

**OBWIESZCZENIE  
PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO**

z dnia 7 grudnia 2011 r.

**w sprawie ogłoszenia rocznego „Raportu w sprawie bezpieczeństwa na kolei w Polsce za 2010 rok”**

Na podstawie art. 17a ust. 7 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.) – ogłasza się roczny „Raport w sprawie bezpieczeństwa na kolei w Polsce za 2010 rok”, stanowiący załącznik do obwieszczenia.

Powyższy raport został już przekazany do Europejskiej Agencji Kolejowej.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego

*Krzysztof Jaroszyński*

Załącznik do obwieszczenia Prezesa Urzędu Transportu  
Kolejowego z dnia 7 grudnia 2011 r. (poz. 5)



**Prezes**  
Urzędu Transportu Kolejowego

# **RAPORT W SPRAWIE BEZPIECZEŃSTWA NA KOLEI W POLSCE ZA 2010 ROK**

Urząd Transportu Kolejowego  
00-928 Warszawa, ul. Chalubińskiego 4  
[www.utk.gov.pl](http://www.utk.gov.pl)

Warszawa, listopad 2011 rok

SPIS TREŚCI

Lp.	Tytuł			Str.
1	A.	A.1.	Zakres raportu	68
2	B.	Wstęp		68
3		1.	Wstęp do raportu	69
4		2.	Informacje o strukturze kolei	70
5		3.	Podsumowanie – ogólna analiza tendencji w rozwoju bezpieczeństwa – certyfikacja	70
6	C.	Organizacja		70
7		1.	Wprowadzenie	70
8		2.	Organizacja Urzędu Transportu Kolejowego i związek z innymi organami	70
9	D.	Rozwój bezpieczeństwa kolei		71
10		1.	Inicjatywy mające na celu utrzymanie i poprawę stanu bezpieczeństwa	71
11		2.	Analiza tendencji danych wypadków i poważnych wypadków	74
12		3.	Analiza tendencji danych znaczących wypadków	75
13		4.	Rezultaty rekomendacji w zakresie bezpieczeństwa	75
14	E.	Ważne zmiany w prawodawstwie i uregulowaniach prawnych		77
15		1.	Stopień zaawansowania transpozycji Dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r.	77
16		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.	78
17	F.	Stan certyfikacji i autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa		79
18		1.	Przepisy krajowe – daty rozpoczęcia – dostępność	79
19		2.	Dane liczbowe	80
20		3.	Aspekty proceduralne	80
21	G.	Nadzór nad przewoźnikami kolejowymi i zarządcami infrastruktury		82
22		1.	Opis nadzoru nad przewoźnikami kolejowymi i zarządcami infrastruktury	82
23		2.	Opis zakresu stosowania aspektów prawnych zawartych w sprawozdaniach rocznych zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych – dostępność sprawozdań rocznych przed dniem 30 czerwca (zgodnie z art. 9 ust. 4 Dyrektywy 2004/49/WE w sprawie bezpieczeństwa kolei)	83
24		3.	Liczba kontroli/inspekcji	84
25		4.	Liczba audytów	84
26		5.	Podsumowanie odpowiednich środków/działań naprawczych (zmiana, uchylenie, zawieszenie, ważne ostrzeżenie, itd.) dotyczących aspektów bezpieczeństwa, podjętych w następstwie audytów/inspekcji	84
27		6.	Krótkie podsumowanie/opis skarg zgłoszonych przez zarządcę(-ów) infrastruktury wobec przewoźnika kolejowego/przewoźników kolejowych związane z warunkami w części A/części B certyfikatu	85
28		7.	Krótkie podsumowanie/opis skarg zgłoszonych przez przewoźnika(-ów) kolejowych wobec zarządcy(-ów) infrastruktury związane z warunkami w autoryzacji	85
29	H.	Sprawozdawczość dotycząca stosowania CSM w zakresie wyceny i oceny ryzyka		85
30		1.	Doświadczenia Urzędu Transportu Kolejowego dotyczące stosowania CSM w zakresie wyceny i oceny ryzyka	85

31		2.	Procedura (np. kwestionariusz), która umożliwia przewoźnikom kolejowym i zarządcom infrastruktury wyrażenie swoich doświadczeń dotyczących rozporządzenia WE nr 352/2009 w sprawie CSM w zakresie oceny ryzyka	85
32		3.	Zmiana krajowych przepisów dotyczących bezpieczeństwa w celu uwzględnienia rozporządzenia WE nr 352/2009 w sprawie CSM w zakresie oceny ryzyka	86
33	I.		Wnioski końcowe – priorytety	86
34	J.		Źródła informacji	86
–			<b>ZAŁĄCZNIKI</b>	87
35	Załączniki A	A.1.a.	Ogólny system kolejowy w Polsce (ogólnie dostępna sieć linii kolejowych)	88
36		A.1.b.	Stacje rozrządowe i manewrowe na sieci ogólnego systemu kolejowego w Polsce	89
37		A.1.c.	Sieć metra oraz sieć funkcjonalnie oddzielona od reszty systemu kolejowego	90
38		A.2.1.a.	Zarządcy infrastruktury kolejowej ogólnego systemu kolejowego w Polsce	92
39		A.2.1.b.	Zarządcy infrastruktury kolejowej sieci metra oraz sieci funkcjonalnie oddzielonej od reszty systemu kolejowego	93
40		A.2.1.c.	Zarządcy infrastruktury kolejowej w Polsce – siedziby podmiotów	94
41		A.2.2.a.	Przewoźnicy kolejowi. Prowadzenie przewozów kolejowych na sieci ogólnego systemu kolejowego	97
42		A.2.2.b.	Przewoźnicy kolejowi Prowadzenie pasażerskich przewozów miejskich i podmiejskich na sieci metra oraz sieci funkcjonalnie oddzielonej od ogólnego systemu	101
43	Załączniki B	B.1.	Schemat UTK w powiązaniu z innymi organami krajowymi	102
44		B.2.	Obszary działania Oddziałów Terenowych w UTK	103
	Załącznik C		Dane dotyczące wydarzeń kolejowych – zastosowane definicje	104
45		1.	Ogólne zestawienie wydarzeń kolejowych	104
46		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)	107
47		3.	Definicje krajowe stosowane w rocznym raporcie	108
48	Załącznik D		Ważne zmiany w prawodawstwie i rozporządzeniach	112
49	Załącznik E		Stan certyfikacji i autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa – dane liczbowe	116
50	Załącznik CSI		Wskaźniki bezpieczeństwa	119

## A. ZAKRES RAPORTU

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

- a) strukturze kolei z wykazem zarządców infrastruktury kolejowej (załączniki A.2.1.a, A.2.1.b, A.2.1.c) oraz wykazem przewoźników kolejowych (załączniki A.2.2.a, A.2.2.b) z podziałem na:
  - **ogólny system kolejowy** w Polsce (ogólnie dostępna sieć linii kolejowych),
  - **sieci metra oraz sieci funkcjonalnie oddzielonej od reszty systemu kolejowego** i przeznaczonej do prowadzenia pasażerskich przewozów aglomeracyjnych;
- b) ważnych zmianach w prawodawstwie i uregulowaniach dotyczących bezpieczeństwa kolei wprowadzonych w 2010 roku (załącznik D);
- c) stanie bezpieczeństwa kolei, łącznie z agregacją wskaźników bezpieczeństwa — CSI (załącznik C, załączniki CSI) na szczeblu państwa członkowskiego;
- d) wynikach i doświadczeniach związanych z nadzorowaniem zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych.

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

## B. WSTĘP

### 1. Wstęp do raportu.

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

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

w dziedzinie transportu kolejowego. Ponadto informacje mogą zostać wykorzystane przez organizacje związkowe działające u zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych, przedstawicieli biznesu, polityki, nauki, mediów jak również całego społeczeństwa.

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

Na podstawie informacji o wskaźnikach bezpieczeństwa opracowanych przez jednostki zobowiązane, w rocznym raporcie za 2010 rok wskaźniki bezpieczeństwa (CSI), wyznaczone zostały w odniesieniu do statystyki **znaczących wypadków**, tj. zgodnie z definicjami ujętymi w rozporządzeniu (WE) Nr 91/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 2002 r. w sprawie statystyki transportu kolejowego oraz rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 20 lipca 2010 r. w sprawie wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI) (Dz. U. Nr 142, poz. 952), które począwszy od roku 2010 ujednoliciło zasady statystyki w zakresie wskaźników bezpieczeństwa.

W okresie sprawozdawczym 2006—2009 wskaźniki odnosiły się do wszystkich **wypadków i poważnych wypadków**, tj. według definicji krajowych. Dlatego też, nie będzie miarodajne porównywanie wskaźników bezpieczeństwa za 2010 rok z okresem sprawozdawczym 2006—2009, zarówno na szczeblu krajowej władzy bezpieczeństwa jak i na szczeblu Europejskiej Agencji Kolejowej.

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

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

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

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

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

## 2. Informacje o strukturze kolei.

W niniejszym Raporcie, tak jak w Raporcie za 2009 rok, informacje o infrastrukturze kolejowej zawarte są w załączniku „A.2.1.a – Zarządcy infrastruktury na ogólnej sieci kolejowej w Polsce” i załączniku „A.2.1.b – Zarządcy infrastruktury kolejowej sieci metra oraz sieci funkcjonalnie oddzielonej od reszty systemu”.

Nadmienia się, że w rubryce „Tory kolejowe (tory główne)” uwzględniono dane dla dwóch grup torów:

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

### 2.1. Ogólny system kolejowy w Polsce obejmuje sieć linii kolejowych zarządzanych w 2010 r. przez 9 zarządców infrastruktury kolejowej.

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

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

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

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

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

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

### 2.2. Sieci metra oraz sieci funkcjonalnie oddzielonej od reszty systemu kolejowego i przeznaczonej do prowadzenia pasażerskich przewozów aglomeracyjnych w Polsce jest zarządzana przez 3 zarządców infrastruktury kolejowej.

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

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

Całkowita długość torów w tym systemie również nie uległa zmianie w stosunku do roku 2009 i wynosiła **144,5 km**, w tym:

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

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

Schematyczną prezentację głównych linii kolejowych w Polsce przedstawiono w załączniku A.1.a. oraz prezentację aktualnych stacji rozrządowych i manewrowych przedstawiono w załączniku A.1.b. Schematyczną prezentację sieci metra oraz sieci funkcjonalnie oddzielonej od reszty systemu kolejowego i przeznaczonej do prowadzenia pasażerskich przewozów aglomeracyjnych, przedstawiono w załączniku A.1.c.

Wykaz zarządców infrastruktury w ogólnym systemie kolejowym został przedstawiony w załączniku A.2.1.a. Wykaz zarządców infrastruktury sieci metra oraz sieci funkcjonalnie oddzielonej od reszty systemu kolejowego i przeznaczonej do prowadzenia pasażerskich przewozów aglomeracyjnych został przedstawiony w załączniku A.2.1.b. Schematyczną prezentację siedzib podmiotów przedstawiono w załączniku A.2.1.c.

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

Wykaz licencjonowanych przewoźników kolejowych prowadzących przewóz osób i rzeczy w ogólnym systemie kolejowym został przedstawiony w załączniku A.2.2.a. Wykaz licencjonowanych przewoźników kolejowych prowadzących przewóz osób i rzeczy na sieci metra oraz sieci funkcjonalnie oddzielonej od reszty systemu kolejowego i przeznaczonej do prowadzenia pasażerskich przewozów aglomeracyjnych został przedstawiony w załączniku A.2.2.b.

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

#### 3.1. Ogólny system kolejowy.

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

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

**W 2010 roku odnotowano 449 szt. znaczących wypadków.**

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

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

**W 2010 roku odnotowano 1 znaczący wypadek.**

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

W związku z opublikowaniem w dniu 29 kwietnia 2009 r. rozporządzenia Komisji (WE) Nr 352/2009 w sprawie przyjęcia wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka, w roku 2010 podmioty nie były zobowiązane do raportowania swoich doświadczeń związanych ze stosowaniem CSM przy ocenie i metodach wyceny ryzyka.

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

W 2010 roku zostały wydane certyfikaty bezpieczeństwa:

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

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

## **C. ORGANIZACJA**

### 1. Wprowadzenie.

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

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

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

Struktura organizacyjna Urzędu Transportu Kolejowego oraz zadania w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem ruchu kolejowego od 2006 roku zasadniczo nie uległy zmianie, jednakże ze względu na:

- 1) wejście w życie z dniem 4 grudnia 2009 r. postanowień rozporządzenia nr 1371/2007/WE, Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (*Dz. Urz. UE L 315 z dnia 3.12.2007*) w Departamencie Regulacji Transportu Kolejowego powołano Wydział Praw Pasażera,
- 2) wejście w życie z dniem 31 grudnia 2009 r. ustawy z dnia 25 czerwca 2009 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (*Dz. U. Nr 214, poz. 1658*), która w swej treści dokonała transpozycji postanowień dyrektywy 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty (*Dz. Urz. UE L 315 z 3.12.2007*) w Departamencie Nadzoru Eksploatacyjnego i Bezpieczeństwa Ruchu powołano Wydział Licencjonowania Maszynistów.

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

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

## D. ROZWÓJ BEZPIECZEŃSTWA KOLEI

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

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

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym (tekst jednolity Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późniejszymi zmianami) zarządca infrastruktury ma obowiązek utrzymywania infrastruktury kolejowej w stanie zapewniającym bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego. Natomiast zgodnie z art. 17 tej ustawy zarządcy, przewoźnicy kolejowi oraz użytkownicy bocznic zobowiązani są spełniać warunki techniczne i organizacyjne zapewniające:

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

Bezpieczeństwo ruchu kolejowego należy rozumieć jako zespół działań obejmujących: opracowanie i wdrażanie instrukcji zawierających procedury postępowania na stanowisku pracy, dobór i dbanie o utrzymanie wysokiego poziomu kwalifikacji personelu, utrzymanie infrastruktury kolejowej i urządzeń technicznych, pojazdów kolejowych, nadzór nad pracą i zarządzanie zespołami pracowników wykonujących czynności związane z ruchem kolejowym. Działanie na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego jest jednym z najważniejszych zadań kadry kierowniczej jak i załóg w jednostkach i komórkach organizacyjnych we wszystkich podmiotach kolejowych.

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

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

Wypadki/zdarzenia poprzedzające, które były przyczyną podjęcia danego działania			Opis podjętych działań poprawiających bezpieczeństwo
Data	Miejsce	Opis wydarzenia	
1	2	3	4
17.01.2010 r.	Linia nr 204 Malbork—Braniewo, szlak Młynary— Chruściel, km 55,570	W wyniku wielokrotnego złamania szyny pod przejeżdżającym taborem nastąpiło wykolejenie 12 wagonów w składzie pociągu nr 550209.	1. W rejonie wypadku dokonano wymiany szyn typu Thyssen. 2. Zaplanowano sukcesywną wymianę szyn typu Thyssen na linii nr 204. 3. Zaplanowano częstsze badania defektoskopowe na linii nr 204 do czasu wymiany wszystkich szyn.
24.02.2010 r.	Linia nr 771 Świdnica Przedmieście— Świdnica Miasto, stacja Świdnica Przedmieście, rozjazd nr 26	Z powodu zużytych podrozdnic w rozjeździe podczas przedstawiania składu manewrowego z toru nr 52 na tor nr 2 doszło do wykolejenia wszystkimi osiami lokomotywy ST-43.	Z powodu degradacji nawierzchni remont ujęto w planie inwestycyjnym na rok 2011.
13.04.2010 r.	Linia nr 356 Poznań Wschód—Bydgoszcz Główna, szlak Wągrowiec Golańcz, km 52,346	Z powodu różnic w parametrze przechyłki toru podczas obciążenia dynamicznego wynoszącego 38 mm (przy dopuszczalnym 25 mm), spowodowanego złym stanem technicznym toru, doszło do wykolejenia środkowego wózka autobusu szynowego SA134.	Linie nr 356 zakwalifikowano do remontu kapitalnego na rok 2010, jednak ze względu na brak środków finansowych w roku 2010 prac remontowych nie rozpoczęto.



1	2	3	4
26.05.2010 r.	Linia nr 273 Wrocław Główny— Szczecin, st. Czerwieńsk, rozjazd nr 54 a/b	Z powodu przełożenia zwrotni- cy rozjazdu nr 54 a/b pod jadą- cym taborem, podczas jazdy manewrowej z toru nr 7 na tor nr 100 doszło do wykolejenia drugiego wózka czwartego wa- gonu za lokomotywą.	1. Pracownika odsunięto od wykony- wanych czynności i skierowano na egzamin weryfikacyjny. 2. Wypadek omówiono na pouczeniach okresowych pracowników.
26.07.2010 r.	Linia nr 009 Warszawa Wschodnia—Gdańsk Główny, szlak Mława— Konopki, km 127,882, przejazd kat. A	W wyniku nie zamknięcia przez dróżnika przejazdowego rogat- tek przejazdowych doszło do najechniania przez pociąg nr 8316 na samochód osobowy.	Opracowano i wdrożono nową proce- durę postępowania: 1. Dróżnik przejazdowy po zamknięciu rogatek przejazdowych podaje go- dzinę ich zamknięcia dyżurnemu ruchu na stacji Mława. 2. Dyżurny ruchu na stacji Mława po- daje sygnał zezwalający na wyjazd pociągu dopiero po otrzymaniu od dróżnika informacji o godzinie za- mknięcia rogatek przejazdowych.
13.07.2010 r.	Linia nr 405 Piła—Ustka, szlak Kępice— Korzybie, km 151,835	Pociąg nr 89522 relacji Słupsk— Szczecinek został uruchomiony i wyjechał z toru nr 2 mijanki Korzybie na tor szlakowy nr 1 Kępice—Korzybie, bez wyma- ganego polecenia doprowadza- jąc do zderzenia na tym torze w km 151,835 z pociągiem nr 89523 relacji Szczecinek— Słupsk jadącym z mijanki Kępi- ce w kierunku mijanki Korzybie. <b>Wyniku zdarzenia rannych zo- stało ogółem 37 osób, w tym 12 osób ciężko rannych.</b>	Główne środki zapobiegawcze doraźne wydane przez PKBWK: 1. Niezwłoczne przywrócenie całkowi- tej sprawności technicznej urządzeń srk w mijance Korzybie — zrealizo- wane. 2. Wprowadzenie obowiązku 2-osobo- wej obsługi trakcyjnej w lokomoty- wach jednokabinowych na odcinku linii 405 Słupsk—Szczecinek w obu kierunkach dla wszystkich przewoź- ników kolejowych — zrealizowane. 3. Spowodowanie zapewnienia zasięgu radiolączności pociągowej w paśmie 150 MHz budując urządzenia retrans- misji sygnału ze stacji Miastko oraz przywrócenie pełnej sprawności technicznej urządzeń systemu radio- łączności pociągowej firmy Kapsch w paśmie 450 MHz, w tym pilne uru- chomienie nieczynnej stacji bazowej systemu Kapsch w Korzybiu — prze- widywane zakończenie inwestycji w 2011 r. w zakresie radiolączności pociągowej, natomiast system Kapsch — wyłączony definitywnie. 4. Zabudowę w stacji Słupsk urządzeń rejestracji rozmów prowadzonych na kanale 6 radiolączności pociągo- wej w paśmie 150 MHz na odcinku Słupsk — Miastko — zrealizowane.
8.11.2010 r.	Stacja Białystok, rejon nastawni „B1 1”, tor nr 1, rozjazd nr 7	Podczas wyjazdu pociągu nr 55272 relacji Białystok—War- szawa Praga nastąpiło najechna- nie lokomotywy od pociągu nr 112861 relacji Plock Trzepo- wo—Sokółka na trzeci od końca wagon z pociągu nr 55272. W wyniku wypadku spłonęło 19 wagonów-cystern z pociągu nr 112861 z towarami niebez- piecznymi. Ponadto spaleni uległy 2 lokomotywy z pociągu nr 11286 oraz nastawnia „B1 1”.	Prowadzone postępowanie prowadzo- ne pod kierownictwem Przewodniczą- cego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, która ustali m.in. okoliczności i przyczyny wy- padku.

1	2	3	4
25.11.2010 r.	Linia Hutnicza Szerokotorowa, km 379,017 szlak Zarzeczce LHS – Drozdów LHS, przejazd kat. A	Pociąg gospodarczy G-11 najechał na przejeździe na osobę postronną, która wtargnęła pod nadjeżdżający pociąg. W wyniku zdarzenia osoba poniosła śmierć na miejscu.	1. Opracowano biuletyn informacyjny dla pracowników PKP PLH sp. z o.o. 2. W trakcie pouczeń okresowych omówiono biuletyn informacyjny.
2.12.2010 r.	Linia nr 009 Warszawa Wschodnia – Gdańsk Główny, szlak Legionowo – Warszawa Praga, przejazd kat. A	Z powodu przedwczesnego otwarcia rogatek przez dróżnika przejazdowego doszło do najechania przez pociąg nr 5302 na autobus rejsowy Zakładu Transportu Miejskiego z Warszawy.	1. Pracownikowi zmieniono warunki pracy i płacy 2. Opracowano pisemną informację o wypadku

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

Opis obszarów, którego dotyczą działania	Opis przyczyn podjęcia działań	Opis podjętych działań poprawiających bezpieczeństwo
1	2	3
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 „ <b>Bezpieczny przejazd – zatrzymaj się i żyj</b> ”, 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 30.04.2008 r.
	Modernizacja linii nr 009 Warszawa Wschodnia Osobowa – Gdańsk Główny	1. Zabudowa urządzeń samoczynnej blokady liniowej (SBL) na szlakach: Nasielsk – Świercze – Gąsocin – Ciechanów. 2. Przekwalifikowanie przejazdu w km 62,517 z kat. D do kat. B. 3. Likwidacja przejazdów w km 63,957, 84,445 oraz 82,748 wraz z budową w tych lokalizacjach wiaduktów.
	Poprawa parametrów eksploatacyjnych dla ruchu drogowego	Naprawa główna przejazdu kat. A w km 14,582 linii nr 61 Kielce – Fosowskie
Profilaktyka	Badanie przyczyn wypadków i incydentów kolejowych, wstępne szacowanie strat oraz realizacja wniosków mających na celu zapobieganie wypadkom kolejowym w przyszłości	Przestrzeganie rozporządzenia MI w sprawie poważnych wypadków i incydentów na liniach kolejowych z dnia 30 kwietnia 2007 r. (Dz. U. Nr 89, poz. 593, z późn. zm.).
Liczniki przebiegu kilometrów wagonów	Dostosowanie do ustawowych wymogów	Montaż liczników przebiegu kilometrów – Etap: testowanie liczników, wybór dostawcy.
Monitoring lokomotyw	Konieczność monitorowania parametrów pracy lokomotywy	Kontynuowanie procesu wprowadzanie systemu monitoringu lokomotyw spalinowych.

