

**OBWIESZCZENIE PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO**

z dnia 23 grudnia 2009 r.

**w sprawie ogłoszenia rocznego „Raportu w sprawie bezpieczeństwa na kolei za 2008 rok”**

Na podstawie art. 17a ust. 7 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 176, poz. 1238 i Nr 191, poz. 1374, z 2008 r. Nr 59, poz. 359, Nr 144, poz. 902, Nr 206, poz. 1289 i Nr 227, poz. 1505 oraz z 2009 r. Nr 1, poz. 3, Nr 18, poz. 97, Nr 19, poz. 100, Nr 98, poz. 817 i Nr 115, poz. 966) ogłasza się

roczny „Raport w sprawie bezpieczeństwa na kolei za 2008 rok”, stanowiący załącznik do obwieszczenia.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego

*Wiesław Jarosiewicz*

Załącznik do obwieszczenia Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 23 grudnia 2009 r. (poz. 3)



Prezes  
Urzędu Transportu Kolejowego

# **RAPORT W SPRAWIE BEZPIECZEŃSTWA NA KOLEI W POLSCE ZA 2008 ROK**

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

2009 rok

## SPIS TREŚCI

Lp.			Tytuł	Str.
1.	A.	A.1.	Zakres raportu .....	12
2.		A.2.	Streszczenie w języku angielskim .....	12
3.	B.		Wstęp .....	15
4.		1.	Wstęp do raportu .....	15
5.		2.	Informacje o strukturze kolei .....	16
6.		3.	Podsumowanie — ogólna analiza tendencji w rozwoju bezpieczeństwa — certyfikacja ...	17
7.	C.		Organizacja .....	17
8.		1.	Wprowadzenie .....	17
9.		2.	Organizacja UTK i powiązania z innymi organami .....	17
10.	D.		Rozwój bezpieczeństwa kolei .....	18
11.		1.	Inicjatywy mające na celu utrzymanie i poprawę stanu bezpieczeństwa .....	18
12.		2.	Analiza tendencji danych .....	21
13.		3.	Rezultaty rekomendacji w zakresie bezpieczeństwa .....	21
14.	E.		Ważne zmiany w prawodawstwie i uregulowaniach prawnych .....	22
15.		1.	Stopień zaawansowania implementacji Dyrektywy 2004/49/WE .....	22
16.		2.	Stopień zaawansowania implementacji Dyrektywy 2007/59/WE .....	22
17.	F.		Postęp w zakresie wydanych certyfikacji i autoryzacji bezpieczeństwa .....	23
18.		1.	Przepisy krajowe — daty rozpoczęcia — dostępność .....	23
19.		2.	Dane liczbowe .....	23
20.		3.	Aspekty proceduralne .....	23
21.	G.		Nadzór nad przewoźnikami kolejowymi i zarządcami infrastruktury .....	24
22.		1.	Opis nadzoru nad przewoźnikami kolejowymi i zarządcami infrastruktury .....	24
23.		2.	Złożenie raportów rocznych przez zobowiązane podmioty .....	25
24.		3.	Liczba kontroli/inspekcji .....	25
25.		4.	Liczba audytów .....	25
26.		5.	Podsumowanie wyników inspekcji .....	26
27.		6.	Skargi złożone przez zarządców infrastruktury .....	26
28.		7.	Skargi złożone przez przedsiębiorców kolejowych .....	26
29.	H		Raportowanie w sprawie zastosowania CSM w sprawie oceny ryzyka .....	26
30.	I.		Wnioski końcowe — priorytety .....	26
31.	J.		Źródła informacji .....	26
—	Załącznik A		Informacje o strukturze kolei .....	27
32.		A.1.a.	Sieć linii kolejowych w Polsce .....	27
33.		A.1.b.	Stacje rozrządowe na sieci linii kolejowych w Polsce .....	28
34.		A.1.c.	Sieć linii kolejowych wydzielonych od reszty systemu w Polsce .....	29
35.		A.2.1.a.	Zarządcy infrastruktury kolejowej ogólnego systemu kolejowego .....	30
36.		A.2.1.b.	Zarządcy infrastruktury kolejowej wydzielonej od ogólnego systemu .....	31
37.		A.2.2.a.	Przewoźnicy kolejowi w ogólnym systemie kolejowym .....	32
38.		A.2.2.b.	Przewoźnicy kolejowi na sieci wydzielonej od ogólnego systemu .....	35
—	Załącznik B		Schematy organizacyjne krajowej władzy bezpieczeństwa .....	36
39.		B.1.	Schemat UTK w powiązaniu z innymi organami .....	36
40.		B.2.	Obszary działania Oddziałów Terenowych w UTK .....	37
41.	Załącznik C		Dane dotyczące CSI — zastosowane definicje .....	38
42.		1.	Dane dotyczące CSI za 2008 r. .....	38
43.		2.	Definicje zawarte w rozporządzeniu (WE) Nr 91/2003 .....	38
44.		3.	Definicje krajowe stosowane w rocznym raporcie .....	38
45.		4.	Zestawienie danych statystycznych za lata 2006—2008 .....	40
46.		4.1.	Zestawienie dla sieci linii kolejowych ogólnego systemu w Polsce .....	40
47.		4.2.	Zestawienie dla sieci linii kolejowych funkcjonalnie wydzielonych od ogólnego systemu w Polsce .....	50
48.	Załącznik D		Ważne zmiany w prawodawstwie i uregulowaniach .....	57
49.	Załącznik E		Stan certyfikacji i autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa — dane liczbowe .....	60

## A.1. ZAKRES RAPORTU

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

- a) strukturze kolei z wykazem zarządców infrastruktury kolejowej (załącznik A.2.1.) oraz wykazem przewoźników kolejowych (załącznik A.2.2.);
- b) ważnych zmianach w prawodawstwie i uregulowaniach dotyczących bezpieczeństwa kolei wprowadzonych w 2008 roku (załącznik D);
- c) stanie bezpieczeństwa kolei, łącznie z agregacją wskaźników bezpieczeństwa – CSI (załącznik C, załączniki CSI i załączniki CSI-Charts) na szczeblu państwa członkowskiego;
- d) wynikach i doświadczeniach związanych z nadzorowaniem zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych.

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

## A.2. EXECUTIVE SUMMARY

### 1. Introduction.

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

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

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

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

The obligated entities delivered their reports within statutory time-limits, i.e. by the end of June of this year. In the case of overall rail system the reports were submitted by 9 infrastructure managers and 48 railway undertakings (carriers) providing railway transport services on this network in 2008. As for the second group, the reports were submitted by 3 infrastructure managers, of which 2 entities provide transport services on this network as well.

Although Report 2008 is the third in series since the introduction of this type of reports, the preparation of the report is still very difficult for many entities.

