. Toruńska 153	www.transchem.com.pl			Cz.A: PL1120100004; Cz. B: PL1220100015	28.06. 2010; 15.12. 2010		tow.
50	CTL Kolzap Sp. z o.o.	24-110 Puławy Al. Tysiąclecia Państwa Polskiego 13	www.ctl.pl			Cz.A: PL1120100009; Cz. B: PL1220110012	28.06. 2010; 18.02. 2011;		tow.
51	EXTRAIL Sp. z o.o.	893 Warszawa ul. Bukowiecka 92 03	extrail.com.pl			Cz.A: PL1120100010; Cz. B: PL1220100007	28.06. 2010; 23.11. 2010		tow.
52	Pol-Miedź- Trans Sp. z o.o.	59-301 Lubin ul. Marii Sklodowskiej - Curie 190	www.pmtrans.pl			Cz.A: PL1120100011; Cz. B: PL1220100009	28.06. 2010; 23.11. .2010		pas. tow.
53	CTL Kargo Sp. z o.o.	72-010 Police ul. Kuźnicka 1	www.ctl.pl			Cz.A: PL1120100012; Cz. B: PL1220100010	16.08. 2010; 24.11. .2010		tow.
54	TORPOL Sp. z o.o.	61-052 Poznań ul. Mogileńska 10G	www.torpol.pl			Cz.A: PL1120100014; Cz. B: PL1220110006	16.09. 2010; 31.01. 2011		tow.
55	PHILIP Sp. z o.o.	45-081 Opole ul. Piaśtowska 3	www.grupajd.com/			Cz.A: PL1120100015; Cz. B: PL1220110002	20.10. 2010; 12.01. 2011;		tow.
56	Zakłady Naprawcze Taboru Maszyn i Urządzeń "TABOR" M. Dybowski Spółka jawna	ul. Sandomierska 39 39-200 Dębica	www.tabor-debica.pl/			Cz.A: PL1120100021; Cz. B: PL1220100034	25.10. 2010; 29.12. 2010		tow.
57	TABOR SZYNOWY OPOLE S.A.	45-332 Opole ul. Rejtana 7	www.taborszynowy.com.pl			Cz.A: PL1120100027; Cz. B: PL1220110014	01.12. 2010; 24.02. 2011		tow.
58	Koleje Śląskie Sp. z o.o.	40-040 Katowice ul. Wita Stwosza 7	www.kolejeslaskie.com			Cz.A: PL1120100032; Cz. B: PL1220110000	09.12. 2010; 10.01. .2011		pas.
59	PHU LOKOMOTIV Bronisław Plata	33-386 Podęgorz Podęgorz 383	www.lokomotiv.net.pl			Cz.A: PL1120100041; Cz. B: PL1220110001	28.12. 2010; 12.01. 2011		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.	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	22
	3 225	1225	2 447	91 877	13 429	6 920	254 361,14	17 799,96	145,605	257 797,53	48 952,755	73,554