1	2	3
Poprawa bezpieczeństwa oraz warunków odprawy podróżnych	Modernizacja peronu na stacji Sopot Wyścigi	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Montaż systemu monitoringu i podłączenie go do centrum monitoringu Straży Ochrony Kolei SKM.</li> <li>2. Montaż nowoczesnych urządzeń informacyjno-ogłoszeniowych.</li> <li>3. Ujednolicenie wysokości niwelety torów.</li> </ol>
Modernizacja pojazdów kolejowych	Poprawa bezpieczeństwa ruchu kolejowego, niezawodności i komfortu obsługi	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Zakup wraz z zabudową na 16-tu lokomotywach systemu smarowania obrzeży kół.</li> <li>2. Wymiana zderzaków w 32 wagonach-cysternach do przewozu tlenu etylenu na zderzaki typu IP250AX spełniające wymogi określone w podrozdziale 1.6.3.27 Regulaminu dla Międzynarodowego Przewozu Kolejami Towarów Niebezpiecznych (RID).</li> </ol>
Bezpieczeństwo ruchu kolejowego w metrze	Zwiększenie bezpieczeństwa podróżnych korzystających z metra	Cykliczne szkolenia okresowe, których tematyka jest związana z bezpieczeństwem pasażerów w metrze, udzielaniem pierwszej pomocy, ochrony przeciwpożarowej oraz działań w sytuacjach kryzysowych.

## 2. Analiza tendencji danych wypadków i poważnych wypadków.

### 2.1. Ogólny system kolejowy.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Również dużą grupę poszkodowanych stanowią pasażerowie (18,6% wszystkich poszkodowanych). Największą liczbę ciężko rannych pasażerów, podobnie jak w 2009 r., odnotowano podczas wypadków z udziałem osób, spowodowanych przez poruszający się pojazd kolejowy (kod PS04), w tym wskakiwania i wyskakiwania z jadącego pociągu.

W 2010 roku odnotowano **zmniejszenie** liczby ciężko rannych pasażerów podczas wypadków na przejazdach kolejowych (kod PS03) tj. **20 pasażerów w 2009 r.** (najeżdżenie pociągu pasażerskiego na samochód ciężarowy na przejeździe kategorii D), **natomiast 0 pasażerów w 2010 r.**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **3. Analiza tendencji danych znaczących wypadków.**

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

W okresie sprawozdawczym 2006—2009 wskaźniki odnosiły się do wszystkich **wypadków i poważnych wypadków**, tj. według definicji krajowych. Dlatego też nie będzie miarodajne porównywanie wskaźników bezpieczeństwa za 2010 rok z okresem sprawozdawczym 2006—2009, zarówno na szczeblu krajowej władzy bezpieczeństwa jak i na szczeblu Europejskiej Agencji Kolejowej.

### **4. Rezultaty rekomendacji w zakresie bezpieczeństwa.**

W wyniku zakończonych postępowań po zdarzeniach kolejowych przez komisje kolejowe, na podstawie art. 281 ust. 8 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.) w związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami stanowiącymi bezpośrednio zagrożenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego, Przewodniczący Państwowej Komisji Badań Wypadków Kolejowych (PKBWK) wydał w 2010 roku łącznie **5 zaleceń** (rekomendacji) w sprawie poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego, tj.:

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

- przywrócenie sprawności urządzeń srk w Korzybiu;
- wprowadzenie dwuosobowej obsługi trakcyjnej w lokomotywach jednokabinowych na odcinku linii 405 Słupsk—Szczecinek w obu kierunkach dla wszystkich przewoźników kolejowych, w tym stosowna korekta w Regulaminie udostępniania tras pociągów i służbowym rozkładzie jazdy pociągów;
- spowodowanie zapewnienia zasięgu radiolączności pociągowej w paśmie 150 MHz budując urządzenia retransmisji sygnału ze stacji Miastko oraz przywrócenie pełnej sprawności technicznej urządzeń systemu radiolączności pociągowej firmy Kapsch w paśmie 450 MHz, w tym pilne uruchomienie nieczynnej stacji bazowej systemu radiolączności pociągowej firmy Kapsch w Korzybiu;
- dokonanie zabiegów konserwacyjnych napowietrznej linii teletechnicznej dla potrzeb transmisji radiolączności pociągowej firmy Kapsch i Systemu Nadzoru Ruchu włącznie z wycięciem drzew w pasie tej linii;
- zabudowę w stacji Słupsk urządzeń rejestracji rozmów prowadzonych na kanale radiowym nr 6 radiolączności pociągowej w paśmie 150 MHz na odcinku linii Słupsk—Miastko;
- wycięcie gałęzi drzew znajdujących się w obrysie pojazdów kolejowych i skrajni budowli na odcinku linii 405 Słupsk—Szczecinek stanowiących w trakcie jazdy pociągu zagrożenie dla drużyny pociągowej i podróżnych;
- przypomnienie pracownikom zarządcy infrastruktury oraz pracownikom przewoźników o całkowitym zakazie przekazywania i otrzymywania zgody na wjazd na mijanki i szlaki linii nr 405 przy pomocy telefonów komórkowych.

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

W związku z okolicznościami zaistniałego wypadku **dotatkowo** wdrożono kontrolę zarządcy infrastruktury WKD Sp. z o.o. w zakresie funkcjonowania urządzeń systemu radiolączności pociągowej firmy Kapsch w paśmie 450 MHz. Kontrola przeprowadzona przez pracowników UTK wykazała nieprawidłowe funkcjonowanie urządzeń — brak łączności. Spółka została zobowiązana do opracowania i natychmiastowego wdrożenia Regulaminu tymczasowego prowadzenia ruchu kolejowego do czasu modernizacji urządzeń srk. Zalecenie zostało zrealizowane.

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

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

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

**4.3. Rekomendacje z dnia 8.08.2010 r. w związku z wydanym przez Krajowy organ dochodzeniowy w Austrii ostrzeżeniu w ramach Systemu Informacji nt. Bezpieczeństwa (SIS) w sprawie wypadku wykolejenia wagonów własności STVA (Francja) do przewozu samochodów osobowych, zaistniałego w dniu 30.06.2010 r. w Austrii:**

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

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

#### **4.4. Rekomendacje z dnia 1.12.2010 r. w związku z wypadkiem z dnia 3.10.2010 r. na linii nr 65, w km 375,711:**

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

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

#### **4.5. Zalecenia z dnia 15.06.2010 r. zawarte w „Protokole ustaleń końcowych” z dochodzenia w związku z wypadkiem z dnia 4.08.2009 r. na szlaku Będzin – Sosnowiec, w km 306,54:**

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

Wycofano z eksploatacji 26 lokomotyw serii EP09. Sukcesywnie wymieniane były osie zestawów kołowych. PKP Intercity S.A. dokonała aktualizacji DSU oraz posiada własne Zarządzenie w sprawie świadectw sprawności technicznej przyjęte Uchwałą nr 119/120 Zarządu Spółki z dn. 9.02.2010 r. PKP Intercity S.A. wystąpieniem z dnia 16.07.2010 r. zobowiązała Zakłady do zwiększonego nadzoru nad przestrzeganiem terminów czynności utrzymaniowych lokomotyw serii EP 09 w ramach przeglądów poziomu I oraz napraw okresowych.

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

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

Zakres kontroli każdorazowo dostosowywany jest do rodzaju, zakresu i charakteru działalności kontrolowanego podmiotu. Należy wyraźnie podkreślić, że działania kontrolne mają charakter ciągły i prowadzone były w roku 2010 i również kontynuowane są w 2011 r.

### **E. WAŻNE ZMIANY W PRAWODAWSTWIE I UREGULOWANIACH PRAWNYCH**

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

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

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

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

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

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

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

Rozwiązania zawarte w niniejszej ustawie obejmują:

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

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

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

- ◆ tryb wydawania, przedłużania ważności, zawieszania i cofania licencji maszynisty, aktualizacji danych zawartych w licencji oraz wydawania jej wtórników;
- ◆ wymagania zdrowotne, fizyczne i psychiczne jakie powinny spełniać osoby ubiegające się o licencję maszynisty;
- ◆ zasady oceny zdolności fizycznej i psychicznej osób ubiegających się o licencję maszynisty oraz tryb orzekania o tej zdolności;
- ◆ wzory dokumentów potwierdzających zdolność fizyczną i psychiczną osób ubiegających się o licencję maszynisty;
- ◆ zakres wiedzy i umiejętności objętych szkoleniem i egzaminem niezbędny dla uzyskania licencji;
- ◆ wzory dokumentów potwierdzających kwalifikacje osób ubiegających się o licencję maszynisty;
- ◆ szczegółowe wymagania w stosunku do przedsiębiorców ubiegających się o wpis na listę podmiotów uprawnionych do szkolenia i egzaminowania osób ubiegających się o licencje maszynisty i świadectwa maszynisty;

- ◆ wzór licencji maszynisty;
- ◆ tryb prowadzenia rejestru licencji maszynistów.

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

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

Ponadto z dniem 6 kwietnia 2011 r. weszło w życie rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lutego 2011 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych oraz pojazdów kolejowych metra (*Dz. U. Nr 59, poz. 301*), które zastąpiło rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 sierpnia 2004 r. w sprawie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego i warunków jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe (*Dz. U. Nr 212, poz. 2152, z późn. zm.*). Nadmieniam się, że zgodnie z zapisami zawartymi w art. 3 ust. 1 ustawy z dnia 25 czerwca 2009 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (*Dz. U. Nr 214, poz. 1658*), w zakresie dotyczącym maszynistów postanowienia rozporządzenia z dnia 16 sierpnia 2004 r. (*Dz. U. Nr 212, poz. 2152, z późn. zm.*) zachowują moc, jednak nie dłużej niż do dnia 1 grudnia 2017 r.

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

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

Elementami „wprowadzającymi” rozporządzenie do systemu prawa polskiego są:

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

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

Ważne zmiany w prawodawstwie krajowym dokonane w 2010 roku, mające zastosowanie do treści niniejszego raportu zostały wyszczególnione w załączniku D.

Nadmieniam się, że w załączniku D zostały zasygnalizowane również zmiany w prawodawstwie i rozporządzeniach, które miały miejsce w 2011 roku.

## **F. STAN CERTYFIKACJI I AUTORYZACJI W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA**

### **1. Przepisy krajowe – daty rozpoczęcia – dostępność:**

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

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego pierwszy certyfikat bezpieczeństwa cz. A wydał w dniu 30 grudnia 2008 r., natomiast pierwszy certyfikat bezpieczeństwa cz. B został wydany w dniu 6 lutego 2009 r.



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

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

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

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego pierwszą autoryzację bezpieczeństwa cz. A wydał w dniu 6 września 2010 r., natomiast pierwszą autoryzację bezpieczeństwa cz. B wydał w dniu 28 grudnia 2010 r.

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

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

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

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

Przepisy krajowe dostępne są na stronie internetowej Sejmu RP, Ministerstwa Infrastruktury oraz Urzędu Transportu Kolejowego. Przepisy wewnętrzne podstawowego zarządcy infrastruktury kolejowej (PKP PLK S.A.) są udostępnione w wersji elektronicznej na stronie internetowej zarządcy [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl) z możliwością wydruku lub podglądu, do przestrzegania których zostali zobowiązani przewoźnicy kolejowi.

## 2. Dane liczbowe:

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

Do końca 2010 r. zostało wydanych 50 certyfikatów w cz. A oraz 43 certyfikaty cz. B. Różnica pomiędzy liczbą złożonych wniosków a wydanych certyfikatów w cz. A wynika z pozytywnego rozpatrzenia wniosków złożonych w roku 2009. W przypadku 2 wniosków

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego odmówił wydania certyfikatu cz. A. Pozostałe wnioski o wydanie certyfikatów bezpieczeństwa cz. A oraz B, na dzień 31.12.2010 r. znajdowały się na etapie weryfikacji i opiniowania.

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

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

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

## 3. Aspekty proceduralne:

### 3.1. Certyfikaty w zakresie bezpieczeństwa, część A:

3.1.1. W 2010 r. nie został złożony żaden wniosek dotyczący zaktualizowania/zmiany certyfikatu bezpieczeństwa cz. A;

3.1.2. W żadnym przypadku średni czas pomiędzy dostarczeniem przez przewoźnika kolejowego Prezesa UTK kompletu wymaganych dokumentów i informacji a wydaniem certyfikatu bezpieczeństwa cz. A nie przekroczył 4 miesięcy – przewidzianych w art. 12 ust. 1 dyrektywy 2004/49/WE;

- 3.1.3. W 2010 r. do Prezesa UTK nie wpłynął żaden wniosek od krajowego organu bezpieczeństwa z innego państwa członkowskiego dotyczący certyfikatu bezpieczeństwa;
- 3.1.4. W roku 2010 Urząd Transportu Kolejowego nie odnotował żadnych negatywnych sygnałów od przewoźników kolejowych w zakresie wzajemnego uznawania w innych państwach certyfikatu bezpieczeństwa cz. A;
- 3.1.5. Za wydanie certyfikatu w zakresie bezpieczeństwa pobierana jest opłata na podstawie rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 29 lutego 2008 r. w sprawie czynności wykonywanych przez Prezesa UTK, za które pobierane są opłaty oraz wysokości tych opłat i trybu ich pobierania (Dz. U. Nr 47, poz. 276). Wysokość opłaty uzależniona jest od czasu pracy poświęconego na weryfikację i analizę wniosku, opłata minimalna wynosi 7000 złotych (PLN), natomiast opłata maksymalna to równowartość w złotych 5000 euro. W roku 2010 z tytułu opłat za wydanie certyfikatów bezpieczeństwa cz. A do budżetu państwa wpłynęła kwota 827 680 złotych (PLN), tj. 208 994 €;
- 3.1.6. W roku 2010 nie odnotowano żadnych problemów związanych z korzystaniem z ujednoliconego formatu certyfikatu bezpieczeństwa cz. A;
- 3.1.7. Nie odnotowano żadnych problemów w trakcie stosowania procedur dotyczących certyfikatów bezpieczeństwa cz. A;
- 3.1.8. Przewoźnicy kolejowi zgodnie wskazywali na brak aktu prawnego określającego szczegółowe wymagania w stosunku do opracowywanych „Systemów Zarządzania Bezpieczeństwem”. Wejście w życie z dniem 30 grudnia 2010 r. rozporządzenia KOMISJI (UE) NR 1158/2010 z dnia 9 grudnia 2010 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do zgodności z wymogami dotyczącymi uzyskania kolejowych certyfikatów bezpieczeństwa (Dz. Urz. L 326 z dnia 10.12.2010 r.) w niewielkim stopniu pomogło wnioskodawcom, ponieważ zdecydowana większość „SMS” do dnia 30 grudnia 2010 r. została już akceptowana przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.
- 3.1.9. Przewoźnicy kolejowi mogli wyrażać swoje opinie na temat procedur i praktyk stosowanych przez Urząd Transportu Kolejowego w formie pisemnej (pisma, e-maile, itp.) jak również telefonicznej. Przewoźnicy kolejowi mieli możliwość składania skarg pisemnych.

### 3.2. Certyfikaty w zakresie bezpieczeństwa, część B:

- 3.2.1. W 2010 r. nie został złożony żaden wniosek dotyczący zaktualizowania/zmiany certyfikatu bezpieczeństwa cz. B;
- 3.2.2. W żadnym przypadku średni czas pomiędzy dostarczeniem przez przewoźnika kolejowego Prezesa UTK kompletu wymaganych dokumentów i informacji a wydaniem certyfikatu bezpieczeństwa cz. A nie przekroczył 4 miesięcy – przewidzianych w art. 12 ust. 1 dyrektywy 2004/49/WE;
- 3.2.3. Za wydanie certyfikatu w zakresie bezpieczeństwa pobierana jest opłata na podstawie rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 29 lutego 2008 r. w sprawie czynności wykonywanych przez Prezesa UTK, za które pobierane są opłaty, oraz wysokości tych opłat i trybu ich pobierania (Dz. U. Nr 47, poz. 276). Wysokość opłaty uzależniona jest od czasu pracy poświęconego na weryfikację i analizę wniosku, opłata minimalna wynosi 7000 złotych (PLN), natomiast opłata maksymalna to równowartość w złotych 5000 €.
- W roku 2010 z tytułu opłat za wydanie certyfikatów bezpieczeństwa cz. A do budżetu państwa wpłynęła kwota 393 402 złotych (PLN), tj. 99 336 €;
- 3.2.4. W roku 2010 nie odnotowano żadnych problemów związanych z korzystaniem z ujednoliconego formatu certyfikatu bezpieczeństwa cz. B;
- 3.2.5. Nie odnotowano żadnych problemów w trakcie stosowania procedur dotyczących cz. B certyfikatów bezpieczeństwa;
- 3.2.6. Przewoźnicy kolejowi ubiegający się o wydanie certyfikatu bezpieczeństwa nie zgłaszali do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego żadnych problemów.
- Na pytania i wątpliwości przewoźników kolejowych dotyczące dokumentów wymaganych do załączenia do wniosku o wydanie certyfikatu bezpieczeństwa cz. B, pracownicy Urzędu Transportu Kolejowego na bieżąco odpowiadali przekazując wyczerpujące informacje;
- 3.2.7. Przewoźnicy kolejowi mogli wyrażać swoje opinie na temat procedur i praktyk stosowanych przez Urząd Transportu Kolejowego w formie pisemnej (pisma, e-maile, itp.) jak również telefonicznej. Przewoźnicy kolejowi mieli możliwość składania skarg pisemnych. W roku 2010 nie wpłynęła żadna skarga.

### 3.3. Autoryzacje w zakresie bezpieczeństwa:

- 3.3.1. W 2010 r. nie został złożony żaden wniosek dotyczący zaktualizowania/zmiany w autoryzacji bezpieczeństwa;

- 3.3.2. W żadnym przypadku średni czas pomiędzy dostarczeniem Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego przez zarządcę infrastruktury dokumentów i informacji a wydaniem autoryzacji bezpieczeństwa nie przekroczył 4 miesięcy – przewidzianych w art. 12 ust. 1 dyrektywy 2004/49/WE;
- 3.3.3. Nie odnotowano żadnych problemów w trakcie stosowania procedur dotyczących autoryzacji bezpieczeństwa;
- 3.3.4. Zarządcy infrastruktury zgodnie wskazywali na brak aktu prawnego określającego szczegółowe wymagania w stosunku do opracowywanych „Systemów Zarządzania Bezpieczeństwem”. Wejście w życie z dniem 31 grudnia 2010 r. rozporządzenia KOMISJI (UE) NR 1169/2010 z dnia 10 grudnia 2010 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do zgodności z wymogami dotyczącymi uzyskania kolejowych autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa (Dz. Urz. L 327 z dnia 11.12.2010 r.) zdecydowanie ułatwiło proces opracowywania „SMS” przez zarządców infrastruktury oraz dokonywanie oceny przez UTK;
- 3.3.5. Zarządcy infrastruktury mogli wyrażać swoje opinie na temat procedur i praktyk stosowanych przez Urząd Transportu Kolejowego w formie pisemnej (pisma, e-maile, itp.) jak również telefonicznej. Zarządcy infrastruktury mieli możliwość składania pisemnych skarg. W roku 2010 nie wpłynęła żadna skarga.
- 3.3.6. Za wydanie autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa pobierana jest opłata na podstawie rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 29 lutego 2008 r. w sprawie czynności wykonywanych przez Prezesa UTK, za które pobierane są opłaty, oraz wysokości tych opłat i trybu ich pobierania (*Dz. U. Nr 47, poz. 276*). Wysokość opłaty uzależniona jest od czasu pracy poświęconego na weryfikację i analizę wniosku, opłata minimalna wynosi 7000 złotych (PLN), natomiast opłata maksymalna to równowartość w złotych 5000 €.
- W roku 2010 z tytułu opłat za wydanie autoryzacji bezpieczeństwa do budżetu państwa wpłynęła kwota 94 639,50 złotych (PLN), tj. 23 897 €.

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

### **1. Opis nadzoru nad przewoźnikami kolejowymi i zarządcami infrastruktury.**

#### **1.1. Audyty/inspekcje/listy kontrolne**

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

Tryb wykonywania kontroli określony został przez Ministra Transportu

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

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

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

#### **> Wykorzystanie list kontrolnych**

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

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

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

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

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

Upoważnieni pracownicy UTK przeprowadzali kontrole (inspekcje), którymi objęto podmioty posiadające certyfikaty bezpieczeństwa oraz świadectwa bezpieczeństwa (o którym mowa w art. 32 dyrektywy 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawanie świadectw bezpieczeństwa).