### The most frequent problems encountered during collection of data for reports:

- Imprecise definitions of incidents leading to different interpretations and statistics, e.g. „number of signals passed at danger”, lack of ability to take into consideration occurred incidents that do not satisfy definition of an accident but still have effect, among others, on the train delay or incurred costs,
- Inaccuracy in defining “unauthorised persons” and “others” caused differences in qualification of injured persons.
- definition of the accident by means of the concept „... **by the rolling stock in motion**” caused taking into consideration also the accidents that occur during shunting and technological rides for which **the unit “train – km” is not used**, which consequently gives contaminated values of safety indicators calculated in units „piece/million train-km”;
- imprecise determination of the length of tracks on railway lines which should be taken into consideration for calculation of safety indicators, i.e. **„the length of track on railway lines (double-track lines have to be counted twice)”** indicates that only the length of all main line tracks and the length of main principal tracks at the „operating points” (traffic posts and dispatcher points), which are the extension of the main line tracks, should be taken into account;
- statistics of the Central Statistical Office in Poland relating to data on the railway network (Form TK-5 „Tabular data on railway network”) **take into account only the constructional length of tracks, i.e. without the length of crossovers (junctions)**. This is not justified because crossovers ensure continuity of railway lines and create the part of the length of railway lines provided for railway carriers – **in this report the total length of the tracks was taken into consideration**;
- Imprecise definition of the unit of freight transport „million ton-km”, lack of unambiguous point of view on whether the **net or gross** values should be taken into account. In statistics for freight transport prepared by UTK (Urząd Transportu Kolejowego – The Office for Railway Transport) the unit of „net ton-km” is used, while **in this report the unit of gross ton-km** is applied (some entities provide transport services which consist only in moving the empty wagons);
- Inconsistencies between statistical data in the post-accident reports submitted by the Central Statistical Office (GUS) to Eurostat and statistical data presented in this report result, among others, from:
  - not taking into consideration accidents that occurred with participation of railway carriers in the area occupied by railway sidings,
  - not taking into account rides of locomotives not hauling wagons and non-commercial transport in all units used to specify transport volumes,
  - taking into account units of „net ton-km”.

- imprecise (or too general) definition of information in the table „Number of precursors and Train-Km” of the annex CSI-Charts caused diverse interpretations. In the annex CSI the incidents and near-misses are divided into 6 types. The annex CSI-Charts contains similar division. In this report information in the annex CSI-Charts takes into account only **incidents and near-misses**.

## 2. Information on the structure of the railway network.

The overall rail system in Poland includes the network of lines managed by 9 railway infrastructure managers. At the end of 2008 the total length of operated railway lines was 19 958.9 km, of which:

- 8 713.5 km of double-track lines
- 11 245.4 km of single-track lines

The total length of tracks in this system was 38 766 km, of which:

- Main line tracks and main principal tracks at operating points — 28 673 km,
- the rest of tracks — 10 093 km.

25 322 km long tracks, i.e. 65.3% of all tracks, are electrified (3kV, DC). The basic railway network in this system (about 96%) is managed by PKP Polskie Linie Kolejowe S. A. (Polish Rail).

In Report 2007, in the column „Railway tracks (main tracks)” of the annex „A.2.1.a — Infrastructure Managers”, the total length of main line, main principal and main additional tracks at the operating points were taken into account, whereas in the similar annex to the present Report two above mentioned groups of tracks were taken into consideration.

The length of operated railway lines on the network of overall rail system, as at the end of the reporting year, increased by 183 km as compared to 2007, that is:

- the length of double-track lines decreased by 9.8 km,
- the length of single-track lines increased by 192.9 km.

The network of railway lines separated from the rest of the system and intended only to provide urban and sub-urban passenger transport in Poland is managed by 3 railway infrastructure managers. At the end of 2008 the total length of the operated railway lines was 62.4 km, of which:

- 47.2 km of double-track lines,
- 15.2 km of single-track lines.

The total length of tracks in this system was 144.4 km, of which:

- main line tracks and main principal tracks at the operating points — 108.9 km,
- the rest of tracks — 35.5 km.

121.7 km long tracks, that is 84.3% of all tracks, are electrified (0.65 and 0.75 kV, DC).

In Report 2007, in the column „Railway tracks (main tracks)” of the annex „A.2.1.b — Infrastructure Managers”, the total length of main line, main principal

and main additional tracks at the operating points were taken into account, whereas in the similar annex to the present Report two above mentioned groups of tracks were taken into consideration.

The length of the operated railway lines on the network of railway lines separated from the rest of the system, as at the end of the reported year, increased by 6.4 km as compared to 2007, that is:

- the length of double-track lines increased by 4.92 km,
- the length of single-track lines increased by 1.44 km (a new infrastructure manager).

The schematic diagram of the main railway lines in Poland was given in the **Annex A.1.a.** and the present shunting yards were shown in the **Annex A.1.b.** The schematic diagram of the railway lines separated from the rest of the system was shown in the **Annex A.1.c.**

The list of infrastructure managers in the overall rail system was presented in the **Annex A.2.1.b.**

In 2008, 48 licensed railway carriers provided passenger and freight transport on the network of the overall rail system in Poland, whereas on the network of railway lines separated from the rest of the system the passenger transport was provided by 2 licensed railway carriers.

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

## 3. The general analysis of trends in the safety development and certification.

On the basis of accident statistics it was found that the number of railway events (accidents and serious accidents), that occurred on the railway network of the overall rail system, fell from 976 to 889 (i.e. by 87, which equals to 9%) in 2008 as compared to the previous year.

Number of collisions increased from 6 to 8 events which equals 33%, while number of derailments decreased from 132 to 105 events which equals 20,5%. Also the number of level crossing accidents decreased by 47 events, from 325 to 278 which equals 15% and the number of accidents involving persons caused by vehicle in motion decreased from 418 to 397 events which equals 5%. The number of accidents in category “others” increased by 4 events from 88 to 92 which equals 4%, because of inclusion of the the accidents involving railway undertakings occurred during manoeuvres, technological drives and at sidings/terminals.

The total number of **heavily injured people** as the result of accidents **remains at the same level** in comparison to the previous year. Number of heavily injured people during vehicle collisions increased by 5 people from 1 to 6. Number of heavily injured on level crossing accidents decreased from 120 to 104 which equals 13%, while number of heavily injured by vehicle in motion increased from 95 to 105 which equals 10%.

The total number of killed people as the result of occurred accidents decreased by 14%, from 357 to 308 in comparison to the previous year. The number of people killed at the level crossing decreased by 52%, from 81 to 39. The number of people killed by vehicle in motion decreased by 3% (from 264 to 257, by 7 people).

The unauthorised persons represent the majority among both killed and heavily injured persons.

