

OBWIESZCZENIE PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

z dnia 14 czerwca 2011 r.

w sprawie ogłoszenia rocznego „Raportu w sprawie bezpieczeństwa na kolei w Polsce za 2009 rok”

Na podstawie art. 17 a ust. 7 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.¹⁾) ogłasza się roczny „Raport w sprawie bezpieczeństwa na kolei za 2009 rok”, stanowiący załącznik do obwieszczenia.

Powyższy raport został już przekazany do Europejskiej Agencji Kolejowej.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego

z up. *Krzysztof Banaszek*
Wiceprezes

¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 176, poz. 1238 i Nr 191, poz. 1374, z 2008 r. Nr 59, poz. 359, Nr 144, poz. 902, Nr 206, poz. 1289 i Nr 227, poz. 1505, z 2009 r. Nr 1, poz. 3, Nr 18, poz. 97, Nr 19, poz. 100, Nr 98, poz. 817, Nr 115, poz. 966, Nr 157, poz. 1241 i Nr 214, poz. 1658 oraz z 2011 r. Nr 5, poz. 13, Nr 102, poz. 586 i Nr 106, poz. 622.



Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego

RAPORT W SPRAWIE BEZPIECZEŃSTWA NA KOLEI W POLSCE ZA 2009 ROK

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

Warszawa, 2010 rok

SPIS TREŚCI

Lp.	Tytuł			Str.
1.	A.	A.1.	Zakres raportu	183
2.	B.	Wstęp		183
3.		1.	Wstęp do raportu	183
4.		2.	Informacje o strukturze kolei	184
5.		3.	Podsumowanie – ogólna analiza tendencji w rozwoju bezpieczeństwa – certyfikacja	185
6.	C.	Organizacja		185
7.		1.	Wprowadzenie	185
8.		2.	Organizacja Urzędu Transportu Kolejowego	185
9.	D.	Rozwój bezpieczeństwa kolei		185
10.		1.	Inicjatywy mające na celu utrzymanie i poprawę stanu bezpieczeństwa	185
11.		2.	Analiza tendencji danych	189
12.		3.	Rezultaty rekomendacji w zakresie bezpieczeństwa	189
13.	E.	Ważne zmiany w prawodawstwie i uregulowaniach prawnych		190
14.		1.	Stopień zaawansowania transpozycji Dyrektywy 2004/49/WE	190
15.		2.	Stopień zaawansowania transpozycji Dyrektywy 2007/59/WE	191
16.	F.	Postęp w zakresie wydanych certyfikacji i autoryzacji bezpieczeństwa		192
17.		1.	Przepisy krajowe – daty rozpoczęcia – dostępność	192
18.		2.	Dane liczbowe	193
19.		3.	Aspekty proceduralne	193
20.	G.	Nadzór nad przewoźnikami kolejowymi i zarządcami infrastruktury		193
21.		1.	Opis nadzoru nad przewoźnikami kolejowymi i zarządcami infrastruktury	193
22.		2.	Złożenie raportów rocznych w sprawie bezpieczeństwa przez wszystkich zarządców infrastruktury i przedsiębiorstwa kolejowe	195
23.		3.	Liczba kontroli/inspekcji	195
24.		4.	Liczba audytów	195
25.		5.	Podsumowanie działań dotyczących aspektów bezpieczeństwa podjętych w następstwie audytów/inspekcji	196
26.		6.	Skargi głoszone przez zarządcę/ zarządców infrastruktury wobec przedsiębiorstwa kolejowego/przedsiębiorstw kolejowych związane z warunkami dotyczącymi	196
27.		7.	Skargi zgłoszone przez przedsiębiorstwo(a) kolejowe wobec zarządcy(ów) infrastruktury związane z warunkami dotyczącymi ich autoryzacji	196
28.	H.	Raportowanie w sprawie zastosowania CSM w zakresie oceny ryzyka		196
29.	I.	Wnioski końcowe – priorytety		196
30.	J.	Źródła informacji		197
–	Załącznik A	Informacje o strukturze kolei		
31.		A.1.a.	Sieć linii kolejowych w Polsce	199
32.		A.1.b.	Sieć linii kolejowych wydzielonych od reszty systemu kolejowego w Polsce	200

33.		A.2.1.a.	Zarządcy infrastruktury kolejowej na ogólnej sieci kolejowej w Polsce	201
34.		A.2.1.b.	Zarządcy infrastruktury kolejowej wydzielonej od ogólnego systemu	202
35.		A.2.1.c.	Zarządcy infrastruktury kolejowej w Polsce – siedziby podmiotów	203
36.		A.2.2.a.	Przewoźnicy kolejowi w ogólnym systemie kolejowym	206
37.		A.2.2.b.	Przewoźnicy kolejowi na sieci wydzielonej od ogólnego systemu	210
38.	Załącznik B		Schematy organizacyjne krajowej władzy bezpieczeństwa	
39.		B.1.	Schemat UTK w powiązaniu z innymi organami	211
40.		B.2.	Obszary działania Oddziałów Terenowych w UTK	212
–	Załącznik C		Dane dotyczące CSI – zastosowane definicje	
41.	1.		Dane dotyczące CSI	213
42.	2.		Definicje zawarte w rozporządzeniu (WE) Nr 91/2003	213
43.	3.		Definicje krajowe stosowane w rocznym raporcie	214
44.	4.		Zestawienie danych statystycznych za lata 2006–2009	215
45.	4.1.		Zestawienie dla sieci linii kolejowych ogólnego systemu w Polsce	215
46.	4.2.		Zestawienie dla sieci linii kolejowych funkcjonalnie wydzielonych od ogólnego systemu w Polsce	223
47.	Załącznik D		Ważne zmiany w prawodawstwie rozporządzeniach	232
48.	Załącznik E		Stan certyfikacji i autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa – dane liczbowe	237

A.1. ZAKRES RAPORTU

Roczny raport w sprawie bezpieczeństwa sporządzony przez krajową władzę bezpieczeństwa – Urząd Transportu Kolejowego, zwany dalej „UTK” – zawiera informacje o:

- a) strukturze kolei z wykazem zarządców infrastruktury kolejowej (załącznik A.2.1.) oraz wykazem przewoźników kolejowych (załącznik A.2.2.);
- b) ważnych zmianach w prawodawstwie i uregulowaniach dotyczących bezpieczeństwa kolei wprowadzonych w 2009 roku (załącznik D);
- c) stanie bezpieczeństwa kolei, łącznie z agregacją wskaźników bezpieczeństwa – CSI (załącznik C, załączniki CSI i załączniki CSI-Charts) na szczeblu państwa członkowskiego;
- d) wynikach i doświadczeniach związanych z nadzorowaniem zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych.

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

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 (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.).

Raport roczny, udostępniony poprzez opublikowanie w dzienniku urzędowym ministra właściwego do spraw transportu, stanowi źródło informacji przede wszystkim dla różnych podmiotów zarejestrowanych w Polsce i państwach członkowskich prowadzących działalność w dziedzinie transportu kolejowego. Ponadto informacje mogą być wykorzystane przez przedstawicieli biznesu, polityki i mediów oraz całego społeczeństwa.

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

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

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

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

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

Z grupy ogólnego systemu kolejowego raporty przedłożyło 8 zarządców infrastruktury.

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

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

Pomimo, że raport za 2009 rok jest z kolei już czwartym, to jednak w dalszym ciągu sprawia wielu podmiotom dużo problemów. W dalszym ciągu stwarza wiele trudności dla komisji wypadkowych stosowanie podziału osób poszkodowanych podczas wypadków, tj. „osób nieuprawnionych” oraz „osób innych”. W statystyce prowadzonej przez Główny Urząd Statystyczny w Polsce, w zakresie danych o sieci kolejowej (formularz TK-5 „Zestawienie tabelaryczne z danymi o sieci kolejowej”) uwzględniane są długości budowlane torów, tj. bez długości rozjazdów. W niniejszym raporcie uwzględniono długość całkowitą torów szlakowych oraz długość torów głównych zasadniczych na „punktach eksploatacyjnych” (posterunki ruchu i punkty ekspedycyjne), które stanowią przedłużenie torów szlakowych. Wdrożenie wymogu stosowania dodatkowego podziału wypadków kolejowych dla celów statystycznych, tj. wprowadzenie „wypadków znaczących”, stwarza w dalszym ciągu trudności. Dotychczas zarządcy infrastruktury przedstawiali statystykę wypadkową do GUS według definicji krajowych. Z uwagi na wejście w życie rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 20 lipca 2010 r.

w sprawie wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI) (Dz. U. Nr 142, poz. 952), statystyka za 2010 będzie uwzględniała właściwą kwalifikację znaczących wypadków.

Nieprecyzyjne określenie „liczby wagonów silnikowych / zespołów trakcyjnych” budzi wątpliwość właściwej kwalifikacji wagonów silnikowych oraz autobusów szynowych.

2. Informacje o strukturze kolei.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Zgodnie z postanowieniami ostatniej zmiany do ustawy o transporcie kolejowym zarządcy infrastruktury oraz przewoźnicy kolejowi posiadający ważne świadectwa bezpieczeństwa (wydane na podstawie Dyrektywy 2001/14/WE) są zobowiązani do wystąpienia do Prezesa UTK z wnioskiem o wydanie autoryzacji bezpieczeństwa lub certyfikatu bezpieczeństwa w terminie do dnia 30 czerwca 2010 roku. **Termin ważności ww. świadectw bezpieczeństwa upływa z dniem 31 grudnia 2010 roku.**

W 2009 roku zostały wydane certyfikaty bezpieczeństwa:

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

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

C. ORGANIZACJA

1. Wprowadzenie.

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

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

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

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

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

D. ROZWÓJ BEZPIECZEŃSTWA KOLEI

1. Inicjatywy mające na celu utrzymanie i poprawę stanu bezpieczeństwa.

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

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym zarządca infrastruktury ma obowiązek utrzymywania infrastruktury kolejowej w stanie zapewniającym bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego. Natomiast zgodnie z art. 17 tej ustawy zarządcy, przewoźnicy kolejowi oraz użytkownicy bocznic zobowiązani są spełniać warunki techniczne i organizacyjne zapewniające:

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

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

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

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

Wypadki/zdarzenia poprzedzające, które były przyczyną podjęcia danego działania			Opis podjętych działań poprawiających bezpieczeństwo
Data	Miejsce	Opis wydarzenia	
1	2	3	4
15.02.2009 r.	Linia nr 139 Katowice – Zwardoń – Granica Państwa, stacja Pszczyna	Podczas jazdy pociągu pasażerskiego nastąpiło wykolejenie lokomotywy EP09 w wyniku złamania osi trzeciego zestawu.	1. Dokonano przeglądu zestawów kołowych wszystkich lokomotyw serii EP09. 2. Wycofano z eksploatacji 26 lokomotyw serii EP09. 3. Zaktualizowano Warunki Techniczne Wytwarzania i Odbioru (WTWiO) dla odkuwek osi oraz osi zestawów kołowych.
4.08. 2009 r.	Linia Nr 001 Warszawa Centralna – Katowice, szlak Będzin – Sosnowiec Gl.	Podczas jazdy pociągu pasażerskiego nastąpiło wykolejenie lokomotywy EP09 w wyniku złamania osi pierwszego zestawu.	4. W przepisach wewnętrznych wniesiono dodatkowy zapis wprowadzający zakaz stosowania spawania, napawania i metod natryskowych przy naprawach osi. 5. Prowadzona jest sukcesywna wymiana osi zestawów kołowych.
6.04.2009 r.	Przejazd niestrzeżony kat. D, linia nr 404, szlak Białogard – Karlino, km 65,781	W wyniku nie zachowania ostrożności przez kierującego samochodem ciężarowym podczas dojeżdżania do przejazdu i nie dostosowania się do znaków drogowych doszło do najechania na przejeżdżający pociąg pasażerski i jego wykolejenie.	1. Wprowadzono ograniczenie prędkości dla pociągów do 20 km/h. 2. Wprowadzono ograniczenie prędkości dla pojazdów drogowych do 50 km/h. 3. Oznakowano przejazd dodatkową tablicą ostrzegawczą „Uwaga wypadki”. 4. Uwzględnienie w planach na rok 2010 zabudowę urządzeń SSP.
30.08.2009 r.	Linia nr 003, stacja Łowicz Główny, km 80,791	Pominięcie sygnalizatora wskazującego sygnał „Stój” i wjazd lokomotywy jadącej luzem na przejazd strzeżony kat. A przy otwartych rogatkach co w konsekwencji doszło do kolizji z pojazdem samochodowym.	1. Podczas pouczeń okresowych z drużynami trakcyjnymi omówiono zasady dokonywania zapisów w książkach pokładowych pojazdów kolejowych oraz kartach pracy. 2. Zobowiązano maszynistów do posiadania skróconego rozkładu jazdy. 3. Zobowiązano do ścisłego przestrzegania procedur znajomości szlaków przez maszynistów.

1	2	3	4
15.09.2009 r.	Linia nr 008 Warszawa Zachodnia – Kraków Główny, stacja Kozłów, km 262,530	Kolizja – starcie pociągu z wózkiem motorowym WM15 i wagonem platformą w okresie rozjazdu, które uległy wykolejeniu spowodowane wadliwym działaniem odcinka izolowanego zwrotnicowego.	1. Przeprowadzono kontrole jakości obsługi technicznej urządzeń srk ze szczególnym uwzględnieniem sprawdzania czułości przekaźników. 2. Przeprowadzono szkolenie pracowników odnośnie sposobu dokumentowania czynności diagnostycznych i kontroli utrzymania obiektu budowlanego. Omówiono sposób postępowania oraz wymogi formalne dla izolowanych obwodów torowych i zwrotnicowych, m.in. sprawdzanie stanu skorodowania powierzchni główki szyny oraz stan przytwierdzenia łączników szynowych w tych obwodach.
13.10.2009 r.	Linia nr 271 Wrocław Główny – Poznań Główny, stacja Szewce	Podczas wjazdu na stację pociągu pasażerskiego nastąpiło wykolejenie lokomotywy EP07 oraz 12 wagonów w wyniku przekroczenia dozwolonej prędkości. Jednocześnie maszynista lokomotywy był w stanie nietrzeźwym.	Wprowadzono obowiązek kontroli trzeźwości pracowników drużyn trakcyjnych i konduktorskich zgłaszających się do pracy.
25.05.2009 r.	Linia nr 131 Chorzów Batory – Tczew stacja Tarnowskie Góry tor nr 336, km 36,770	Podczas wykonywania pracy manewrowej nastąpiło wykolejenie wagonu pierwszym wózkiem na skutek zużycia granicznego hamulca docelowego H-336.	Dokonano wymiany szczęk hamulcowych na hamulcu docelowym H-336.
27.10.2009 r.	Linia nr 137 Katowice – Legnica, stacja Rogoźnica	Maszynista pociągu towarowego przejechał obok semafora wjazdowego do stacji wskazującego sygnał „stój” i uderzył w bok manewrującego składu. W wyniku kolizji nastąpiło wykolejenie 3 wagonów węglarek.	Omówiono na pouczeniach okresowych okoliczności i przyczyny kolizji.
20.12.2009 r.	Linia nr 131 Chorzów Batory – Tczew, szlak Terespol Pomorski – Laskowice Pomorskie, tor nr 2, km 416,749	Podczas jazdy pociągu doszło do wykolejenia wagonu na skutek czterokrotnego złamania szyny w prawym toku na łącznej długości 2,13 m.	Ujęto w planach na rok 2010 naprawę toru nr 2 w km 416,000–418,000 oraz wykonanie regulacji naprężeń w torze.
6.06.2009 r.	Linia 120 Hurko – Krówniki, szlak Hurko – Krówniki, km 0,200	Podczas jazdy pociągu nastąpiło wykolejenie lokomotywy jedną osią spowodowane niewłaściwą przechyłką toru powstałą na skutek rozmiękczenia torowiska.	Wykonano w trybie awaryjnym remont toru. Opracowany został biuletyn informacyjny o wypadku.