ZAŁĄCZNIK A.2.2.b - Przewoźnicy kolejowi

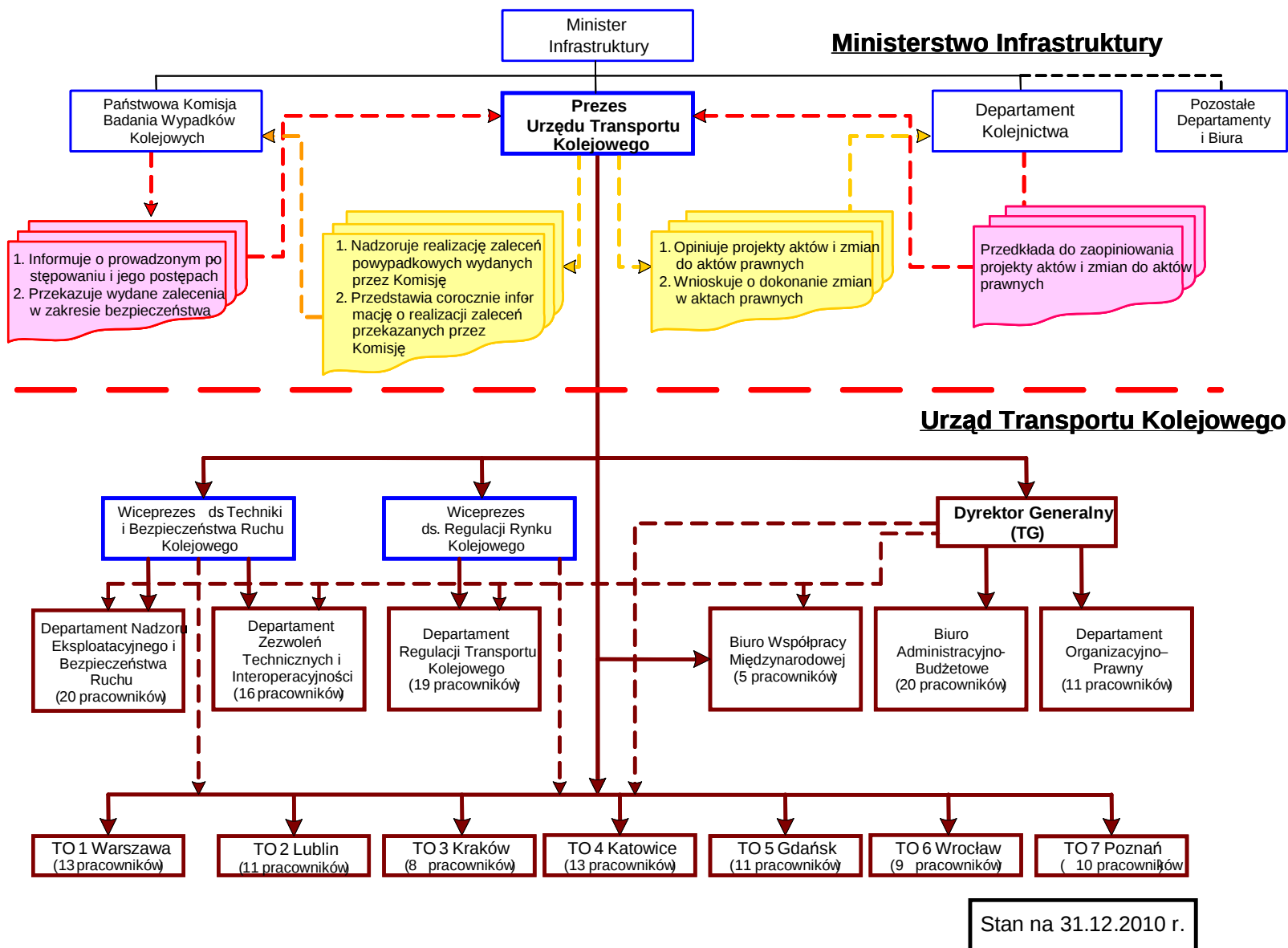
Prowadzenie pasażerskich przewozów miejskich i podmiejskich na sieci metra oraz sieci funkcjonalnie oddzielonej od ogólnego systemu

*) 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 2004/49WE)		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	22
	3	676	306	--	142	1	147 600,7	1 101,8	5,497	--	--	--