The total number of railway events (accidents and serious accidents) and their consequences that occurred on the network **functionally separated from the rest of the system** and designed to provide urban and suburban passenger transport decreased from 18 to 9 (i.e. by 9, which is equal to 50%) in 2008 as compared to the previous year.

The detailed analysis of trends will be possible in next years.

Figures concerning railway events, victims and incurred costs were presented in **annexes „CSI Diagrams”** for two groups of entities on the rail system in Poland, including tables and graphs, as well as in **annexes „CSI”** for these groups.

In accordance with Commission Regulation (EC) No. 352/2009 of 24 April 2009 on the adoption of a common safety method on risk evaluation and assessment the entities were not obligated in 2008 to report their experience with application of CSM for risk evaluation and assessment.

According to provisions of the last amendment to the Rail Transport Act the infrastructure managers and railway carriers possessing valid safety certificates (issued on the basis of Directive 2001/14/EC) are obliged to file an application to the UTK President for issuance of safety authorisation or safety certificate till 30 June 2010. **The validity of above mentioned safety certificates expires on 31 December 2010.**

In 2008 the first safety certificate part A was issued for the national railway carrier, whereas applications from other 7 railway carriers were under consideration. The application from one infrastructure manager for issuance of the safety authorisation was also under consideration.

The important amendments to the national legislation made in 2008, which are relevant to the contents of this report, have been specified in the **annex D**.

It should be noted that amendments to the national legislation and directives (orders), which were made in 2009, have been also mentioned in the annex D.

#### 4. Outcome of safety recommendations.

In view of completion of railway commission proceedings relating to occurred railway events on the basis of article 28l paragraph 8 of the Act of 28 March 2003 on the Rail Transport (Journal of Laws No. 16 item 94, as amended) and in connection with revealed irregularities that constitute a direct threat to railway traffic safety the Chair of PKBWK (Państwowa Komisja Badań Wypadków Kolejowych — State Commission of Rail Accident Inves-

tigation) issued 19 recommendations concerning improvement of railway traffic safety in 2008.

In accordance with article 28l paragraph 9 of the Act on Rail Transport the UTK President **supervises, within his competency, implementation of post-accident recommendations issued by the Commission.**

The examples of the issued recommendations and outcomes of the inspections conducted in this area by UTK employees are given below:

- a) In connection with the recommendation issued by the European Railway Agency concerning 2 railway accidents in the UK in which containers fell off the wagons in motion the Chair of PKBWK delivered recommendation to infrastructure managers on undertaking control activities with regard to carriers providing transport of containers. The inspections, conducted by UTK employees, relating to implementation of recommendation revealed that in spite of implementation of these activities by higher-level units, the subordinated units took actions only occasionally. The controlled entities have been obliged to include the above mentioned matters into their control plan for the next year.
- b) The inspections of railway carriers have been conducted in connection with recurring incidents of windscreen breaks in front electrical traction units to issue recommendation on undertaking control and preventive activities, among others, in the area of correct loading of wagons. During inspection it was found that the actions to improve the situation have been already undertaken, among others, entities have been obliged to report the fact that the check of the correct loading of wagons before the train departure as well as loading of rinsed gravel onto specially selected and tested wagons have been made. In addition, the actions have been undertaken to mount windscreens made of high hardness glass.
- c) The inspection of implementation of PKBWK recommendation delivered to an infrastructure manager after the accident that occurred at level crossing of C category with automatic signalling has been carried out. It was found that the recommendations have been implemented. Additionally, the infrastructure manager started the procedure of modification of the category of one level crossing, from C category to B category — with automatic signalling of crossing and barriers.
- d) Due to revealed irregularities in operation of train radio communication equipment along the railway line and telephone communication at stations, the inspection has been conducted in the framework of the supervisory obligations of UTK. The manager obliged itself to compel the contractor to provide reliable equipment maintenance and repair services.

#### 5. Supervision of railway carriers and infrastructure managers.

UTK, as national safety authority, exercises supervision of railway carriers and infrastructure managers. The UTK President carries out inspections in the framework of his supervision responsibilities.

The UTK employees conducting the planned inspections of railway carriers and infrastructure managers use checklists which comprise 140 points in total.

The number of questions included in a particular checklist depends on the type and the scope of the activities undertaken by the controlled entity (railway operator / infrastructure manager) as well as the subject scope of a particular inspection.

In 2008 UTK employees conducted 279 inspections in total concerning status of safety on railways, of which:

- ❖ 165 inspections of railway infrastructure managers,
- ❖ 114 inspections of railway transport operators

Because in 2008 the UTK President did not issue any „safety authorisation” for railway infrastructure manager, and the first “safety certificate” part A was issued on 30 December 2008, therefore the entities possessing „safety certificates” (referred to in article 32 of Directive 2001/14/EC of the European Parliament and Council of 26 February 2001 on the allocation of railway infrastructure capacity and the levying of charges for the use of railway infrastructure and safety certification) have been brought under control. The subject of the conducted inspections included, among others, requirements specified for the „safety certificates”.

The summary of the outcome of inspections of railway operators and railway infrastructure managers, conducted by UTK employees, is made during meetings organized by the UTK management. The current matters connected with the traffic safety are discussed, and above all the ways of implementation of decisions concerning further improvement of the safety level on the railway network, among others, by means of:

- analysis of the level of implementation of post-inspection recommendations given by the UTK President to railway operators and railway infrastructure manufactures;
- control of implementation of recommendations and conclusions of the post-incident commissions aimed at preventing these events from recurring in the future or restricting their effects;
- checking whether railway carriers and railway infrastructure managers meet criteria defined for safety certificates.

It should be noted with a great satisfaction that in 2008 no case of direct threat to railway traffic safety or passenger and freight transport safety on the network have been found, which would compel the UTK President to issue an administrative decision in order to:

- stop railway traffic or introduce traffic restrictions on railway lines;
- withdraw railway vehicles from service or restrict their use.

## 6. FINAL CONCLUSIONS — PRIORITIES

UTK (Urząd Transportu Kolejowego — The Office for Railway Transport) — the national authority re-

sponsible for railway safety adopted the following priorities for its activities in 2008:

- 1) development of control and preventive activities to maintain the proper level of railway traffic safety in view of deteriorating condition of railway infrastructure resulting, among others, from lack of possibility to carry out the needed repairs.
- 2) Continuation of activities in the area of safety certification and authorisation to maintain the favourable trend in improvement of the safety conditions, especially those concerning the rolling stock.
- 3) Support of activities aimed at better organization of supervision over design, construction and putting the railway infrastructure into service, in the part relating to: tracks, traffic control systems, power supply, etc.