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

Opis obszarów, którego dotyczą działania	Opis przyczyn podjęcia działań	Opis podjętych działań poprawiających bezpieczeństwo
Poprawa bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych	Liczba wypadków spowodowanych wyłącznie przez kierujących pojazdami drogowymi z przyczyn niezachowania należytej ostrożności podczas przejeżdżania przez przejazd kolejowy.	Nasilenie medialnych akcji informacyjnych i pokazowych „ Bezpieczny przejazd – zatrzymaj się i żyj ”, skierowanych do kierujących pojazdami drogowymi w czasie przejazdu przez tory kolejowe, a mających na celu podniesienie świadomości o zagrożeniach i ich skutkach, jakie mogą mieć miejsce na przejazdach.
	Liczba wypadków na przejazdach kolejowych strzeżonych.	Dodatkowe kontrole przejazdów kolejowych kategorii A, B, C, i D na zasadach określonych w Decyzji Nr 44 Prezesa Zarządu PKP PLK S.A. z dnia 30 kwietnia 2008 r.
	Likwidacja zagrożeń na przejazdach kolejowych dla użytkowników przejazdu.	1. Linia 133 przebudowa urządzeń zabezpieczających ruch na przejazdach w km 48.841 w związku ze zmianą kategorii z C na B. 2. Poprawiono trójkąty widoczności na 853 przejazdach.
	Postęp techniczny – poprawa stanu bezpieczeństwa.	Stacja Goleniów – zabudowa urządzeń komputerowych typu EBILOCK 950 STC. W ramach tej modernizacji przebudowano 3 przejazdy na linii 401 i 1 przejazd na linii 402, tj. dokonano zmiany kat. D na C.
Profilaktyka	Badanie przyczyn wypadków i incydentów kolejowych, wstępne szacowanie strat i wprowadzanie wniosków mających na celu zapobieganie wypadkom kolejowym w przyszłości.	Przestrzeganie rozporządzenia MI w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych z dnia 30 kwietnia 2007 r. (Dz. U. Nr 89, poz. 593).
Liczniki przebiegu kilometrów wagonów	Dostosowanie do ustawowych wymogów.	Montaż liczników przebiegu kilometrów – Etap: testowanie liczników, wybór dostawcy.
Monitoring lokomotyw	Konieczność monitorowania parametrów pracy lokomotywy.	Wprowadzenie systemu monitoringu lokomotyw spalinowych.
Modernizacja pojazdów trakcyjnych	Poprawa bezpieczeństwa ruchu kolejowego, niezawodności i komfortu obsługi.	1. Kontynuacja modernizacji lokomotyw serii ET22 (1-szy etap zakłada modernizację 28 szt.). W 2009 r. wykonano: 17 modernizacji (zmiana typu z 201E na 201/Em) oraz 25 napraw rewizyjnych, w których wyposażono lok. w urządzenia do smarowania obrzeży zestawów kołowych. 2. Rozpoczęcie modernizacji lokomotywy serii SU45 – docelowo dla 20 szt. W roku 2009 wykonano 1 modernizację (zmiana typu 301Db na 301 Dd). 3. Kontynuacja modernizacji lokomotywy ST44. W 2009 r. wykonano 3 modernizacje (zmiana typu z M62 na M62Ko).
Bezpieczeństwo ruchu kolejowego	Zwiększenie bezpieczeństwa podróżnych korzystających z metra.	Montowanie na stacjach metra monitorów dla maszynistów umożliwiających obserwowanie pasażerów wsiadających i wysiadających, rozbudowanie telewizji przemysłowej.

2. Analiza tendencji danych.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3. Rezultaty rekomendacji w zakresie bezpieczeństwa.

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

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

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

- przestrzegania prawidłowego wypełniania dokumentu „Świadectwo sprawności technicznej pojazdu kolejowego”,
- systematycznego sprawdzania sprawności technicznej amortyzatorów olejowych w lokomotywach serii ET22 w trakcie czynności utrzymaniowo-naprawczych,

- uściślenia treści zamówienia na osie zestawów kołowych o opis niezbędnych do prowadzenia obróbki technologicznej osi zestawów kołowych ze wskazaniem aktualnych rysunków i warunków wykonania osi w świetle obowiązujących norm i przepisów, zapewnienia nadzoru komisarycznego nad odbiorem osi i zestawów kołowych, zapewnienia trwałego zabezpieczenia osi przed uszkodzeniami mechanicznymi w czasie transportu pomiędzy zakładami (produkcyjnymi, a instalującymi osie w lokomotywach).

Prezes UTK, zgodnie art. 28l ust. 9 ustawy o transporcie kolejowym, nadzoruje w ramach swoich kompetencji realizację zaleceń powypadkowych przekazywanych przez Komisję.

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

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

W związku z zaleceniami i wytycznymi Europejskiej Agencji Kolejowej oraz Komisji Europejskiej po zaistniałym wypadku w Viareggio we Włoszech oraz przypadkami ukłęcia osi zestawów kołowych w Polsce – Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, wystosował zalecenie do wszystkich uczestników rynku kolejowego pismem z dnia 9.10.2009 r. z pilnym terminem ich realizacji.

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

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

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

W dalszym działaniu na 2010 r. do realizacji pozostało:

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

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

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

E. WAŻNE ZMIANY W PRAWODAWSTWIE I UREGULOWANIACH PRAWNYCH

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

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

W 2009 roku, w związku z opublikowaniem Dyrektywy 2008/110/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 2008 r. zmieniającej dyrektywę 2004/49/WE w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych na grunt prawa krajowego transponowano jej zapisy za pośrednictwem rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 sierpnia 2009 r. w sprawie wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (Dz. U. Nr 142, poz. 1159), które weszło w życie 17 września 2009 r. Niniejsze rozporządzenie utraciło moc na podstawie § 4 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 20 lipca 2010 r. w sprawie wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI) (Dz. U. Nr 142, poz. 952), które dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia dyrektywy Komisji 2009/149/WE z dnia 27 listopada 2009 r. zmieniającej dyrektywę 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do wspólnych

nych wskaźników bezpieczeństwa oraz wspólnych metod obliczania kosztów wypadków (Dz. Urz. UE L 313 z 28.11.2009). Rozporządzenie to określa wspólne wskaźniki bezpieczeństwa (CSI), które Prezes Urzędu Transportu Kolejowego zamieszcza w rocznym raporcie w sprawie bezpieczeństwa, na podstawie wskaźników otrzymywanych od zarządców i przewoźników kolejowych oraz sposób ich obliczania i zestawiania.

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

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

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

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

Rozwiązania zawarte w niniejszej ustawie obejmują:

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

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

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

- 1) trybu wydawania, przedłużania ważności, zawieszania i cofania licencji maszynisty, aktualizacji danych zawartych w licencji oraz wydawania jej wtórników;
- 2) wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych jakie powinny spełniać osoby ubiegające się o licencję maszynisty;
- 3) zasad oceny zdolności fizycznej i psychicznej osób ubiegających się o licencję maszynisty oraz tryb orzekania o tej zdolności;
- 4) wzorów dokumentów potwierdzających zdolność fizyczną i psychiczną osób ubiegających się o licencję maszynisty;
- 5) zakresu wiedzy i umiejętności objętych szkoleniem i egzaminem niezbędny dla uzyskania licencji;
- 6) wzorów dokumentów potwierdzających kwalifikacje osób ubiegających się o licencję maszynisty;

- 7) szczegółowe wymagania w stosunku do przedsiębiorców ubiegających się o wpis na listę podmiotów uprawnionych do szkolenia i egzaminowania osób ubiegających się o licencje maszynisty i świadectwa maszynisty;
- 8) wzoru licencji maszynisty;
- 9) trybu prowadzenia rejestru licencji maszynistów.

Wymienione wyżej rozporządzenia nie zostały jeszcze wydane.

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

Elementami „wprowadzającymi” rozporządzenie do systemu prawa polskiego są:

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

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

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

F. POSTĘP W ZAKRESIE WYDANYCH CERTYFIKACJI I AUTORYZACJI BEZPIECZEŃSTWA

1. Przepisy krajowe – daty rozpoczęcia – dostępność:

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

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

- rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 5 grudnia 2006 r. w sprawie sposobu uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa (Dz. U. Nr 230, poz. 1682) – obowiązujące od 29.12.2006 r.,
- rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 12 marca 2007 r. w sprawie warunków oraz trybu wydawania, przedłużania, zmiany i cofania autoryzacji bezpieczeństwa, certyfikatów bezpieczeństwa i świadectw bezpieczeństwa (Dz. U. Nr 57, poz. 389) – obowiązujące od 17.04.2007 r.,
- rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 19 marca 2007 r. w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 60, poz. 407, z późn. zm.) – obowiązujące od 21.04.2007 r.

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

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

- rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 12 marca 2007 r. w sprawie warunków oraz trybu wydawania, przedłużania, zmiany i cofania autoryzacji bezpieczeństwa, certyfikatów bezpieczeństwa i świadectw bezpieczeństwa (Dz. U. Nr 57, poz. 389) – obowiązujące od 17.04.2007 r.,
- rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 19 marca 2007 r. w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 60, poz. 40, z późn. zm.) – obowiązujące od 21.04.2007 r.

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

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

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

2. Dane liczbowe:

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

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

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

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

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

3. Aspekty proceduralne:

3.1. Certyfikaty w zakresie bezpieczeństwa, część A:

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

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

3.2. Certyfikaty w zakresie bezpieczeństwa, część B:

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

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

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

3.3. Autoryzacje w zakresie bezpieczeństwa:

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

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

G. NADZÓR NAD PRZEWOŹNIKAMI KOLEJOWYMI I ZARZĄDCAMI INFRASTRUKTURY

1. Opis nadzoru nad przewoźnikami kolejowymi i zarządcami infrastruktury.

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

Tryb wykonywania kontroli określony został przez Ministra Transportu w rozporządzeniu z dnia 12 marca 2007 r. w sprawie trybu wykonywania kontroli przez Prezesa UTK (Dz. U. Nr 57, poz. 388). Kontrole (inspekcje) przeprowadzane są przez pracowników Urzędu Transportu Kolejowego, na podstawie pisemnego upoważnienia do przeprowadzenia kontroli wystawionego przez Prezesa UTK.

Czynności kontrolne, po okazaniu legitymacji służbowej i upoważnienia, dokonywane są w obecności osób będących pracownikami jednostki kontrolowanej (przewoźnika kolejowego lub zarządcy infrastruktury), wyznaczonych przez kierownika jednostki kontrolowanej lub osobę przez niego upoważnioną. Kontrolujący dokonuje ustaleń stanu faktycznego na podstawie zebranych dowodów, a wyniki kontroli przedstawia w protokole kontroli.

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

1.1. Korzystanie z list kontrolnych, audytów, inspekcji.

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

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

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

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

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

W roku 2009 Urząd Transportu Kolejowego nie przeprowadził żadnego audytu.

W drugim półroczu rozpoczęto budowę zespołu do przeprowadzania audytów.

W związku z powyższym upoważnieni pracownicy UTK przeprowadzali kontrole (inspekcje), którymi objęto podmioty posiadające „Certyfikaty Bezpieczeństwa” oraz „Świadectwa bezpieczeństwa” (o którym mowa w art. 32 Dyrektywy 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 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.

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

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

1.4. Ekonomiczne aspekty audytów (koszty itp.).

W roku 2009 koszty związane z prowadzonymi przez pracowników UTK kontrolami (inspekcjami) wyniosły łącznie 324 820 PLN (79 067 €). Na powyższą kwotę złożyły się koszty delegacji służbowych oraz uposażenia pracowników.

1.5. Kwestie o istotnym znaczeniu.

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

2. Złożenie raportów rocznych w sprawie bezpieczeństwa przez wszystkich zarządców infrastruktury i przedsiębiorstwa kolejowe.

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

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

Z grupy ogólnego systemu kolejowego raporty przedłożyło 8 zarządców infrastruktury.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

H. RAPORTOWANIE W SPRAWIE ZASTOSOWANIA CSM W ZAKRESIE OCENY RYZYKA

Rozporządzenie Komisji (WE) Nr 352/2009 z dnia 24 kwietnia 2009 r. w sprawie przyjęcia wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka, o której mowa w art. 6 ust. 3 lit. a) dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady zostało opublikowane w dniu 29 kwietnia 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 wymagają przepisy art. 15 ust. 1 ww. dyrektywy lub TSI rozporządzenie stosowane będzie **od dnia 19 lipca 2010 r.** W całości rozporządzenie będzie stosowane **od dnia 1 lipca 2012 r.**

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

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

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

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

I. WNIOSKI KOŃCOWE – PRIORYTETY

Urząd Transportu Kolejowego — krajowa władza bezpieczeństwa — przyjął następujące priorytetowe działania na rok 2010:

- 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 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:

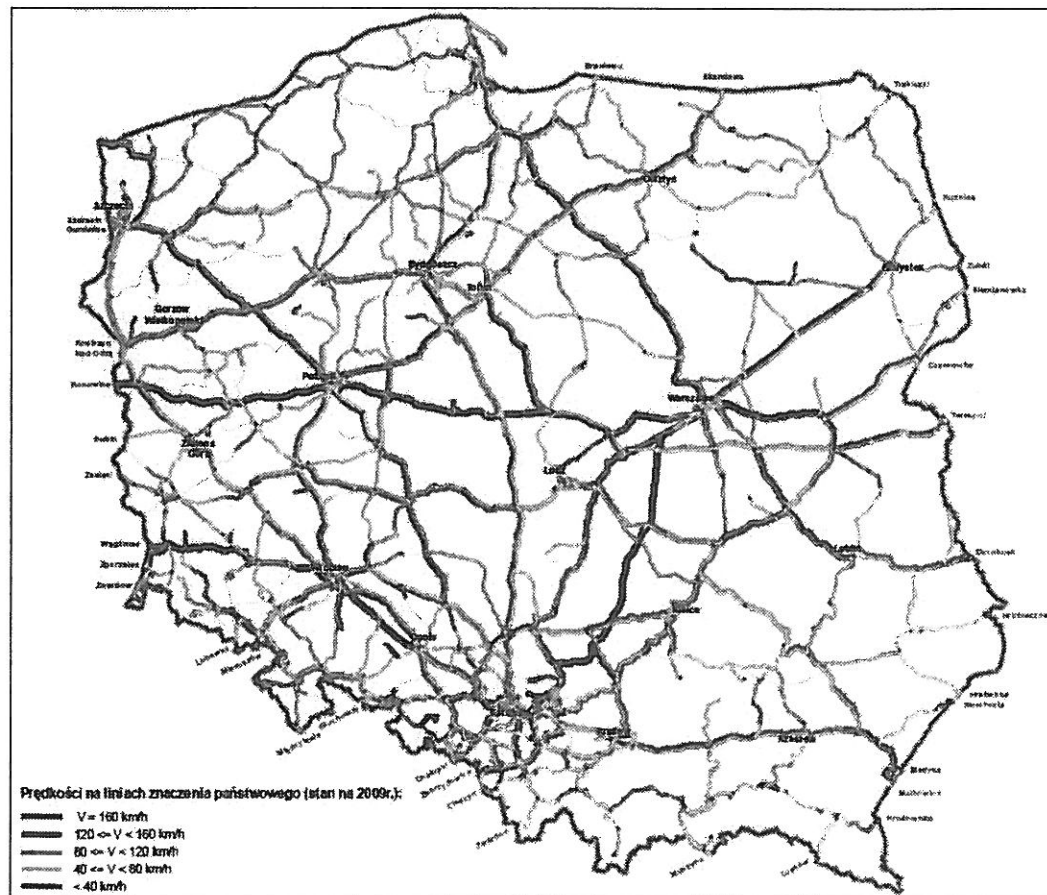
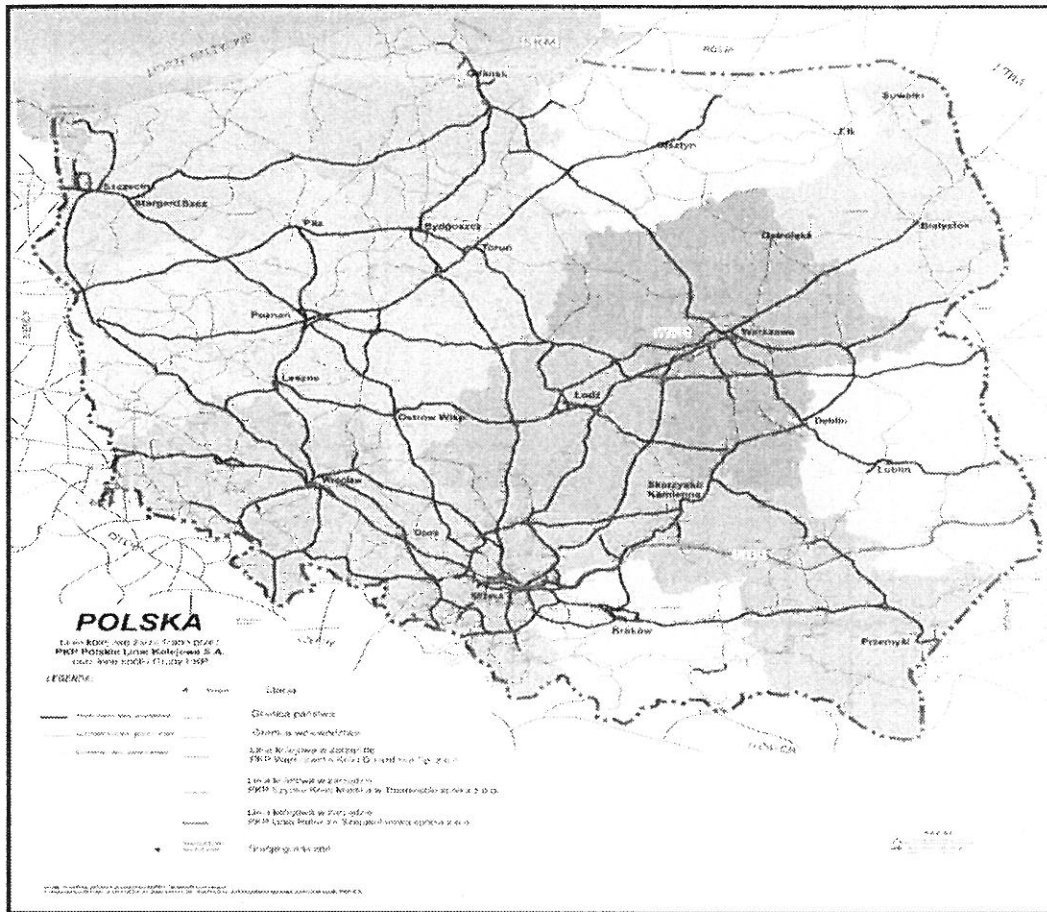
- 1) „Raportach w sprawie bezpieczeństwa za 2009 r.” złożonych Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego przez przewoźników kolejowych oraz zarządców infrastruktury kolejowej,
- 2) źródłach własnych: Protokołach oraz sprawozdaniach rocznych z kontroli (inspekcji), przeprowadzonych przez pracowników Urzędu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