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

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

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

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

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

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

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

## **1.2. Aspekty kontroli czujności/ wrażliwe punkty do uzupełnienia przez krajoweorgany ds. bezpieczeństwa.**

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

## **2. Opis zakresu stosowania aspektów prawnych zawartych w sprawozdaniach rocznych zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych — dostępność sprawozdań rocznych przed dniem 30 czerwca (zgodnie z art. 9 ust. 4 dyrektywy 2004/49/WE w sprawie bezpieczeństwa kolei).**

Zgodnie z wymogami określonymi w art. 17a ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, do złożenia Prezesowi UTK raportów w sprawie bezpieczeństwa za rok 2010 było:

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

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

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

Wszystkie podmioty złożyły roczne „Raporty w sprawie bezpieczeństwa za 2010 r.” w wymaganym terminie czyli do końca II kwartału 2011 r.

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

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

4. Liczba audytów, którym zostały poddane przedsiębiorstwa kolejowe/zarządcy infrastruktury w roku 2010		Posiadające certyfikaty w zakresie bezpieczeństwa część A	Posiadające certyfikaty w zakresie bezpieczeństwa część B	Posiadające autoryzacje w zakresie bezpieczeństwa	Inne działania
	planowane	0	0	1	0
	przeprowadzone	0	0	1	0
		Przewoźnik kolejowy posiadający świadectwo bezpieczeństwa (dyrektywa 2001/14/WE)		Zarządca infrastruktury posiadający świadectwo bezpieczeństwa (dyrektywa 2001/14/WE)	Inne działania
	planowane	0	0	0	0
	przeprowadzone	0	0	0	0

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

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

- omówienie stopnia realizacji zaleceń pokontrolnych wydanych przez Prezesa UTK przewoźnikom kolejowym oraz zarządcom infrastruktury kolejowej,

- kontrolę realizacji zaleceń i wniosków komisji powypadkowych, zmierzających do zapobieżenia powstawania zdarzeń w przyszłości bądź ograniczania ich skutków;
- kontrolowanie spełniania przez przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury kryteriów określonych dla świadectw bezpieczeństwa.

W związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami zagrażającymi bezpieczeństwu ruchu kolejowego, w roku 2010 Prezes Urzędu Transportu Kolejowego wydał 1 decyzję wyłączającą z eksploatacji 3 pojazdy kolejowe typu 120A u jednego z przewoźników kolejowych.

Ponadto w związku z usunięciem nieprawidłowości przez jednego z przewoźników kolejowych Prezes UTK, w roku 2010 wydał 1 decyzję uchylającą decyzję o ograniczeniach w eksploatacji 4 lokomotyw spalinowych typu TEM2.

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

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

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

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

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

#### **1. Doświadczenia Urzędu Transportu Kolejowego dotyczące stosowania CSM w zakresie wyceny i oceny ryzyka.**

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

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

W całości rozporządzenie będzie stosowane **od dnia 1 lipca 2012 r.**

W związku z powyższym, w roku 2010 podmioty nie były zobowiązane do raportowania swoich doświadczeń związanych ze stosowaniem CSM przy ocenie i metodach wyceny ryzyka. Nadmieniamy się, że 5 przewoźników kolejowych przekazało swoje doświadczenia w ww. zakresie. Jak wynika z przedłożonych dokumentów, po dokonaniu oceny potencjalnego wpływu zmiany na bezpieczeństwo systemu kolejowego – zgodnie z wymogami określonymi w rozporządzeniu Komisji (WE) nr 352/2009 z dnia 24 kwietnia 2009 r. (Dz. Urz. L 108 z 29.04.2009 r.), w żadnym przypadku zmiana nie została uznana za „zmianę znaczącą” – w rozumieniu art. 4 ww. rozporządzenia.

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

W celu pełnego zrozumienia i prawidłowego stosowania w praktyce postanowień ww. rozporządzenia, na stronie internetowej Urzędu Transportu Kolejowego, zostały opublikowane dokumenty opracowane przez Europejską Agencję Kolejową:

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

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

W każdej z zatwierdzonych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego dokumentacji „Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem” (SMS), tak u przewoźników kolejowych jak również zarządców infrastruktury, znajduje się formularz dotyczący doświadczeń związanych ze stosowaniem CSM w zakresie wyceny i oceny ryzyka.

W związku z powyższym zarówno przewoźnicy kolejowi, jak również zarządcy infrastruktury kolejowej mogą podzielić się swoimi doświadczeniami związanymi ze stosowaniem CSM w zakresie wyceny i oceny ryzyka.

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

Ponieważ rozporządzenie Komisji (WE) nr 352/2009 z dnia 24 kwietnia 2009 r. w sprawie przyjęcia wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka, o której mowa w art. 6 ust. 3 lit. a) dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. L 108 z 29.04.2009 r.) w pełni wejdzie do stosowania od dnia 1 lipca 2012 r., więc w roku 2010 nie było potrzeby wprowadzania zmian.

#### **I. WNIOSKI KOŃCOWE – PRIORYTETY**

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

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

#### **J. ŹRÓDŁA INFORMACJI**

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

- 1) „Raportach w sprawie bezpieczeństwa za 2010 r.” złożonych Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego przez przewoźników kolejowych oraz zarządców infrastruktury kolejowej;
- 2) źródłach własnych: Protokołach oraz sprawozdaniach rocznych z kontroli (inspekcji), przeprowadzonych przez pracowników Urzędu Transportu Kolejowego; materiałach będących w posiadaniu poszczególnych Departamentów i Biur Urzędu Transportu Kolejowego;
- 3) krajowych przepisach i regulacjach prawnych: ustawy i rozporządzenia.



**Prezes**  
**Urzędu Transportu Kolejowego**

---

**ZAŁĄCZNIKI**

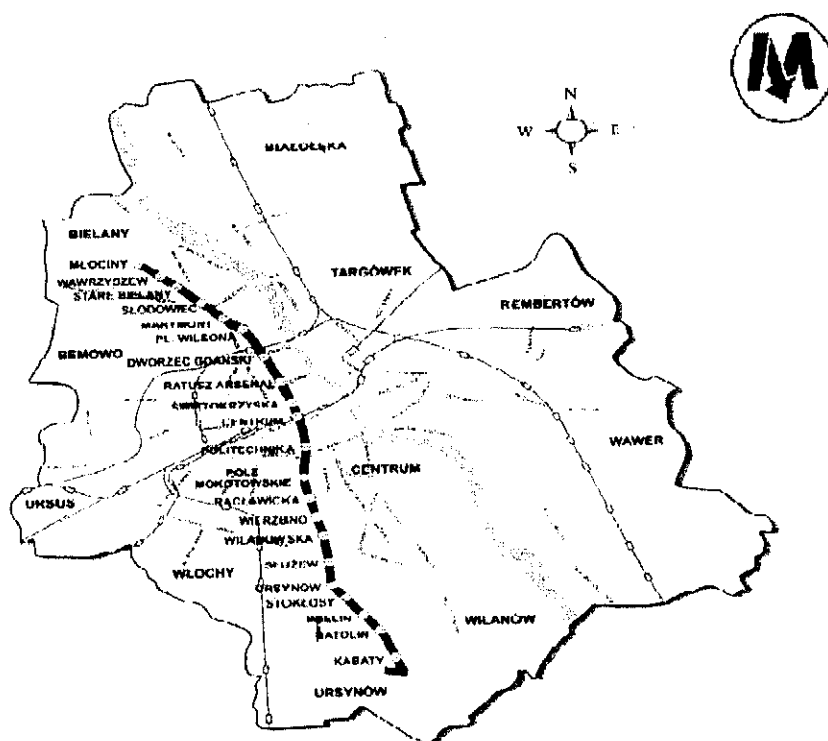






## ZAŁĄCZNIK A.1.c.

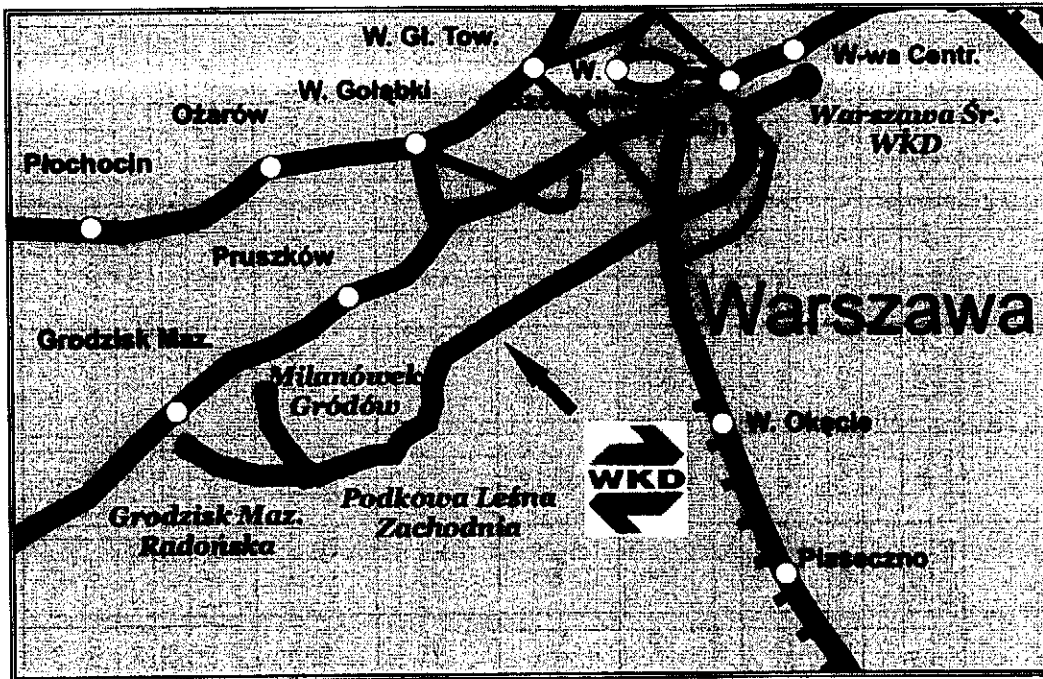
Sieć metra oraz sieć funkcjonalnie oddzielona od reszty systemu kolejowego i przeznaczona do prowadzenia pasażerskich przewozów aglomeracyjnych



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



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



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

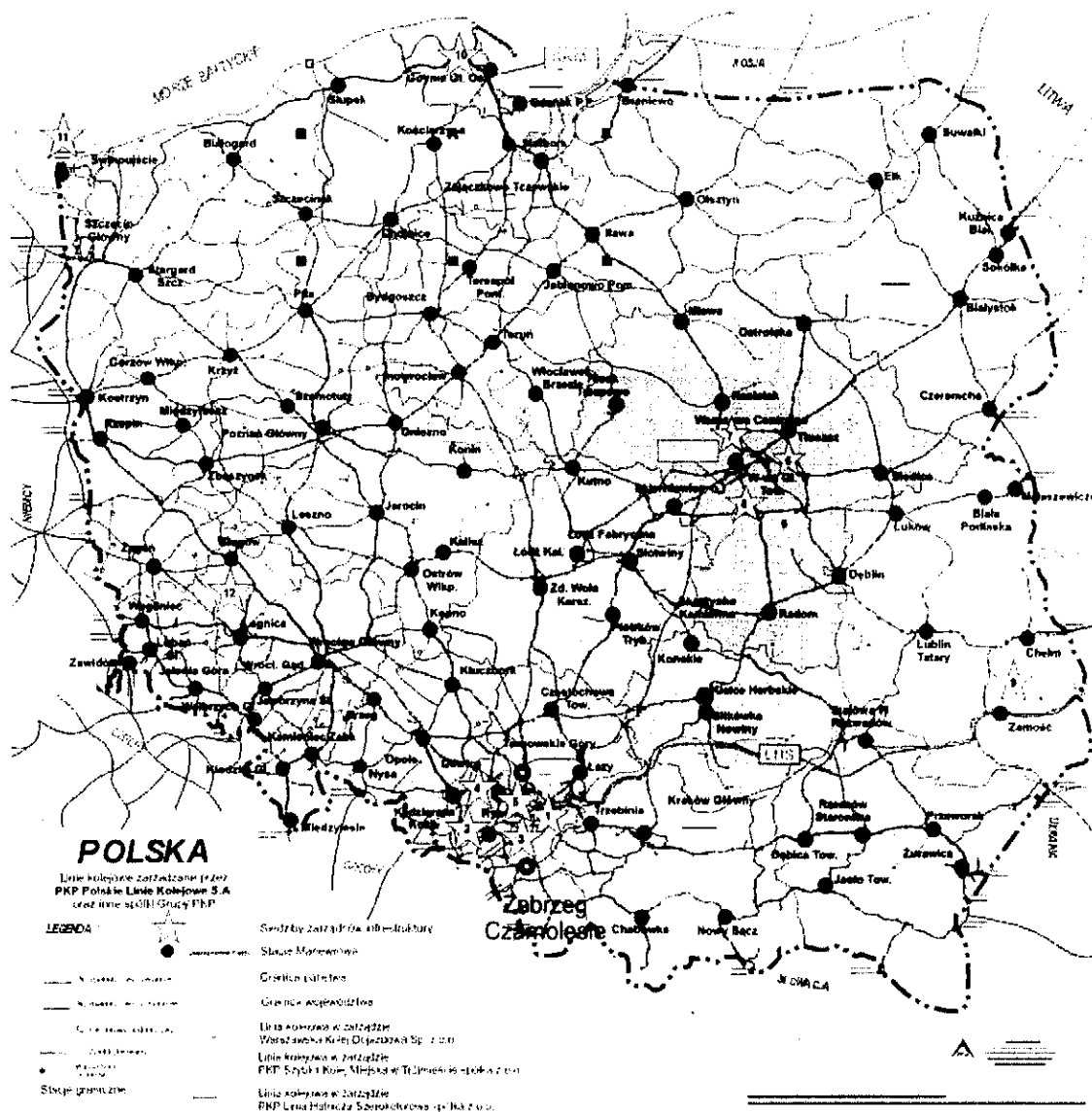
## ZALĄCZNIK A.2.1.a - Zarządcy infrastruktury kolejowej ogólnego systemu kolejowego w Polsce

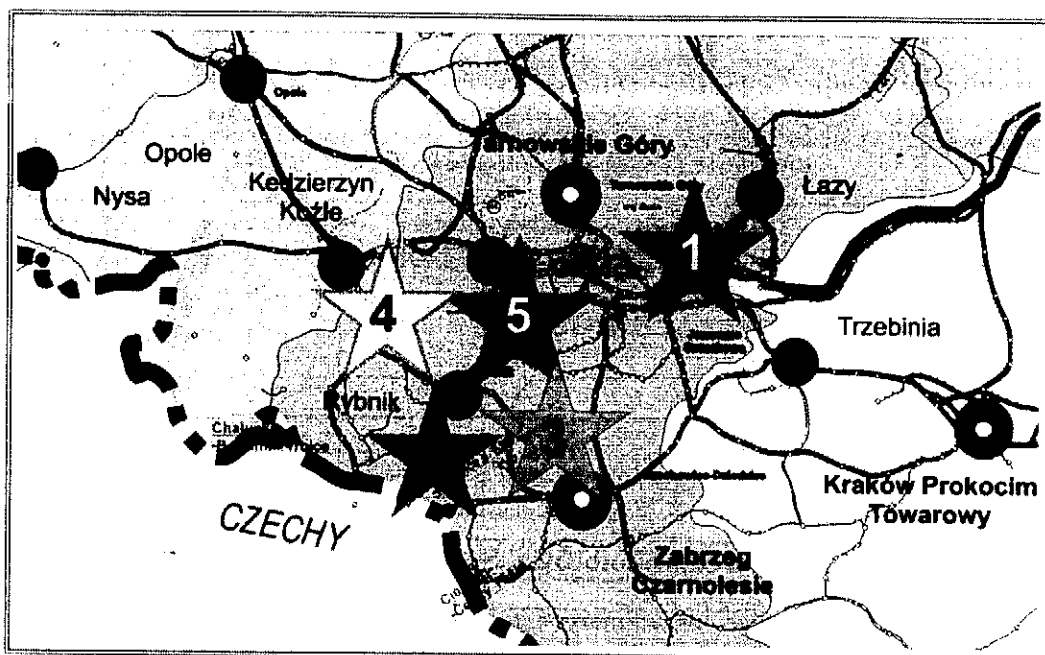
Lp.	Nazwa	Adres	Adres internetowy witryny / sprawozdani a o sieci	Świadczenie bezpieczeństwa (dyrektywa 2001/14/WE)		Autoryzacja bezpieczeństwa (dyrektywa 2004/49/WE)		Data rozpoczęcia działalności gospodarczej	Tory kolejowe			Łączna długość linii kolejowych		Trakcja elektryczna		Liczba przejazdów kolejowych [szt]	Liczba sygnalizatorów [szt]	Wykorzystany sprzęt ATP	
				numer	z dnia	numer	z dnia		Całkowita długość torów szlakowych i torów pozostałych [km]	Całkowita długość torów pozostających [km]	Szerokość torów [mm]	2. torowych [km]	1. torowych [km]	Długość [tkm]	Napięcie (DC) [kV]				Długość przjazdów kolejowych (HSL) [km]
1	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	03 - 734 Warszawa, ul. Targowa 74	<a href="http://www.plk-sa.pl">www.plk-sa.pl</a>	003/ZI/04 10.02.2004	104/ZI/06 22.12.2006	Cz. A: PL21201 00003	30.12. .2010	01.10. 2001	27708	9174	1435	8580	10548	0,0	24996	3	13623	51643	
2	PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa Sp. z o.o.	22 - 400 Zamość, ul. Szerokotorowa 11	<a href="http://www.lhs.co.pl">www.lhs.co.pl</a>	064/ZI/05 29.08.2005	101/ZI/06 22.12.2006	Cz. A: PL21201 00004	31.12. .2010	01.07. 2001	0	28,46	1435	0,0	0	0,0	--	--	3	10	
3	PKP Szósta Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.	81 - 002 Gdynia, ul. Morska 350A	<a href="http://www.skm.kd.pl">www.skm.kd.pl</a>	017/ZI/04 16.03.2004	108/ZI/06 22.12.2006	Cz. A: PL21201 00002	29.12. .2010	01.07. 2001	62,16	20,51	1435	31,08	0,0	0,0	68,75	3	5	249	
4	CTL Maczki - Bór S.A. Zmiana nazwy podmiotu od dni. 1.10.2010 r.	41 - 208 Sosnowiec, ul. Długa 90	<a href="http://www.ctlmaczki.pl">www.ctlmaczki.pl</a>	064/ZI/06 30.05.2006		Cz. A: PL21201 10002	24.01. .2011	1952	75,93	53,83	1435	18,43	39,07	0,0	--	--	22	152	
5	Jastrzębska Spółka Kolejowa Sp. z o.o.	44-350 Jastrzębie Zdrój, ul. Lesna 4	<a href="http://www.jsk.pl">www.jsk.pl</a>	019/ZI/04 01.04.2004	098/ZI/06 22.12.2006	Cz. A: PL21201 10001	10.01. .2011	01.04. 1998	43,55	99,75	1435	11,60	20,15	0,0	25,73	3	20	350	
6	Jastrzębska Spółka Węglowa S.A. Kopalnia Węgla Kamiennego "BUDRYK"	43 - 178 Ornontowice, ul. Zamkowa 10	<a href="http://www.jsw.pl">www.jsw.pl</a>	044/ZI/07 10.08.2007		Cz. A: PL21201 10001	10.01. .2011	09.12. 2007	9,63	12,02	1435	0,0	9,627	0,0	8,50	3	10	41	
7	PMT Linie Kolejowe Sp. z o.o.	59-101 Polkowice, ul. Kopalniana 9	<a href="http://www.pmlk.pl">www.pmlk.pl</a>			Cz. A: PL21201 00000	06.09. .2010		3,706	1,898	1435	0,0	2,299	0,0	3,709	3	2	14	



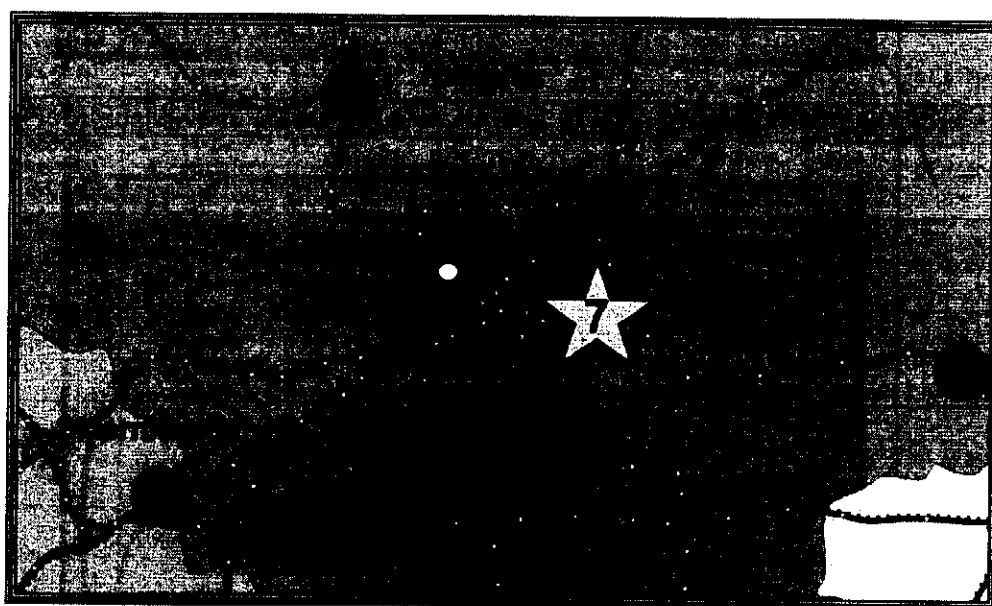
## ZAŁĄCZNIK A.2.1.c.