## B. WSTĘP

### 1. Wstęp do raportu

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

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

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

Na podstawie informacji o wskaźnikach bezpieczeństwa opracowanych przez jednostki zobowiązane, w rocznym raporcie przedstawione są wskaźniki bezpieczeństwa (CSI), stanowiące podstawę dla dokonania analizy i porównania z okresem sprawozdawczym 2006—2007, zarówno na szczeblu krajowej władzy bezpieczeństwa jak i na szczeblu Europejskiej Agencji Kolejowej.

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

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

Zobowiązane podmioty, przedłożyły raporty w ustawowym terminie, tj. do końca czerwca br. Z grupy ogólnego systemu kolejowego raporty przedłożyło 9 zarządców infrastruktury oraz 48 przewoźników kolejowych prowadzących działalność przewozową na tej sieci w 2008 roku. Z drugiej grupy raporty przedłożyło 3 zarządców infrastruktury, w tym 2 podmioty prowadzące jednocześnie działalność przewozową na tej sieci.

Pomimo, że raport za 2008 rok jest trzecim od początku obowiązywania, to jednak w dalszym ciągu sprawia wielu podmiotom dużo problemów.

#### Najczęściej spotykane problemy przy zbieraniu danych do raportów:

- nieprecyzyjne definicje incydentów prowadzące do różnej interpretacji i statystyki, np. „Przekazanych sygnałów awaryjnych”, brak możliwości uwzględnienia zaistniałych incydentów, które nie spełniają definicji wypadku a miały wpływ między innymi na opóźnienie pociągu lub poniesione koszty,
- nieprecyzyjne definicje „osób nieuprawnionych” oraz „osób innych” doprowadziło do różnej kwalifikacji osób poszkodowanych podczas wypadków,
- definicja wypadku z zastosowanym pojęciem „... przez tabor kolejowy będący w ruchu” spowodowała uwzględnianie również wypadków zaistniałych podczas prac manewrowych i jazd technologicznych, dla których **nie występuje jednostka poc.-km**, co w efekcie daje skażony wynik wskaźników bezpieczeństwa obliczanych w jednostkach „szt./mln poc.-km”;
- nieprecyzyjne określenie długości torów na liniach kolejowych, którą należy uwzględnić przy wskaźnikach bezpieczeństwa, tj. „**Długość torów na liniach (linie dwutorowe muszą być liczone podwójnie)**” wskazuje na to, że należy uwzględnić **tylko** długość wszystkich torów szlakowych oraz długość torów głównych zasadniczych na „punktach eksploatacyjnych” (posterunki ruchu i punkty ekspedycyjne), które stanowią przedłużenie torów szlakowych;
- statystyka prowadzona przez Główny Urząd Statystyczny w Polsce w zakresie danych o sieci kolejowej (formularz TK-5 „Zestawienie tabelaryczne z danymi o sieci kolejowej”) **uwzględnia tylko długości budowlane torów, tj. bez długości rozjazdów**. Jest to nieuzasadnione gdyż rozjazdy stanowią ciągłość linii kolejowych i wchodzi w długość udostępnianych linii kolejowych dla przewoźników kolejowych; **w niniejszym raporcie uwzględniono długość całkowitą torów**;
- nieprecyzyjne określenie jednostki przewozów towarowych „mln tono-km”, brak jednoznaczniego stanowiska w uwzględnianiu wielkości **netto lub brutto**. Statystyka transportu towarów prowadzona w Urzędzie Transportu Kolejowego uwzględnia jednostkę „tono-km netto”, natomiast **w niniejszym raporcie uwzględniono brutto tono-km** (niektóre podmioty wykonują działalność przewozową tylko w zakresie przemieszczania próżnych wagonów);
- nieprecyzyjne określenie „całkowitej liczby godzin pracy” w załączniku CSI (kod R04) budzi wątpliwość w przypadku prowadzenia kilku działalności przez jeden podmiot (np. produkcja paliwa, sprzedaż oraz transport kolejowy),
- niezgodność danych statystycznych w sprawozdawczości wypadkowej przekazywanej przez Główny Urząd Statystyczny (GUS) do Eurostatu z danymi statystycznymi w niniejszym raporcie wynika m.in. z tytułu:
  - braku uwzględnienia wypadków powstałych na terenie bocznic kolejowych z udziałem przewoźników kolejowych,
  - braku uwzględniania jazdy lokomotyw luzem i przewozów niekomercyjnych we wszystkich jednostkach wielkości przewozów,
  - uwzględniania jednostki „netto tono-km”.
- nieprecyzyjne (ew. ogólnikowe tłumaczenie) zdefiniowanie informacji w załączniku CSI-Charts w tabeli „Number of precursors and Train-Km” spowodowało różnorodną interpretację. Załącznik CSI zawiera podział w zakresie incydentów i wypadków znikniętych na 6 typów. Załącznik CSI-Charts zawiera podobny podział. W niniejszym raporcie informacje w załączniku CSI-Charts uwzględniono w zakresie **incydentów i wypadków znikniętych**.

## 2. Informacje o strukturze kolei

**Ogólny system kolejowy w Polsce** obejmuje sieć linii zarządzanej jest przez 9 zarządców infrastruktury kolejowej. Na koniec 2008 roku łączna długość eksploatowanych linii kolejowych wynosiła 19 958,9 km, w tym:

- 8 713,5 km linii 2-torowych,
- 11 245,4 km linii 1-torowych.

Całkowita długość torów w tym systemie wynosiła 38 766 km, w tym:

- tory szlakowe i główne zasadnicze na punktach eksploatacyjnych - 28 673 km,
- tory pozostałe - 10 093 km.

Tory o długości 25 322 km, tj. 65,3% wszystkich torów, jest zelektryfikowanych (3kV, DC). Podstawowa sieć linii kolejowych w tym systemie (ok. 96%) zarządzana jest przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

W Raporcie za rok 2007 w załączniku „A.2.1.a - Zarządcy infrastruktury” w rubryce „Tory kolejowe (tory główne)” uwzględniono długość całkowitą torów: szlakowych, głównych zasadniczych i głównych dodatkowych na punktach eksploatacyjnych. Natomiast w bieżącym Raporcie w tym załączniku uwzględniono ww. dwie grupy torów.

Długość eksploatowanych linii kolejowych na sieci ogólnego systemu kolejowego, według stanu na koniec roku sprawozdawczego, w stosunku do roku 2007 zwiększyła się o 183 km, tj.:

- długość linii 2-torowych zmniejszyła się o 9,8 km,
- długość linii 1-torowych zwiększyła się o 192,9 km.



**Sieć linii kolejowych oddzielona od reszty systemu** i przeznaczona tylko do prowadzenia pasażerskich przewozów miejskich i podmiejskich w Polsce jest zarządzana przez 3 zarządców infrastruktury kolejowej. Na koniec 2008 roku łączna długość eksploatowanych linii kolejowych wynosiła 62,4 km, w tym:

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

Całkowita długość torów w tym systemie wynosiła 144,4 km, w tym:

- tory szlakowe i główne zasadnicze na punktach eksploatacyjnych – 108,9 km,
- tory pozostałe – 35,5 km.