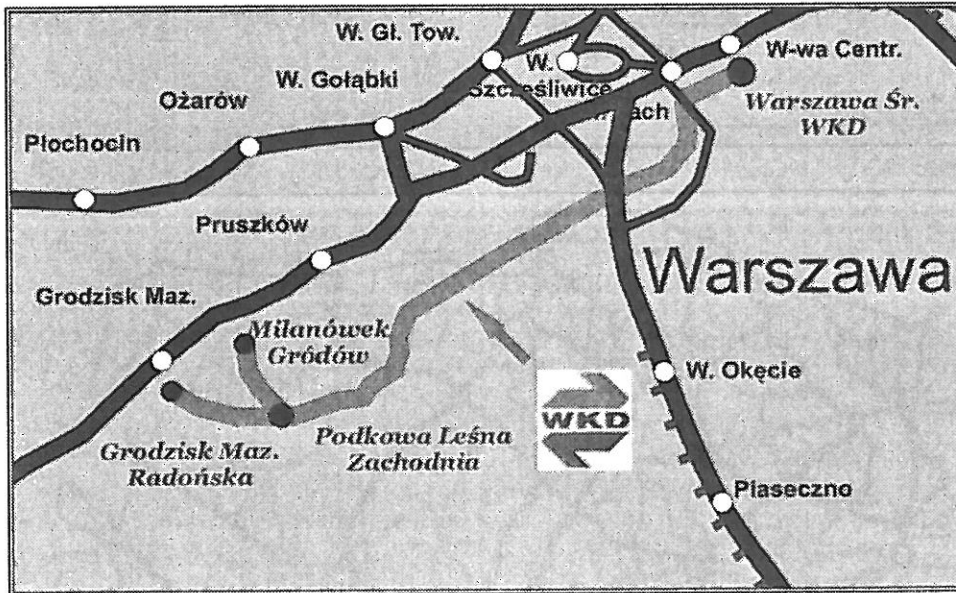


Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego

ZAŁĄCZNIKI

ZALĄCZNIK A.1.a. – Sieć linii kolejowych w Polsce





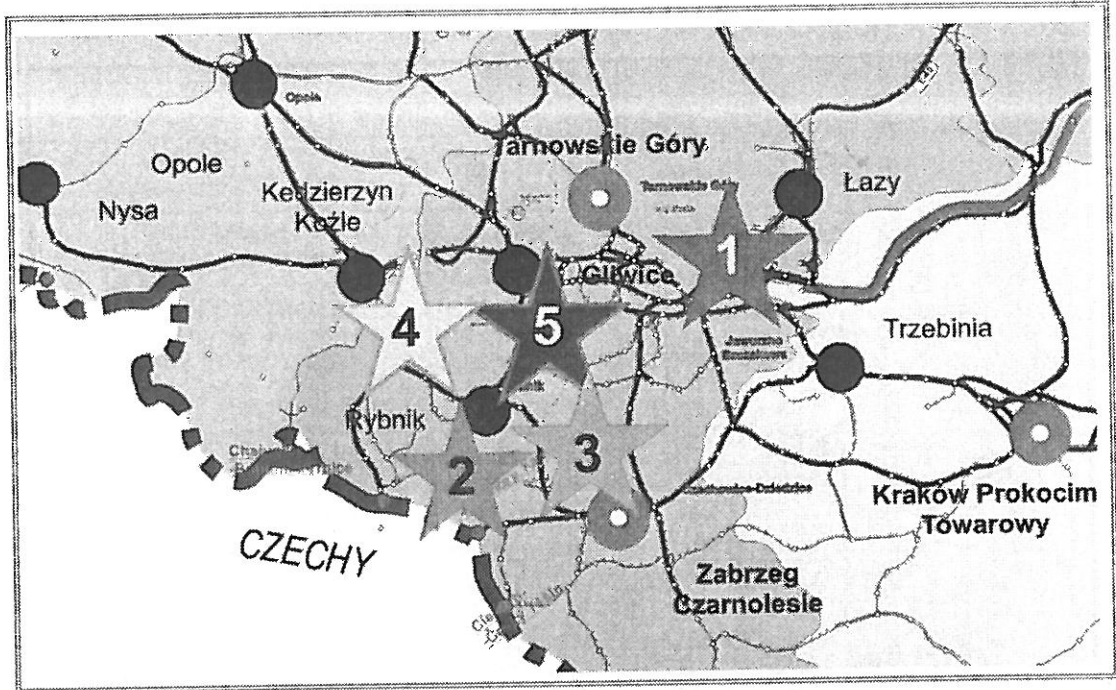
ZALĄCZNIK A.2.1.a. – Zarządcy infrastruktury kolejowej na ogólnej sieci kolejowej w Polsce

Lp	Nazwa	Adres	Adres internetowy witryny / sprawozdania o sieci	Świadectwo bezpieczeństwa (Dyrektywa 2001/14/WE)		Autoryzacja bezpieczeństwa (Dyrektywa 2004/49/WE)		Data rozpoczęcia działalności gospodarczej	Tory kolejowe			Łączna długość linii kolejowych			Trakcja elektryczna		Liczba przejazdów kolejowych (LC) [szt]	Liczba sygnalizatorów [szt]	Wykorzystany sprzęt ATP		
				numer	z dnia	numer	z dnia		Całkowita długość torów szlakowych i głównych zasadniczych [km]	Całkowita długość torów pozostałych [km]	Szerokość torów [mm]	2-torowych [km]	1-torowych [km]	Dużych prędkości (HSL) [km]	Długość [km]	Napięcie (DC) [kV]					
1	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	03-734 Warszawa, ul. Targowa 74	www.plk-sa.pl	003/ZI/04 10.02.2004 104/ZI/06 22.12.2006	-	-	1.10.2001	27771,00	9322,00	1435	8563,00	10605,0	0,0	25032,58	3	13864	62330				
2	PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa Sp. z o.o.	22-400 Zamość, ul. Szczebrzeska 11	www.lhs.com.pl	064/ZI/05 29.08.2005 101/ZI/06 22.12.2006	-	-	20.11.2001	2,42	26,61	1435	0,0	2,42	0,0	-	-	3	10				
3	PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.	81-002 Gdynia, ul. Morska 350A	www.skm.pkp.pl	017/ZI/04 16.03.2004 108/ZI/06 22.12.2006	-	-	1.07.2001	62,16	20,51	1435	31,08	0,0	0,0	88,75	3	1	235				
4	CTL Maczki – Bór Sp. z o.o.	41-208 Sosnowiec, ul. Długa 90	www.ctlmaczki.pl	064/ZI/06 30.05.2006	-	-	5.05.1990	75,93	53,83	1435	18,43	39,07	0,0	-	-	22	152				
5	Jaszczyńska Spółka Kolejowa Sp. z o.o.	44-310 Jaszczybie Zdrój, ul. Lesna 4	www.jsk.pl	019/ZI/04 1.04.2004 098/ZI/06 22.12.2006	-	-	1.04.1998	43,35	99,75	1435	11,60	20,15	0,0	25,78	3	20	350				
6	Jaszczyńska Spółka Węglowa S.A. Kopalnia Węgla Kamiennego „BUDRYK”	43-178 Ormontowice, ul. Zamkowa 10	www.jsw.pl	044/ZI/07 10.08.2007	-	-	09.12.2007	9,63	12,02	1435	0,0	9,63	0,0	8,50	3	12	41				
7	Kopalnia Piasku Kotlarnia – Linie Kolejowe” Sp. z o.o.	47-246 Kotlarnia, ul. Dębowa 3	www.kotlarnia.com.pl	032/ZI/04 16.06.2004 121/ZI/06 22.12.2006	-	-	1.01.2004	167,60	21,60	1435	50,36	66,9	0,0	-	-	90	186				
8	Infra Silesia S.A. (od dnia 18.03.2010r)	PCC Śląskie Linie Kolejowe Sp. z o.o.	www.kotlarnia.com.pl	012/ZI/06 20.02.2006	-	-	1.10.2003														
				024/ZI/05 4.04.2005 117/ZI/06 22.12.2006	-	-	1.01.2005	161,00	218,00	1435	36,00	89,00	0,0	65,16	3	74	536				
Razem								28293,09	9774,32	1435	8730,47	10832,2	-	25200,8		13886	63840				
Ogółem								542,65	219,62	1520	0,0	542,65	-	24,40		689					
Ogółem								28835,7	9993,9		8730,5	11374,8	-	25225,1		14163	64529				

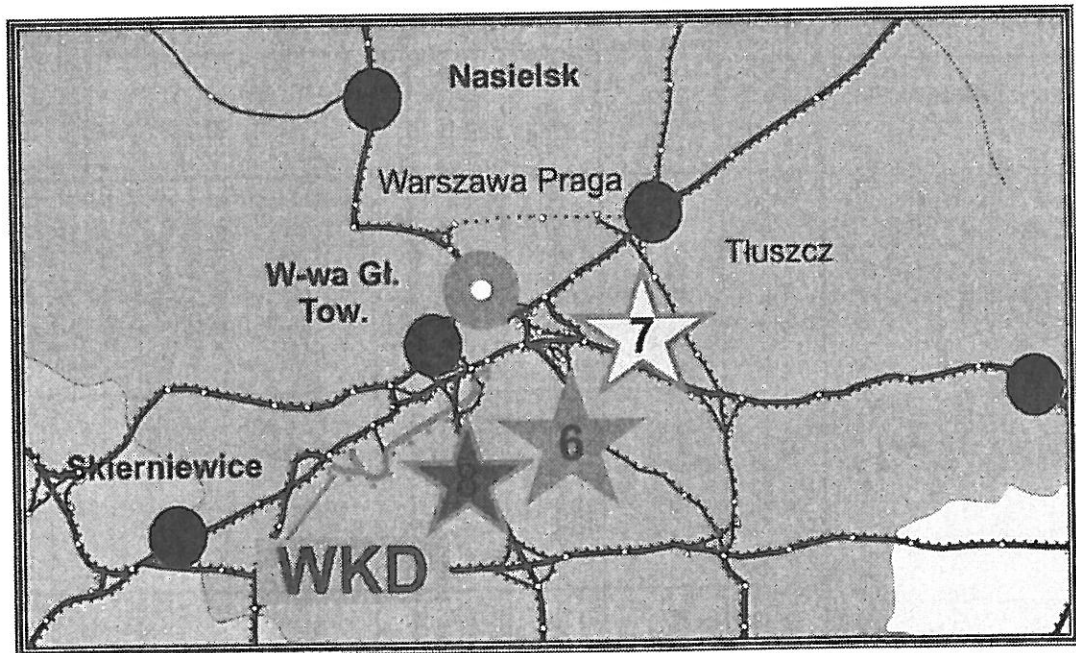
ZALĄCZNIK A.2.1.b. – Zarządcy infrastruktury kolejowej sieci metra oraz sieci funkcjonalnie oddzielone od reszty systemu i są przeznaczone do prowadzenia pasażerskich przewozów lokalnych, miejskich i podmiejskich w Polsce

Lp.	Nazwa	Adres	Adres internetowy wityny / sprawozdania o sieci	Świadectwo bezpieczeństwa (Dyrektywa 2001/14WE oraz Dyrektywa 2004/49WE)		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 [km]	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	2.06.2004 22.12.2006	1.07.2001	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	7.01.2003	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	-	0	4	-
Razem							108,88	35,66		47,22	15,22	-	121,7		49	323	-
							144,54		62,44								

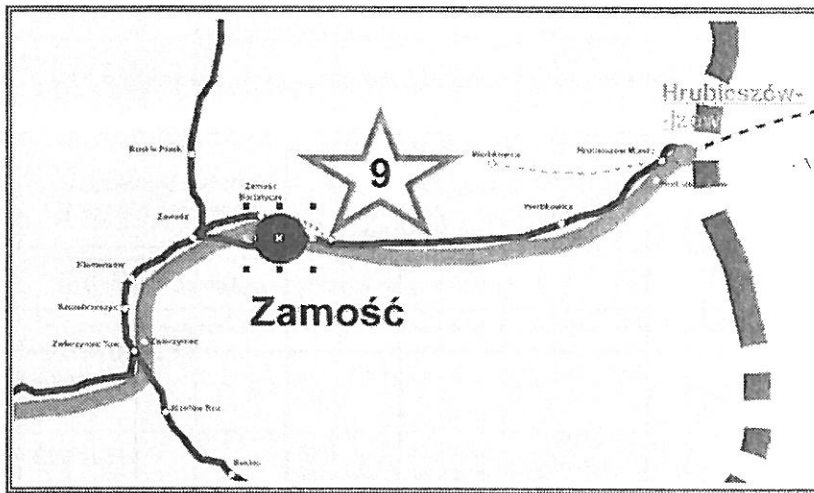




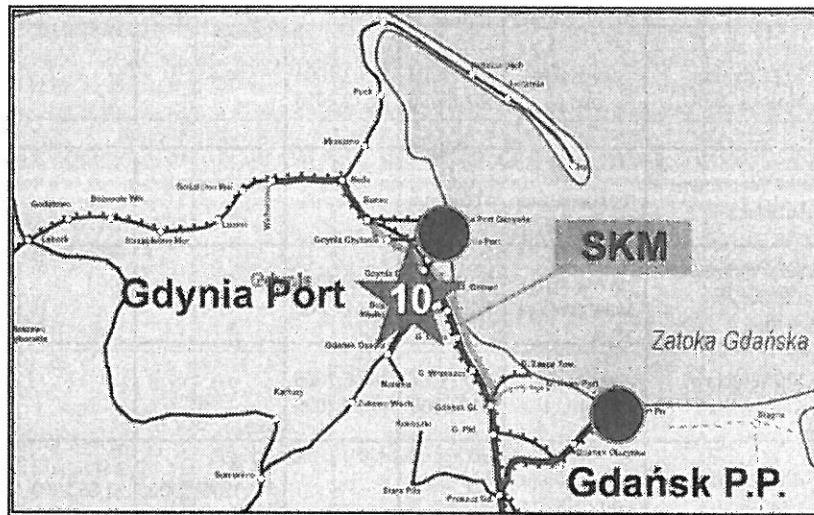
1.	CTL Maczki-Bór Sp. z o.o., Sosnowiec, ul. Długa 90
2.	Jastrzębska Spółka Kolejowa Sp. z o.o., Jastrzębie Zdrój, ul. Leśna 4
3.	Jastrzębska Spółka Węglowa S.A., Ornontowice, ul. Zamkowa 10
4.	Kopalnia Piasku Kotlarnia – Linie Kolejowe Sp. z o.o., Kotlarnia, ul. Dębowa 3
5.	Infra SILESIA S.A., Rybnik 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. Szczepieska 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 wykonujący przewozy kolejowe w 2009 roku
na ogólnej sieci kolejowej w Polsce**