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



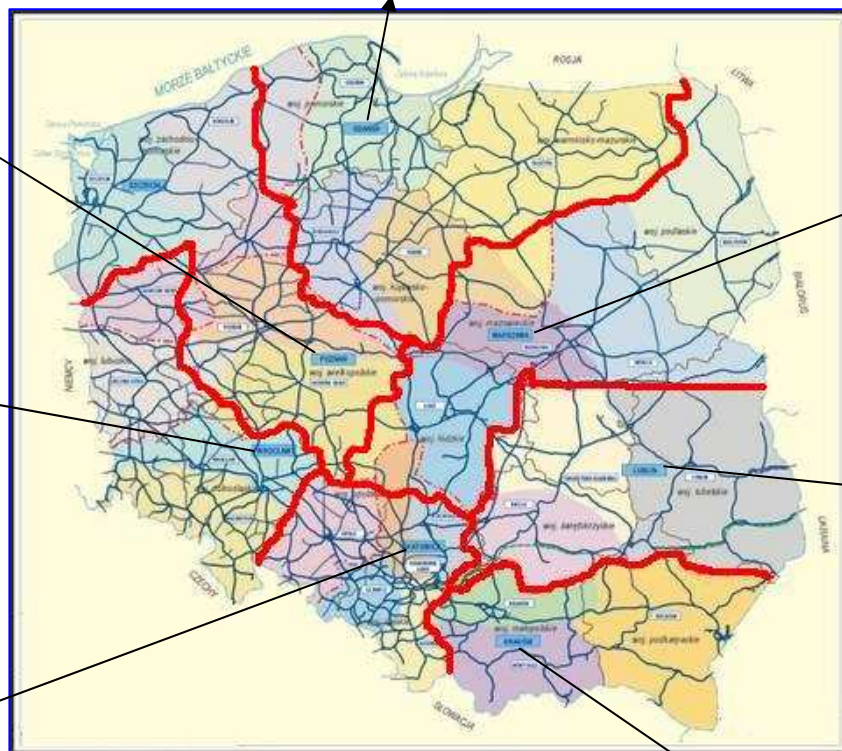
Oddział Terenowy w Poznaniu
Al. Niepodległości 8, 61-875 Poznań



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 zaistniałych na sieci ogólnego systemu kolejowego w Polsce w porównaniu z 2009 r.

		Wypadki i poważne wypadki		Znaczące wypadki
		2009 r.	2010 r.	2010 r.
1.	Kolizje pociągów	18	19	4
2.	Wykolejenia pociągów	63	79	17
3.	Zdarzenia na przejazdach	288	297	86
4.	Zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu	400	357	341
5.	Pożar pojazdu kolejowego	3	6	0
6.	Inne	71	73	1
RAZEM		843	831	449

Od 2010 roku, wprowadzono do statystyki wypadkowej nową kategorię wypadków, tj. **znaczące wypadki**, zgodnie z definicją ujętą w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 20 lipca 2010 r., które weszło w życie z dniem 24 sierpnia 2010 r. Od tego roku wskaźniki bezpieczeństwa zostały wyznaczone w odniesieniu do nowej kategorii wypadków.

		Ofiary śmiertelne wskutek		Ciężko ranni wskutek	
		2009 r.	2010 r.	2009 r.	2010 r.
1.	Kolizje pociągów	0	0	1	13
2.	Wykolejenia pociągów	0	0	0	0
3.	Zdarzenia na przejazdach	73	55	76	56
4.	Zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu	292	228	119	118
5.	Pożar pojazdu kolejowego	0	0	0	0
6.	Inne	0	0	3	1
RAZEM		365	283	199	188

1.b. Ogólne zestawienie wydarzeń kolejowych na sieci metra oraz sieci funkcjonalnie oddzielonej od reszty systemu kolejowego i przeznaczonej do prowadzenia pasażerskich przewozów aglomeracyjnych w porównaniu z 2009 r.