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

W Raporcie za rok 2007 w załączniku „A.2.1.b – Zarządcy infrastruktury” w rubryce „Tory kolejowe (tory główne)” uwzględniono długość całkowitą torów: szlakowych, głównych zasadniczych i głównych dodatkowych na punktach eksploatacyjnych. Natomiast w bieżącym raporcie uwzględniono ww. dwie grupy torów.

Długość eksploatowanych linii kolejowych na sieci linii kolejowych oddzielonych od reszty systemu, według stanu na koniec roku sprawozdawczego, w stosunku do roku 2007 zwiększyła się o 6,4 km, tj.:

- długość linii 2-torowych zwiększyła się o 4,92 km (uruchomienie następnego odcinka metra),
- długość linii 1-torowych zwiększyła się o 1,44 km (nowy zarządca infrastruktury).

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

Wykaz zarządców infrastruktury w ogólnym systemie kolejowym został przedstawiony w **załączniku A.2.1.a.** Wykaz zarządców infrastruktury sieci linii kolejowych oddzielonych od reszty systemu został przedstawiony w **załączniku A.2.1.b.**

W roku 2008 na sieci ogólnego systemu kolejowego w Polsce przewóz osób i rzeczy wykonywany był przez 48 licencjonowanych przewoźników kolejowych, natomiast na sieci linii kolejowych oddzielonych od reszty systemu przewóz osób wykonywany był przez 2 licencjonowanych przewoźników kolejowych.

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

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

Na podstawie analizy statystyki wypadkowej stwierdza się, że liczba zdarzeń kolejowych (wypadków i poważnych wypadków) w 2008 roku zaistniałych na sieci linii kolejowych **ogólnego systemu kolejowego** w porównaniu do roku ubiegłego **zmniejszyła się** z 976 szt. do 889 szt. tj. o 87 szt., co stanowi 9%.

Ogólna liczba zdarzeń kolejowych (wypadków i poważnych wypadków) w 2008 r. i ich skutków w porównaniu do roku ubiegłego zaistniałych na sieci **funkcjonalnie oddzielonej od reszty systemu** i przeznaczonej do prowadzenia pasażerskich przewozów miejskich oraz podmiejskich zmniejszyła się z 18 szt. do 9 szt. tj. o 9 szt., co stanowi 50%.

Szczegółowa analiza trendów będzie możliwa w następnych latach.

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 2008 podmioty nie były zobowiązane do raportowania swoich doświadczeń związanych ze stosowaniem CSM przy ocenie i metodach wyceny ryzyka.

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

W 2008 roku został wydany 1 certyfikat bezpieczeństwa w cz. A dla krajowego przewoźnika kolejowego. Natomiast wnioski od 7 przewoźników kolejowych były w trakcie rozpatrywania. Również wniosek o wydanie autoryzacji bezpieczeństwa od 1 zarządcy infrastruktury był w trakcie rozpatrywania.

## C. ORGANIZACJA

### 1. Wprowadzenie.

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

Wymóg utworzenia niezależnego urzędu nadzorującego technikę i bezpieczeństwo ruchu kolejowego oraz regulującego rynek kolejowy wynika z implementacji 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 oraz zadania Urzędu Transportu Kolejowego w stosunku do ubiegłego roku nie uległa zmianie.

Schemat organizacyjny – powiązania między krajowymi władzami bezpieczeństwa i innymi organami

mi 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.

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 kolejni oraz użytkownicy bocznic zo-

bowiązani są spełniać warunki techniczne i organizacyjne zapewniające:

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

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

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

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

Wypadki/zdarzenia poprzedzające, które były przyczyną podjęcia danego działania			Opis podjętych działań poprawiających bezpieczeństwo
Data	Miejsce	Opis wydarzenia	
1	2	3	4
2.04.2008 r.	Linia 612, szlak Przeworsk PK — Przeworsk Gorliczyna, km 0,357	Podczas jazdy pociągu towarowego nastąpiło wykolejenie lokomotywy ET22	Przeprowadzono kontrole stanu technicznego lokomotyw ET22. Podczas przeglądów lokomotywy ET22 wdrożono obowiązek dokonywania regulacji podzespołów podwozia lokomotywy zgodnie z DTSU.
15.04.2008 r.	Linia nr 283 Jelenia Góra — Ławszowa, szlak Wleń — Lwówek Śl., km 20,7	Wykolejenie wagonu cysterny z powodu przekroczenia dopuszczalnych tolerancji szerokości toru	Opracowano biuletyn informacyjny o wypadku, zgłoszono zwiększenie zakresu robót napraw głównych torów.
3.05.2008 r.	Linia nr 274 Wrocław— Zgorzelec, stacja Świebodzice, tor nr 4	Wykolejenie wagonu w wyniku świeżego pęknięcia szyny eksploatowanej od 36 lat	Opracowano biuletyn informacyjny o wypadku, zgłoszono zwiększenie zakresu robót inwestycyjnych.
7.06.2008 r.	Linia nr 15 Bednary — Łódź Kaliska, stacja Glinnik, tor nr 3	Wykolejenie lokomotywy podczas wjazdu pociągu na stację z powodu nadmiernego zużycia bocznego główki szyny	Dokonano wymiany zużytej szyny w torze usytuowanym w łuku poziomym za rozjazdem.
16.06.2008 r.	Linia nr 1 Warszawa— Katowice, szlak Radziwillów Maz.— Miedniewice, km 57,578	Wykolejenie 4 wagonów węglarek w wyniku odpadnięcia maźnicy koła wraz z czopem	Wdrożono obowiązek wykonywania badań ultradźwiękowych osi zestawów kołowych ze szczegółowym zapisem w kartach pomiarowych zestawów kołowych.