*) Zgodnie z Wytocznymi 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	PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. Zmiana nazwy od dnia 07.12.2009 r. na: "Przewozy Regionalne" Sp. z o.o.	02-021 Warszawa, ul. Grójecka 17; od dnia 09.11.2009 r. zmiana adresu na: 03-414 Warszawa, ul. Wileńska 14a	www.przewozy regionalne.pl	006/PK/04 102/PK/06	25.02.2004 22.12.2006			1.10.2001	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			1.09.2001	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			1.07.2001	pas.
4	"Koleje Mazowieckie — KM" Sp. z o.o.	03-802 Warszawa, ul. Lubelska 1	www.mazowieckie.com.pl	016/PK/05	1.03.2005			1.01.2005	pas.
5	Szybka Kolej Miejska Sp. z o.o.	03-808 Warszawa, ul. Mińska 25 lok. 618	www.skm.warszawa.pl	062/PK/05 123/PK/06	29.08.2005 22.12.2006			3.10.2005	pas.
6	Dolnośląskie Linie Autobusowe Sp. z o.o.	50-126 Wrocław, ul. Krakowska 71/73	www.dla.com.pl	050/PK/06 34/TSI/06	16.05.2006 1.09.2006			27.05.2005	pas.
7	Koleje Dolnośląskie S.A.	59-220 Legnica, ul. Wojska Polskiego 1/5	www.koleje.dolnoslaskie.eu	—	—	Cz. A: PL1120090002; Cz. B: PL1220090001	21.05.2009; 7.09.2009	1.10.2009	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	25.06.2009	1.10.2001	tow.
9	PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa Sp. z o.o.	22-400 Zamość, ul. Szczepkowska 11	www.pkp-lhs.pl	063/PK/05 100/PK/06	29.08.2005 22.12.2006			1.07.2001	tow.
10	PKP Energetyka S.A.	00-681 Warszawa, ul. Hoża 63/67				Cz. A: PL1120090000	9.04.2009	1.03.2010	tow.
11	CTL Express Sp. z o.o.	00-609 Warszawa, Al. Armii Ludowej 26 zmiana adresu od dn. 15.12.2009 r. na: 02-672 Warszawa, ul. Domaniewska 46	www.ctl.pl	115/PK/06	22.12.2006			1.07.2006	tow.
12	CTL Logistics Sp. z o.o.	00-609 Warszawa Al. Armii Ludowej 26 zmiana adresu od dn. 15.12.2009 r. na: 02-672 Warszawa, ul. Domaniewska 46	www.ctl.pl	021/PK/05	16.03.2005			1.11.2008	tow.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
13	CTL Rail Sp. z o.o.	40-202 Katowice, ul. Rożdzieńskiego 190 B	www.ctl.pl	019/PK/05	16.03.2005			2.03.2004	tow.
14	CTL Reggio Sp. z o.o.	24-110 Puławy, Al. 1000-lecia Państwa Polskiego 13		021/PK/06 116/PK/06	27.02.2006 22.12.2006			10.07.2006	tow.
15	CTL Train Sp. z o.o.	41-208 Sosnowiec, ul. Długa 90	www.ctl.pl	020/PK/05	16.03.2005			1.06.2005	tow.
16	GreenChip Cargo Sp. z o.o. (w likwidacji)	00-609 Warszawa, Al. Armii Ludowej 26	www.ctl.pl	018/PK/05	16.03.2005			23.08.2005	tow.
17	X-Train Sp. z o.o.	81-335 Gdynia, ul. Janka Wiśniewskiego 20	www.ctl.pl	048/PK/05 113/PK/06	7.07.2005 22.12.2006			15.09.2004	tow.
18	PCC KOLCHEM Sp. z o.o. od dn. 1.12.2009 r. zmiana nazwy: DB SCHENKER RAIL KOLCHEM Sp. z o.o.	56-120 Brzeg Dolny, ul. Sienkiewicza 4	www.kolchem.pl	092/PK/06	31.08.2006			19.10.2004	tow.
19	PCC Rail COALTRAN Sp. z o.o. od dn. 24.09.2009 r. zmiana nazwy DB SCHENKER RAIL COALTRAN Sp. z o.o.	03-216 Warszawa, ul. Modlińska 15		007/PK/05	10.02.2005			28.02.2004	tow.
20	PCC RAIL S.A. od 6.11.2009 r. od dnia 9.11.2009 r. zmiana nazwy na: DB SCHENKER RAIL POLSKA Sp. z o.o.	43-602 Jaworzno, ul. Bukowska 12	www.dbschenker.pl	044/PK/06	8.05.2006			20.06.1998	tow.
									pas.
21	PCC RAIL RYBNIK S.A. od dnia 20.10.2009 zmiana nazwy na DB SCHENKER RAIL RYBNIK S.A.	44-251 Rybnik ul. Kłokocińska 51	www.dbschenker.pl	015/PK/05	1.03.2005			1.01.1994	tow.
								8.10.2006	pas.
22	PCC SPEDKOL Sp. z o.o. od dnia 25.09.2009 zmiana nazwy na DB SCHENKER RAIL SPEDKOL Sp. z o.o.	47-225 Kędzierzyn-Koźle, ul. Szkolna 15	www.dbschenker.pl	022/PK/04 003/PK/07	16.04.2004 19.03.2007			15.06.2002	tow.
23	Przedsiębiorstwo Transportu Kolejowego Holding S.A. Od dnia 30.03.2010 r. zmiana nazwy na DB SCHENKER RAIL ZABRZE S.A.	41-800 Zabrze, ul. Wolności 337	www.dbschenker.pl	009/PK/05	10.02.2005			2.01.2007	tow.
24	CEMET S.A.	01-756 Warszawa, ul. Przasnyska 6A	www.cemet.pl	001/PK/07	19.03.2007			22.06.2007	tow.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
25	Dolnośląskie Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury Komunikacyjnej DOLKOM Sp. z o.o.	50-502 Wrocław, ul. Hubska 6	www.dolkom.pl	005/PK/07	19.03.2007			20.07.2007	tow.
26	Euronaft Trzebinia Sp. z o.o.	32-540 Trzebinia, ul. Fabryczna 22	www.euro-naft-trzebinia.pl	030/PK/04 120/PK/06	15.06.2004 22.12.2006			9.07.2004	tow.
27	Freightliner PL Sp. z o.o.	02-797 Warszawa Al. Komisji Edukacji Narodowej 36 lok. 200	www.freightliner.pl	071/PK/06	30.06.2006			8.10.2005	tow. pas.
28	GATX Rail Poland Sp. z o.o.	01-831 Warszawa, ul. Twarda 30	www.gatx.eu	005/PK/04 002/PK/05	25.02.2004 1.02.2005			1.03.2002	tow.
29	Hagans Logistic Sp. z o.o.	87-100 Toruń, Plac Fryderyka Skarbka 4	www.hagans.pl	045/PK/07	10.08.2007			12.12.2006	tow.
30	ITL Polska Sp. z o.o.	50-075 Wrocław, ul. Krupnicza 13 lok. 103				Cz. A: PL1120080001; Cz. B: PL12200900	30.12.2008 6.02.2009	1.07.2006	tow.
31	Kolej Bałtycka S.A.	70-676 Szczecin, ul. Merkatora 11 zmiana adresu na: 70-807 Szczecin, ul. Stacyjna 3	www.kolej-baltycka.pl	013/PK/05	1.03.2005			5.05.2004	tow.
32	Kopalnia Piasku „Kotlarnia” S.A.	47-246 Kotlarnia, ul. Dębowa 3	www.kotlarnia.com.pl	036/PK/04 077/PK/06	28.06.2004 17.08.2006			1.06.1995	tow.
33	Lotos Kolej Sp. z o.o.	80-716 Gdańsk, ul. Michalki 25	www.lotoskolej.pl	045/PK/04	2.12.2004	Cz. A: PL1120090003	19.10.2009	1.01.2003	tow.
34	Lubelski Węgiel Bogdanka S.A.	21-013 Puchaczów	www.bogdanka.lublin.pl	008/PK/05	10.02.2005			22.03.2005	tow.
35	„MAJKOLTRANS” Sp. z o.o.	50-503 Wrocław, ul. Paczkowska 26	www.majkoltrans.pl	020/PK/09	23.07.2009			15.08.2009	tow.
36	Nadwiślański Zakład Transportu Kolej. Sp. z o.o.	43-225 Wola, ul. Przemysłowa 6	www.nztk.pl	010/PK/05	10.02.2005			1.07.1995	tow.
37	ORLEN KolTrans Sp. z o.o.	09-411 Płock, ul. Chemików 7	www.orkoltrans.pl	017/PK/05	1.03.2005			13.12.2000	tow.
38	Pol – Miedź – Trans Sp. z o.o.	59-301 Lubin ul. Marii Skłodowskiej-Curie 190	www.pmtrans.com.pl	011/PK/05	1.03.2005			1.04.2002 22.05.2009	tow. pas.
39	Pomorskie Przedsiębiorstwo Mechaniczno-Torowe Sp. z o.o.	80-051 Gdańsk, ul. Sandomierska 17	www.ppmt.com.pl	40/PK/05 125/PK/06	14.06.2005 22.12.2006			17.05.2005	tow.
40	Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury Sp. z o.o.	03-816 Warszawa ul. Chodakowska 100	www.pni.net.pl	126/PK/06	22.12.2006			1.02.2007	tow.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
41	Przedsiębiorstwo Robót Kolejowych i Inżynierskich S.A.	50-950 Wrocław, ul. Książkiewiczza 19	www.prkii.com.pl	038/PK/04 111/PK/06	28.06.2004 22.12.2006			1.12.2001	tow.
42	Przedsiębiorstwo Robót Komunikacyjnych w Krakowie S.A.	30-048 Kraków, ul. Czapińskiego 3	www.prk.krakow.pl	042/PK/04 112/PK/06	23.08.2004 22.12.2006			1.10.2004	tow.
43	Przedsiębiorstwo Transportu Kolejowego KOLTAR Sp. z o.o.	33-101 Tarnów, ul. Kwiatkowskiego 8	www.koltar.pl	027/PK/05	19.04.2005			22.09.2005	tow.
44	Przedsiębiorstwo Usług Kolejowych KOLPREM Sp. z o.o.	41-308 Dąbrowa Górnicza, Al. J. Piłsudskiego 92	www.kolprem.pl	069/PK/05	1.09.2005			25.06.2004	tow.
45	Rail Polska Sp. z o.o.	00-790 Warszawa, ul. Willowa 8/10 lok. 11	www.railpolska.pl	022/PK/05 118/PK/06	4.04.2005 22.12.2006			26.10.2004	tow.
46	RCO S.A. (w likwidacji)	70-533 Szczecin, ul. Nowy Rynek 2	www.rco.com.pl	022/ PK/0599/ PK/06	20.01.2006 22.12.2006			1.08.2007	tow.
47	STK Sp. z o.o.	53-326 Wrocław, ul. Buska 5a	www.stk.wroc.pl	054/PK/05 029/PK/07	12.08.2005 20.06.2007			14.04.2005	tow.
48	Transoda Sp. z o.o.	88-100 Inowrocław, ul. Fabryczna 4		012/PK/04 119/PK/06	4.03.2004 22.12.2006			1.07.2002	tow.
49	Zakłady Inżynierii Kolejowej Leśkiewicz, Kosmała Sp.j.	27-600 Sandomierz, ul. Retmańska 11 A	www.ziksandomerz.pl	014/PK/05	1.03.2005			1.01.2003	tow.

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

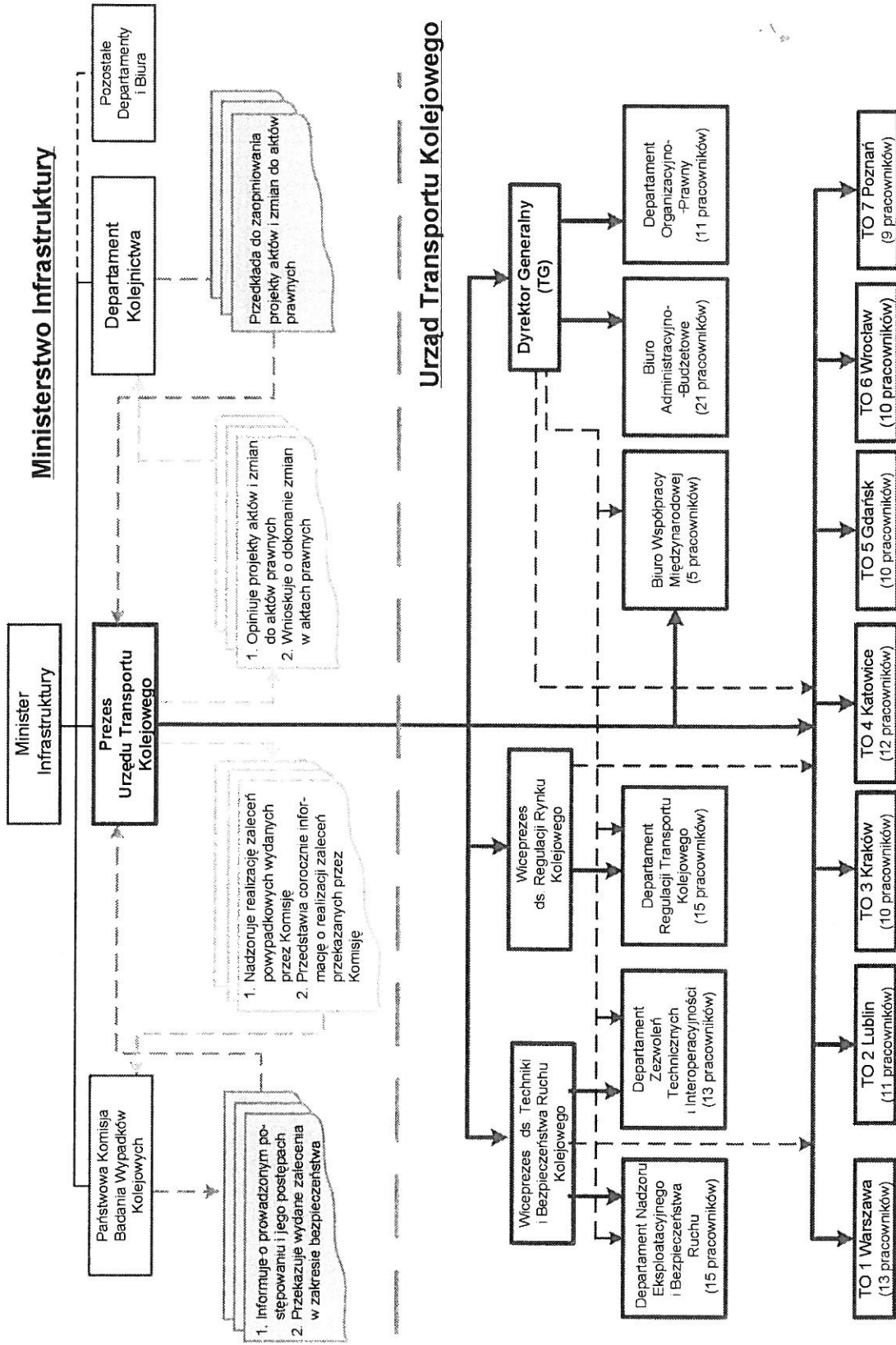
ZAŁĄCZNIK A.2.2.b. – Przewoźnicy kolejowi
Prowadzenie pasażerskich przewozów miejskich i podmiejskich na sieci metra
oraz sieci funkcjonalnie oddzielonej od ogólnego systemu

*1) 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	2.06.2004 22.12.2006	–	–	1.07. 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	–	–	7.01. 2003	pasażerski – miejski