### Zarządcy infrastruktury kolejowej w Polsce – siedziby podmiotów



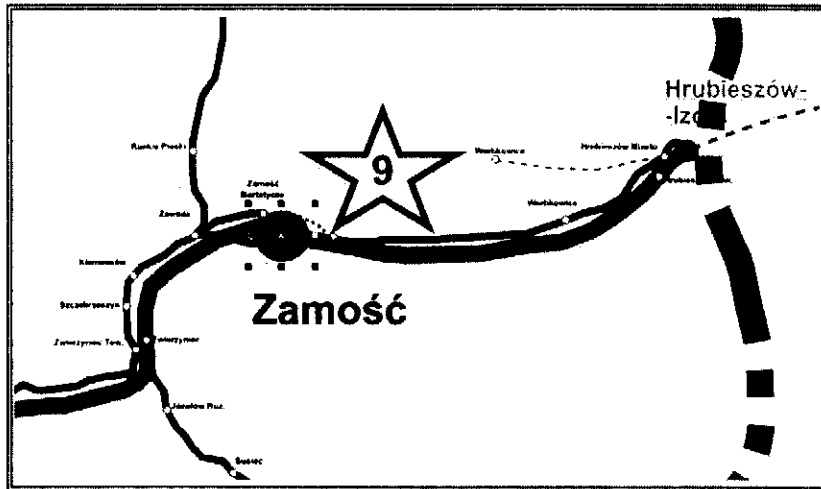


1.	CTL Maczki-Bór Sp. z o.o., Sosnowiec, ul. Długa 90
2.	
3.	
4.	Kopalnia Piasku Kotłarnia – Linie Kolejowe Sp. z o.o., Kotłarnia, ul. Dębowa 3

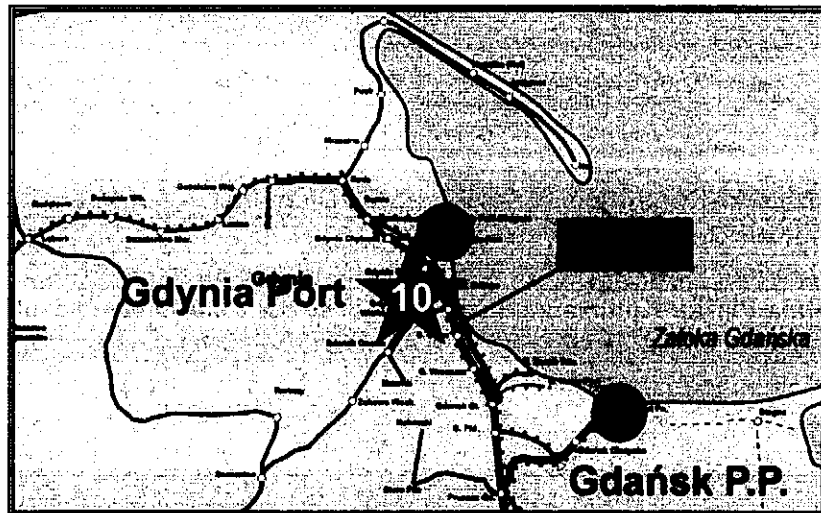


7.	Metro Warszawskie Sp. z o.o., Warszawa, ul. Wilczy Dół 5
8.	Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o., Grodzisk Mazowiecki, ul. Batorego 23

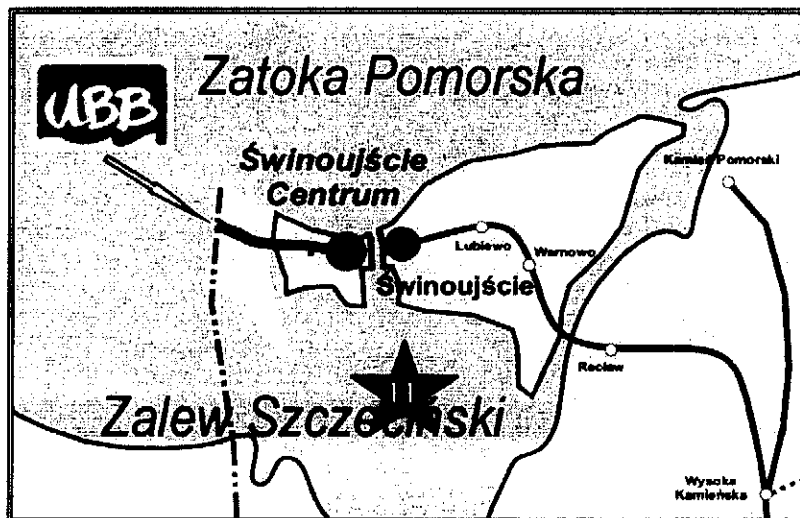




9. PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa Sp. z o.o., Zamość, ul. Szczepczeska 11



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



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

## ZAŁĄCZNIK A.2.2.a - Przewoźnicy kolejowi

### Prowadzenie przewozów kolejowych na sieci ogólnego systemu kolejowego

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

Lp	Nazwa	Adres	Witryna internetowa	Świadectwo bezpieczeństwa (dyrektywa 2001/14/WE)		Certyfikat bezpieczeństwa (dyrektywa 2004/49WE)		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.	03 - 414 Warszawa, ul. Wileńska 14a	<a href="http://www.przewozyregionalne.pl">www.przewozyregionalne.pl</a>	006/PK/04 102/PK/06	25.02.2004 22.12.2006	Cz. A: PL1120100038; Cz. B: PL1220100031	17.12.2010; 28.12.2010	01.10.2001	pas.
2	PKP INTERCITY S.A.	02 - 021 Warszawa, ul. Grójecka 17	<a href="http://www.intercity.pl">www.intercity.pl</a>	014/PK/04 106/PK/06	16.03.2004 22.12.2006	Cz. A: PL1120100037; Cz. B: PL1220100039	15.12.2010; 31.12.2010	01.09.2001	pas.
3	PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.	81 - 002 Gdynia, ul. Morska 350A	<a href="http://www.skm.pkp.pl">www.skm.pkp.pl</a>	016/PK/04 107/PK/06	16.03.2004 22.12.2006	Cz. A: PL1120100043; Cz. B: PL1220100036	29.12.2010; 30.12.2010	01.07.2001	pas.
4	„Koleje Mazowieckie – KM” Sp. z o.o.	03 - 802 Warszawa, ul. Lubelska 1	<a href="http://www.mazowieckie.com.pl">www.mazowieckie.com.pl</a>	016/PK/05	01.03.2005	Cz. A: PL1120100023; Cz. B: PL1220100020	29.11.2010; 1.12.2010	01.01.2005	pas.
5	Szybka Kolej Miejska Sp. z o.o.	02-017 Warszawa Al. Jerozolimskie 125/127,	<a href="http://www.skm.warszawa.pl">www.skm.warszawa.pl</a>	062/PK/05 123/PK/06	29.08.2005 22.12.2006	Cz. A: PL1120100033; Cz. B: PL1220100019	10.12.2010; 20.12.2010	03.10.2005	pas.
6	Dolnośląskie Linie Autobusowe Sp. z o.o.	51-156 Wrocław ul. Długosza 60,	<a href="http://www.dla.com.pl">www.dla.com.pl</a>	050/PK/06 34/TS1/06	16.05.2006 01.09.2006	Cz. A: PL1120100024; Cz. B: PL1220100038	01.12.2010; 31.12.2010	27.05.2005	pas.
7	Koleje Dolnośląskie S.A.	59 – 220 Legnica, ul. Wojska Polskiego 1/5	<a href="http://www.kolejedolnoslaskie.eu">www.kolejedolnoslaskie.eu</a>	---	---	Cz. A: PL1120090002; Cz. B: PL1220090001	21.05.2009; 07.09.2009	01.10.2009	pas.
8	PKP CARGO S.A.	02 – 021 Warszawa, ul. Grójecka 17	<a href="http://www.pkp-cargo.pl">www.pkp-cargo.pl</a>	015/PK/04 105/PK/06	16.03.2004 22.12.2006	Cz. A: PL1120090001 Cz. B: PL1220100001	25.06.2009 22.04.2010	01.10.2001	tow.
9	PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa Sp. z o.o.	22 - 400 Zamość, ul. Szczepieżyńska 11	<a href="http://www.pkp-lhs.pl">www.pkp-lhs.pl</a>	063/PK/05 100/PK/06	29.08.2005 22.12.2006	Cz. A: PL1120100040; Cz. B: PL1220100048	31.12.2010; 31.12.2010	01.07.2001	tow.
10	PKP Energetyka S.A.	00 – 681 Warszawa, ul. Hoża 63/67	<a href="http://www.pkpenergetyka.pl">www.pkpenergetyka.pl</a>	---	---	Cz. A: PL1120090000 Cz. B: PL1220100000	09.04.2009 09.02.2010	01.03.2010	tow.
11	CTL Express Sp. z o.o.	02 – 672 Warszawa, ul. Domaniewska 46	<a href="http://www.ctl.pl">www.ctl.pl</a>	115/PK/06	22.12.2006	Cz. A: PL1120100020; Cz. B: PL1220100028	18.11.2010 28.12.2010	01.07.2006	tow.
12	CTL Logistics Sp. z o.o.	02 – 672 Warszawa, ul. Domaniewska 46	<a href="http://www.ctl.pl">www.ctl.pl</a>	021/PK/05	16.03.2005	Cz. A: PL1120100000; Cz. B: PL1220100006	09.02.2010; 23.11.2010	01.11.2008	tow.
13	CTL Rail Sp. z o.o.	40 - 202 Katowice, ul. Roździeńskiego 190 B	<a href="http://www.ctl.pl">www.ctl.pl</a>	019/PK/05	16.03.2005	Cz. A: PL1120100008; Cz. B: PL1220100012	28.06.2010; 08.12.2010	02.03.2004	tow.
14	CTL Reggio Sp. z o.o.	24 - 110 Puławy, Al. 1000-lecia Państwa Polskiego 13		021/PK/06 116/PK/06	27.02.2006 22.12.2006	Cz. A: PL1120100006; Cz. B: PL1220100014	28.06.2010; 09.12.2010	09.07.2006	tow.
15	CTL Train Sp. z o.o.	41 - 208 Sosnowiec, ul. Długa 90	<a href="http://www.ctl.pl">www.ctl.pl</a>	020/PK/05	16.03.2005	Cz. A: PL1120100016; Cz. B: PL1220100023	28.10.2010; 23.12.2010	01.06.2005	tow.

16	X-Train Sp. z o.o.	81 - 335 Gdynia, ul. Janka Wiśniewskiego 20	<a href="http://www.ctl.pl">www.ctl.pl</a>	048/PK/05 113/PK/06	07.07. 2005 22.12. 2006	Cz.A: PL1120100013; Cz. B: PL1220100007	09.12. 2010; 28.06. 2010	15.09.2004	tow.
17	DB SCHENKER RAIL KOLCHEM Sp. z o.o. <b>Od 09.02.2010 połączenie z DB Schenker Rail Polska S.A.</b>	56 - 120 Brzeg Dolny, ul. Sienkiewicza 4	<a href="http://www.kolchem.pl">www.kolchem.pl</a>	092/PK/06	31.08. 2006	Cz.A: - PL1120100008; Cz. B: PL1220100012	28.06. 2010; 08.12. 2010	19.10.2004	tow.
18	DB SCHENKER RAIL COALTRAN Sp. z o.o.	03 - 216 Warszawa, ul. Modlińska 15	<a href="http://www.dbschenker.pl">www.dbschenker.pl</a>	007/PK/05	10.02. 2005	Cz.A: PL1120100042; Cz. B: PL1220110016	29.12. 2010; 11.03. 2011	28.02.2004	tow.
19	DB SCHENKER RAIL POLSKA S.A.	43-602 Jaworzno ul. Bukowska 12	<a href="http://www.dbschenker.pl">www.dbschenker.pl</a>	044/PK/06	08.05. 2006	Cz.A: PL1120100013; Cz. B: PL1220100011	10.09. 2010; 24.11. 2010	20.06.1998	tow. pas.
20	DB SCHENKER RAIL RYBNIK S.A.	44 - 251 Rybnik ul. Kłokocińska 51	<a href="http://www.dbschenker.pl">www.dbschenker.pl</a>	015/PK/05	01.03. 2005	Cz.A: PL1120100031; Cz. B: PL1220100011	08.12. 2010; 24.11. 2010	01.01.1994 08.10.2006	tow. pas.
20	DB SCHENKER RAIL SPEDKOL Sp. z o.o.	47 - 225 Kędzierzyn - Koźle, ul. Szkolna 15	<a href="http://www.dbschenker.pl">www.dbschenker.pl</a>	022/PK/04 003/PK/07	16.04. 2004 19.03. 2007	Cz.A: PL1120100044; Cz. B: PL1220100011	29.12. 2010; 24.11. 2010	15.06.2002	tow.
21	DB SCHENKER RAIL ZABRZE S.A.	41 - 800 Zabrze, ul. Wolności 337	<a href="http://www.dbschenker.pl">www.dbschenker.pl</a>	009/PK/05	10.02. 2005	Cz.A: PL1120100002; Cz. B: PL1220100008	24.03. 2010; 23.11. 2010	02.01.2007	tow.
22	CEMET S.A.	01 - 756 Warszawa, ul. Przasnyska 6A	<a href="http://www.cemet.pl">www.cemet.pl</a>	001/PK/07	19.03. 2007	Cz.A: PL1120100030; Cz. B: PL1220100025	08.12. 2010; 23.12. 2010	22.06.2007	tow.
23	Dolnośląskie Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury Komunikacyjnej DOLKOM Sp. z o.o.	50 - 502 Wrocław, ul. Hubska 6	<a href="http://www.dolkom.pl">www.dolkom.pl</a>	005/PK/07	19.03. 2007	Cz.A: PL1120100025; Cz. B: PL1220100033	01.12. 2010; 28.12. 2010	20.07.2007	tow.
24	Euronafit Trzebinia Sp. z o.o.	32 - 540 Trzebinia, ul. Fabryczna 22	<a href="http://www.euronafit-trzebinia.pl">www.euronafit-trzebinia.pl</a>	030/PK/04 120/PK/06	15.06. 2004 22.12. 2006	Cz.A: PL1120100005; Cz. B: PL1220100004	28.06. 2010; 15.09. 2010	09.07.2004	tow.
25	Freightliner PL Sp. z o.o.	02 - 797 Warszawa Al. Komisji Edukacji Narodowej 36 lok. 200	<a href="http://www.freightliner.pl">www.freightliner.pl</a>	071/PK/06	30.06. 2006	Cz.A: PL1120100036; Cz. B: PL1220100016	15.12. 2010; 15.12. 2010	08.10.2005	tow. pas.
26	GATX Rail Poland Sp. z o.o.	01 - 831 Warszawa, ul. Twarda 30	<a href="http://www.gatx.eu">www.gatx.eu</a>	005/PK/04 002/PK/05	25.02. 2004 01.02. 2005	Cz.A: PL1120100045; Cz. B: PL1220110009	29.12. 2010; 11.02. 2011	01.03.2002	tow.
27	Hagans Logistic Sp. z o.o.	87 - 100 Toruń, Plac Fryderyka Skarbka 4	<a href="http://www.hagans.pl">www.hagans.pl</a>	045/PK/07	10.08. 2007	Cz.A: PL1120100035; Cz. B: PL1220100018	13.12. 2010; 17.12. 2010	12.12.2006	tow.
28	ITL Polska Sp. z o.o.	50-075 Wrocław, ul. Krupnicza 13 lok. 103	<a href="http://www.itlpolska.com.pl">www.itlpolska.com.pl</a>			Cz.A: PL1120080001; Cz. B: PL12200900	30.12. 2008 06.02. 2009	01.07.2006	tow.
29	Kolej Bałtycka S.A.	70 - 676 Szczecin, ul. Merkatora 11 <b>od 27.05.2010 r. zmiana adresu na: 70 - 807 Szczecin, ul. Stacyjna 3</b>	<a href="http://www.kolejbaltycka.pl">www.kolejbaltycka.pl</a>	013/PK/05	01.03. 2005	Cz.A: PL1120100002; Cz. B: PL1220110010	05.01. 2011; 11.02. 2011	05.05.2004	tow.
30	Kopalnia Piasku „Kotłarnia” S.A.	47 - 246 Kotłarnia, ul. Dębowa 3	<a href="http://www.kotlarnia.com.pl">www.kotlarnia.com.pl</a>	036/PK/04 077/PK/06	28.06. 2004 17.08. 2006	Cz.A: PL1120100046; Cz. B: PL1220100037	29.12. 2010; 30.12. 2010	01.06.1995	tow.

31	Lotos Kolej Sp. z o.o.	80 - 716 Gdańsk, ul. Michałki 25	<a href="http://www.lotokol.pl">www.lotokol.pl</a>	045/PK/04	02.12.2004	Cz.A: PL1120090003 Cz. B: PL1220100005	19.10.2009 04.11.2010	01.01.2003	tow.
32	Lubelski Węgiel Bogdanka S.A.	21 - 013 Puchaczów	<a href="http://www.bogdan-ka.lublin.pl">www.bogdan-ka.lublin.pl</a>	008/PK/05	10.02.2005	Cz.A: PL1120100040; Cz. B: PL1220100024	22.12.2010; 23.12.2010	22.03.2005	tow.
33	„MAJKOLTRANS” Sp. z o.o.	50 - 503 Wrocław, ul. Paczkowska 26	<a href="http://www.majkoltrans.pl">www.majkoltrans.pl</a>	020/PK/09	23.07.2009	Cz.A: PL1120110004; Cz. B: PL1220110012	10.02.2011; 18.02.2011	15.08.2009	tow.
34	Nadwiślański Zakład Transportu Kolej. Sp. z o.o.	43 - 225 Wola, ul. Przemysłowa 6	<a href="http://www.nztk.pl">www.nztk.pl</a>	010/PK/05	10.02.2005	---	---	01.07.1995	tow.
35	ORLEN KolTrans Sp. z o.o.	09 - 411 Płock, ul. Chemików 7	<a href="http://www.orkoltrans.pl">www.orkoltrans.pl</a>	017/PK/05	01.03.2005	Cz.A: PL1120100028; Cz. B: PL1220100027	06.12.2010; 28.12.2010	13.12.2000	tow.
36	Pol - Miedź - Trans Sp. z o.o.	59 - 301 Lubin ul. Marii Skłodowskiej - Curie 190	<a href="http://www.pmltrans.com.pl">www.pmltrans.com.pl</a>	011/PK/05	01.03.2005	Cz.A: PL1120100046; Cz. B: PL1220100009	29.12.2010; 23.11.2010	01.04.2002 22.05.2009	tow. pas.
37	Pomorskie Przedsiębiorstwo Mechaniczno-Torowe Sp. z o.o.	80 - 051 Gdańsk, ul. Sandomierska 17	<a href="http://www.ppmto.com.pl">www.ppmto.com.pl</a>	40/PK/05 125/PK/06	14.06.2005 22.12.2006	Cz.A: PL1120100019; Cz. B: PL1220100030	10.11.2010; 28.12.2010	28.05.2005	tow.
38	Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury Sp. z o.o.	03 - 816 Warszawa ul. Chodakowska 100	<a href="http://www.pni.net.pl">www.pni.net.pl</a>	126/PK/06	22.12.2006	Cz.A: PL1120100017; Cz. B: PL1220100026	04.11.2010; 23.12.2010	01.02.2007	tow.
39	Przedsiębiorstwo Robót Kolejowych i Inżynierskich S.A.	50 - 950 Wrocław, ul. Kniaziewiczza 19	<a href="http://www.prkii.com.pl">www.prkii.com.pl</a>	038/PK/04 111/PK/06	28.06.2004 22.12.2006	Cz.A: PL1120100049; Cz. B: PL1220100004	31.12.2010; 25.01.2011	01.12.2001	tow.
40	Przedsiębiorstwo Robót Komunikacyjnych w Krakowie S.A.	30 - 048 Kraków, ul. Czapińskiego 3	<a href="http://www.prk.krakow.pl">www.prk.krakow.pl</a>	042/PK/04 112/PK/06	23.08.2004 22.12.2006	Cz.A: PL1120100047; Cz. B: PL1220100008	30.12.2010; 02.02.2011	01.10.2004	tow.
41	Przedsiębiorstwo Transportu Kolejowego KOLTAR Sp. z o.o.	33 - 101 Tamów, ul. Kwiatkowskiego 8	<a href="http://www.koltar.pl">www.koltar.pl</a>	027/PK/05	19.04.2005	Cz.A: PL1120100040; Cz. B: PL1220100029	22.12.2010; 28.12.2010	22.09.2005	tow.
42	Przedsiębiorstwo Usług Kolejowych KOLPREM Sp z o.o.	41 - 308 Dąbrowa Górnicza, Al. J. Piłsudskiego 92	<a href="http://www.kolprem.pl">www.kolprem.pl</a>	069/PK/05	01.09.2005	Cz.A: PL1120100034; Cz. B: PL1220100032	10.12.2010; 28.12.2010	25.06.2004	tow.
43	Rail Polska Sp. z o.o.	00 - 790 Warszawa, ul. Willowa 8/10 lok.11	<a href="http://www.railpolska.pl">www.railpolska.pl</a>	022/PK/05 118/PK/06	04.04.2005 22.12.2006	Cz.A: PL1120100026; Cz. B: PL1220100022	01.12.2010; 23.12.2010	26.10.2004	tow.
44	STK Sp. z o.o.	53 - 326 Wrocław, ul. Buska 5a	<a href="http://www.stk.wroclaw.pl">www.stk.wroclaw.pl</a>	054/PK/05 029/PK/07	12.08.2005 20.06.2007	Cz.A: PL1120100022; Cz. B: PL1220100021	29.11.2010; 22.12.2010	14.04.2005	tow.
45	Transoda Sp. z o.o.	88 - 100 Inowrocław, ul. Fabryczna 4	<a href="http://www.transoda.com.pl">www.transoda.com.pl</a>	012/PK/04 119/PK/06	04.03.2004 22.12.2006	Cz.A: PL1120100000; Cz. B: PL1220100003	05.01.2011; 12.01.2011;	01.07.2002	tow.
46	Zakłady Inżynierii Kolejowej Leśkiewicz, Kosmala Sp.j.	27 - 600 Sandomierz, ul. Retmańska 11 A	<a href="http://www.ziksandomierz.pl">www.ziksandomierz.pl</a>	014/PK/05	01.03.2005	Cz.A: PL1120100029; Cz. B: PL1220100035	08.12.2010; 29.12.2010	01.01.2003	tow.
47	Arriva PCC Sp. z o.o. Od 02.06.2010 r. zmiana nazwy na Arriva RP Sp. z o.o.	00-739 Warszawa ul. Stępińska 22/30	<a href="http://www.arriva.pl">http://www.arriva.pl</a>			Cz.A: PL1120100001; Cz. B: PL1220100002	24.03.2010; 28.06.2010		pas.
48	Przedsiębiorstwo Napraw i Utrzymania Infrastruktury Kolejowej w Krakowie Sp. z o.o.	30-566 Kraków ul. Prokocimska4	<a href="http://www.pnuikkrakow.pl/">www.pnuikkrakow.pl/</a>			Cz.A: PL11201000003; Cz. B: PL1220100003	24.03.2010; 15.09.2010		tow.