1	2	3	4
16.04.2008 r.	Stacja Jęzor Centralny, tor nr 14	Podczas wyjazdu pociągu ze stacji nastąpiło wykolejenie 2 wagonów z powodu przekroczenia dopuszczalnych tolerancji szerokości toru	Zwiększenie ilości doraźnych kontroli stanu technicznego torów i rozjazdów w stacjach zarządzanych przez PCC Śląskie Linie kolejowe. Zobowiązano komórki nadzoru do wnikliwej analizy zaleceń pokontrolnych oraz ich realizacji zgodnie z hierarchią ważności. Kontynuując działania z roku poprzedniego podjęto decyzje o poniesieniu nakładów inwestycyjnych zarówno o charakterze rozwojowym jak i o charakterze odtworzeniowym. W 2008 roku w ramach inwestycji wykonano centralizację urządzeń srk w stacji Jęzor Centralny.
31.05.2008 r.	Stacja Jęzor Centralny, tor nr 6P, rozjazd zwyczajny nr 513	Wykolejenie lokomotywy oraz 4 wagonów towarowych z powodu pęknięcia iglicy w rozjeździe pod przejeżdżającym pociągiem	
17.09.2008 r.	Linia nr 25 Łódź Kaliska—Dębica, stacja Łódź Chojny, rozjazd nr 66	Wykolejenie wagonu podczas wjazdu pociągu na stację spowodowane przłożeniem zwrotnicy rozjazdu nr 66 pod taborem	Dyżurnego ruchu i nastawniczego odsunięto od czynności związanych z bezpieczeństwem ruchu. Zespół kontrolersko-instruktorski przeprowadził kontrolę szczegółową na stacji Łódź Chojny.
17.10.2008 r.	Linia nr 139 Katowice—Zwardoń, stacja Katowice Ligota, tor nr 2	Przyjęcie pociągu pasażerskiego na tor zajęty przez drugi pociąg pasażerski. Wjazd odbywał się na sygnał zastępczy. W wyniku wypadku ciężko ranne zostały 2 osoby oraz lekko rannych zostało 19 osób	Dyżurny ruchu zwolniony z pracy w trybie natychmiastowym. Zwiększenie ilości częstotliwości kontroli dyscypliny pracy przez kierownictwo zakładu. Przeprowadzono chronometraż obciążenia pracą na wieloosobowych posterunkach pracy.
25.10.2008 r.	LHS, mijanka Miączyn, tor nr 2, km 37,024	Najechnie pociągu na odstawiony skład pociągu na mijance	Wprowadzono zakaz odstawiania pojazdów na mijance Miączyn LHS. Wprowadzono obowiązek powiadamiania w formie rozkazów pisemnych „O” w przypadku awaryjnego odstawienia pojazdów. Wdrożono procedurę opracowania instrukcji w sprawie zasad korzystania z ręcznych urządzeń zabezpieczenia ruchu kolejowego.
9.06.2008 r.	Linia nr 9 Warszawa—Gdańsk, szlak Mława—Konopki, km 127,882; przejazd strzeżony kat. A,		Dróżnik przejazdowy zwolniony z pracy w trybie natychmiastowym. Do 2011 r. w ramach modernizacji linii przejazd zastąpiony zostanie wiaduktem drogowym.
22.11.2008 r.	Linia nr 91 Kraków Gl. — Medyka, szlak Bochnia—Brzesko Okocim, km 8,845, przejazd strzeżony kat. A,	Na przejazdach strzeżonych kat. A przy nie zamkniętych rogatkach przejazdowych pociągi najechały na samochody osobowe	Dróżnika przejazdowego odsunięto od czynności związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego. Zmiana kategorii przejazdu na przejazd z samoczynną sygnalizacją przejazdową i rogatkami została uwzględniona do planu robót na lata 2010—2012.
24.11.2008 r.	Linia nr 6 Zielonka—Kuznica Białostocka, stacja Wołomin	Wykolejenie lokomotywy i 3 wagonów w pociągu z powodu przekroczenia dopuszczalnych tolerancji szerokości toru między rozjazdami nr 33 i 32	Dokonano wymiany uszkodzonych podkładów. Przeprowadzono dodatkowe szkolenie pracowników w pionie drogowym.

1	2	3	4
29.07.2008 r.	Stacja Olawa	Wyjazd pociągu z toru nr 4 na zajęty tor szlakowy nr 2 przy wyświetlonym sygnale zezwalającym z pominięciem zależności	Zwiększenie ilości częstotliwości kontroli przez kierownictwo zakładu dyscypliny pracy w tym podczas prowadzonych prac przebudowy urządzeń srk w ramach robót modernizacyjnych linii E30 w przerwach między pociągami.

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
Brak danych <sup>*)</sup>	Zabezpieczanie przed kradzieżami	Znakowanie elementów infrastruktury kolejowej mikrocząsteczkami DNA i OVDOT – akcja ciągła.
Brak danych <sup>*)</sup>	Liczba wypadków spowodowanych wyłącznie przez kierujących pojazdami drogowymi z przyczyn niezachowania należytej ostrożności podczas przejeżdżania przez przejazd kolejowy	Nasilenie medialnych akcji informacyjnych i pokazowych „Bezpieczny przejazd – zatrzymaj się i żyj”, skierowanych do kierujących pojazdami drogowymi w czasie przejazdu przez tory kolejowe, a mających na celu podniesienie świadomości o zagrożeniach i ich skutkach, jakie mogą mieć miejsce na przejazdach.
Brak danych <sup>*)</sup>	Analiza wyników monitorowania i występujących zagrożeń negatywnie oddziałujących na poczucie bezpieczeństwa podróżnych	Objęcie monitoringiem wytypowanych elektrycznych zespołów trakcyjnych oraz rozszerzenie współpracy z organami porządkowymi zakresie podejmowania działań na obszarach, na których występuje potencjalne zagrożenie poczucia bezpieczeństwa podróżnych. Wyposażenie w telefony komórkowe pracowników drużyny konduktorskich i drużyny trakcyjnych celem zapewnienia bezpośredniej łączności z Dyspozyturami, Policją oraz SOK. Zainstalowanie telewizji przemysłowej na terenie wybranych stacji postojowych taboru.
Brak danych <sup>*)</sup>	Podwyższenie niezawodności działania hamulców wagonowych	Wyposażenie wagonów w tablice pneumatyczne układu hamulca zespolonego, w elektromagnetyczne hamulce szynowe, zestawy kołowe monoblokowe z tarczami hamulcowymi.
Brak danych <sup>*)</sup>	Poprawa bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz elektroniczny system monitoringu pracy lokomotyw i drużyn trakcyjnych	Zakup nowej generacji 2-systemowej lokomotywy serii ES64, montaż systemów GPS na lokomotywach, zainstalowanie Elektronicznych Monitoringu Przewozów – EMP.
Brak danych <sup>*)</sup>	Przystosowanie do przewozu osób niepełnosprawnych oraz poprawa komfortu podróżowania	Modernizacja 22 elektrycznych zespołów trakcyjnych.
Brak danych <sup>*)</sup>	Duża ilość rozerwań pociągów w 2007 r. (brutto ~ 3600 t., dl. 750 m)	Doskonalenie technik prowadzenia ciężkich pociągów trakcją podwójną z udziałem instruktora-maszynisty.
Brak danych <sup>*)</sup>	Zwiększenie bezpieczeństwa podróżnych korzystających z metra	Zamontowanie na wszystkich stacjach metra monitorów dla maszynistów umożliwiających obserwowanie pasażerów wsiadających i wysiadających, rozbudowanie telewizji przemysłowej.