		Wypadki i poważne wypadki		Znaczące wypadki
		2009 r.	2010 r.	2010 r.
1.	Kolizje pociągów	0	0	0
2.	Wykolejenia pociągów	0	0	0
3.	Zdarzenia na przejazdach	20	11	0
4.	Zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu	0	1	1
5.	Pożar pojazdu kolejowego	0	0	0
6.	Inne	0	3	0
RAZEM		20	15	1

		Ofiary śmiertelne wskutek		Ciężko ranni wskutek	
		2009 r.	2010 r.	2009 r.	2010 r.
1.	Kolizje pociągów	0	0	0	0
2.	Wykolejenia pociągów	0	0	0	0
3.	Zdarzenia na przejazdach	0	0	0	0
4.	Zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu	0	1	0	0
5.	Pożar pojazdu kolejowego	0	0	0	0
6.	Inne	0	0	0	0
RAZEM		0	1	0	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 z dnia 28 marca 2003 roku *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 Infrastruktury z dnia 20 lipca 2010 r. w sprawie wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI) – Dz.U. Nr 142, poz. 952, obowiązują następujące definicje:

- **długość eksploatowanych linii kolejowych** – długość eksploatowanych linii kolejowych mierzona w kilometrach; w przypadku wielotorowych linii kolejowych uwzględnia się tylko odległość pomiędzy punktem początkowym i miejscem przeznaczenia;
- **długość torów linii kolejowych** – długość eksploatowanych linii kolejowych mierzona w kilometrach, z uwzględnieniem długości każdego toru wielotorowych linii kolejowych;
- **poc.-km** – jednostka miary pracy eksploatacyjnej odpowiadająca przejazdowi 1 pociągu na odległość 1 km;
- **pas.-km** – jednostka miary pracy eksploatacyjnej odpowiadająca przejazdowi 1 pasażera na odległość 1 km;
- **pociąg** – co najmniej jeden pojazd kolejowy ciągnięty przez co najmniej jedną lokomotywę lub co najmniej wagon silnikowy lub wagon silnikowy poruszający się pojedynczo, przemieszczający się pod określonym numerem lub oznaczeniem z punktu początkowego do końcowego; za pociąg uważa się również lokomotywę jadącą luzem;
- **znaczący wypadek** – wypadek z udziałem co najmniej jednego pojazdu kolejowego będącego w ruchu:
 - ◆ z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub ciężko ranną lub
 - ◆ powodujący znaczne szkody w taborze, torach kolejowych, instalacjach lub środowisku, tj. **szkodę o wartości co najmniej 150 tysięcy euro**, lub
 - ◆ znaczne zakłócenie ruchu, tj. **wstrzymanie ruchu kolejowego na głównej linii kolejowej przez co najmniej 6 godzin**, nie należy uwzględniać wypadków w warsztatach, w magazynach i miejscach do postoju pojazdów kolejowych;
- **wykoślenie pociągu** – wypadek, w którym nastąpił brak kontaktu powierzchni tocznej koła pojazdu kolejowego z powierzchnią toczną główki szyny;