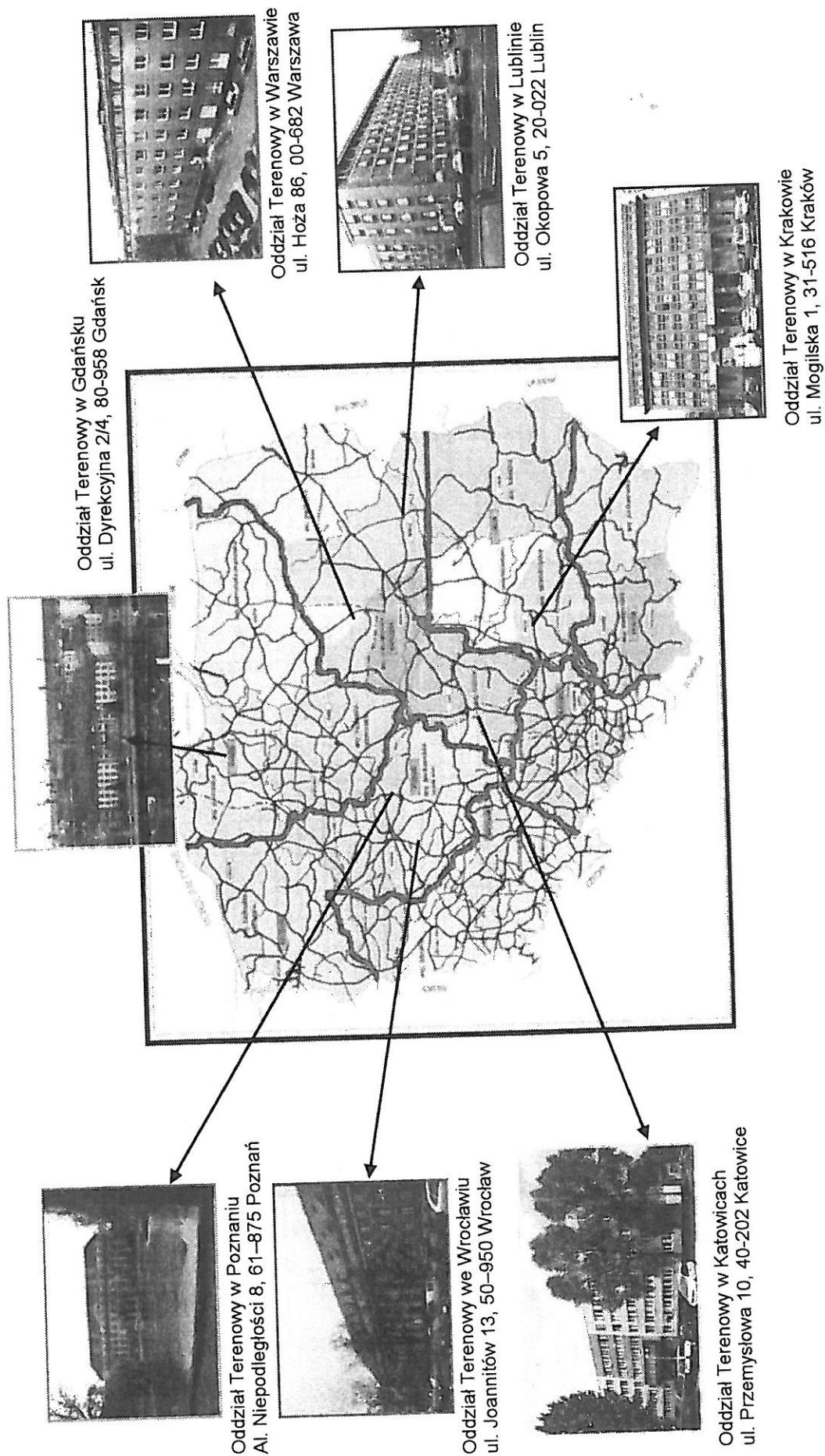
RAZEM	Liczba lokomotyw	liczba wagonów silnikowych / zespołów trakcyjnych	Liczba wagonów		Liczba maszynistów	Liczba personelu pokładowego odpowiadającego za bezpieczeństwo	Wielkość przewozów pasażerskich			Wielkość przewozów towarowych		
			osobowych	towarowych			tys. pasaż.	mld pas.-km	m/ln poc.-km	tys. ton	m/ln tono-km (brutto)	m/ln poc.-km
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
	3	266 / 72	306	–	189	1	134 868	1,059	5,494	–	–	–

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



Stan na 31.12.2009 r.

ZAŁĄCZNIK B.2. Obszary działania Oddziałów Transportu Kolejowego



ZAŁĄCZNIK C – dane dotyczące CSI – zastosowane definicje

1. Dane dotyczące CSI.

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

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

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

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

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

- **ofiara śmiertelna (zabity)** – oznacza każdą osobę, która zmarła w wyniku wypadku, bezpośrednio po wypadku lub w ciągu 30 dni, wyłączając osoby, które popełniły samobójstwo
- **ranny (ciężko ranny)** – oznacza każdą osobę raną 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. Wylacza 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 jadącej pojedynczo
- **pociągakilometr (poc.-km)** — oznacza jednostkę miary odpowiadającą ruchowi pociągu na odcinku 1 km. Odległością braną pod uwagę jest faktycznie przebyta odległość, o ile jest ona dostępna, w przeciwnym przypadku uwzględniana jest standardowa odległość sieciowa między punktem początkowym a miejscem przeznaczenia. Pod uwagę brany jest jedynie odcinek na terytorium kraju sprawozdawcy

3. Definicje krajowe stosowane w rocznym raporcie

Zgodnie ze zmianą do ustawy o transporcie kolejowym, obowiązującą od dnia 21.08.2006 r. 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, nagle 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 obowiązują definicja:

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

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

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

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

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

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

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

Osoby inne — osoby nieuprawnione do przebywania w miejscu zdarzenia;

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

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

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

- a) Koszty spowodowane zdarzeniami wylicza się jako różnicę między sumą obejmującą utracone wartości i poniesione w wyniku zdarzenia koszty (których można by uniknąć) a sumą uzyskanych z tego samego tytułu rekompensat.
- b) Przez koszty, których można by uniknąć, należy rozumieć wszystkie te koszty, które nie mogłyby powstać, gdyby zdarzenie nie miało miejsca (np. koszty dodatkowego użycia sprzętu i zatrudnienia osób przy usuwaniu skutków zdarzenia, odszkodowania dla osób prawnych i fizycznych). Po stronie utraconych wartości uwzględnia się zarówno wartości utracone w wyniku bezpośrednich skutków zdarzenia (np. z tytułu utraty lub uszkodzenia środków trwałych), jak i skutków pośrednich (np. utrata wpływów z tytułu przerw w ruchu).
- c) W ramach otrzymanych rekompensat należy uwzględnić przychody uzyskane przez jednostkę zgłaszającą informację z tytułu wypłat ubezpieczeń i odszkodowań, bez wpływów z tytułu własnego ubezpieczenia jednostki zgłaszającej zdarzenie.
- d) Koszty spowodowane przez zdarzenie, podawane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, stanowią sumę kosztów wykazanych w złotych przez zarządców infrastruktury kolejowej i przewoźników kolejowych po przeliczeniu na euro, **przy zastosowaniu średniego kursu ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski dla roku, którego dotyczy informacja.**

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

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

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

4. Zestawienie danych statystycznych za lata 2006–2009

4.1. Zestawienie dla sieci linii kolejowych ogólnego systemu w Polsce:

OGÓLNY SYSTEM KOLEJOWY			Rok			
Kod	Opis	Jednostka	2006	2007	2008	2009
1	2	3	4	5	6	7
1.1a. Całkowita liczba wypadków wraz z podziałem na następujące typy wypadków						
N00	Całkowita liczba wszystkich wypadków	szt.	928	976	889	843
N01	Liczba kolizji pociągów łącznie z kolizjami najechania na przeszkody w skrajni	szt.	13	6	8	18
N02	Liczba wykolejeń pociągów	szt.	126	132	105	63
N03	Liczba wypadków na przejazdach kolejowych, łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach	szt.	275	325	278	288
N04	Liczba wypadków z udziałem osób, spowodowanych przez poruszający się pojazd kolejowy, z wyjątkiem samobójstw	szt.	423	418	397	400
N05	Liczba pożarów pojazdu kolejowego	szt.	5	7	9	3
N06	Inne	szt.	86	88	92	71
1.1a. Całkowita liczba samobójstw						
N07	Całkowita liczba samobójstw	szt.	25	28	29	25
1.2a. Liczba osób ciężko rannych, według rodzaju wypadku, z podziałem na poniższe kategorie						
TS00	We wszystkich wypadkach	osób	230	276	277	199

1	2	3	4	5	6	7
TS01	Podczas kolizji pociągów łącznie z kolizjami najechania na przeszkody w skrajni	osób	2	1	6	1
TS02	Podczas wykolejenia pociągu	osób	0	1	0	0
TS03	Podczas wypadków na przejazdach kolejowych, łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach	osób	97	120	104	76
TS04	Podczas wypadków z udziałem osób, spowodowanych przez poruszający się pojazd kolejowy, z wyjątkiem samobójstw	osób	75	95	105	119
TS05	W trakcie pożarów pojazdów kolejowych	osób	0	0	0	0
TS06	Inne	osób	56	59	62	3

1.2a. Liczba pasażerów ciężko rannych, według rodzaju wypadku, z podziałem na poniższe kategorie

PS00	We wszystkich wypadkach	pasaż.	63	67	44	49
PS01	Podczas kolizji pociągów łącznie z kolizjami najechania na przeszkody w skrajni	pasaż.	0	0	3	0
PS02	Podczas wykolejenia pociągu	pasaż.	0	0	0	0
PS03	Podczas wypadków na przejazdach kolejowych, łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach	pasaż.	8	11	2	20
PS04	Podczas wypadków z udziałem osób, spowodowanych przez poruszający się pojazd kolejowy, z wyjątkiem samobójstw	pasaż.	0	0	0	28
PS05	W trakcie pożarów pojazdów kolejowych	pasaż.	0	0	0	0
PS06	Inne	pasaż.	55	56	39	1

1.2a. Liczba pracowników łącznie z pracownikami podwykonawców ciężko rannych, według rodzaju wypadku, z podziałem na poniższe kategorie

SS00	We wszystkich wypadkach	prac.	5	9	5	9
SS01	Podczas kolizji pociągów łącznie z kolizjami najechania na przeszkody w skrajni	prac.	2	1	3	1
SS02	Podczas wykolejenia pociągu	prac.	0	1	0	0
SS03	Podczas wypadków na przejazdach kolejowych, łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach	prac.	2	2	0	6
SS04	Podczas wypadków z udziałem osób, spowodowanych przez poruszający się pojazd kolejowy, z wyjątkiem samobójstw	prac.	0	4	0	0
SS05	W trakcie pożarów pojazdów kolejowych	prac.	0	0	0	0
SS06	Inne	prac.	1	1	2	2

1	2	3	4	5	6	7
1.2a. Liczba użytkowników przejazdów kolejowych ciężko rannych, według rodzaju wypadku, z podziałem na poniższe kategorie						
LS00	We wszystkich wypadkach	osób	87	107	113	50
LS01	Podczas kolizji pociągów łącznie z kolizjami najechania na przeszkody w skrajni	osób	0	0	0	0
LS02	Podczas wykolejenia pociągu	osób	0	0	0	0
LS03	Podczas wypadków na przejazdach kolejowych, łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach	osób	87	107	102	50
LS04	Podczas wypadków z udziałem osób, spowodowanych przez poruszający się pojazd kolejowy, z wyjątkiem samobójstw	osób	0	0	0	0
LS05	W trakcie pożarów pojazdów kolejowych	osób	0	0	0	0
LS06	Inne	osób	0	0	11	0
1.2a. Liczba osób nieuprawnionych ciężko rannych, według rodzaju wypadku, z podziałem na poniższe kategorie						
US00	We wszystkich wypadkach	osób	75	93	111	89
US01	Podczas kolizji pociągów łącznie z kolizjami najechania na przeszkody w skrajni	osób	0	0	0	0
US02	Podczas wykolejenia pociągu	osób	0	0	0	0
US03	Podczas wypadków na przejazdach kolejowych, łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach	osób	0	0	0	0
US04	Podczas wypadków z udziałem osób, spowodowanych przez poruszający się pojazd kolejowy, z wyjątkiem samobójstw	osób	75	91	105	89
US05	W trakcie pożarów pojazdów kolejowych	osób	0	0	0	0
US06	Inne	osób	0	2	6	0
1.2a. Liczba innych osób ciężko rannych, według rodzaju wypadku, z podziałem na poniższe kategorie						
OS00	We wszystkich wypadkach	osób	0	0	4	2
OS01	Podczas kolizji pociągów łącznie z kolizjami najechania na przeszkody w skrajni	osób	0	0	0	0
OS02	Podczas wykolejenia pociągu	osób	0	0	0	0
OS03	Podczas wypadków na przejazdach kolejowych, łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach	osób	0	0	0	0
OS04	Podczas wypadków z udziałem osób, spowodowanych przez poruszający się pojazd kolejowy, z wyjątkiem samobójstw	osób	0	0	0	2

1	2	3	4	5	6	7
OS05	W trakcie pożarów pojazdów kolejowych	osób	0	0	0	0
OS06	Inne	osób	0	0	4	0

1.3a. Liczba osób zabitych według rodzaju wypadku, podzielona na poniższe kategorie

TK00	We wszystkich wypadkach	osób	311	357	308	365
TK01	Podczas kolizji pociągów łącznie z kolizjami najechania na przeszkody w skrajni	osób	1	1	0	0
TK02	Podczas wykolejenia pociągu	osób	0	0	0	0
TK03	Podczas wypadków na przejazdach kolejowych, łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach	osób	35	84	39	73
TK04	Podczas wypadków z udziałem osób, spowodowanych przez poruszający się pojazd kolejowy, z wyjątkiem samobójstw	osób	257	264	257	292
TK05	W trakcie pożarów pojazdów kolejowych	osób	0	0	0	0
TK06	Inne	osób	18	8	12	0

1.3a. Liczba pasażerów zabitych, według rodzaju wypadku, z podziałem na poniższe kategorie

PK00	We wszystkich wypadkach	pasaż.	9	9	8	8
PK01	Podczas kolizji pociągów łącznie z kolizjami najechania na przeszkody w skrajni	pasaż.	0	0	0	0
PK02	Podczas wykolejenia pociągu	pasaż.	0	0	0	0
PK03	Podczas wypadków na przejazdach kolejowych, łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach	pasaż.	1	1	0	1
PK04	Podczas wypadków z udziałem osób, spowodowanych przez poruszający się pojazd kolejowy, z wyjątkiem samobójstw	pasaż.	0	0	0	7
PK05	W trakcie pożarów pojazdów kolejowych	pasaż.	0	0	0	0
PK06	Inne	pasaż.	8	8	8	0

1.3a. Liczba pracowników łącznie z pracownikami podwykonawców zabitych, według rodzaju wypadku, z podziałem na poniższe kategorie

SK00	We wszystkich wypadkach	prac.	3	3	1	1
SK01	Podczas kolizji pociągów łącznie z kolizjami najechania na przeszkody w skrajni	prac.	1	1	0	0
SK02	Podczas wykolejenia pociągu	prac.	0	0	0	0
SK03	Podczas wypadków na przejazdach kolejowych, łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach	prac.	2	2	0	0

1	2	3	4	5	6	7
SK04	Podczas wypadków z udziałem osób, spowodowanych przez poruszający się pojazd kolejowy, z wyjątkiem samobójstw	prac.	0	0	1	1
SK05	W trakcie pożarów pojazdów kolejowych	prac.	0	0	0	0
SK06	Inne	prac.	0	0	0	0
1.3a. Liczba użytkowników przejazdów kolejowych zabitych, według rodzaju wypadku, z podziałem na poniższe kategorie						
LK00	We wszystkich wypadkach	osób	32	81	39	72
LK01	Podczas kolizji pociągów łącznie z kolizjami najechnia na przeszkody w skrajni	osób	0	0	0	0
LK02	Podczas wykolejenia pociągu	osób	0	0	0	0
LK03	Podczas wypadków na przejazdach kolejowych, łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach	osób	32	81	39	72
LK04	Podczas wypadków z udziałem osób, spowodowanych przez poruszający się pojazd kolejowy, z wyjątkiem samobójstw	osób	0	0	0	0
LK05	W trakcie pożarów pojazdów kolejowych	osób	0	0	0	0
LK06	Inne	osób	0	0	0	0
1.3a. Liczba osób nieuprawnionych zabitych, według rodzaju wypadku, z podziałem na poniższe kategorie						
UK00	We wszystkich wypadkach	osób	263	260	260	284
UK01	Podczas kolizji pociągów łącznie z kolizjami najechnia na przeszkody w skrajni	osób	0	0	0	0
UK02	Podczas wykolejenia pociągu	osób	0	0	0	0
UK03	Podczas wypadków na przejazdach kolejowych, łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach	osób	0	0	0	0
UK04	Podczas wypadków z udziałem osób, spowodowanych przez poruszający się pojazd kolejowy, z wyjątkiem samobójstw	osób	253	260	256	284
UK05	W trakcie pożarów pojazdów kolejowych	osób	0	0	0	0
UK06	Inne	osób	10	0	4	0
1.3a. Liczba innych osób zabitych, według rodzaju wypadku, z podziałem na poniższe kategorie						
OK00	We wszystkich wypadkach	osób	4	4	0	0
OK01	Podczas kolizji pociągów łącznie z kolizjami najechnia na przeszkody w skrajni	osób	0	0	0	0
OK02	Podczas wykolejenia pociągu	osób	0	0	0	0