<sup>\*)</sup> Brak informacji dot. „Opisu obszarów, którego dotyczą działania” spowodowany jest późnym otrzymaniem zaktualizowanej wersji projektu struktury raportu, tj. po okresie sprawozdawczym dla zobowiązanych podmiotów. Informacje te będą uwzględniane od przyszłego roku.

## 2. Analiza tendencji danych

Liczba zdarzeń kolejowych (wypadków i poważnych wypadków) w 2008 roku zaistniałych na sieci linii kolejowych ogólnego systemu kolejowego w porównaniu do roku ubiegłego **zmniejszyła się** z 976 szt. do 889 szt. tj. o 87 szt., co stanowi 9%.

Liczba kolizji zwiększyła się z 6 do 8, tj. o 2 szt., co stanowi 33%, natomiast liczba wykolejeń pociągów zmniejszyła się z 132 do 105, tj. o 27 szt., co stanowi 20,5%. Zmniejszeniu uległa również liczba wypadków na przejazdach z 325 do 278, tj. o 47 szt., co stanowi 15% oraz zmniejszyła się liczba wypadków z udziałem osób spowodowanych przez poruszający się pojazd kolejowy z 418 do 397, tj. o 21 szt., co stanowi 5%. Liczba wypadków w kategorii „Inne”, w której uwzględnione zostały wypadki zaistniałe podczas jazd manewrowych, jazd technologicznych i na bocznicach z udziałem przewoźników kolejowych, zwiększyła się z 88 do 92, tj. o 4 szt., co stanowi 4%.

Ogólna liczba **osób ciężko rannych** w wyniku zaistniałych wypadków w stosunku do roku ubiegłego utrzymuje się na tym samym poziomie. Liczba osób ciężko rannych podczas kolizji pociągów zwiększyła się z 1 do 6, tj. o 5 osób. Liczba osób ciężko rannych podczas wypadków na przejazdach zmniejszyła się ze 120 do 104, tj. o 13%, natomiast podczas wypadków spowodowanych przez poruszający się pojazd liczba rannych zwiększyła się z 95 do 105, tj. o 10%.

Ogólna liczba **osób zabitych** w wyniku zaistniałych wypadków w stosunku do roku ubiegłego **zmniejszyła się** z 357 do 308, tj. o 49 osób, co stanowi 14%. Liczba zabitych użytkowników przejazdów kolejowych zmniejszyła się z 81 do 39, tj. o 42 osoby, co stanowi 52%. Liczba osób zabitych spowodowanych przez poruszający się pojazd zmniejszyła się o 3% (z 264 do 257, zmniejszenie o 7 osób).

Osoby nieuprawnione stanowią większość zarówno wśród osób zabitych jak i ciężko rannych.

Liczba incydentów i wypadków unikniętych w stosunku do roku ubiegłego zmniejszyła się o 1358 szt., tj. z 6602 szt. do 5244 szt., co stanowi 21%.

Liczba pociągo-kilometrów od 2006 r. wykazuje tendencję wzrostową, tj. w 2007 r. wzrost z 221,7 mln poc.-km do 223,0 mln poc.-km, a w 2008 r. — do 224,4 mln poc.-km. Podobnie liczba pasażero-kilometrów wykazuje tendencję wzrostową, tj. w 2007 r. wzrost z 18,17 mld pas.-km do 19,37 mld pas.-km, a w 2008 r. — do 20,14 mld pas.-km.

Ogólna liczba zdarzeń kolejowych (wypadków i poważnych wypadków) w 2008 r. i ich skutków w porównaniu do roku ubiegłego zaistniałych na sieci funkcjonalnie oddzielonej od reszty systemu i przeznaczonej do prowadzenia pasażerskich przewozów miejskich oraz podmiejskich zmniejszyła się z 18 szt. do 9 szt. tj. o 9 szt., co stanowi 50%.

Liczba kolizji zmniejszyła się z 1 szt. do 0 szt., tj. o 100%, natomiast liczba wykolejeń pociągów utrzymała się na tym samym poziomie, tj. 0 szt. Zmniejszeniu uległa liczba wypadków na przejazdach z 14 szt. do 8 szt., tj. o 6 szt., co stanowi 50%. Zmniejsza

ła się również liczba wypadków z udziałem osób spowodowanych przez poruszający się pojazd kolejowy z 3 szt. do 1 szt., tj. o 2 szt., co stanowi 77%.

Ogólna liczba **osób ciężko rannych** w wyniku zaistniałych wypadków w stosunku do roku ubiegłego **zmniejszyła się** z 3 do 2, tj. o 1 osobę, co stanowi 33%. Liczba osób ciężko rannych podczas wypadków na przejazdach zmniejszyła się z 3 do 1 osoby, natomiast podczas wypadków spowodowanych przez poruszający się pojazd liczba rannych zwiększyła się z 0 do 1 osoby.

Ogólna liczba **osób zabitych** w wyniku zaistniałych wypadków w stosunku do roku ubiegłego **zmniejszyła się** z 1 do 0 osób, tj. o 100%.

Liczba pociągo-kilometrów wykazuje tendencję wzrostową, tj. w 2008 r. wzrost z 4,42 mln poc.-km do 4,78 mln poc.-km w stosunku do 2007 r. Jednak liczba pasażero-kilometrów wykazuje tendencję malejącą, tj. w 2008 r. zmniejszenie z 1,24 mld pas.-km do 1,01 mld pas.-km.

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

## 3. Rezultaty rekomendacji w zakresie bezpieczeństwa

W wyniku zakończonych postępowań po zdarzeniach kolejowych przez komisje kolejowe, na podstawie art. 28l ust. 8 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.) w związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami stanowiącymi bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego, Przewodniczący Państwowej Komisji Badań Wypadków Kolejowych (PKBWK) wydał w 2008 roku łącznie 19 zaleceń (rekomendacji) w sprawie poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Z ogólnej liczby zaleceń:

- 2 zalecenia skierowane były do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego,
- 17 zaleceń skierowanych było do zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych.