49	TRANSCHEM Sp. z o.o.	87-810 Wrocław ul. Toruńska 153	<a href="http://www.transchem.com.pl">www.transchem.com.pl</a>				Cz. A: PL120100004; Cz. B: PL1220100015	28.06. 2010; 15.12. 2010		tow.
50	CTL Kolzap Sp. z o.o.	24-110 Puławy Al. Tysiąclecia Państwa Polskiego 13	<a href="http://www.ctl.pl">www.ctl.pl</a>				Cz. A: PL120100009; Cz. B: PL1220110012	28.06. 2010; 18.02. 2011;		tow.
51	EXTRAIL Sp. z o.o.	03-893 Warszawa ul. Bukowiecka 92	<a href="http://extrail.com.pl">extrail.com.pl</a>				Cz. A: PL120100010; Cz. B: PL1220100007	28.06. 2010; 23.11. 2010		tow.
52	Pol-Mieź-Trans Sp. z o.o.	59-301 Lubin ul. Marii Skłodowskiej - Curie 190	<a href="http://www.pmtrans.pl">www.pmtrans.pl</a>				Cz. A: PL120100011; Cz. B: PL1220100009	28.06. 2010; 23.11. 2010		pas. tow.
53	CTL Kargo Sp. z o.o.	72-010 Police ul. Kuźnicka 1	<a href="http://www.ctl.pl">www.ctl.pl</a>				Cz. A: PL120100012; Cz. B: PL1220100010	16.08. 2010; 24.11. 2010		tow.
54	TORPOL Sp. z o.o.	61-052 Poznań ul. Mogileńska 10G	<a href="http://www.torpol.pl">www.torpol.pl</a>				Cz. A: PL120100014; Cz. B: PL1220110006	16.09. 2010; 31.01. 2011		tow.
55	PHILIP Sp. z o.o.	45-081 Opole ul. Piastowska 3	<a href="http://www.grupajd.com/">www.grupajd.com/</a>				Cz. A: PL120100015; Cz. B: PL1220110002	20.10. 2010; 12.01. 2011;		tow.
56	Zakłady Naprawcze Taboru Maszyn i Urządzeń "TABOR" M. Dybowski Sp. j.	39-200 Dębica ul. Sandomierska 39	<a href="http://www.tabor-debica.pl/">www.tabor-debica.pl/</a>				Cz. A: PL120100021; Cz. B: PL1220100034	25.10. 2010; 29.12. 2010		tow.
57	TABOR SZYNOWY OPOLE S.A.	45-332 Opole ul. Rejtana 7	<a href="http://www.taborzynowy.com.pl">www.taborzynowy.com.pl</a>				Cz. A: PL120100027; Cz. B: PL1220110014	01.12. 2010; 24.02. 2011		tow.
58	Koleje Śląskie Sp. z o.o.	40-040 Katowice ul. Wita Stwosza 7	<a href="http://www.kolejeslaskie.com">www.kolejeslaskie.com</a>				Cz. A: PL120100032; Cz. B: PL1220110000	09.12. 2010; 10.01. 2011		pas.
59	PHU LOKOMOTIV Bronisław Plata	33-386 Podegrodzie Podegrodzie 383	<a href="http://www.lokomotiv.net.pl">www.lokomotiv.net.pl</a>				Cz. A: PL120100041; Cz. B: PL1220110001	28.12. 2010; 12.01. 2011		tow.

RAZEM	Liczba lokomotyw		Liczba wagonów		Liczba maszynistów	Liczba personelu pokładowego odpowiedzialnego za bezpieczeństwo	Wielkość przewozów pasażerskich			Wielkość przewozów towarowych		
	Liczba lokomotyw	Liczba wagonów siłnikowych / zespołów trakcyjnych	Liczba osobowych	Liczba towarowych			tys. pasaż.	mln pas.-km	mln poc.-km	tys. ton	mln tono-km	mln poc.-km
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
	3 225	1225	2 447	91 877	13 429	6 920	254 361,14	17 799,96	145,605	257 797,53	48 952,755	73,554

## ZALĄCZNIK A.2.2.b - Przewoźnicy kolejowi

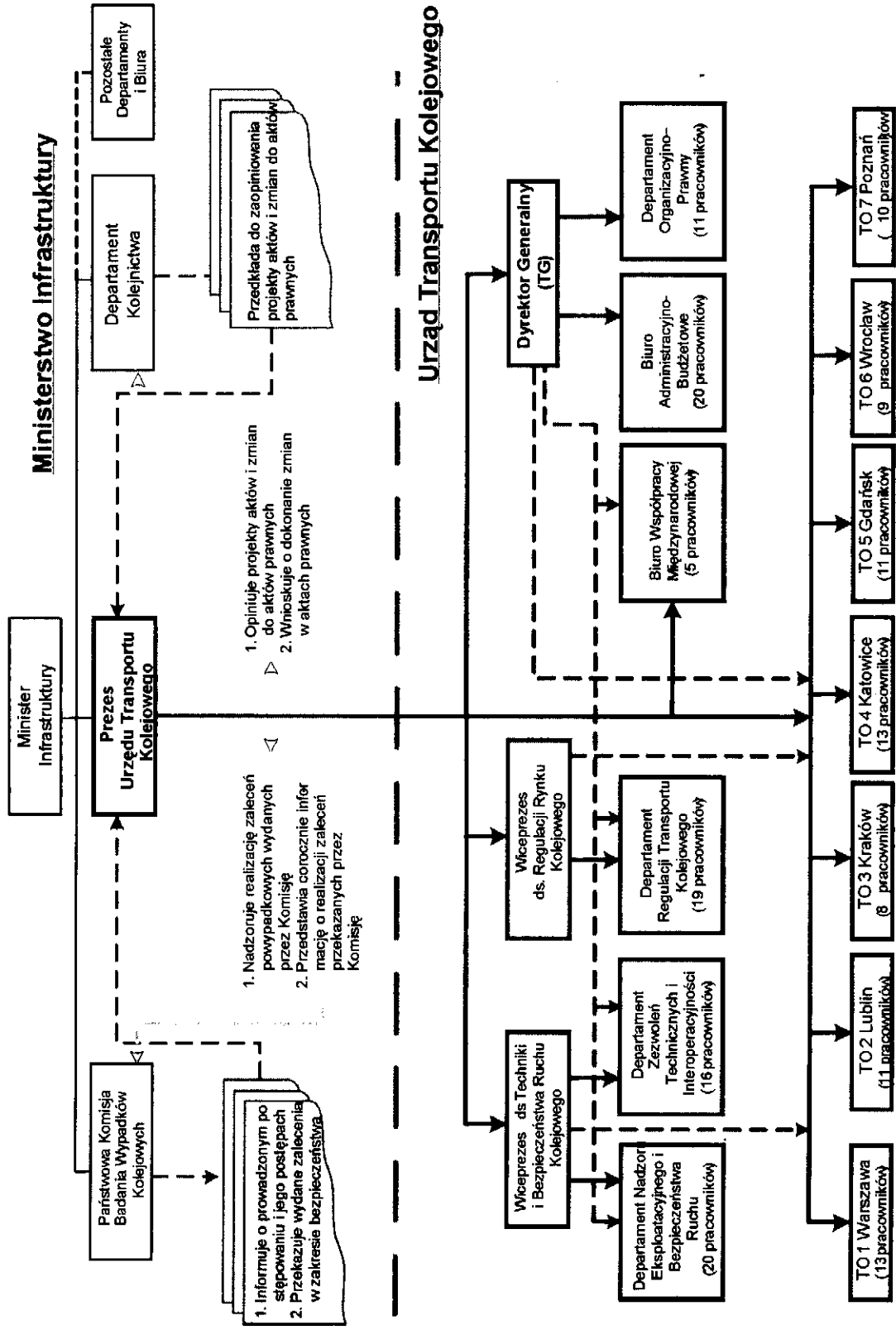
### Prowadzenie pasażerskich przewozów miejskich i podmiejskich na sieci metra oraz sieci funkcjonalnie oddzielonej od ogólnego systemu

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

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

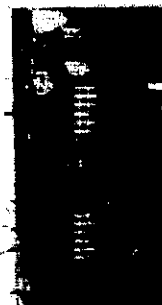
RAZEM	Liczba lokomotyw	liczba wagonów silnikowych / zespołów trakcyjnych	Liczba wagonów		Liczba maszynistów	Liczba personelu pokładowego odpowiedzialnego za bezpieczeństwo	Wielkość przewozów pasażerskich			Wielkość przewozów towarowych		
			osobowych	towarowych			tys. pasaż.	mln pas.-km	mln poc.-km	tys. ton	mln tono-km	mln poc.-km
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	21
	3	676	306	-	142	1	147 600,7	1 101,8	5,497	-	-	-

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

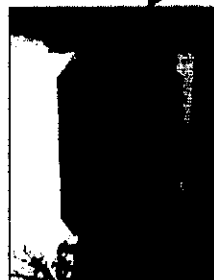


Stan na 31.12.2010 r.

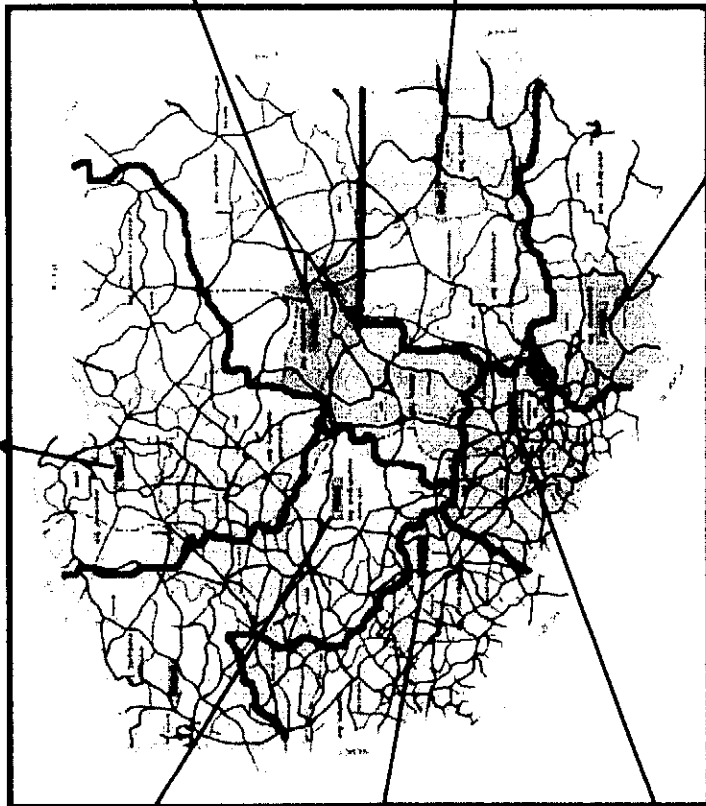
## ZALĄCZNIK B.2. Obszary działania Oddziałów Transportu Kolejowego



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



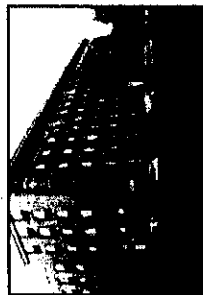
Oddział Terenowy w Poznaniu  
Al. Niepodległości 8, 61-875 Poznań



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



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



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



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



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



## ZAŁĄCZNIK C. Dane dotyczące wydarzeń kolejowych – zastosowane definicje

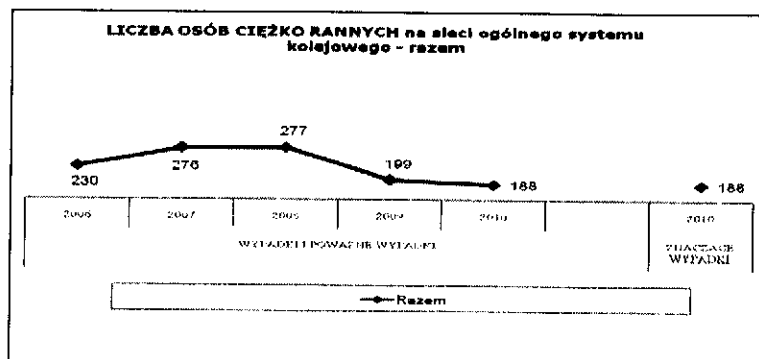
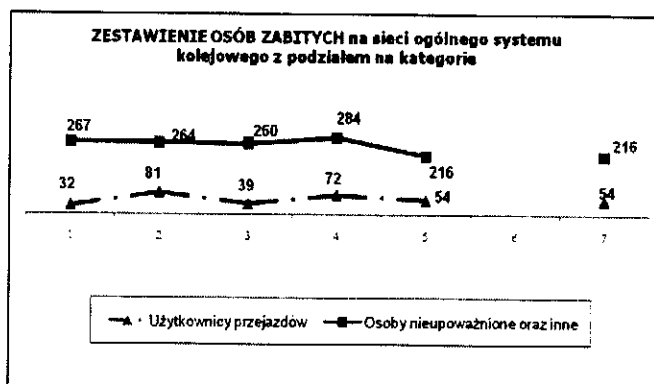
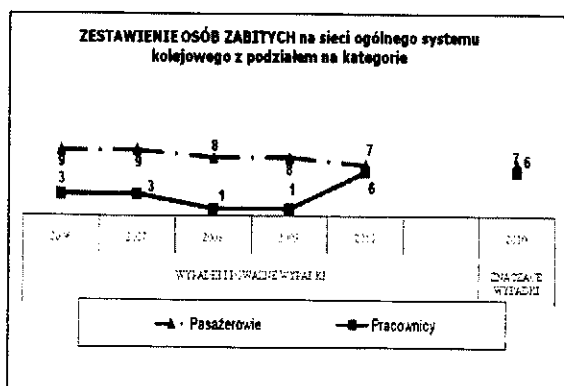
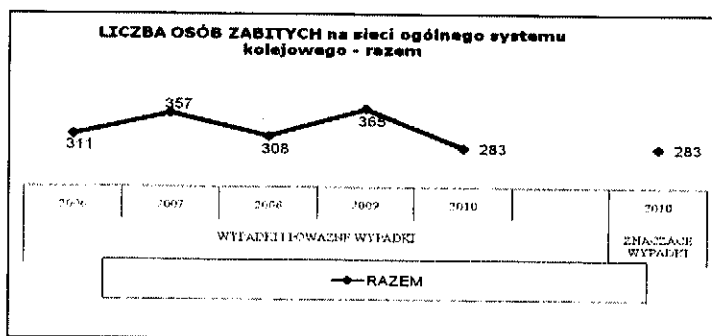
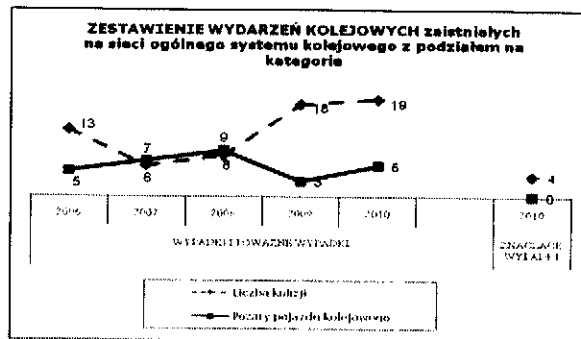
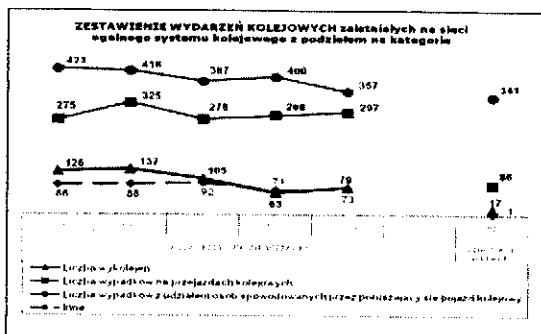
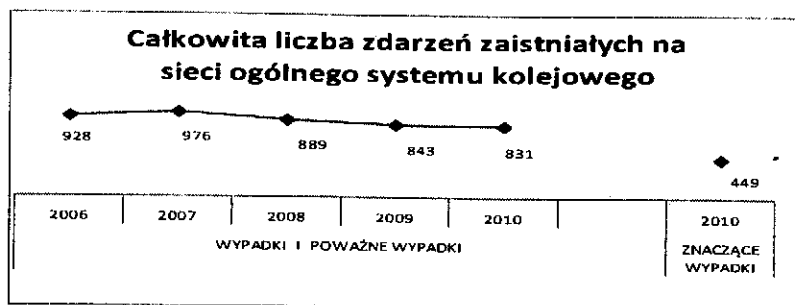
### 1. Ogólne zestawienie wydarzeń kolejowych.

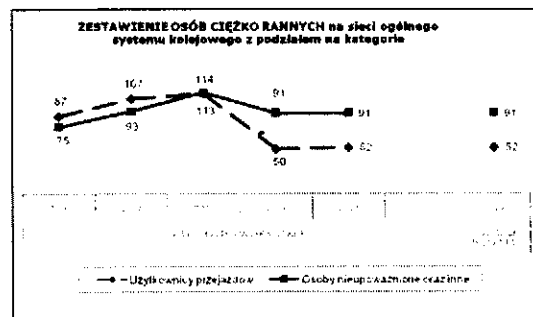
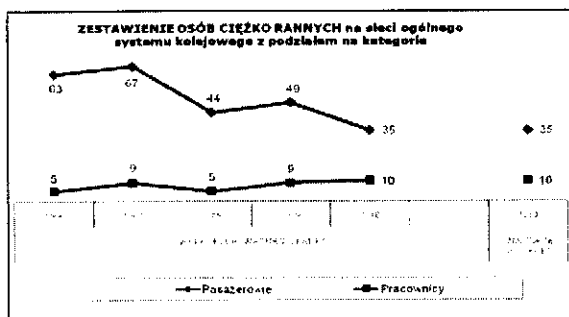
#### 1.a. Ogólne zestawienie wydarzeń kolejowych zaistniałych na sieci ogólnego systemu kolejowego w Polsce w porównaniu z 2009 r.