1	2	3	4	5	6	7
OK03	Podczas wypadków na przejazdach kolejowych, łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach	osób	0	0	0	0
OK04	Podczas wypadków z udziałem osób, spowodowanych przez poruszający się pojazd kolejowy, z wyjątkiem samobójstw	osób	4	4	0	0
OK05	W trakcie pożarów pojazdów kolejowych	osób	0	0	0	0
OK06	Inne	osób	0	0	0	0
2.1a. Całkowita liczba incydentów i wypadków unikniętych wraz z podziałem na następujące typy						
I00	Wszystkich incydentów i wypadków unikniętych	szt.	3 274	6 602	5 244	1679
I01	Pękniętych szyn	szt.	3 054	2 484	2 396	1506
I02	Wyboczeń torów	szt.	80	17	19	22
I03	Defektów sygnalizacji*)	szt.	0	0	52	21
I04	Przekazanych sygnałów awaryjnych**)	szt.	0	4 013	2 653	13
I05	Pękniętych kół w eksploatowanym pojeździe kolejowym***)	szt.	137	66	57	105
I06	Pękniętych osi w eksploatowanym pojeździe kolejowym****)	szt.	3	22	67	12
3.1a. Całkowity koszt (EURO) wszystkich wypadków						
C00	Wszystkich wypadków	EURO	4 483 573	5 370 073	2 855 166	25 909 541
C01	Wypadków z zabitymi	EURO	4 483 573	156 296	14 958	633 712
C02	Wypadków z rannymi	EURO		24 639	63 193	105 711
C03	Zastąpienia lub naprawy zniszczonego pojazdu kolejowego i infrastruktury kolejowej	EURO		5 095 912	2 671 815	24 132 551
C04	Opóźnień, zakłóceń i objazdów, w tym dodatkowe koszty personelu i utraty przyszłych przychodów	EURO		93226	105 200	1 037 567
3.2a. Całkowita liczba utraconych godzin pracy pracowników i podwykonawców w wyniku wypadku						
W00	Całkowita liczba utraconych godzin pracy pracowników i podwykonawców w wyniku wypadku	godz.	2 962	25 636	16 625	23 857
4. Wskaźniki dotyczące bezpieczeństwa technicznego infrastruktury i jego stosowania						
T01	% torów z Automatyczną Ochroną Pociągów (ATP)	%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
T02	% pociągo-kilometrów na torach wyposażonych w ATP	%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
T03	Całkowita liczba przejazdów kolejowych	szt.	17 011	14 219	14 255	14 151
T04	Całkowita liczba przejazdów kolejowych na kilometr linii	szt./km	0,598	0,499	0,497	0,491
T05	% przejazdów kolejowych z zabezpieczeniami ręcznymi i automatycznymi (kat.A, B i C)	%	39,00%	33,70%	33,70%	33,70%

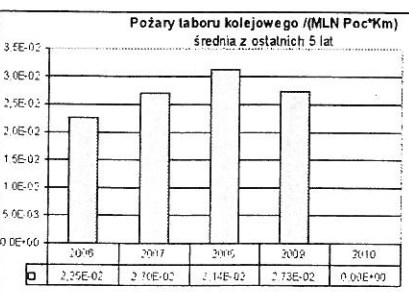
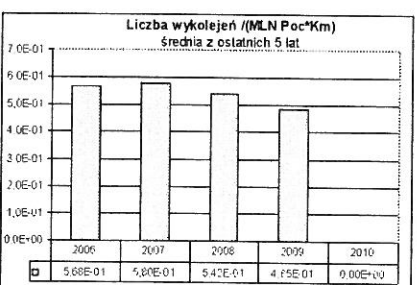
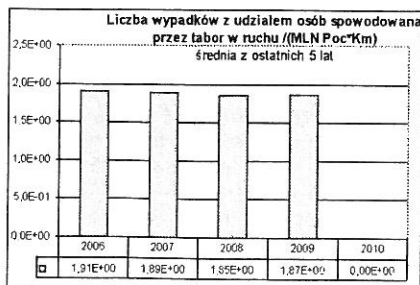
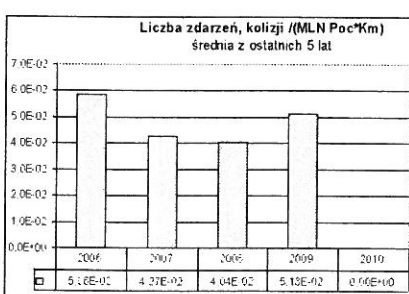
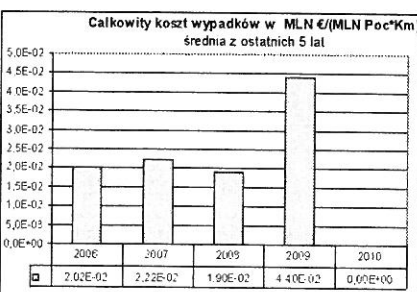
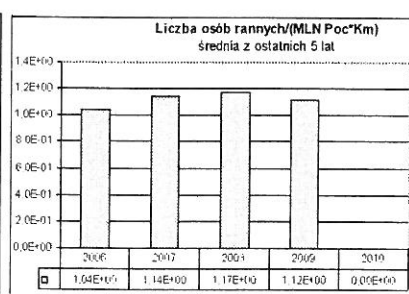
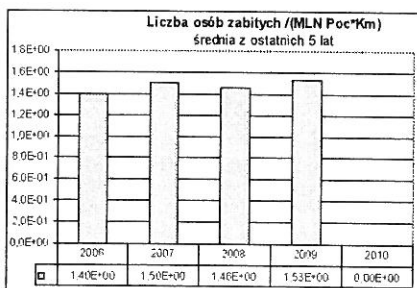
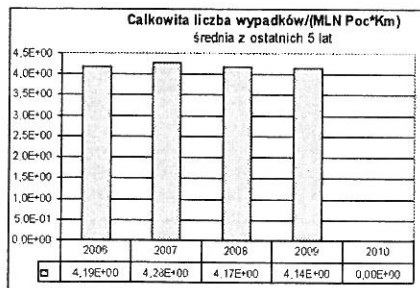
1	2	3	4	5	6	7
5. Wskaźniki dotyczące zarządzania bezpieczeństwem						
A01	Całkowita liczba przeprowadzonych audytów	szt.	0	0	0	
A02	% przeprowadzonych audytów w stosunku do planowanych	%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
6. Dane						
R01	Liczba pociągo-kilometrów	mln poc-km	221,737	223,031	224,359	208,643
R02	Liczba pasażero-kilometrów	mln pas-km	18,173	19,374	20,144	18,577
R03	Długość torów na liniach (linie dwutorowe muszą być liczone podwójnie)	km	28 445,80	28 499,22	28 672,90	28 835,74
R04	Całkowita liczba godzin pracy	tys. godz.		87 751,3	94 464,212	4 035 076

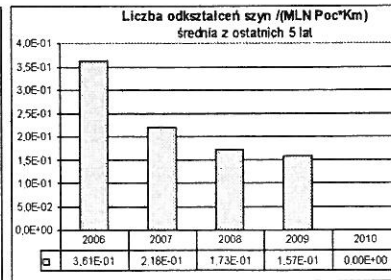
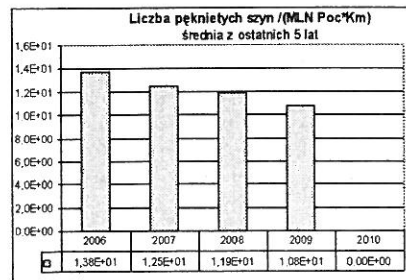
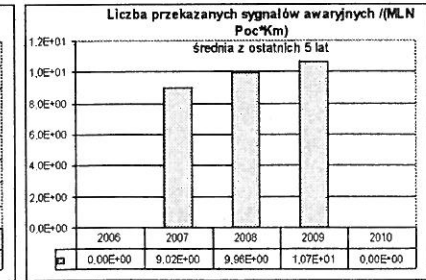
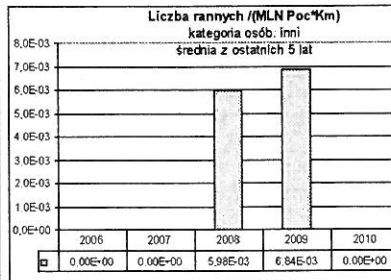
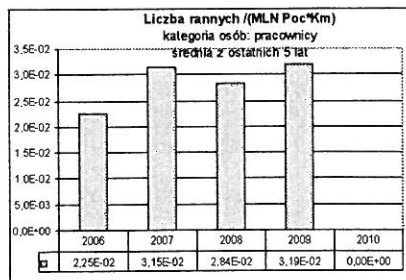
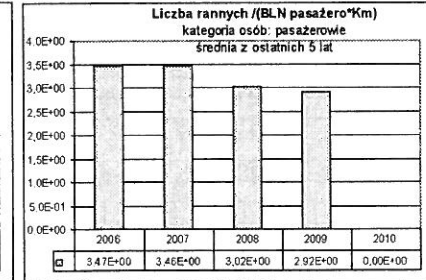
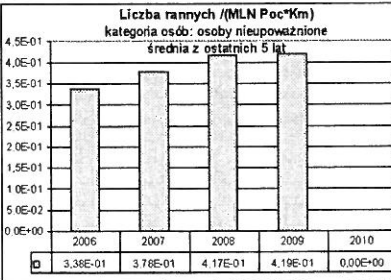
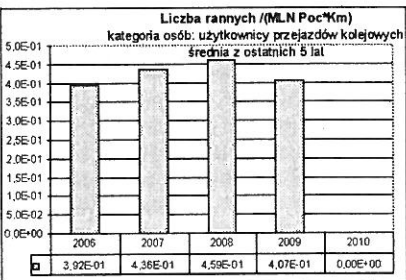
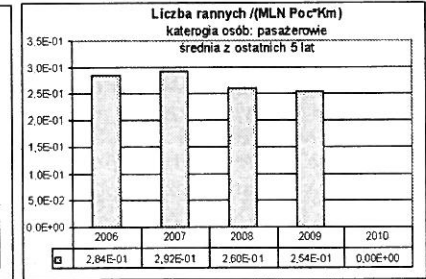
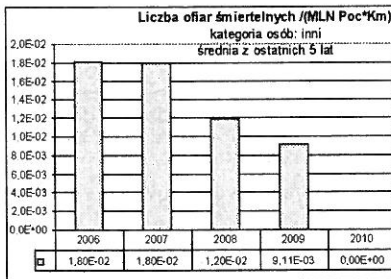
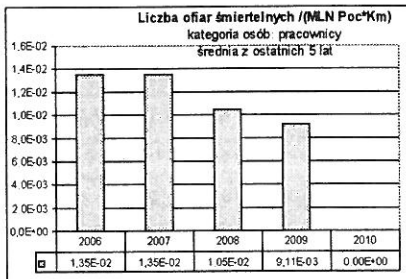
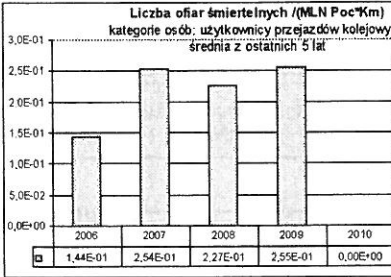
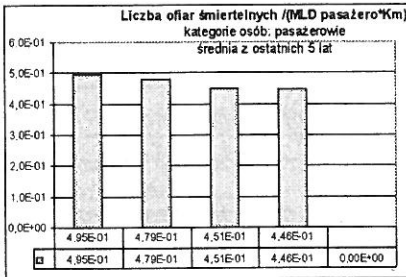
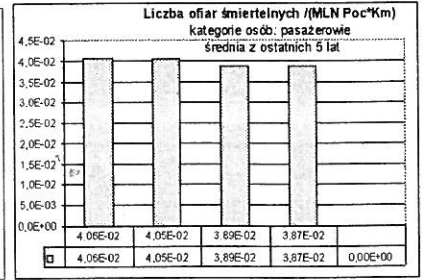
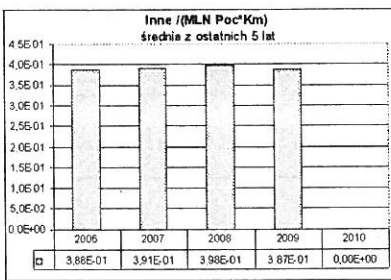
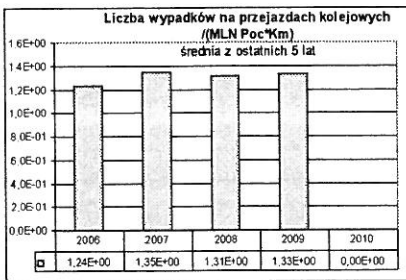
*) Defekty sygnalizacji – brak danych za 2006 r. i 2007 r.

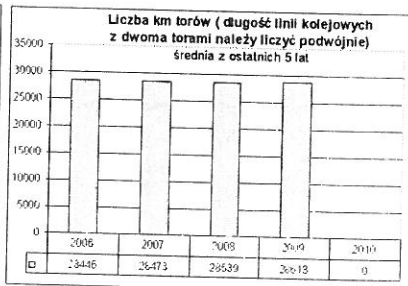
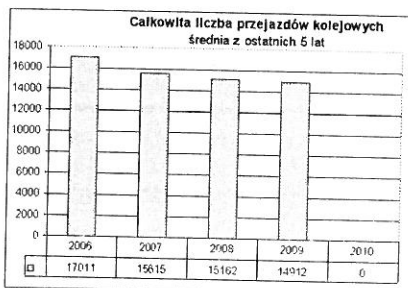
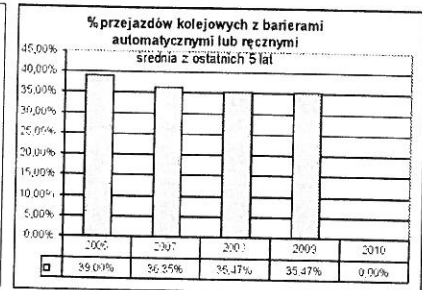
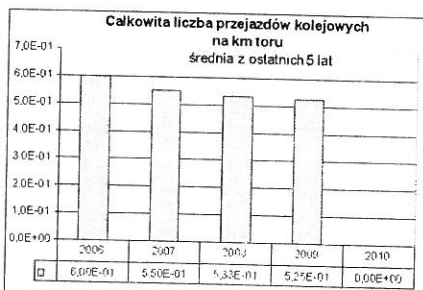
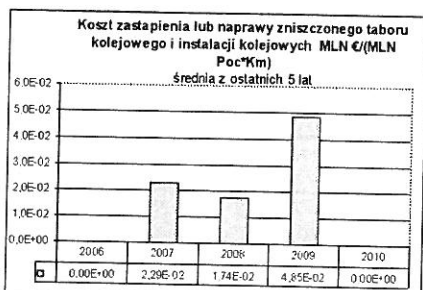
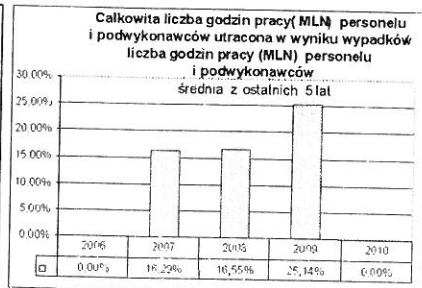
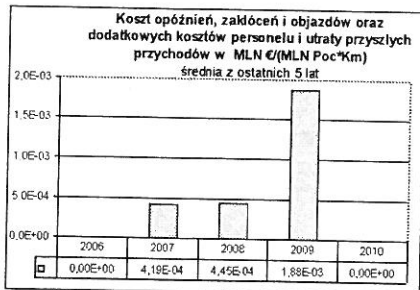
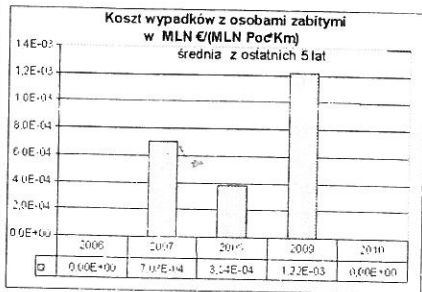
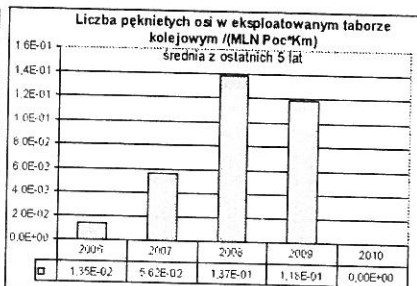
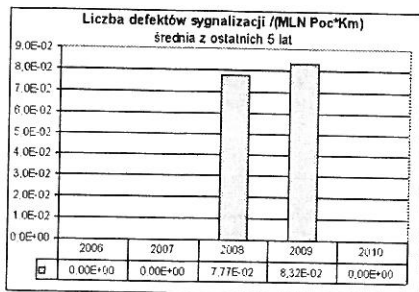
**) Sygnały awaryjne – stany awaryjne przekazane przez urządzenia detekcji stanów awaryjnych taboru DSAT, które zostały potwierdzone