- **kolizje pociągów łącznie z kolizjami najechania na przeszkody w skrajni** – zderzenie, najechanie lub starcie między dwoma pociągami lub z:
 - ◆ manewrującym taborem kolejowym lub
 - ◆ obiektami znajdującymi się w torach kolejowych lub w pobliżu, z wyjątkiem elementów zgubionych na przejazdach przez pojazdy lub użytkowników przejazdów;
- **wykolejenie pociągu** – wypadek, w którym nastąpił brak kontaktu powierzchni tocznej koła pojazdu kolejowego z powierzchnią toczną główki szyny;
- **wypadki na przejazdach kolejowych** – wypadki na przejazdach z udziałem co najmniej jednego pojazdu kolejowego i co najmniej jednego pojazdu drogowego, innych użytkowników przekraczających przejazd, takich jak piesi, lub innych obiektów i elementów znajdujących się tymczasowo na torach kolejowych lub w pobliżu, zgubionych na przejazdach przez pojazdy lub użytkowników przejazdów;
- **wypadki kolejowe z udziałem osób spowodowane przez poruszające się pojazdy kolejowe** – wypadki, w których w co najmniej jedną osobę uderzył pojazd kolejowy lub element jego wyposażenia, który oderwał się od pojazdu; obejmuje osoby, które wypadły z pojazdu kolejowego, oraz osoby, które upadły lub w które w czasie podróży w pociągu uderzył jakiś przedmiot;
- **pożary pojazdów kolejowych** – pożary lub wybuchy w pojeździe kolejowym (włącznie z przewożonym ładunkiem) podczas przejazdu lub postoju między stacją początkową i docelową oraz przy rozrządzaniu wagonów;
- **pasażer** – każda osoba, z wyłączeniem obsady pociągu, odbywająca podróż koleją; do celów statystyki wypadków uwzględnia się osoby usiłujące wsiąść i wysiąść z pociągu będącego w ruchu;
- **pracownicy łącznie z personelem podwykonawców** – wszystkie osoby, których zatrudnienie ma związek z koleją i które w czasie wypadku znajdują się w pracy, obejmuje obsadę pociągu oraz osoby odpowiedzialne za obsługę pojazdów kolejowych i elementów infrastruktury;
- **użytkownicy przejazdów** – osoby korzystające z przejazdu za pomocą wszelkich środków transportu lub pieszo;
- **osoby nieuprawnione** – osoby przebywające na terenie kolei, których obecność jest niedozwolona, z wyjątkiem użytkowników przejazdów;
- **osoby inne** – osoby inne niż: pasażerowie, pracownicy łącznie z personelem podwykonawców, użytkownicy przejazdów, osoby nieuprawnione;
- **osoba zabita** – osoba, która zmarła na skutek wypadku bezpośrednio lub w ciągu 30 dni po wypadku, z wyłączeniem samobójstw;

- **osoba ciężko ranna** – osoba ranna na skutek wypadku, hospitalizowana przez ponad 24 godziny, z wyłączeniem prób samobójstw;
- **samobójstwo** – czyn polegający na rozmyślnym uszkodzeniu swojego ciała, którego celem jest zgon, zarejestrowany i sklasyfikowany przez właściwy organ;
- **wypadek związany z przewozem towarów niebezpiecznych** – oznacza wypadek lub zdarzenie, które jest objęte obowiązkiem zgłaszania zgodnie z rozdziałem 1.8.5 Regulaminu RID;
- **złamania szyn** – pęknięcia szyn w całym przekroju oraz wykruszenia na długości powyżej 50 mm i głębokości 10mm;
- **odkształcenie toru** – odkształcenie toru w planie i profilu oraz wyboczenia wymagające wstrzymania ruchu kolejowego lub ograniczenia prędkości w celu zachowania bezpieczeństwa ruchu kolejowego;
- **defekt sygnalizacji** – defekt systemu sygnalizacji (zarówno infrastruktury, jak i taboru kolejowego), w wyniku czego nadawana informacja jest mniej rygorystyczna od wymaganej;
- **pęknięcia kół i pęknięcia osi** – pęknięcie w całym przekroju, które stwarza ryzyko wypadku (wykolejenia lub kolizji);
- **minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie (SPAD)** – pociąg lub część pociągu kontynuuje jazdę bez zezwolenia, przy czym jazda bez zezwolenia oznacza minięcie:
 - ◆ sygnału „Stój” na sygnalizatorze, jeżeli nie funkcjonują systemy bezpiecznej kontroli jazdy pociągu (BKJP) klasy ATC lub ATP,
 - ◆ wskazanego kilometrażem w rozkazie pisemnym miejsca na szlaku lub przekazanego ustnie podczas manewrów na stacji,
 - ◆ sygnału „Stój” na wskaźnikach, oprócz kozłów oporowych lub sygnałów wskazywanych manualnie (ręcznie, akustycznie), z wyłączeniem przypadków, gdy pociąg lub skład pociągu bez nadzoru przejechał sygnał „Stój”, oraz przypadków, gdy z dowolnej przyczyny sygnał „Stój” nie pojawił się na sygnalizatorze wystarczająco wcześnie, aby maszynista mógł zatrzymać pociąg.