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

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

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

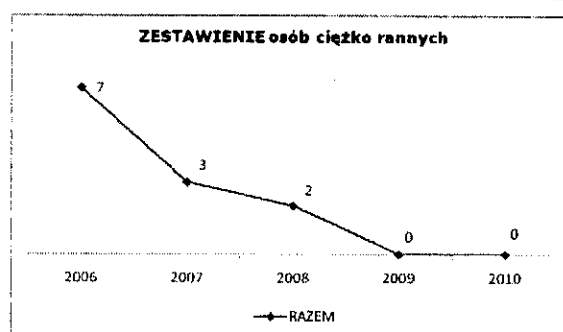
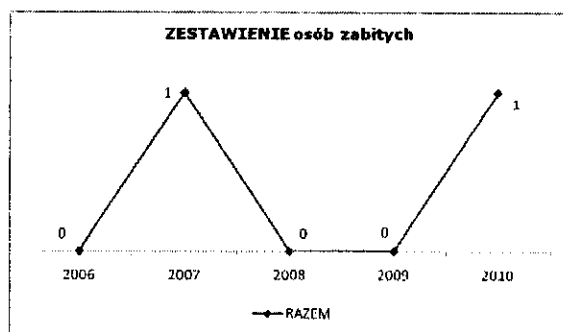
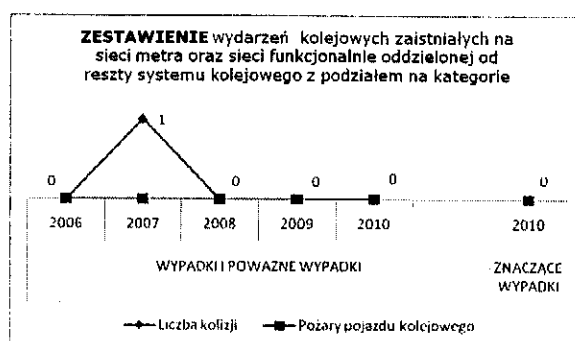
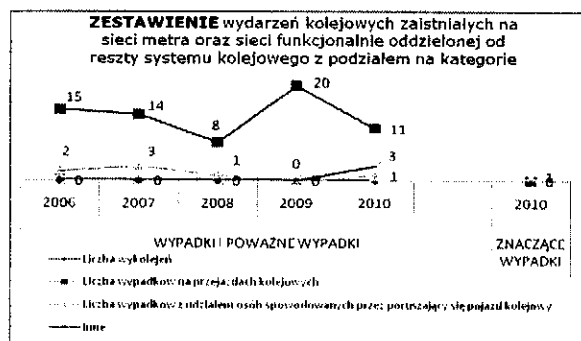
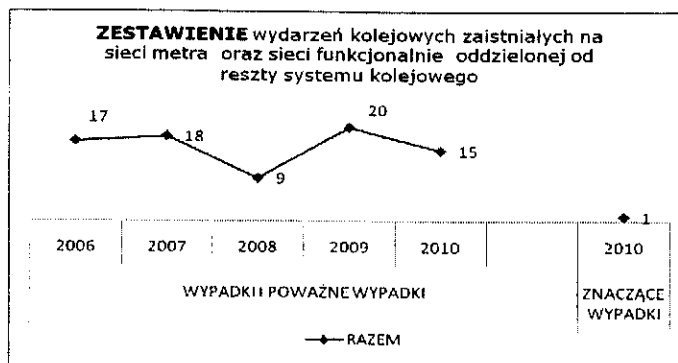




**1.b. Ogólne zestawienie wydarzeń kolejowych na sieci metra oraz sieci funkcjonalnie oddzielonej od reszty systemu kolejowego i przeznaczonej do prowadzenia pasażerskich przewozów aglomeracyjnych w porównaniu z 2009 r.**

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

		Ofiary śmiertelne wskutek		Ciężko ranni wskutek	
		2009 r.	2010 r.	2009 r.	2010 r.
1.	Kolizje pociągów	0	0	0	0
2.	Wykolejenia pociągów	0	0	0	0
3.	Zdarzenia na przejazdach	0	0	0	0
4.	Zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu	0	1	0	0
5.	Pożar pojazdu kolejowego	0	0	0	0
6.	Inne	0	0	0	0
<b>RAZEM</b>		<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>



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

- **ofiara śmiertelna (zabity)** – oznacza każdą osobę, która zmarła w wyniku wypadku, bezpośrednio po wypadku lub w ciągu 30 dni, wyłączając osoby, które popełniły samobójstwo;
- **ranny (ciężko ranny)** – oznacza każdą osobę ranną hospitalizowaną przez ponad 24 godziny w wyniku wypadku, wyłączając osoby, które próbowały popełnić samobójstwo;
- **pasażerokilometr (pas.-km)** – oznacza jednostkę miary odpowiadającą transportowi jednego pasażera koleją na odcinku 1 km. Pod uwagę brany jest jedynie odcinek na terytorium kraju sprawozdawcy;
- **pasażer kolei** – oznacza każdą osobę, z wyłączeniem członków załogi pociągu, odbywającą podróż koleją. W statystyce wypadków uwzględniani są pasażerowie usiłąjący wsiąść do/wysiąść z pociągu w ruchu;

- **samobójstwo** – oznacza czyn polegający na rozmyślnym uszkodzeniu swojego ciała, którego skutkiem jest zgon, zarejestrowany i sklasyfikowany przez właściwy organ krajowy;
- **ciężki wypadek** – oznacza każdy wypadek z udziałem co najmniej 1 pojazdu szynowego w ruchu, w wyniku którego co najmniej 1 osoba zostaje zabita lub ciężko ranna lub znacząco uszkodzony zostaje tabor, tory, inne obiekty lub otoczenie, bądź też nastąpi znaczące zakłócenie ruchu. Wyłącza się wypadki w warsztatach 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 z dnia 28 marca 2003 roku *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, nagłe zdarzenie lub ciąg zdarzeń z udziałem pojazdu kolejowego, powodujące negatywne konsekwencje dla zdrowia ludzkiego, mienia lub środowiska; do wypadków zalicza się w szczególności:
  - kolizje,
  - wykolejenia,
  - zdarzenia na przejazdach,
  - zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu,
  - pożar pojazdu kolejowego.

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

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

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

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

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

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 20 lipca 2010 r. w sprawie wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI) – Dz. U. Nr 142, poz. 952, obowiązują następujące definicje:

- **długość eksploatowanych linii kolejowych** – długość eksploatowanych linii kolejowych mierzona w kilometrach; w przypadku wielotorowych linii kolejowych uwzględnia się tylko odległość pomiędzy punktem początkowym i miejscem przeznaczenia;
- **długość torów linii kolejowych** – długość eksploatowanych linii kolejowych mierzona w kilometrach, z uwzględnieniem długości każdego toru wielotorowych linii kolejowych;
- **poc.-km** – jednostka miary pracy eksploatacyjnej odpowiadająca przejazdowi 1 pociągu na odległość 1 km;
- **pas.-km** – jednostka miary pracy eksploatacyjnej odpowiadająca przejazdowi 1 pasażera na odległość 1 km;
- **pociąg** – co najmniej jeden pojazd kolejowy ciągnięty przez co najmniej jedną lokomotywę lub co najmniej wagon silnikowy lub wagon silnikowy poruszający się pojedynczo, przemieszczający się pod określonym numerem lub oznaczeniem z punktu początkowego do końcowego; za pociąg uważa się również lokomotywę jadącą luzem;
- **znaczący wypadek** – wypadek z udziałem co najmniej jednego pojazdu kolejowego będącego w ruchu:
  - ◆ z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub ciężko ranną lub
  - ◆ powodujący znaczne szkody w taborze, torach kolejowych, instalacjach lub środowisku, tj. szkodę o wartości co najmniej 150 tysięcy euro, lub
  - ◆ znaczne zakłócenie ruchu, tj. **wstrzymanie ruchu kolejowego na głównej linii kolejowej przez co najmniej 6 godzin**, nie należy uwzględniać wypadków w warsztatach, w magazynach i miejscach do postoju pojazdów kolejowych;
- **wykolejenie pociągu** – wypadek, w którym nastąpił brak kontaktu powierzchni tocznej koła pojazdu kolejowego z powierzchnią toczną główki szyny;
- **kolizje pociągów łącznie z kolizjami najechania na przeszkody w skrajni** – zderzenie, najechanie lub starcie między dwoma pociągami lub z:
  - ◆ manewrującym taborze kolejowym lub
  - ◆ obiektami znajdującymi się w torach kolejowych lub w pobliżu, z wyjątkiem elementów zgubionych na przejazdach przez pojazdy lub użytkowników przejazdów;
- **wykolejenie pociągu** – wypadek, w którym nastąpił brak kontaktu powierzchni tocznej koła pojazdu kolejowego z powierzchnią toczną główki szyny;
- **wypadki na przejazdach kolejowych** – wypadki na przejazdach z udziałem co najmniej jednego pojazdu kolejowego i co najmniej jednego pojazdu drogowego, innych użytkowników przekraczających przejazd, takich jak piesi, lub innych obiektów i elementów znajdujących się tymczasowo na torach kolejowych lub w pobliżu, zgubionych na przejazdach przez pojazdy lub użytkowników przejazdów;
- **wypadki kolejowe z udziałem osób spowodowane przez poruszające się pojazdy kolejowe** – wypadki, w których w co najmniej jedną osobę uderzył pojazd kolejowy lub element jego wyposażenia, który oderwał się od pojazdu; obejmuje osoby, które wypadły z pojazdu kolejowego, oraz osoby, które upadły lub w które w czasie podróży w pociągu uderzył jakiś przedmiot;

- **pożary pojazdów kolejowych** – pożary lub wybuchy w pojeździe kolejowym (włącznie z przewożonym ładunkiem) podczas przejazdu lub postoju między stacją początkową i docelową oraz przy rozrządzaniu wagonów;
- **pasażer** – każda osoba, z wyłączeniem obsady pociągu, odbywająca podróż koleją; do celów statystyki wypadków uwzględnia się osoby usiłujące wsiąść i wysiąść z pociągu będącego w ruchu;
- **pracownicy łącznie z personelem podwykonawców** – wszystkie osoby, których zatrudnienie ma związek z koleją i które w czasie wypadku znajdują się w pracy, obejmuje obsadę pociągu oraz osoby odpowiedzialne za obsługę pojazdów kolejowych i elementów infrastruktury;
- **użytkownicy przejazdów** – osoby korzystające z przejazdu za pomocą wszelkich środków transportu lub pieszo;
- **osoby nieuprawnione** – osoby przebywające na terenie kolei, których obecność jest niedozwolona, z wyjątkiem użytkowników przejazdów;
- **osoby inne** – osoby inne niż: pasażerowie, pracownicy łącznie z personelem podwykonawców, użytkownicy przejazdów, osoby nieuprawnione;
- **osoba zabita** – osoba, która zmarła na skutek wypadku bezpośrednio lub w ciągu 30 dni po wypadku, z wyłączeniem samobójstw;
- **osoba ciężko ranna** – osoba ranna na skutek wypadku, hospitalizowana przez ponad 24 godziny, z wyłączeniem prób samobójstw;
- **samobójstwo** – czyn polegający na rozmyślnym uszkodzeniu swojego ciała, którego celem jest zgon, zarejestrowany i sklasyfikowany przez właściwy organ;
- **wypadek związany z przewozem towarów niebezpiecznych** – oznacza wypadek lub zdarzenie, które jest objęte obowiązkiem zgłaszania zgodnie z rozdziałem 1.8.5 Regulaminu RID;
- **złamania szyn** – pęknięcia szyn w całym przekroju oraz wykruszenia na długości powyżej 50 mm i głębokości 10mm;
- **odkształcenie toru** – odkształcenie toru w planie i profilu oraz wyboczenia wymagające wstrzymania ruchu kolejowego lub ograniczenia prędkości w celu zachowania bezpieczeństwa ruchu kolejowego;
- **defekt sygnalizacji** – defekt systemu sygnalizacji (zarówno infrastruktury, jak i taboru kolejowego), w wyniku czego nadawana informacja jest mniej rygorystyczna od wymaganej;
- **pęknięcia kół i pęknięcia osi** – pęknięcie w całym przekroju, które stwarza ryzyko wypadku (wykolejenia lub kolizji);
- **minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie (SPAD)** – pociąg lub część pociągu kontynuuje jazdę bez zezwolenia, przy czym jazda bez zezwolenia oznacza minięcie:
  - ◆ sygnału „Stój” na sygnalizatorze, jeżeli nie funkcjonują systemy bezpiecznej kontroli jazdy pociągu (BKJP) klasy ATC lub ATP,
  - ◆ wskazanego kilometrażem w rozkazie pisemnym miejsca na szlaku lub przekazanego ustnie podczas manewrów na stacji,
  - ◆ sygnału „Stój” na wskaźnikach, oprócz kozłów oporowych lub sygnałów wskazywanych manualnie (ręcznie, akustycznie), z wyłączeniem przypadków, gdy pociąg lub skład pociągu bez nadzoru przejechał sygnał „Stój”, oraz przypadków, gdy z dowolnej przyczyny sygnał „Stój” nie pojawił się na sygnalizatorze wystarczająco wcześnie, aby maszynista mógł zatrzymać pociąg.

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

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

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

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



## ZAŁĄCZNIK D. Ważne zmiany w prawodawstwie i rozporządzeniach

	Podstawa prawna	Data wejścia w życie przepisu	Przyczyny wprowadzenia (należy określić, czy jest to nowy przepis czy zmiana wprowadzona do istniejącego przepisu)	Opis
<b>Ogólne krajowe przepisy dotyczące bezpieczeństwa kolei</b>				
Przepisy o krajowej władzy bezpieczeństwa			BEZ ZMIAN	
Przepisy o notyfikowanych organach, rzeczoznawcach, stronach trzecich, organach odpowiedzialnych za rejestrację, badanie itd.			BEZ ZMIAN	
<b>Krajowe przepisy dotyczące bezpieczeństwa kolei</b>				
Przepisy o krajowych celach i metodach w zakresie bezpieczeństwa			BRAK	
Przepisy o wymaganiach wobec systemów zarządzania bezpieczeństwem i certyfikatów bezpieczeństwa dla przewoźników kolejowych			BEZ ZMIAN	
Przepisy o wymaganiach wobec systemów zarządzania bezpieczeństwem i autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa dla zarządców infrastruktury			BEZ ZMIAN	
Przepisy o wymaganiach w stosunku do posiadaczy wagonów			BEZ ZMIAN	
Przepisy dotyczące wymagań wobec warsztatów naprawczych			BRAK	
Przepisy o wymaganiach w zakresie autoryzacji wprowadzania do użytku i konserwacji nowego i znacznie przebudowanego taboru kolejowego, w tym przepisy dotyczące wymiany taboru kolejowego między przedsiębiorstwami kolejowymi, systemu rejestracji i wymagania w zakresie procedur testowych			BEZ ZMIAN	

<p>Przepisy o wymaganiach w zakresie dodatkowych wewnętrznych zasad operacyjnych (zasad firmowych), które muszą być ustanowione przez zarządców infrastruktury i przedsiębiorstwa kolejowe</p>	<p>Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 30 grudnia 2009 r. w sprawie dostępu do infrastruktury kolejowej przewoźników w kolejowych państwie 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)</p>	<p>16 stycznia 2010 r.</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 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 grudnia 2007 r.)</p>	<p>Niniejsze rozporządzenie określa:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) kryteria, na podstawie których ustalane będzie, czy planowany przewóz osób jest usługą międzynarodową,</li> <li>2) kryteria, na podstawie których przeprowadzana będzie analiza, czy planowane połączenie międzynarodowe narusza równowagę ekonomiczną usług publicznych,</li> <li>3) zakres informacji, wniosków przewoźników kolejowych oraz organów zawierających umowy w zakresie świadczenia usług publicznych na linii kolejowej</li> <li>4) tryb wydawania decyzji przez Prezesa UTK w sprawie ograniczenia dostępu przewoźnika kolejowego do infrastruktury kolejowej.</li> </ol>
<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>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 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 3.12.2007 r.).</p>	<p>Niniejsze rozporządzenie określa:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) tryb wydawania, przedłużania ważności, zawieszania i cofania licencji maszynisty, aktualizacji danych zawartych w licencji oraz wydawania jej wformików,</li> <li>2) wymagania zdrowotne, fizyczne i psychiczne, jakie powinny spełniać osoby ubiegające się o licencje maszynisty;</li> <li>3) zasady oceny zdolności fizycznej i psychicznej osób ubiegających się o licencje maszynisty oraz tryb orzekania o tej zdolności;</li> <li>4) wzór dokumentów potwierdzających zdolność fizyczną i psychiczną osób ubiegających się o licencje maszynisty;</li> <li>5) zakres wiedzy i umiejętności objętych szkoleniem i egzaminem niezbędny dla uzyskania licencji maszynisty;</li> <li>6) wzory dokumentów potwierdzających kwalifikacje osób ubiegających się o licencje maszynisty;</li> <li>7) szczegółowe wymagania w stosunku do przedsiębiorców ubiegających się o wpis na listę podmiotów uprawnionych do szkolenia i egzaminowania osób ubiegających się o licencje</li> </ol>
<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>Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lutego 2011 r. w sprawie licencji maszynisty (Dz. U. Nr 66, poz. 346, z późn. zm.)</p>	<p>6 kwietnia 2011 r.</p>	<p>Nowy przepis wydany w oparciu o delegację zawartą w art. 22a ust. 11 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.)</p>	<p>Niniejsze rozporządzenie określa:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) tryb wydawania, przedłużania ważności, zawieszania i cofania licencji maszynisty, aktualizacji danych zawartych w licencji oraz wydawania jej wformików,</li> <li>2) wymagania zdrowotne, fizyczne i psychiczne, jakie powinny spełniać osoby ubiegające się o licencje maszynisty;</li> <li>3) zasady oceny zdolności fizycznej i psychicznej osób ubiegających się o licencje maszynisty oraz tryb orzekania o tej zdolności;</li> <li>4) wzór dokumentów potwierdzających zdolność fizyczną i psychiczną osób ubiegających się o licencje maszynisty;</li> <li>5) zakres wiedzy i umiejętności objętych szkoleniem i egzaminem niezbędny dla uzyskania licencji maszynisty;</li> <li>6) wzory dokumentów potwierdzających kwalifikacje osób ubiegających się o licencje maszynisty;</li> <li>7) szczegółowe wymagania w stosunku do przedsiębiorców ubiegających się o wpis na listę podmiotów uprawnionych do szkolenia i egzaminowania osób ubiegających się o licencje</li> </ol>

				<p>maszynisty i świadectwo maszynisty, tryb wpisu na listę, tryb wykreślenia, a także sposób uiszczania opłat;</p> <p>8) wzór licencji maszynisty;</p> <p>9) tryb prowadzenia rejestru licencji maszynistów</p>	<p>maszynisty i świadectwo maszynisty, tryb wpisu na listę, tryb wykreślenia, a także sposób uiszczania opłat;</p> <p>8) wzór licencji maszynisty;</p> <p>9) tryb prowadzenia rejestru licencji maszynistów</p>
<p>Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lutego 2011 r. w sprawie świadectwa maszynisty (Dz. U. Nr 66, poz. 347)</p>	<p>6 kwietnia 2011 r.</p>	<p>Nowy przepis wydany w oparciu o delegację zawartą w art. 22b ust. 21 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.)</p>	<p>Niniejsze rozporządzenie określa:</p> <p>1) zakres wiedzy i umiejętności dotyczących pojazdów kolejowego i infrastruktury kolejowej objętych szkoleniem i egzaminem, które są niezbędne do uzyskania świadectwa maszynisty;</p> <p>2) sposób prowadzenia rejestru świadectw maszynistów;</p> <p>3) wzór świadectwa maszynisty</p>	<p>1) zakres wiedzy i umiejętności dotyczących pojazdów kolejowego i infrastruktury kolejowej objętych szkoleniem i egzaminem, które są niezbędne do uzyskania świadectwa maszynisty;</p> <p>2) sposób prowadzenia rejestru świadectw maszynistów;</p> <p>3) wzór świadectwa maszynisty</p>	
<p>Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 marca 2011 r. w sprawie wpisu na listę podmiotów uprawnionych do przeprowadzania badań w celu sprawdzenia spełnienia wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania licencji oraz świadectwa maszynisty (Dz. U. Nr 66, poz. 348)</p>	<p>6 kwietnia 2011 r.</p>	<p>Nowy przepis wydany w oparciu o delegację zawartą w art. 22a ust. 13 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.)</p>	<p>Niniejsze rozporządzenie określa:</p> <p>1) szczegółowe wymagania w stosunku do podmiotów ubiegających się o wpis na listę podmiotów uprawnionych do przeprowadzania badań w celu sprawdzenia spełnienia wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych dla uzyskania licencji oraz świadectwa maszynisty, prowadzoną przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego;</p> <p>2) tryb wpisu na listę oraz wykreślenia z niej;</p> <p>3) sposób uiszczania opłat za dokonanie wpisu na listę</p>	<p>1) szczególowe wymagania w stosunku do podmiotów ubiegających się o wpis na listę podmiotów uprawnionych do przeprowadzania badań w celu sprawdzenia spełnienia wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych dla uzyskania licencji oraz świadectwa maszynisty, prowadzoną przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego;</p> <p>2) tryb wpisu na listę oraz wykreślenia z niej;</p> <p>3) sposób uiszczania opłat za dokonanie wpisu na listę</p>	
<p>Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 marca 2011 r. w sprawie badań niezbędnych do otrzymania świadectwa maszynisty oraz zachowania jego ważności (Dz. U. Nr 66, poz. 349)</p>	<p>6 kwietnia 2011 r.</p>	<p>Nowy przepis wydany w oparciu o delegację zawartą w art. 22b ust. 22 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.)</p>	<p>Niniejsze rozporządzenie określa zakres i częstotliwość badań przeprowadzanych w celu oceny spełnienia wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do otrzymania świadectwa maszynisty oraz zachowania jego ważności</p>	<p>Niniejsze rozporządzenie określa zakres i częstotliwość badań przeprowadzanych w celu oceny spełnienia wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do otrzymania świadectwa maszynisty oraz zachowania jego ważności</p>	
<p>Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lutego 2011 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych oraz pojazdów kolejowych metra (Dz. U. Nr 59, poz. 301)</p>	<p>6 kwietnia 2011 r.</p>	<p>Nowy przepis wydany w oparciu o delegację zawartą w art. 22d ust. 3 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.), zastępujący dotychczas obowiązujące rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 sierpnia 2004 r. w sprawie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego i warunków, jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący</p>	<p>Niniejsze rozporządzenie określa:</p> <p>1) wykaz stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych oraz pojazdów kolejowych metra;</p> <p>2) warunków, jakie powinni spełniać pracownicy zatrudnieni na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych oraz pojazdów kolejowych metra;</p> <p>3) zasady oceny zdolności fizycznych i psychicznych pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem</p>	<p>Niniejsze rozporządzenie określa:</p> <p>1) wykaz stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych oraz pojazdów kolejowych metra;</p> <p>2) warunków, jakie powinni spełniać pracownicy zatrudnieni na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych oraz pojazdów kolejowych metra;</p> <p>3) zasady oceny zdolności fizycznych i psychicznych pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem</p>	

<p>Przepisy o dochodzeniach w sprawie wypadków i incydentów, w tym rekomendacje</p>			<p>pojazdy kolejowe (Dz. U. Nr 212, poz. 2152, z późn. zm.)</p> <p><b>Uwaga:</b> W zakresie dotyczącym maszynistów postanowienia rozporządzenia z dnia 16 sierpnia 2004 r. (Dz. U. Nr 212, poz. 2152, z późn. zm.) zachowują moc, jednak nie dłużej niż do dnia 1 grudnia 2017 r.</p>	<p>i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych oraz pojazdów kolejowych metra, jednolitej uprawnień do oceny zdolności fizycznej i psychicznej oraz tryb orzekania o tej zdolności, 4) sposób powoływania i tryb pracy komisji egzaminacyjnych stwierdzających kwalifikacje pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych oraz pojazdów kolejowych metra,</p> <p>5) wzory dokumentów potwierdzających kwalifikacje i upoważniających do wykonywania czynności na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych oraz pojazdów kolejowych metra;</p> <p>6) wysokość wynagrodzenia członków komisji egzaminacyjnych,</p> <p>7) wysokość opłat związanych ze stwierdzeniem kwalifikacji pracowników i sposób uiszczania tych opłat</p>
<p>Przepisy o wymaganiach w zakresie krajowych wskaźników bezpieczeństwa, w tym sposobu ich gromadzenia i analizowania</p>	<p>Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 20 lipca 2010 r. w sprawie wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI) (Dz. U. Nr 142, poz. 952)</p>	<p>24 sierpnia 2010 r.</p>	<p>Rozporządzenie dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia dyrektywy Komisji 2009/149/WE z dnia 27 listopada 2009 r. zmieniającej dyrektywę 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do wspólnych wskaźników bezpieczeństwa oraz wspólnych metod obliczania kosztów wypadków (Dz. Urz. UE L 313 z 28.11.2009). Na podstawie § 4 niniejszego rozporządzenia traci moc rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 sierpnia 2009 r. w sprawie wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI)</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>
<p>Przepisy o wymaganiach w zakresie autoryzacji wprowadzania do użytku infrastruktury (tory, mosty, tunele, energetyka, ATC, radio, sygnalizatory, rygle, przejazdy kolejowe, perony itd.)</p>			<p>BEZ ZMIAN</p>	<p>BEZ ZMIAN</p>

**ZAŁACZNIK E: Stan certyfikacji i autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa**  
**- dane liczbowe**

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

Liczba certyfikatów bezpieczeństwa wydanych zgodnie z dyrektywą 2001/14/WE, posiadanych przez licencjonowane przedsiębiorstwa kolejowe w 2010 r. zarejestrowane:	w Polsce	3
	w innym państwie członkowskim	0

**Z czego:**

- 1) na sieci ogólnej 1 przewoźnik kolejowy – Nadwiślański Zakład Transportu Kolejowego Sp. z o.o., który z dniem 3 stycznia 2011 r. został przejęty przez innego przewoźnika;
- 2) na sieci funkcjonalnie oddzielonej od reszty systemu kolejowego 2 przewoźników: Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o. oraz Metro Warszawskie Sp. z o.o.