***) Pęknięte koła stwierdzone podczas oględzin pojazdów kolejowych

****) Pęknięte osie stwierdzone podczas oględzin pojazdów kolejowych i podczas badań defektoskopowych







4.2. Zestawienie dla sieci linii kolejowych funkcjonalnie wydzielonych od ogólnego systemu w Polsce:

SIEĆ FUNKCJONALNIE ODDZIELONA OD OGÓLNEGO SYSTEMU KOLEJOWEGO			Rok			
Kod	Opis	Jednostka	2006	2007	2008	2009
1	2	3	4	5	6	7
1.1a. Całkowita liczba wypadków wraz z podziałem na następujące typy wypadków						
N00	Całkowita liczba wszystkich wypadków	szt.	17	18	9	20
N01	Liczba kolizji pociągów łącznie z kolizjami najechania na przeszkody w skrajni	szt.	0	1	0	0

1	2	3	4	5	6	7
N02	Liczba wykolejeń pociągów	szt.	0	0	0	0
N03	Liczba wypadków na przejazdach kolejowych, łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach	szt.	15	14	8	20
N04	Liczba wypadków z udziałem osób, spowodowanych przez poruszający się pojazd kolejowy, z wyjątkiem samobójstw	szt.	2	3	1	0
N05	Liczba pożarów pojazdu kolejowego	szt.	0	0	0	0
N06	Inne	szt.	0	0	0	0
1.1a. Całkowita liczba samobójstw						
N07	Całkowita liczba samobójstw	szt.	0	0	2	0
1.2a. Liczba osób ciężko rannych, według rodzaju wypadku, z podziałem na poniższe kategorie						
TS00	We wszystkich wypadkach	osób	7	3	2	0
TS01	Podczas kolizji pociągów łącznie z kolizjami najechnia na przeszkody w skrajni	osób	0	0	0	0
TS02	Podczas wykolejenia pociągu	osób	0	0	0	0
TS03	Podczas wypadków na przejazdach kolejowych, łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach	osób	5	3	1	0
TS04	Podczas wypadków z udziałem osób, spowodowanych przez poruszający się pojazd kolejowy, z wyjątkiem samobójstw	osób	2	0	1	0
TS05	W trakcie pożarów pojazdów kolejowych	osób	0	0	0	0
TS06	Inne	osób	0	0	0	0
1.2a. Liczba pasażerów ciężko rannych, według rodzaju wypadku, z podziałem na poniższe kategorie						
PS00	We wszystkich wypadkach	pasaż.	0	0	0	0
PS01	Podczas kolizji pociągów łącznie z kolizjami najechnia na przeszkody w skrajni	pasaż.	0	0	0	0
PS02	Podczas wykolejenia pociągu	pasaż.	0	0	0	0
PS03	Podczas wypadków na przejazdach kolejowych, łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach	pasaż.	0	0	0	0
PS04	Podczas wypadków z udziałem osób, spowodowanych przez poruszający się pojazd kolejowy, z wyjątkiem samobójstw	pasaż.	0	0	0	0
PS05	W trakcie pożarów pojazdów kolejowych	pasaż.	0	0	0	0
PS06	Inne	pasaż.	0	0	0	0

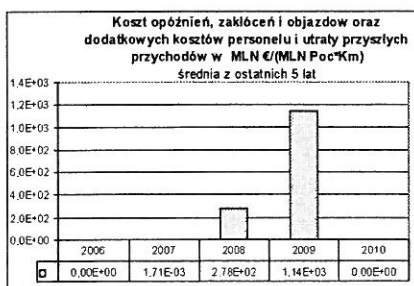
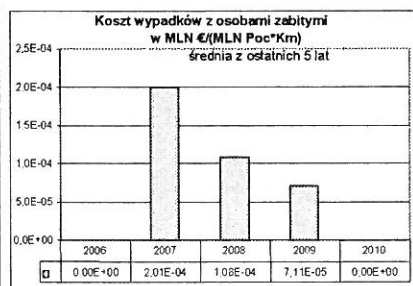
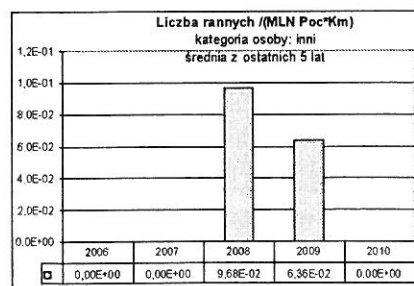
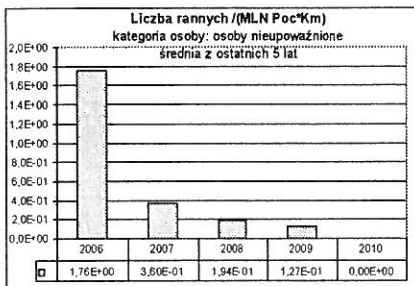
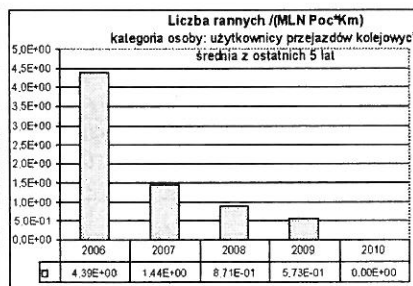
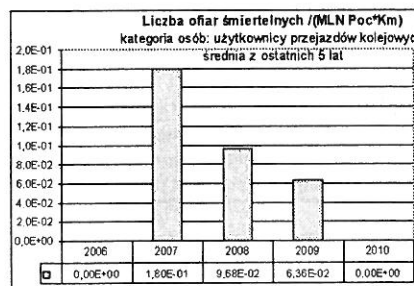
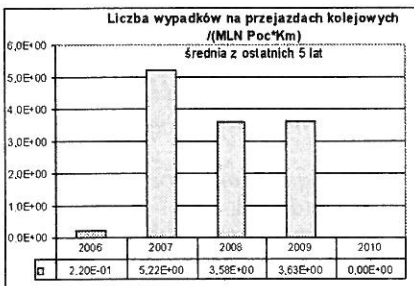
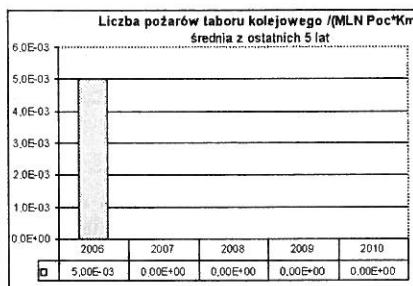
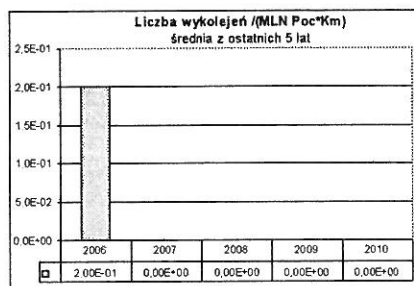
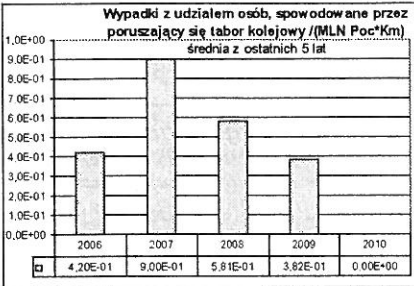
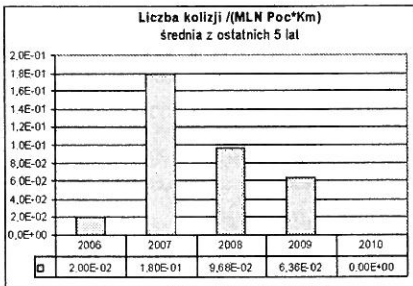
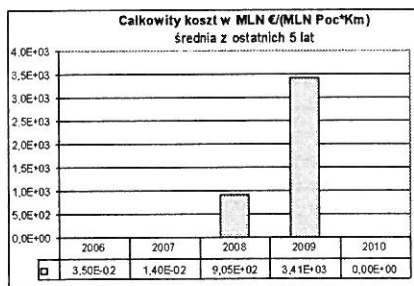
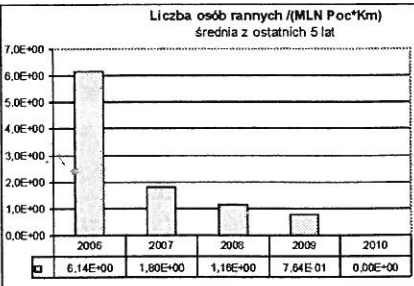
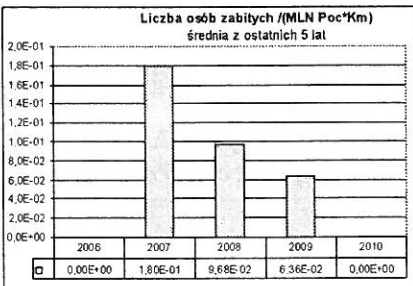
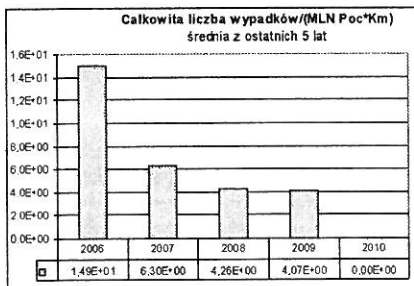
1	2	3	4	5	6	7
1.2a. Liczba pracowników łącznie z pracownikami podwykonawców ciężko rannych, według rodzaju wypadku, z podziałem na poniższe kategorie						
SS00	We wszystkich wypadkach	prac.	0	0	0	0
SS01	Podczas kolizji pociągów łącznie z kolizjami najechania na przeszkody w skrajni	prac.	0	0	0	0
SS02	Podczas wykolejenia pociągu	prac.	0	0	0	0
SS03	Podczas wypadków na przejazdach kolejowych, łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach	prac.	0	0	0	0
SS04	Podczas wypadków z udziałem osób, spowodowanych przez poruszający się pojazd kolejowy, z wyjątkiem samobójstw	prac.	0	0	0	0
SS05	W trakcie pożarów pojazdów kolejowych	prac.	0	0	0	0
SS06	Inne	prac.	0	0	0	0
1.2a. Liczba użytkowników przejazdów kolejowych ciężko rannych, według rodzaju wypadku, z podziałem na poniższe kategorie						
LS00	We wszystkich wypadkach	osób	7	3	1	0
LS01	Podczas kolizji pociągów łącznie z kolizjami najechania na przeszkody w skrajni	osób	0	0	0	0
LS02	Podczas wykolejenia pociągu	osób	0	0	0	0
LS03	Podczas wypadków na przejazdach kolejowych, łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach	osób	5	3	1	0
LS04	Podczas wypadków z udziałem osób, spowodowanych przez poruszający się pojazd kolejowy, z wyjątkiem samobójstw	osób	2	0	0	0
LS05	W trakcie pożarów pojazdów kolejowych	osób	0	0	0	0
LS06	Inne	osób	0	0	0	0
1.2a. Liczba osób nieuprawnionych ciężko rannych, według rodzaju wypadku, z podziałem na poniższe kategorie						
US00	We wszystkich wypadkach	osób	0	0	0	0
US01	Podczas kolizji pociągów łącznie z kolizjami najechania na przeszkody w skrajni	osób	0	0	0	0
US02	Podczas wykolejenia pociągu	osób	0	0	0	0
US03	Podczas wypadków na przejazdach kolejowych, łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach	osób	0	0	0	0
US04	Podczas wypadków z udziałem osób, spowodowanych przez poruszający się pojazd kolejowy, z wyjątkiem samobójstw	osób	0	0	0	0

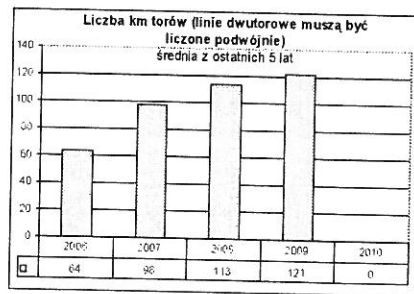
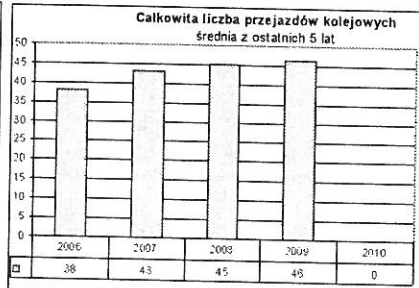
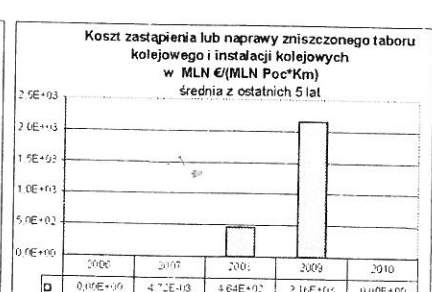
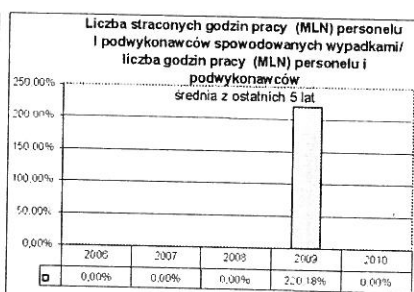
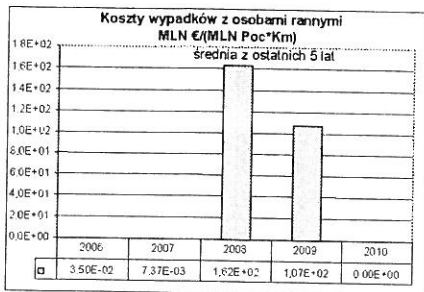
1	2	3	4	5	6	7
US05	W trakcie pożarów pojazdów kolejowych	osób	0	0	0	0
US06	Inne	osób	0	0	0	0
1.2a. Liczba innych osób ciężko rannych, według rodzaju wypadku, z podziałem na poniższe kategorie						
OS00	We wszystkich wypadkach	osób	0	0	1	0
OS01	Podczas kolizji pociągów łącznie z kolizjami najechnania na przeszkody w skrajni	osób	0	0	0	0
OS02	Podczas wykolejenia pociągu	osób	0	0	0	0
OS03	Podczas wypadków na przejazdach kolejowych, łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach	osób	0	0	0	0
OS04	Podczas wypadków z udziałem osób, spowodowanych przez poruszający się pojazd kolejowy, z wyjątkiem samobójstw	osób	0	0	1	0
OS05	W trakcie pożarów pojazdów kolejowych	osób	0	0	0	0
OS06	Inne	osób	0	0	0	0
1.3a. Liczba osób zabitych według rodzaju wypadku, podzielona na poniższe kategorie						
TK00	We wszystkich wypadkach	osób	0	1	0	0
TK01	Podczas kolizji pociągów łącznie z kolizjami najechnania na przeszkody w skrajni	osób	0	0	0	0
TK02	Podczas wykolejenia pociągu	osób	0	0	0	0
TK03	Podczas wypadków na przejazdach kolejowych, łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach	osób	0	1	0	0
TK04	Podczas wypadków z udziałem osób, spowodowanych przez poruszający się pojazd kolejowy, z wyjątkiem samobójstw	osób	0	0	0	0
TK05	W trakcie pożarów pojazdów kolejowych	osób	0	0	0	0
TK06	Inne	osób	0	0	0	0
1.3a. Liczba pasażerów zabitych, według rodzaju wypadku, z podziałem na poniższe kategorie						
PK00	We wszystkich wypadkach	pasaż.	0	0	0	0
PK01	Podczas kolizji pociągów łącznie z kolizjami najechnania na przeszkody w skrajni	pasaż.	0	0	0	0
PK02	Podczas wykolejenia pociągu	pasaż.	0	0	0	0
PK03	Podczas wypadków na przejazdach kolejowych, łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach	pasaż.	0	0	0	0