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 20 lipca 2010 r. w *sprawie wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI)*, obowiązują następujące zasady obliczania kosztów:

- a) **koszty szkód w środowisku** – koszty, które poniesie przewoźnik kolejowy lub zarządca infrastruktury w celu przywrócenia środowiska do stanu sprzed wypadku kolejowego;

- b) **koszty szkód materialnych w pojazdach kolejowych lub infrastrukturze kolejowej** – koszty zapewnienia nowych pojazdów kolejowych lub infrastruktury z takimi samymi funkcjami i parametrami technicznymi jak te uszkodzone nie nadające się do naprawy oraz koszty przywrócenia pojazdów kolejowych lub infrastruktury kolejowej nadających się do naprawy do stanu sprzed wypadku; do kosztów tych zalicza się także koszty wynajmu pojazdów kolejowych z powodu uszkodzenia w wypadku;
- c) **wartość zapobiegania ofiarom w ludziach** – niemożliwe jest ustalenie tej wartości ze względu na brak możliwości określenia preferencji o których mowa w projekcie HEATCO – Developing Harmonised European Approaches for Transport Costing and Project Assessment;
- d) **koszty opóźnień spowodowanych wypadkami** - – niemożliwe jest ustalenie tej wartości ze względu na brak możliwości określenia preferencji o których mowa w projekcie HEATCO – Developing Harmonised European Approaches for Transport Costing and Project Assessment.

W 2010 roku średni kurs ogłoszony przez Narodowy Bank Polski na dzień 31 grudnia 2010 r. wynosił : 3,9603 zł za 1 €.

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			BEZ ZMIAN	
Przepisy o notyfikowanych organach, rzeczoznawcach, stronach trzecich, organach odpowiedzialnych za rejestrację, badanie itd.			BEZ ZMIAN	
Krajowe przepisy dotyczące bezpieczeństwa kolei				
Przepisy o krajowych celach i metodach w zakresie bezpieczeństwa			BRAK	
Przepisy o wymaganiach wobec systemów zarządzania bezpieczeństwem i certyfikatów bezpieczeństwa dla przewoźników kolejowych			BEZ ZMIAN	
Przepisy o wymaganiach wobec systemów zarządzania bezpieczeństwem i autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa dla zarządców infrastruktury			BEZ ZMIAN	
Przepisy o wymaganiach w stosunku do posiadaczy wagonów			BEZ ZMIAN	
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			BEZ ZMIAN	

Wspólne zasady funkcjonowania sieci kolejowej, w tym przepisy dotyczące procedur sygnalizacji i zarządzania ruchem	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 grudnia 2007r.)	Niniejsze rozporządzenie określa: 1) kryteria, na podstawie których ustalane będzie, czy planowany przewóz osób jest usługą międzynarodową, 2) kryteria, na podstawie których przeprowadzana będzie analiza, czy planowane połączenie międzynarodowe narusza równowagę ekonomiczną usług wykonywanych na podstawie umów o świadczenie usług publicznych, 3) zakres informacji, wniosków przewoźników kolejowych oraz organów zawierających umowy w zakresie świadczenia usług publicznych na linii kolejowej, 4) 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
	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia z dnia 18 lutego 2011r w sprawie licencji maszynisty (Dz. U. Nr 66, poz. 346 z późn. zm.)	06 kwietnia 2011r.	Nowy przepis wydany w oparciu o delegację zawartą w art. 22a ust. 11 ustawy z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.)	Niniejsze rozporządzenie określa: 1) tryb wydawania, przedłużania ważności, zawieszania i cofania licencji maszynisty, aktualizacji danych zawartych w licencji oraz wydawania jej wtórników; 2) wymagania zdrowotne, fizyczne i psychiczne, jakie powinny spełniać osoby ubiegające się o licencję maszynisty; 3) zasady oceny zdolności fizycznej i psychicznej osób ubiegających się o licencje maszynisty oraz tryb orzekania o tej zdolności;