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

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

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

			P	O	N
E.2.3. Liczba wniosków o certyfikaty bezpieczeństwa, część A, złożonych przez przedsiębiorstwa kolejowe w 2010r., zarejestrowane:	w Polsce	nowe certyfikaty	31	2	8
		certyfikaty zaktualizowane/ zmienione	0	0	0
		certyfikaty odnowione	0	0	0
	w innym państwie członkowskim	nowe certyfikaty	0	0	0
		certyfikaty zaktualizowane/ zmienione	0	0	0
		certyfikaty odnowione	0	0	0

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

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

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

W roku 2010 żadne przedsiębiorstwo z innego państwa nie ubiegało się o taki dokument.

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

	Nowe	Zaktualizowane/zmienione	Odnowione
E.3.1. Liczba ważnych autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa posiadanych w 2010 r. przez zarządców infrastruktury zarejestrowanych w danym państwie członkowskim	5	0	0

		P	O	N
E.3.2. Liczba wniosków o autoryzacje w zakresie bezpieczeństwa złożonych w 2010 r. przez zarządców infrastruktury zarejestrowanych w danym państwie członkowskim	nowe autoryzacje	5	1	3
	autoryzacje zaktualizowane/zmienione	0	0	0
	autoryzacje odnowione	0	0	0

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

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

		Nowe	Zaktualizowane/zmienione	Odnowione
Średni czas po otrzymaniu wszystkich niezbędnych informacji pomiędzy otrzymaniem wniosku a ostatecznym dostarczeniem certyfikatu w zakresie bezpieczeństwa, część A, w 2010 r. dla przedsiębiorstw kolejowych zarejestrowanych:	w danym państwie członkowskim	około 1 miesiąca (26 dni)	-	-
	w innym państwie członkowskim	-	-	-

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

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

#### **E.6. Aspekty proceduralne – autoryzacje w zakresie bezpieczeństwa**

	Nowe	Zaktualizowane/zmienione	Odnowione

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

## ZALĄCZNIK CSI - Wskaźniki bezpieczeństwa

(dane dotyczą znaczących wypadków)

Kod	Opis danych	Jednostka	Ogólny system kolejowy	Sieć metra oraz sieci funkcjonalnie oddzielone od reszty systemu kolejowego
<b>1.1a. Całkowita liczba wypadków, według rodzaju wypadku, z podziałem na poniższe kategorie</b>				
N00	Całkowita liczba wszystkich wypadków	szt.	449	1
N01	Liczba kolizji pociągów łącznie z kolizjami najechania na przeszkody w skrajni	szt.	4	0
N02	Liczba wykolejeń pociągów	szt.	17	0
N03	Liczba wypadków na przejazdach kolejowych łącznie z wypadkami na przejazdach kolejowych z udziałem pieszych	szt.	86	0
N04	Liczba wypadków z udziałem osób spowodowanych przez poruszający się pojazd kolejowy z wyjątkiem samobójstw	szt.	341	1
N05	Liczba pożarów taborów kolejowych	szt.	0	0
N06	Inne	szt.	1	0
<b>1.1a. Względna liczba wypadków, według rodzaju wypadku, z podziałem na poniższe kategorie w przeliczeniu na poc.-km</b>				
N10	Wszystkich wypadków	szt./mln poc.-km	2,05*E+00	1,82*E-01
N11	Kolizji pociągów łącznie z kolizjami najechania na przeszkody w skrajni		1,83*E-02	0,00*E+00
N12	Wykolejeń pociągów		7,76*E-02	0,00*E+00
N13	Wypadków na przejazdach kolejowych łącznie z wypadkami na przejazdach kolejowych z udziałem pieszych		3,93*E-01	0,00*E+00
N14	Wypadków z udziałem osób spowodowanych przez poruszający się pojazd kolejowy z wyjątkiem samobójstw		1,56*E+00	1,82*E-01
N15	Pożarów taborów kolejowych		0,00*E+00	0,00*E+00
N16	Innych		4,56*E-03	0,00*E+00
<b>1.2. Całkowita liczba samobójstw</b>				
N07	Liczba samobójstw	szt.	47	0
N17	Liczba samobójstw w przeliczeniu na pociagokilometry	szt./mln poc.-km	2,15*E-01	0,00*E+00
<b>1.3a. Całkowita liczba wypadków zaistniałych w trakcie transportu towarów niebezpiecznych, według rodzaju wypadku, z podziałem na poniższe kategorie</b>				
N18	Całkowita liczba wypadków z udziałem co najmniej jednego pojazdu kolejowego przewożącego towary niebezpieczne	szt.	32	0
N19	Całkowita liczba wypadków z udziałem co najmniej jednego pojazdu kolejowego przewożącego towary niebezpieczne, w których nie doszło do uwolnienia towarów	szt.	8	0



N20	Całkowita liczba wypadków z udziałem co najmniej jednego pojazdu kolejowego przewożącego towary niebezpieczne, w których doszło do uwolnienia towarów	szt.	24	0
<b>1.3b. Względna liczba wypadków zaistniałych w trakcie transportu towarów niebezpiecznych, według rodzaju wypadku, z podziałem na poniższe kategorie w przeliczeniu na poc.-km</b>				
N21	Wypadków z udziałem co najmniej jednego pojazdu kolejowego przewożącego towary niebezpieczne	szt./mln poc.-km	1,46*E-01	0,00*E+00
N22	Wypadków z udziałem co najmniej jednego pojazdu kolejowego przewożącego towary niebezpieczne, w których nie doszło do uwolnienia towarów		3,65*E-02	0,00*E+00
N23	Wypadków z udziałem co najmniej jednego pojazdu kolejowego przewożącego towary niebezpieczne, w których doszło do uwolnienia towarów		1,10*E-01	0,00*E+00
<b>2.1a. Całkowita liczba osób ciężko rannych, według rodzaju wypadku, z podziałem na poniższe kategorie</b>				
TS00	We wszystkich wypadkach	osób	188	0
TS01	Podczas kolizji pociągów łącznie z kolizjami najechania na przeszkodę w skrajni	osób	13	0
TS02	Podczas wykołnienia pociągu	osób	0	0
TS03	Podczas wypadków na przejazdach kolejowych, łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach	osób	56	0
TS04	Podczas wypadków z udziałem osób, spowodowanych przez poruszający się pojazd kolejowy, z wyjątkiem samobójstw	osób	118	0
TS05	W trakcie pożarów pojazdów kolejowych	osób	0	0
TS06	Inne	osób	1	0
<b>2.1b. Względna liczba osób ciężko rannych, według rodzaju wypadku, z podziałem na poniższe kategorie w przeliczeniu na poc.-km</b>				
TS10	We wszystkich wypadkach	osób/mln poc.-km	8,58*E-01	0,00*E+00
TS11	Podczas kolizji pociągów łącznie z kolizjami najechania na przeszkodę w skrajni		5,93*E-02	0,00*E+00
TS12	Podczas wykołnienia pociągu		0,00*E+00	0,00*E+00
TS13	Podczas wypadków na przejazdach kolejowych, łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach		2,56*E-01	0,00*E+00
TS14	Podczas wypadków z udziałem osób, spowodowanych przez poruszający się pojazd kolejowy, z wyjątkiem samobójstw		5,39*E-01	0,00*E+00
TS15	W trakcie pożarów pojazdów kolejowych		0,00*E+00	0,00*E+00
TS16	Inne		4,56*E-03	0,00*E+00
<b>2.2a. Całkowita liczba pasażerów ciężko rannych, według rodzaju wypadku, z podziałem na poniższe kategorie</b>				
PS00	We wszystkich wypadkach	pasaż.	35	0
PS01	Podczas kolizji pociągów łącznie z kolizjami najechania na przeszkodę w skrajni	pasaż.	9	0
PS02	Podczas wykołnienia pociągu	pasaż.	0	0
PS03	Podczas wypadków na przejazdach kolejowych, łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach	pasaż.	0	0
PS04	Podczas wypadków z udziałem osób, spowodowanych przez poruszający się pojazd kolejowy, z wyjątkiem samobójstw	pasaż.	26	0
PS05	W trakcie pożarów pojazdów kolejowych	pasaż.	0	0
PS06	Inne	pasaż.	0	0
<b>2.2b. Względna liczba pasażerów ciężko rannych, według rodzaju wypadku, z podziałem na poniższe kategorie w przeliczeniu na wszystkie poc.-km</b>				
PS10	We wszystkich wypadkach	pasaż./ mln poc.- km	1,60*E-01	0,00*E+00
PS11	Podczas kolizji pociągów łącznie z kolizjami najechania na przeszkodę w skrajni		4,11*E-02	0,00*E+00
PS12	Podczas wykołnienia pociągu		0,00*E+00	0,00*E+00
PS13	Podczas wypadków na przejazdach kolejowych, łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach		0,00*E+00	0,00*E+00

PS14	Podczas wypadków z udziałem osób, spowodowanych przez poruszający się pojazd kolejowy, z wyjątkiem samobójstw		1,19*E-01	0,00*E+00
PS15	W trakcie pożarów pojazdów kolejowych		0,00*E+00	0,00*E+00
PS16	Inne		0,00*E+00	0,00*E+00
<b>2.2c. Względna liczba pasażerów ciężko rannych, według rodzaju wypadku, z podziałem na poniższe kategorie w przeliczeniu na pas.-km – pociągi pasażerskie</b>				
PS20	We wszystkich wypadkach		2,40*E-01	0,00*E+00
PS21	Podczas kolizji pociągów łącznie z kolizjami najechania na przeszkody w skrajni	pasaż./ mln poc.- km	6,18*E-02	0,00*E+00
PS22	Podczas wykolejenia pociągu		0,00*E+00	0,00*E+00
PS23	Podczas wypadków na przejazdach kolejowych, łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach		0,00*E+00	0,00*E+00
PS24	Podczas wypadków z udziałem osób, spowodowanych przez poruszający się pojazd kolejowy, z wyjątkiem samobójstw		1,79*E-01	0,00*E+00
PS25	W trakcie pożarów pojazdów kolejowych		0,00*E+00	0,00*E+00
PS26	Inne		0,00*E+00	0,00*E+00
<b>2.2d. Względna liczba pasażerów ciężko rannych, według rodzaju wypadku, z podziałem na poniższe kategorie w przeliczeniu na pas.-km</b>				
PS30	We wszystkich wypadkach		1,97*E-03	0,00*E+00
PS31	Podczas kolizji pociągów łącznie z kolizjami najechania na przeszkody w skrajni	pasaż./ mln pas- km	5,06*E-04	0,00*E+00
PS32	Podczas wykolejenia pociągu		0,00*E+00	0,00*E+00
PS33	Podczas wypadków na przejazdach kolejowych, łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach		0,00*E+00	0,00*E+00
PS34	Podczas wypadków z udziałem osób, spowodowanych przez poruszający się pojazd kolejowy, z wyjątkiem samobójstw	pasaż./ mln pas- km	1,46*E-03	0,00*E+00
PS35	W trakcie pożarów pojazdów kolejowych		0,00*E+00	0,00*E+00
PS36	Inne		0,00*E+00	0,00*E+00
<b>2.3a. Całkowita liczba pracowników łącznie z pracownikami podwykonawców ciężko rannych, według rodzaju wypadku, z podziałem na poniższe kategorie</b>				
SS00	We wszystkich wypadkach	prac.	10	0
SS01	Podczas kolizji pociągów łącznie z kolizjami najechania na przeszkody w skrajni	prac.	4	0
SS02	Podczas wykolejenia pociągu	prac.	0	0
SS03	Podczas wypadków na przejazdach kolejowych, łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach	prac.	4	0
SS04	Podczas wypadków z udziałem osób, spowodowanych przez poruszający się pojazd kolejowy, z wyjątkiem samobójstw	prac.	1	0
SS05	W trakcie pożarów pojazdów kolejowych	prac.	0	0
SS06	Inne	prac.	1	0
<b>2.3b. Względna liczba pracowników łącznie z pracownikami podwykonawców ciężko rannych, według rodzaju wypadku, z podziałem na poniższe kategorie w przeliczeniu na poc.-km</b>				
SS10	We wszystkich wypadkach		4,56*E-02	0,00*E+00
SS11	Podczas kolizji pociągów łącznie z kolizjami najechania na przeszkody w skrajni	prac./ mln poc- km	1,83*E-02	0,00*E+00
SS12	Podczas wykolejenia pociągu		0,00*E+00	0,00*E+00
SS13	Podczas wypadków na przejazdach kolejowych, łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach		1,83*E-02	0,00*E+00
SS14	Podczas wypadków z udziałem osób, spowodowanych przez poruszający się pojazd kolejowy, z wyjątkiem samobójstw		4,56*E-03	0,00*E+00
SS15	W trakcie pożarów pojazdów kolejowych		0,00*E+00	0,00*E+00
SS16	Inne		4,56*E-03	0,00*E+00
<b>2.4a. Całkowita liczba użytkowników przejazdów kolejowych ciężko rannych, według rodzaju wypadku, z podziałem na poniższe kategorie</b>				
LS00	We wszystkich wypadkach	osób	52	0
LS01	Podczas kolizji pociągów łącznie z kolizjami najechania na przeszkody w skrajni	osób	0	0
LS02	Podczas wykolejenia pociągu	osób	0	0
LS03	Podczas wypadków na przejazdach kolejowych, łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach	osób	52	0

LS04	Podczas wypadków z udziałem osób, spowodowanych przez poruszający się pojazd kolejowy, z wyjątkiem samobójstw	osób	0	0
LS05	W trakcie pożarów pojazdów kolejowych	osób	0	0
LS06	Inne	osób	0	0
<b>2.4b. Względna liczba użytkowników przejazdów kolejowych ciężko rannych, według rodzaju wypadku, z podziałem na poniższe kategorie w przeliczeniu na poc.-km</b>				
LS10	We wszystkich wypadkach	osób/ mln poc- km	2,37*E-01	0,00*E+00
LS11	Podczas kolizji pociągów łącznie z kolizjami najechania na przeszkody w skrajni		0,00*E+00	0,00*E+00
LS12	Podczas wykolejenia pociągu		0,00*E+00	0,00*E+00
LS13	Podczas wypadków na przejazdach kolejowych, łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach		2,37*E-01	0,00*E+00
LS14	Podczas wypadków z udziałem osób, spowodowanych przez poruszający się pojazd kolejowy, z wyjątkiem samobójstw		0,00*E+00	0,00*E+00
LS15	W trakcie pożarów pojazdów kolejowych		0,00*E+00	0,00*E+00
LS16	Inne		0,00*E+00	0,00*E+00
<b>2.5a. Całkowita liczba osób nieuprawnionych ciężko rannych, według rodzaju wypadku, z podziałem na poniższe kategorie</b>				
US00	We wszystkich wypadkach	osób	91	0
US01	Podczas kolizji pociągów łącznie z kolizjami najechania na przeszkody w skrajni	osób	0	0
US02	Podczas wykolejenia pociągu	osób	0	0
US03	Podczas wypadków na przejazdach kolejowych, łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach	osób	0	0
US04	Podczas wypadków z udziałem osób, spowodowanych przez poruszający się pojazd kolejowy, z wyjątkiem samobójstw	osób	91	0
US05	W trakcie pożarów pojazdów kolejowych	osób	0	0
US06	Inne	osób	0	0
<b>2.5b. Względna liczba osób nieuprawnionych ciężko rannych, według rodzaju wypadku, z podziałem na poniższe kategorie w przeliczeniu na poc.-km</b>				
US10	We wszystkich wypadkach	osób/ mln poc- km	4,15*E-01	0,00*E+00
US11	Podczas kolizji pociągów łącznie z kolizjami najechania na przeszkody w skrajni		0,00*E+00	0,00*E+00
US12	Podczas wykolejenia pociągu		0,00*E+00	0,00*E+00
US13	Podczas wypadków na przejazdach kolejowych, łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach		0,00*E+00	0,00*E+00
US14	Podczas wypadków z udziałem osób, spowodowanych przez poruszający się pojazd kolejowy, z wyjątkiem samobójstw		4,15*E-01	0,00*E+00
US15	W trakcie pożarów pojazdów kolejowych		0,00*E+00	0,00*E+00
US16	Inne		0,00*E+00	0,00*E+00
<b>2.6a. Całkowita liczba osób innych ciężko rannych, według rodzaju wypadku, z podziałem na poniższe kategorie</b>				
OS00	We wszystkich wypadkach	osób	0	0
OS01	Podczas kolizji pociągów łącznie z kolizjami najechania na przeszkody w skrajni	osób	0	0
OS02	Podczas wykolejenia pociągu	osób	0	0
OS03	Podczas wypadków na przejazdach kolejowych, łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach	osób	0	0
OS04	Podczas wypadków z udziałem osób, spowodowanych przez poruszający się pojazd kolejowy, z wyjątkiem samobójstw	osób	0	0
OS05	W trakcie pożarów pojazdów kolejowych	osób	0	0
OS06	Inne	osób	0	0
<b>2.6b. Względna liczba osób innych ciężko rannych, według rodzaju wypadku, z podziałem na poniższe kategorie w przeliczeniu na poc.-km</b>				
OS10	We wszystkich wypadkach	osób/ mln poc- km	0,00*E+00	0,00*E+00
OS11	Podczas kolizji pociągów łącznie z kolizjami najechania na przeszkody w skrajni		0,00*E+00	0,00*E+00
OS12	Podczas wykolejenia pociągu		0,00*E+00	0,00*E+00

OS13	Podczas wypadków na przejazdach kolejowych, łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach		0,00*E+00	0,00*E+00
OS14	Podczas wypadków z udziałem osób, spowodowanych przez poruszający się pojazd kolejowy, z wyjątkiem samobójstw		0,00*E+00	0,00*E+00
OS15	W trakcie pożarów pojazdów kolejowych		0,00*E+00	0,00*E+00
OS16	Inne		0,00*E+00	0,00*E+00
<b>3.1a. Całkowita liczba osób zabitych, według rodzaju wypadku, z podziałem na poniższe kategorie</b>				
TK00	We wszystkich wypadkach	osób	283	1
TK01	Podczas kolizji pociągów łącznie z kolizjami najechania na przeszkodę w skrajni	osób	0	0
TK02	Podczas wykolejenia pociągu	osób	0	0
TK03	Podczas wypadków na przejazdach kolejowych, łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach	osób	55	0
TK04	Podczas wypadków z udziałem osób, spowodowanych przez poruszający się pojazd kolejowy, z wyjątkiem samobójstw	osób	228	1
TK05	W trakcie pożarów pojazdów kolejowych	osób	0	0
TK06	Inne	osób	0	0
<b>3.1b. Względna liczba osób zabitych, według rodzaju wypadku, z podziałem na poniższe kategorie w przeliczeniu na poc.-km</b>				
TK10	We wszystkich wypadkach	osób/mln poc.-km	1,29*E+00	1,82*E-01
TK11	Podczas kolizji pociągów łącznie z kolizjami najechania na przeszkodę w skrajni		0,00*E+00	0,00*E+00
TK12	Podczas wykolejenia pociągu		0,00*E+00	0,00*E+00
TK13	Podczas wypadków na przejazdach kolejowych, łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach		2,51*E-01	0,00*E+00
TK14	Podczas wypadków z udziałem osób, spowodowanych przez poruszający się pojazd kolejowy, z wyjątkiem samobójstw		1,04*E+00	1,82*E-01
TK15	W trakcie pożarów pojazdów kolejowych		0,00*E+00	0,00*E+00
TK16	Inne		0,00*E+00	0,00*E+00
<b>3.2a. Całkowita liczba pasażerów zabitych, według rodzaju wypadku, z podziałem na poniższe kategorie</b>				
PK00	We wszystkich wypadkach	pasaż.	7	0
PK01	Podczas kolizji pociągów łącznie z kolizjami najechania na przeszkodę w skrajni	pasaż.	0	0
PK02	Podczas wykolejenia pociągu	pasaż.	0	0
PK03	Podczas wypadków na przejazdach kolejowych, łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach	pasaż.	0	0
PK04	Podczas wypadków z udziałem osób, spowodowanych przez poruszający się pojazd kolejowy, z wyjątkiem samobójstw	pasaż.	7	0
PK05	W trakcie pożarów pojazdów kolejowych	pasaż.	0	0
PK06	Inne	pasaż.	0	0
<b>3.2b. Względna liczba pasażerów zabitych, według rodzaju wypadku, z podziałem na poniższe kategorie w przeliczeniu na wszystkie poc.-km</b>				
PK10	We wszystkich wypadkach	pasaż./ mln poc.- km	3,20*E-02	0,00*E+00
PK11	Podczas kolizji pociągów łącznie z kolizjami najechania na przeszkodę w skrajni		0,00*E+00	0,00*E+00
PK12	Podczas wykolejenia pociągu		0,00*E+00	0,00*E+00
PK13	Podczas wypadków na przejazdach kolejowych, łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach		0,00*E+00	0,00*E+00
PK14	Podczas wypadków z udziałem osób, spowodowanych przez poruszający się pojazd kolejowy, z wyjątkiem samobójstw		3,20*E-02	0,00*E+00
PK15	W trakcie pożarów pojazdów kolejowych		0,00*E+00	0,00*E+00
PK16	Inne		0,00*E+00	0,00*E+00
<b>3.2c. Względna liczba pasażerów zabitych, według rodzaju wypadku, z podziałem na poniższe kategorie w przeliczeniu na pas.-km – pociągi pasażerskie</b>				
PK20	We wszystkich wypadkach	pasaż./ mln poc.- km	4,81*E-02	0,00*E+00
PK21	Podczas kolizji pociągów łącznie z kolizjami najechania na przeszkodę w skrajni		0,00*E+00	0,00*E+00