1	2	3	4	5	6	7
PK04	Podczas wypadków z udziałem osób, spowodowanych przez poruszający się pojazd kolejowy, z wyjątkiem samobójstw	pasaż.	0	0	0	0
PK05	W trakcie pożarów pojazdów kolejowych	pasaż.	0	0	0	0
PK06	Inne	pasaż.	0	0	0	0
1.3a. Liczba pracowników łącznie z pracownikami podwykonawców zabitych, według rodzaju wypadku, z podziałem na poniższe kategorie						
SK00	We wszystkich wypadkach	prac.	0	0	0	0
SK01	Podczas kolizji pociągów łącznie z kolizjami najechania na przeszkody w skrajni	prac.	0	0	0	0
SK02	Podczas wykolejenia pociągu	prac.	0	0	0	0
SK03	Podczas wypadków na przejazdach kolejowych, łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach	prac.	0	0	0	0
SK04	Podczas wypadków z udziałem osób, spowodowanych przez poruszający się pojazd kolejowy, z wyjątkiem samobójstw	prac.	0	0	0	0
SK05	W trakcie pożarów pojazdów kolejowych	prac.	0	0	0	0
SK06	Inne	prac.	0	0	0	0
1.3a. Liczba użytkowników przejazdów kolejowych zabitych, według rodzaju wypadku, z podziałem na poniższe kategorie						
LK00	We wszystkich wypadkach	osób	0	1	0	0
LK01	Podczas kolizji pociągów łącznie z kolizjami najechania na przeszkody w skrajni	osób	0	0	0	0
LK02	Podczas wykolejenia pociągu	osób	0	0	0	0
LK03	Podczas wypadków na przejazdach kolejowych, łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach	osób	0	1	0	0
LK04	Podczas wypadków z udziałem osób, spowodowanych przez poruszający się pojazd kolejowy, z wyjątkiem samobójstw	osób	0	0	0	0
LK05	W trakcie pożarów pojazdów kolejowych	osób	0	0	0	0
LK06	Inne	osób	0	0	0	0
1.3a. Liczba osób nieuprawnionych zabitych, według rodzaju wypadku, z podziałem na poniższe kategorie						
UK00	We wszystkich wypadkach	osób	0	0	0	0
UK01	Podczas kolizji pociągów łącznie z kolizjami najechania na przeszkody w skrajni	osób	0	0	0	0

1	2	3	4	5	6	7
UK02	Podczas wykolejenia pociągu	osób	0	0	0	0
UK03	Podczas wypadków na przejazdach kolejowych, łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach	osób	0	0	0	0
UK04	Podczas wypadków z udziałem osób, spowodowanych przez poruszający się pojazd kolejowy, z wyjątkiem samobójstw	osób	0	0	0	0
UK05	W trakcie pożarów pojazdów kolejowych	osób	0	0	0	0
UK06	Inne	osób	0	0	0	0
1.3a. Liczba innych osób zabitych, według rodzaju wypadku, z podziałem na poniższe kategorie						
OK00	We wszystkich wypadkach	osób	0	0	0	0
OK01	Podczas kolizji pociągów łącznie z kolizjami najechania na przeszkody w skrajni	osób	0	0	0	0
OK02	Podczas wykolejenia pociągu	osób	0	0	0	0
OK03	Podczas wypadków na przejazdach kolejowych, łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach	osób	0	0	0	0
OK04	Podczas wypadków z udziałem osób, spowodowanych przez poruszający się pojazd kolejowy, z wyjątkiem samobójstw	osób	0	0	0	0
OK05	W trakcie pożarów pojazdów kolejowych	osób	0	0	0	0
OK06	Inne	osób	0	0	0	0
2.1a. Całkowita liczba incydentów i wypadków unikniętych wraz z podziałem na następujące typy						
I00	Wszystkich incydentów i wypadków unikniętych	szt.	0	0	0	0
I01	Pękniętych szyn	szt.	0	0	0	0
I02	Wyboczeń torów	szt.	0	0	0	0
I03	Defektów sygnalizacji ^{*)}	szt.	0	0	0	0
I04	Przekazanych sygnałów awaryjnych ^{**)}	szt.	0	0	0	0
I05	Pękniętych kół w eksploatowanym pojeździe kolejowym ^{***)}	szt.	0	0	0	0
I06	Pękniętych osi w eksploatowanym pojeździe kolejowym ^{****)}	szt.	0	0	0	0
3.1a. Całkowity koszt (EURO) wszystkich wypadków						
C00	Wszystkich wypadków	EURO	39854	37968	9352	44 302
C01	Wypadków z zabitymi	EURO	39854	1117	0	0
C02	Wypadków z rannymi	EURO		1117	1678	0
C03	Zastąpienia lub naprawy zniszczonego pojazdu kolejowego i infrastruktury kolejowej	EURO		26242	4796	29 210

1	2	3	4	5	6	7
C04	Opóźnień, zakłóceń i objazdów, w tym dodatkowe koszty personelu i utraty przyszłych przychodów	EURO		9492	2878	15 092
3.2a. Całkowita liczba utraconych godzin pracy pracowników i podwykonawców w wyniku wypadku						
W00	Całkowita liczba utraconych godzin pracy pracowników i podwykonawców w wyniku wypadku	godz.	444	182	105	0
4. Wskaźniki dotyczące bezpieczeństwa technicznego infrastruktury i jego stosowania						
T01	% torów z Automatyczną Ochroną Pociągów (ATP)	%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
T02	% pociągo-kilometrów na torach wyposażonych w ATP	%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
T03	Całkowita liczba przejazdów kolejowych	szt.	38	48	50	49
T04	Całkowita liczba przejazdów kolejowych na kilometr linii	szt./km	0,594	0,364	0,346	0,346
T05	% przejazdów kolejowych z zabezpieczeniami ręcznymi i automatycznymi (kat. A, B i C)	%	31,00%	31,60%	31,50%	31,50%
5. Wskaźniki dotyczące zarządzania bezpieczeństwem						
A01	Całkowita liczba przeprowadzonych audytów	szt.	0	0	0	0
A02	% przeprowadzonych audytów w stosunku do planowanych	%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
6. Dane						
R01	Liczba pociągo-kilometrów	mln poc-km	1,139	4,418	4,777	5,381
R02	Liczba pasażero-kilometrów	mld pas-km	0,126	1,239	1,006	1,06
R03	Długość torów na liniach (linie dwutorowe muszą być liczone podwójnie)	km	63,980	131,810	144,430	144,540
R04	Całkowita liczba godzin pracy	tys. godz.				332





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
1	2	3	4	5
Ogólne krajowe przepisy dotyczące bezpieczeństwa kolei				
Przepisy o krajowej władzy bezpieczeństwa	ustawa z dnia 19 grudnia 2008 r. o zmianie ustawy o swobodzie działalności gospodarczej oraz zmianie niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2009 r. Nr 18, poz. 97)	7 marca 2009 r.	Niniejsza ustawa dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia postanowień dotyczących trybu i zasad przeprowadzania kontroli określonych w rozdziale 5 ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (Dz. U. z 2007 r. Nr 155, poz. 1095, z późn. zm.)	Zmiana ustawy uszczegóławia zasady dotyczące przeprowadzania kontroli przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego i osób pisemnie przez niego upoważnionych.
	ustawa z dnia 25 czerwca 2009 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 214, poz. 1658)	31 grudnia 2009 r.	Niniejsza ustawa dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia postanowień: – dyrektywy 2007/58/WE z dnia 23 października 2007 r. zmieniającej dyrektywę Rady 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych oraz dyrektywę 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej (Dz. Urz. UE L 315 z 03.12.2007), – dyrektywy 2007/59/WE z dnia 23 października 2007 r. w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty (Dz. Urz. UE L 315 z 03.12.2007)	Zmiana ustawy nakłada nowe zadania na Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego związanych z: – nadzorem nad przestrzeganiem przepisów dotyczących praw pasażerów; – wydawaniem, przedłużaniem ważności, zawieszaniem i cofaniem licencji maszynisty, aktualizowanie danych zawartych w licencji, wydawanie wtórników licencji oraz prowadzenie rejestru tych dokumentów; – nadzorem nad zapewnieniem niedyskryminującego dostępu przewoźników kolejowych do infrastruktury kolejowej, w tym przewoźników mających siedzibę w jednym z państw członkowskich Unii Europejskiej.
Przepisy o notyfikowanych organach, rzeczoznawcach, stronach trzecich, organach odpowiedzialnych za rejestrację, badanie itd.	BRAK			

1	2	3	4	5
Krajowe przepisy dotyczące bezpieczeństwa kolei				
BRAK				
Przepisy o krajowych celach i metodach w zakresie bezpieczeństwa	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 22 maja 2009 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 91, poz. 744)	30 czerwca 2009 r.	Zmiana wprowadzona do istniejącego przepisu	Przepis wprowadza zmianę jednego z warunków wydania ściowego certyfikatu bezpieczeństwa dla przewoźnika kolejowego.
Przepisy o wymaganiach w stosunku do posiadaczy wagonów	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 19 czerwca 2009 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie rejestru i oznakowania pojazdów kolejowych (Dz. U. Nr 105, poz. 872)	17 lipca 2009 r.	Przepisy niniejszego rozporządzenia dokonują w zakresie swojej regulacji wdrożenia decyzji Komisji z dnia 9 listopada 2007 r. przyjmującej wspólną specyfikację dotyczącą krajowego rejestru pojazdów kolejowych określonego w art. 14 ust. 4 i 5 dyrektywy 96/48/WE i 2001/16/WE (Dz. Urz. UE L 305 z 23.11.2007)	Rozporządzenie określa sposób prowadzenia rejestru pojazdów kolejowych, w tym krajowego rejestru pojazdów kolejowych, oraz sposób oznakowania pojazdów kolejowych, w tym pojazdów metra. Wprowadza definicję posiadacza pojazdu kolejowego oraz nakłada na Prezesa UTK obowiązek prowadzenia krajowego rejestru pojazdów kolejowych (NVR).
BRAK				
Przepisy o wymaganiach w zakresie autoryzacji wprowadzania do użytku i konserwacji nowego taboru kolejowego, w tym przepisy dotyczące wymiany taboru kolejowego między przedsiębiorstwami kolejowymi, systemu rejestracji i wymagania w zakresie procedur testowych	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 19 czerwca 2009 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie rejestru i oznakowania pojazdów kolejowych (Dz. U. Nr 105, poz. 872)	17 lipca 2009 r.	Przepisy niniejszego rozporządzenia dokonują w zakresie swojej regulacji wdrożenia decyzji Komisji z dnia 9 listopada 2007 r. przyjmującej wspólną specyfikację dotyczącą krajowego rejestru pojazdów kolejowych określonego w art. 14 ust. 4 i 5 dyrektywy 96/48/WE i 2001/16/WE (Dz. Urz. UE L 305 z 23.11.2007)	Rozporządzenie określa sposób prowadzenia rejestru pojazdów kolejowych, w tym krajowego rejestru pojazdów kolejowych, oraz sposób oznakowania pojazdów kolejowych, w tym pojazdów metra. Wprowadza definicję posiadacza pojazdu kolejowego oraz nakłada na Prezesa UTK obowiązek prowadzenia krajowego rejestru pojazdów kolejowych (NVR).

1		2	3	4	5
<p>Wspólne zasady funkcjonowania sieci kolejowej, w tym przepisy dotyczące procedur sygnalizacji i zarządzania ruchem</p>	<p>Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 27 lutego 2009 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U. Nr 35, poz. 274)</p>	<p>13 marca 2009 r.</p>	<p>Niniejsze rozporządzenie w zakresie swojej regulacji wdraża postanowienia dyrektywy 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawanie świadectw bezpieczeństwa</p>	<p>Rozporządzenie w zakresie swojej regulacji wdraża dyrektywę 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 alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej (Dz. Urz. UE L 315 z 3.12.2007)</p>	<p>Rozporządzenie określa: 1) warunki dostępu i korzystania przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej; 2) tryb składania i rozpatrywania wniosków o przydzielenie tras pociągów; 3) rodzaj usług dodatkowych i pomocniczych, świadczonych przez zarządcę infrastruktury kolejowej; 4) sposób postępowania w przypadku niewystarczającej zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej; 5) szczegółowe zasady ustalania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, w tym opłaty podstawowej, minimalnej stawki jednostkowej i opłat dodatkowych oraz podwyższania opłat i udzielenia ulg; 6) zakres przedmiotowy zagadnień, które w szczególności wymagają uregulowania umową o korzystanie z przydzielonych tras pociągów oraz umową ramową; 7) sposób opracowania przez zarządcę regulaminu; 8) formy współdziałania zarządców, gdy zarządzana przez nich infrastruktura kolejowa umożliwia wzajemne przekazywanie pociągów, dzięki połączeniu linii kolejowych przez nich zarządzanych.</p> <p>Niniejsze rozporządzenie określa kryteria, na podstawie których ustalane będzie, czy planowany przewóz osób jest usługą międzynarodową oraz kryteria, na podstawie których przeprowadzana będzie analiza, czy planowane połączenie międzynarodowe narusza równowagę ekonomiczną usług wykonywanych na podstawie umów o świadczenie usług publicznych, a także zakres informacji, wniosków przewoźników kolejowych oraz organom zawierającym umowy</p>

1	2	3	4	5
<p>Przepisy o wymaganiach w zakresie dodatkowych wewnętrznych zasad operacyjnych (zasad firmowych), które muszą być ustanowione przez zarządców infrastruktury i przedsiębiorstwa kolejowe</p>	<p>BEZ ZMIAN</p>			<p>w zakresie świadczenia usług publicznych na linii kolejowej oraz tryb wydawania decyzji przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w sprawie ograniczenia dostępu do infrastruktury kolejowej przewoźnika kolejowego.</p>
<p>Przepisy o wymaganiach wobec personelu wykonującego zadania o krytycznym znaczeniu dla bezpieczeństwa, w tym kryteriów wyboru, stanu zdrowia oraz szkoleń zawodowych i certyfikacji</p>	<p>ustawa z dnia 25 czerwca 2009 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 214, poz. 1658)</p>	<p>4 grudnia 2010 r.</p>	<p>Niniejsza ustawa dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia postanowień dyrektywy 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)</p>	<p>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.</p>
<p>Przepisy o dochodzeniach w sprawie wypadków i incydentów, w tym rekomendacje</p>	<p>BEZ ZMIAN</p>			
<p>Przepisy o wymaganiach w zakresie krajowych wskaźników bezpieczeństwa, w tym sposobu ich gromadzenia i analizowania</p>	<p>Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 sierpnia 2009 r. w sprawie wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI) (Dz. U. Nr 142, poz. 1159)</p>	<p>17 września 2009 r.</p>	<p>Przepis nowy, dokonują w zakresie swojej regulacji wdrożenia dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych oraz zmieniającej dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym, oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie</p>	<p>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.</p>

1		2	3	4	5
Przepisy o wymaganiach w zakresie autoryzacji wprowadzania do użytku infrastruktury (tory, mosty, tunele, energetyka, ATC, radio, sygnalizatory, rygle, przejazdy kolejowe, perony itd.)	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 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 Komisji 2009/149/WE</u> 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)	alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz certyfikację w zakresie bezpieczeństwa	
Przepisy o wymaganiach w zakresie autoryzacji wprowadzania do użytku infrastruktury (tory, mosty, tunele, energetyka, ATC, radio, sygnalizatory, rygle, przejazdy kolejowe, perony itd.)	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 14 maja 2009 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typu pojazdu kolejowego (Dz. U. Nr 78, poz. 654)	9 czerwca 2009 r.	Zmiana wprowadzona do istniejącego przepisu	Rozporządzenia wprowadza zmiany warunków wydania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typu pojazdu kolejowego. Zmienia również warunki uzyskania przedmiotowych świadectw dla typów, które są eksploatowane i były dopuszczone do eksploatacji w kraju przed dniem 14 listopada 1997 r.	

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

E.6. Aspekty proceduralne – autoryzacje w zakresie bezpieczeństwa

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