				maszynisty i świadectwo maszynisty, tryb wpisu na listę, tryb wykreślenia, a także sposób uiszczania opłat; 8) wzór licencji maszynisty; 9) tryb prowadzenia rejestru licencji maszynistów
	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lutego 2011r w sprawie świadectwa maszynisty (Dz. U. Nr 66, poz. 347)	06 kwietnia 2011r	Nowy przepis wydany w oparciu o delegację zawartą w art. 22b ust. 21 ustawy z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.)	Niniejsze rozporządzenie określa: 1) zakres wiedzy i umiejętności dotyczących pojazdu kolejowego i infrastruktury kolejowej objętych szkoleniem i egzaminem, które są niezbędne do uzyskania świadectwa maszynisty; 2) sposób prowadzenia rejestru świadectw maszynistów; 3) wzór świadectwa maszynisty
	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 marca 2011r w sprawie wpisu na listę podmiotów uprawnionych do przeprowadzania badań w celu sprawdzenia spełniania wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania licencji oraz świadectwa maszynisty (Dz. U. Nr 66, poz. 348)	06 kwietnia 2011r	Nowy przepis wydany w oparciu o delegację zawartą w art. 22a ust. 13 ustawy z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.)	Niniejsze rozporządzenie określa: 1) szczegółowe wymagania w stosunku do podmiotów ubiegających się o wpis na listę podmiotów uprawnionych do przeprowadzania badań w celu sprawdzenia spełniania wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych dla uzyskania licencji oraz świadectwa maszynisty, prowadzoną przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego; 2) tryb wpisu na listę oraz wykreślenia z niej; 3) sposób uiszczania opłat za dokonanie wpisu na listę
	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 marca 2011r w sprawie badań niezbędnych do otrzymania świadectwa maszynisty oraz zachowania jego ważności (Dz. U. Nr 66, poz. 349)	06 kwietnia 2011r	Nowy przepis wydany w oparciu o delegację zawartą w art. 22b ust. 22 ustawy z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.)	Niniejsze rozporządzenie określa zakres i częstotliwość badań przeprowadzanych w celu oceny spełniania wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do otrzymania świadectwa maszynisty oraz zachowania jego ważności
	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lutego 2011r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych oraz pojazdów kolejowych metra (Dz. U. Nr 59, poz. 301)	06 kwietnia 2011r	Nowy przepis wydany w oparciu o delegację zawartą w art. 22d ust. 3 ustawy z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.), zastępujący dotychczas obowiązujące rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 sierpnia 2004r. w sprawie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego i warunków jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe (Dz. U. Nr 212, poz. 2152, z późn. zm.) Uwaga: W zakresie dotyczącym maszynistów postanowienia	Niniejsze rozporządzenie określa: 1) wykaz stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych oraz pojazdów kolejowych metra; 2) warunków jakie powinni spełniać pracownicy zatrudnieni na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych oraz pojazdów kolejowych metra; 3) zasady oceny zdolności fizycznych i psychicznych pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych oraz pojazdów kolejowych metra, jednostki uprawnione do oceny zdolności fizycznej i psychicznej oraz tryb orzekania o tej zdolności;

			rozporządzenia z dnia 16 sierpnia 2004r. (Dz. U. Nr 2123, poz. 2152, z późn. zm.) zachowują moc, jednak nie dłużej niż do dnia 01 grudnia 2017r.	4) sposób powoływania i tryb pracy komisji egzaminacyjnych stwierdzających kwalifikacje pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych oraz pojazdów kolejowych metra; 5) wzory dokumentów potwierdzających kwalifikacje i upoważniających do wykonywania czynności na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych oraz pojazdów kolejowych metra; 6) wysokość wynagrodzenia członków komisji egzaminacyjnych; 7) wysokość opłat związanych ze stwierdzeniem kwalifikacji pracowników i sposób uiszczania tych opłat
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 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)	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.
Przepisy o wymaganiach w zakresie autoryzacji wprowadzania do użytku infrastruktury (tory, mosty, tunele, energetyka, ATC, radio, sygnalizatory, rygle, przejazdy kolejowe, perony itd.)			BEZ ZMIAN	