PK22	Podczas wykolejenia pociągu		0,00*E+00	0,00*E+00	
PK23	Podczas wypadków na przejazdach kolejowych, łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach		0,00*E+00	0,00*E+00	
PK24	Podczas wypadków z udziałem osób, spowodowanych przez poruszający się pojazd kolejowy, z wyjątkiem samobójstw		4,81*E-02	0,00*E+00	
PK25	W trakcie pożarów pojazdów kolejowych		0,00*E+00	0,00*E+00	
PK26	Inne		0,00*E+00	0,00*E+00	
<b>3.2d. Względna liczba pasażerów zabitych, według rodzaju wypadku, z podziałem na poniższe kategorie w przeliczeniu na pas.-km</b>					
PK30	We wszystkich wypadkach		3,93*E-04	0,00*E+00	
PK31	Podczas kolizji pociągów łącznie z kolizjami najechania na przeszkody w skrajni		0,00*E+00	0,00*E+00	
PK32	Podczas wykolejenia pociągu		0,00*E+00	0,00*E+00	
PK33	Podczas wypadków na przejazdach kolejowych, łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach	pasaż./ mln pas- km	0,00*E+00	0,00*E+00	
PK34	Podczas wypadków z udziałem osób, spowodowanych przez poruszający się pojazd kolejowy, z wyjątkiem samobójstw		3,93*E-04	0,00*E+00	
PK35	W trakcie pożarów pojazdów kolejowych		0,00*E+00	0,00*E+00	
PK36	Inne		0,00*E+00	0,00*E+00	
<b>3.3a. Całkowita liczba pracowników łącznie z pracownikami podwykonawców zabitych, według rodzaju wypadku, z podziałem na poniższe kategorie</b>					
SK00	We wszystkich wypadkach		prac.	6	0
SK01	Podczas kolizji pociągów łącznie z kolizjami najechania na przeszkody w skrajni	prac.	0	0	
SK02	Podczas wykolejenia pociągu	prac.	0	0	
SK03	Podczas wypadków na przejazdach kolejowych, łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach	prac.	1	0	
SK04	Podczas wypadków z udziałem osób, spowodowanych przez poruszający się pojazd kolejowy, z wyjątkiem samobójstw	prac.	5	0	
SK05	W trakcie pożarów pojazdów kolejowych	prac.	0	0	
SK06	Inne	prac.	0	0	
<b>3.3b. Względna liczba pracowników łącznie z pracownikami podwykonawców zabitych, według rodzaju wypadku, z podziałem na poniższe kategorie w przeliczeniu na poc.-km</b>					
SK10	We wszystkich wypadkach		2,74*E-02	0,00*E+00	
SK11	Podczas kolizji pociągów łącznie z kolizjami najechania na przeszkody w skrajni		0,00*E+00	0,00*E+00	
SK12	Podczas wykolejenia pociągu		0,00*E+00	0,00*E+00	
SK13	Podczas wypadków na przejazdach kolejowych, łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach	prac./ mln poc- km	4,56*E-03	0,00*E+00	
SK14	Podczas wypadków z udziałem osób, spowodowanych przez poruszający się pojazd kolejowy, z wyjątkiem samobójstw		2,28*E-02	0,00*E+00	
SK15	W trakcie pożarów pojazdów kolejowych		0,00*E+00	0,00*E+00	
SK16	Inne		0,00*E+00	0,00*E+00	
<b>3.4a. Całkowita liczba użytkowników przejazdów kolejowych zabitych, według rodzaju wypadku, z podziałem na poniższe kategorie</b>					
LK00	We wszystkich wypadkach	osób	54	0	
LK01	Podczas kolizji pociągów łącznie z kolizjami najechania na przeszkody w skrajni	osób	0	0	
LK02	Podczas wykolejenia pociągu	osób	0	0	
LK03	Podczas wypadków na przejazdach kolejowych, łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach	osób	54	0	
LK04	Podczas wypadków z udziałem osób, spowodowanych przez poruszający się pojazd kolejowy, z wyjątkiem samobójstw	osób	0	0	
LK05	W trakcie pożarów pojazdów kolejowych	osób	0	0	
LK06	Inne	osób	0	0	
<b>3.4b. Względna liczba użytkowników przejazdów kolejowych zabitych, według rodzaju wypadku, z podziałem na poniższe kategorie w przeliczeniu na poc.-km</b>					
LK10	We wszystkich wypadkach	osób/ mln poc- km	2,47*E-01	0,00*E+00	

LK11	Podczas kolizji pociągów łącznie z kolizjami najechania na przeszkodę w skrajni		0,00*E+00	0,00*E+00
LK12	Podczas wykolejenia pociągu		0,00*E+00	0,00*E+00
LK13	Podczas wypadków na przejazdach kolejowych, łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach		2,47*E-01	0,00*E+00
LK14	Podczas wypadków z udziałem osób, spowodowanych przez poruszający się pojazd kolejowy, z wyjątkiem samobójstw		0,00*E+00	0,00*E+00
LK15	W trakcie pożarów pojazdów kolejowych		0,00*E+00	0,00*E+00
LK16	Inne		0,00*E+00	0,00*E+00
<b>3.5a. Całkowita liczba osób nieuprawnionych zabitych, według rodzaju wypadku, z podziałem na poniższe kategorie</b>				
UK00	We wszystkich wypadkach	osób	216	1
UK01	Podczas kolizji pociągów łącznie z kolizjami najechania na przeszkodę w skrajni	osób	0	0
UK02	Podczas wykolejenia pociągu	osób	0	0
UK03	Podczas wypadków na przejazdach kolejowych, łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach	osób	0	0
UK04	Podczas wypadków z udziałem osób, spowodowanych przez poruszający się pojazd kolejowy, z wyjątkiem samobójstw	osób	216	1
UK05	W trakcie pożarów pojazdów kolejowych	osób	0	0
UK06	Inne	osób	0	0
<b>3.5b. Względna liczba osób nieuprawnionych zabitych, według rodzaju wypadku, z podziałem na poniższe kategorie w przeliczeniu na poc.-km</b>				
UK10	We wszystkich wypadkach		9,86*E-01	1,82*E-01
UK11	Podczas kolizji pociągów łącznie z kolizjami najechania na przeszkodę w skrajni		0,00*E+00	0,00*E+00
UK12	Podczas wykolejenia pociągu		0,00*E+00	0,00*E+00
UK13	Podczas wypadków na przejazdach kolejowych, łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach	osób/ mln poc- km	0,00*E+00	0,00*E+00
UK14	Podczas wypadków z udziałem osób, spowodowanych przez poruszający się pojazd kolejowy, z wyjątkiem samobójstw		9,86*E-01	1,82*E-01
UK15	W trakcie pożarów pojazdów kolejowych		0,00*E+00	0,00*E+00
UK16	Inne		0,00*E+00	0,00*E+00
<b>3.6a. Całkowita liczba osób innych zabitych, według rodzaju wypadku, z podziałem na poniższe kategorie</b>				
OK00	We wszystkich wypadkach	osób	0	0
OK01	Podczas kolizji pociągów łącznie z kolizjami najechania na przeszkodę w skrajni	osób	0	0
OK02	Podczas wykolejenia pociągu	osób	0	0
OK03	Podczas wypadków na przejazdach kolejowych, łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach	osób	0	0
OK04	Podczas wypadków z udziałem osób, spowodowanych przez poruszający się pojazd kolejowy, z wyjątkiem samobójstw	osób	0	0
OK05	W trakcie pożarów pojazdów kolejowych	osób	0	0
OK06	Inne	osób	0	0
<b>3.6b. Względna liczba osób innych zabitych, według rodzaju wypadku, z podziałem na poniższe kategorie w przeliczeniu na poc.-km</b>				
OK10	We wszystkich wypadkach		0,00*E+00	0,00*E+00
OK11	Podczas kolizji pociągów łącznie z kolizjami najechania na przeszkodę w skrajni		0,00*E+00	0,00*E+00
OK12	Podczas wykolejenia pociągu		0,00*E+00	0,00*E+00
OK13	Podczas wypadków na przejazdach kolejowych, łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach	osób/ mln poc- km	0,00*E+00	0,00*E+00
OK14	Podczas wypadków z udziałem osób, spowodowanych przez poruszający się pojazd kolejowy, z wyjątkiem samobójstw		0,00*E+00	0,00*E+00
OK15	W trakcie pożarów pojazdów kolejowych		0,00*E+00	0,00*E+00
OK16	Inne		0,00*E+00	0,00*E+00
<b>4.1a. Całkowita liczba incydentów i wypadków unikniętych wraz z podziałem na następujące typy</b>				
I00	Wszystkich incydentów i wypadków unikniętych	szt.	5903	0

I01	Pękniętych szyn	szt.	1461	0
I02	Wyboczeń torów	szt.	23	0
I03	Defektów sygnalizacji	szt.	16	0
I04	Przekazanych sygnałów awaryjnych	szt.	4377	0
I05	Pękniętych kół w eksploatowanych pojazdach kolejowych	szt.	23	0
I06	Pękniętych osi w eksploatowanych pojazdach kolejowych	szt.	3	0
<b>4.1b. Względna liczba incydentów i wypadków unikniętych wraz z podziałem na następujące typy w przeliczeniu na poc.-km</b>				
I10	Wszystkich incydentów i wypadków unikniętych	szt./mln poc.-km	2,69*E+01	0,00*E+00
I11	Pękniętych szyn		6,67*E+00	0,00*E+00
I12	Wyboczeń torów		1,05*E-01	0,00*E+00
I13	Defektów sygnalizacji		7,30*E-02	0,00*E+00
I14	Przekazanych sygnałów awaryjnych		2,00*E+01	0,00*E+00
I15	Pękniętych kół w eksploatowanych pojazdach kolejowych		1,05*E-01	0,00*E+00
I16	Pękniętych osi w eksploatowanych pojazdach kolejowych		1,37*E-02	0,00*E+00
<b>5.1a. Skutki ekonomiczne wypadków</b>				
C00	Koszty wszystkich wypadków	€	224657083	724569
C10	Skutki ekonomiczne znaczących wypadków	€	195644579	576600
C01	Skutki ekonomiczne wypadków śmiertelnych	€	163177800	576600
C02	Skutki ekonomiczne wypadków z ciężko rannymi	€	14781927	0
C03	Koszty szkód materialnych w taborze kolejowym lub w infrastrukturze (wszystkie wypadki)	€	40063004	131556
C07	Koszt szkód dla środowiska (wszystkie wypadki)	€	1585485	0
C04	Koszty opóźnień spowodowanych wszystkimi wypadkami	€	5048866	16413
C05	Opóźnienia pociągów pasażerskich (wszystkie wypadki)	minuty	185585	1069
C06	Opóźnienia pociągów towarowych (wszystkie wypadki)	minuty	160249	0
C13	Koszty szkód materialnych w taborze kolejowym lub w infrastrukturze (znaczące wypadki)	€	14539486	0
C17	Koszt szkód w środowisku (znaczące wypadki)	€	1585485	0
C14	Koszty opóźnień spowodowanych znaczącymi wypadkami	€	1559881	
C15	Opóźnienia pociągów pasażerskich (znaczące wypadki)	minuty	48677	225
C16	Opóźnienia pociągów towarowych (znaczące wypadki)	minuty	49510	0
<b>5.1b. Względne skutki ekonomiczne wypadków w przeliczeniu na poc.-km</b>				
C20	Skutki ekonomiczne wszystkich wypadków	€/mln poc.-km	1,03*E+06	1,31*E+05
C21	Skutki ekonomiczne znaczących wypadków		8,93*E+05	1,05*E+05
C22	Skutki ekonomiczne wypadków śmiertelnych		7,45*E+05	1,05*E+05
C23	Skutki ekonomiczne wypadków z ciężko rannymi		6,75*E+04	0,00*E+00
C24	Skutki ekonomiczne szkód materialnych w taborze kolejowym lub w infrastrukturze wszystkich wypadków		1,83*E+05	0,00*E+00
C25	Skutki ekonomiczne opóźnień spowodowanych wszystkimi wypadkami		2,30*E+04	
C26	Skutki ekonomiczne szkód materialnych w taborze kolejowym lub w infrastrukturze znaczących wypadków		6,64*E+04	0,00*E+00
C27	Skutki ekonomiczne opóźnień spowodowanych znaczącymi wypadkami		7,12*E+03	
<b>6.1a. Wskaźniki odnoszące się do bezpieczeństwa technicznego infrastruktury i jego wdrażania</b>				
T01	Procent torów z Automatyczną Ochroną Pociągów (ATP)	%	0	31,4
T02	Procent poc.-km na torach z wykorzystaniem funkcjonujących systemów ATP	%	0	79,4
T03	Całkowita liczba przejazdów kolejowych (czynnych i biernych)	szt.	14126	50
T06	Całkowita liczba przejazdów kolejowych z czynnym systemem zabezpieczeń	szt.	5388	11
T07	Liczba przejazdów kolejowych z automatycznym systemem ostrzegania użytkownika	szt.	1249	11
T08	Liczba przejazdów kolejowych z automatycznym systemem zabezpieczeń użytkownika	szt.	0	0
T09	Liczba przejazdów kolejowych z automatycznym systemem ostrzegania i zabezpieczeń użytkownika	szt.	362	0

T10	Liczba przejazdów kolejowych z automatycznym systemem zabezpieczeń i ostrzegania użytkownika oraz systemem zabezpieczenia torów	szt.	395	0
T11	Liczba przejazdów kolejowych z ręcznym systemem ostrzegania użytkownika	szt.	56	0
T12	Liczba przejazdów kolejowych z ręcznym systemem zabezpieczeń użytkownika	szt.	1806	0
T13	Liczba przejazdów kolejowych z ręcznym systemem zabezpieczeń i ostrzegania użytkownika	szt.	1520	0
T14	Całkowita liczba przejazdów kolejowych z biernym systemem zabezpieczeń	szt.	8738	39
<b>6.1b. Wskaźniki odnoszące się do bezpieczeństwa technicznego infrastruktury i jego wdrażania w przeliczeniu na kilometr linii</b>				
T15	Przejazdy kolejowe (czynne i bierne)	szt./km	7,05*E-01	8,01*E-01
T16	Przejazdy kolejowe z czynnym systemem zabezpieczeń	szt./km	2,69*E-01	1,76*E-01
T17	Przejazdy kolejowe z automatycznym systemem ostrzegania użytkownika	szt./km	6,23*E-02	1,76*E-01
T18	Przejazdy kolejowe z automatycznym systemem zabezpieczeń użytkownika	szt./km	0,00*E+00	0,00*E+00
T19	Przejazdy kolejowe z automatycznym systemem ostrzegania i zabezpieczeń użytkownika	szt./km	1,81*E-02	0,00*E+00
T20	Przejazdy kolejowe z automatycznym systemem zabezpieczeń i ostrzegania użytkownika oraz systemem zabezpieczenia torów	szt./km	1,97*E-02	0,00*E+00
T21	Przejazdy kolejowe z ręcznym systemem ostrzegania użytkownika	szt./km	2,79*E-03	0,00*E+00
T22	Przejazdy kolejowe z ręcznym systemem zabezpieczeń użytkownika	szt./km	9,01*E-02	0,00*E+00
T23	Przejazdy kolejowe z ręcznym systemem zabezpieczeń i ostrzegania użytkownika	szt./km	7,58*E-02	0,00*E+00
T24	Przejazdy kolejowe z biernym systemem zabezpieczeń	szt./km	4,36*E-01	6,25*E-01
<b>6.1c. Wskaźniki odnoszące się do bezpieczeństwa technicznego infrastruktury i jego wdrażania w przeliczeniu na kilometr torów</b>				
T04	Przejazdy kolejowe (czynne i bierne)	szt./km	4,91*E-01	4,59*E-01
T25	Przejazdy kolejowe z czynnym systemem zabezpieczeń	szt./km	1,87*E-01	1,01*E-01
T26	Przejazdy kolejowe z automatycznym systemem ostrzegania użytkownika	szt./km	4,35*E-02	1,01*E-01
T27	Przejazdy kolejowe z automatycznym systemem zabezpieczeń użytkownika	szt./km	0,00*E+00	0,00*E+00
T28	Przejazdy kolejowe z automatycznym systemem ostrzegania i zabezpieczeń użytkownika	szt./km	1,26*E-02	0,00*E+00
T29	Przejazdy kolejowe z automatycznym systemem zabezpieczeń i ostrzegania użytkownika oraz systemem zabezpieczenia torów	szt./km	1,37*E-02	0,00*E+00
T30	Przejazdy kolejowe z ręcznym systemem ostrzegania użytkownika	szt./km	1,95*E-03	0,00*E+00
T31	Przejazdy kolejowe z ręcznym systemem zabezpieczeń użytkownika	szt./km	6,28*E-02	0,00*E+00
T32	Przejazdy kolejowe z ręcznym systemem zabezpieczeń i ostrzegania użytkownika	szt./km	5,29*E-02	0,00*E+00
T33	Przejazdy kolejowe z biernym systemem zabezpieczeń	szt./km	3,04*E-01	3,58*E-01
<b>7. Wskaźniki odnoszące się do zarządzania bezpieczeństwem</b>				
A01	Całkowita liczba audytów przeprowadzonych przez UTK	szt.	1	0
A02	Odsetek przeprowadzonych audytów w stosunku do planowanych	%	100	0
<b>8. Dane bazowe dotyczące ruchu kolejowego i infrastruktury</b>				
R01	Całkowita liczba pociągokilometrów	mln poc.-km	219,062	5,497
R02	Liczba pasażerokilometrów	mln pas.-km	17799,959	1101,895
R05	Liczba pociągokilometrów – pociągi pasażerskie	mln poc.-km	145,631	5,497
R06	Liczba pociągokilometrów – pociągi towarowe	mln poc.-km	73,431	0,000
R04	Liczba pociągokilometrów – inne pociągi	mln poc.-km	0,000	0,000



R07	Liczba tonokilometrów – pociągi towarowe	mln ton-km	48952,755	0,000
R08	Liczba kilometrów linii	km	20045,16	62,443
R03	Liczba kilometrów torów na liniach kolejowych	km	28743,02	108,876
<b>9. Dane bazowe dla wskaźników ekonomicznych</b>				
R09	Średni odsetek pasażerów dojeżdżających do pracy rocznie	%	--	--
R10	Średni odsetek pasażerów podróżujących w celach innych niż praca rocznie	%	--	--
R11	Krajowa wartość zapobiegania ofiarom śmiertelnym	€	--	--
R12	Krajowa wartość zapobiegania poważnym obrażeniom	€	--	--
R13	Krajowa wartość pasażerów dojeżdżających do pracy (na godzinę)	€	--	--
R14	Krajowa wartość pasażerów podróżujących w celach innych niż praca (na godzinę)	€	--	--
R15	Krajowa wartość czasu dla tony towaru (na godzinę)	€	--	--
R16	Wartość awaryjna zapobiegania ofiarom w ludziach	€	576600,00	576600,00
R17	Wartość awaryjna zapobiegania poważnym obrażeniom	€	78627,27	78627,27
R18	Wartość awaryjna czasu pasażerów dojeżdżających do pracy (na godzinę)	€	21,76	21,76
R19	Wartość awaryjna czasu pasażerów podróżujących w celach innych niż praca (na godzinę)	€	7,25	7,25
R20	Wartość awaryjna w czasie dla tony ładunku (na godzinę)	€	1,32	--
<i>VT pasażerów dojeżdżających do pracy</i>			21,762	21,762
<i>Średni odsetek pasażerów dojeżdżających do pracy rocznie</i>			75	75
<i>VT pasażerów podróżujących w celach innych niż praca</i>			7,25	7,25
<i>Średni odsetek pasażerów podróżujących w celach innych niż praca rocznie</i>			25	25
<i>VT(p) wartość czasu w przypadku pasażera pociągu</i>			18,14	18,14
<i>K1 współczynnik 1</i>			2,5	2,5
<i>Liczba pasażerokilometrów</i>			mln pas.-km	17799,959
<i>C(mp) Koszt 1 minuty opóźnienia pociągu pasażerskiego</i>			€	92
<i>Opóźnienia pociągów pasażerskich</i>			minut	185585
<i>Krajowa wartość czasu dla tony towaru (na godzinę)</i>			1,398909	--
<i>VT(f) wartość czasu dla pociągów towarowych</i>			879,2479	--
<i>K2 współczynnik 2</i>			2,15	--
<i>C(mf) Koszt 1 minuty opóźnienia pociągu towarowego</i>			€	31,50638
<i>Opóźnienia pociągów towarowych</i>			minut	160249
<i>Koszt wszystkich opóźnień</i>			€	22189006
				34078