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, posiadanych przez licencjonowane przedsiębiorstwa kolejowe w 2010r. zarejestrowane:	w Polsce	3
	w innym państwie członkowskim	0

Z czego:

- 1) na sieci ogólnej 1 przewoźnik kolejowy – Nadwiślański Zakład Transportu Kolejowego Sp. z o.o., który z dniem 03 stycznia 2011r. został przejęty przez innego przewoźnika;
- 2) na sieci funkcjonalnie oddzielonej od reszty systemu kolejowego 2 przewoźników: Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o. oraz Metro Warszawskie Sp. z o.o.

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

		Nowe	Zaktualizowane / zmienione	Odnowione
E.2.1. Liczba ważnych certyfikatów bezpieczeństwa część A , posiadanych przez przedsiębiorstwa kolejowe w 2010 r. zarejestrowane:	w Polsce	55	0	0
	w innym państwie członkowskim	0	0	0

		Nowe	Zaktualizowane / zmienione	Odnowione
E.2.2. Liczba ważnych certyfikatów bezpieczeństwa część B , posiadanych przez przedsiębiorstwa kolejowe w 2010 r. zarejestrowane:	w Polsce	43	0	0
	w innym państwie członkowskim	0	0	0

			P	O	N
E.2.3. Liczba wniosków o certyfikaty bezpieczeństwa, część A , złożonych przez przedsiębiorstwa kolejowe w 2010r., zarejestrowane:	w Polsce	nowe certyfikaty	31	2	8
		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

			P	O	N
E.2.4. Liczba wniosków o certyfikaty bezpieczeństwa, część B , złożonych przez przedsiębiorstwa kolejowe w 2010r., zarejestrowane:	w Polsce	nowe certyfikaty	49	0	15
		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

P – Wniosek przyjęty, certyfikat został już wydany
O – Wniosek odrzucony, certyfikat nie został wydany
N – 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 2010 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	Odnowione
E.3.1. Liczba ważnych autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa posiadanych w 2010 r. przez zarządców infrastruktury zarejestrowanych w danym państwie członkowskim	5	0	0

		P	O	N
E.3.2. Liczba wniosków o autoryzacje w zakresie bezpieczeństwa złożonych w 2010r. przez zarządców infrastruktury zarejestrowanych w danym państwie członkowskim	nowe autoryzacje	5	1	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 2010 r. dla przedsiębiorstw kolejowych zarejestrowanych:	w danym państwie członkowskim	około 1 miesiąca (26 dni)	-	-
	w innym państwie członkowskim	-	-	-

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

		Nowe	Zaktualizowane/zmienione	Odnówione
Średni czas po otrzymaniu wszystkich niezbędnych informacji pomiędzy otrzymaniem wniosku a ostatecznym dostarczeniem certyfikatu bezpieczeństwa, część B , w 2010 r. dla przedsiębiorstw kolejowych zarejestrowanych:	w danym państwie członkowskim	około 7 dni	-	-
	w innym państwie członkowskim	-	-	-

E.6. Aspekty proceduralne – autoryzacje w zakresie bezpieczeństwa

		Nowe	Zaktualizowane/zmienione	Odnówione
Średni czas po otrzymaniu wszystkich niezbędnych informacji pomiędzy otrzymaniem wniosku a ostatecznym dostarczeniem autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa w 2010r. dla zarządców infrastruktury, zarejestrowanych:	w danym państwie członkowskim	około 1 miesiąca (28 dni)	-	-
	w innym państwie członkowskim	-	-	-