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

Przykłady wystosowanych rekomendacji i wyniki kontroli przeprowadzonych w tym zakresie przez pracowników UTK:

- a) w związku z zaleceniem wydanym przez Europejską Agencję Kolejową w sprawie zaistniałych 2 wypadków kolejowych w Wielkiej Brytanii polegających na spadnięciu kontenerów z wagonów podczas jazdy pociągów Przewodniczący PKBWK wystosował zalecenie do zarządców infrastruktury w zakresie podjęcia działań kontrolnych w odniesieniu do przewoźników realizujących przewozy kontenerów. Kontrole przeprowadzone przez pracowników UTK w zakresie realizacji za-

lecenia ujawniły, że pomimo wdrożenia działań przez jednostki nadrzędne, działania w jednostkach podległych były sporadyczne. Kontrolowane podmioty zostały zobowiązane do uwzględnienia powyższej tematyki w planach kontroli na rok następny,

- b) zalecenia z tytułu zaistniałych wypadków na bocznicach dotyczyły spełniania wymogów w zakresie świadectwa bezpieczeństwa, diagnostyki infrastruktury oraz procedur związanych z przewozem towarów niebezpiecznych i postępowania w czasie zaistnienia zdarzenia. Podczas kontroli stwierdzono szereg nieprawidłowości, do usunięcia których zostali zobowiązani kierownicy kontrolowanych podmiotów w „Wystąpieniach pokontrolnych”. Zalecenia zostały zrealizowane w wyznaczonych terminach,
- c) przeprowadzono kontrole u przewoźników kolejowych z tytułu zalecenia odnośnie powtarzających się przypadków wybitcia szyb czołowych elektrycznych zespołów trakcyjnych dot. podjęcia działań kontrolnych oraz zapobiegawczych w zakresie m.in. prawidłowości załadunku wagonów. Podczas kontroli stwierdzono, że zostały podjęte działania w tym kierunku, m.in. nałożono obowiązek zgłaszania faktu dokonania sprawdzenia prawidłowości załadunku wagonów przed odjazdem pociągów oraz dokonywania załadunku płukanego żwiru na specjalnie wytypowane i sprawdzone wagony. Dodatkowo podjęto działania w zakresie montażu okien w wagonach o wyższych parametrach twardości szkła,
- d) w związku z zaistniałymi wypadkami podczas wykonywania manewrów na bocznicach obsługiwanych przez przewoźnika kolejowego oraz zaleceniem PKBWK dokonano kompleksowej kontroli zagadnień dotyczących bezpieczeństwa ruchu kolejowego we wskazanej Spółce. Dla podniesienia skuteczności działań zwiększających bezpieczeństwo ruchu kolejowego zobowiązano Spółkę do zaktualizowania regulaminów pracy obsługiwanych bocznic oraz do zwiększenia liczby kontroli wewnętrznych,
- e) przeprowadzono kontrolę realizacji zalecenia PKBWK wystosowanego do zarządcy infrastruktury po wypadkach zaistniałych na przejazdach z samoczynną sygnalizacją przejazdową kategorii C. Stwierdzono, że zalecenia zostały zrealizowane. Zarządca infrastruktury dodatkowo rozpoczął procedurę zmiany kategorii jednego przejazdu z kategorii C na kategorię B – z samoczynną sygnalizacją przejazdową i rogatkami,
- f) podczas kontroli przez pracowników UTK u zarządców infrastruktury sprawdzano również realizację zaleceń i wniosków komisji kolejowych z wypadków zaistniałych na przejazdach kolejowych. Wskazane zalecenia zostały wykonane,
- g) w związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami w działaniu urządzeń radiolączności pociągowej na szlaku i łączności telefonicznej na stacji została wdrożona kontrola w ramach nadzoru przez UTK. Zarządca zobowiązał się do wyegzekwowania od podwykonawcy rzetelnego świadczenia usług utrzymania i konserwacji urządzeń.

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

### **1. Stopień zaawansowania implementacji 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.). Ponadto przepisy krajowe w tym zakresie zostały przedstawione w Raporcie za 2007 rok. W 2008 roku nie było żadnych zmian.

### **2. Stopień zaawansowania implementacji Dyrektywy 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r.**

W okresie raportowania rozpoczęta jest procedura implementacji. W dniu 29 czerwca 2009 r. projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym przekazano do podpisu Prezydenta RP. Nowelizacja ustawy jest wydawana w związku z opublikowaniem 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,
- 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,
- 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.

Rozwiązania zawarte w projekcie ustawy obejmują:

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

Dnia 20 lipca 2009 Prezydent skierował projekt do Trybunału Konstytucyjnego z wnioskiem o stwierdzenie zgodności z Konstytucją.

Ważne zmiany w prawodawstwie krajowym dokonane w 2008 roku, mające zastosowanie do treści niniejszego raportu zostały wyszczególnione w załączniku D.

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

## **E. POSTĘP W ZAKRESIE WYDANYCH CERTYFIKACJI I AUTORYZACJI BEZPIECZEŃSTWA**

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

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

Przepisem 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 grudnia 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 kwietnia 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 kwietnia 2007 r.

Pierwszy certyfikat bezpieczeństwa w części A wydano w dniu 30 grudnia 2008 r.

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

Przepisem 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 kwietnia 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 kwietnia 2007 r.

W roku 2008 r. nie została wydana żadna autoryzacja w zakresie bezpieczeństwa.

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

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

### **2. Dane liczbowe:**

W 2008 r. zostało złożonych 6 wniosków o wydanie autoryzacji bezpieczeństwa cz. A. Został wydany 1 certyfikat bezpieczeństwa cz. A, zgodnie z dyrektywą 2004/49/WE, natomiast pozostałe 5 (na dzień 31.12.2008 r.) nie spełniło obowiązujących warunków.

W 2008 r. nie została wydana żadna autoryzacja w zakresie bezpieczeństwa.

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

### **3. Aspekty proceduralne:**

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

W 2008 r. nie został zaktualizowany/zmieniony żaden certyfikat w zakresie bezpieczeństwa.

W roku 2008 nie wpłynęły do Urzędu Transportu Kolejowego wnioski o wydanie certyfikatu bezpieczeństwa od zagranicznego przedsiębiorcy kolejowego.

Za wydanie certyfikatu w zakresie bezpieczeństwa pobierana jest opłata na podstawie rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 29 lutego 2008 r. w sprawie czynności wykonywanych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, 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 maksymalna to równowartość w złotych 5000 euro.

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

W 2008 roku nie został wydany żaden certyfikat w zakresie bezpieczeństwa — część B.

#### **3.3. Autoryzacje w zakresie bezpieczeństwa:**

W 2008 r. nie została wydana żadna autoryzacja w zakresie bezpieczeństwa.

Pobieranie opłat za wydanie oraz zmianę autoryzacji bezpieczeństwa przez krajową władzę bezpieczeństwa reguluje rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 29 lutego 2008 r. w sprawie czynności wykonywanych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, 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 maksymalna to równowartość w złotych 5000 euro.

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

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

Urząd Transportu Kolejowego, jako krajowa władza bezpieczeństwa, sprawuje nadzór nad przewoźnikami 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). 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, wyznaczonych przez kierownika jednostki kontrolowanej lub osobę przez niego upoważnioną.

Kontrolujący dokonuje ustaleń stanu faktycznego na podstawie zebranych dowodów i wyniki kontroli przedstawia w protokole kontroli.

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

#### **1.1. Korzystanie z list kontrolnych, audytów, inspekcji**

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

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

#### **1.2. Audyty (inspekcje)**

W 2008 r. pracownicy Urzędu Transportu Kolejowego przeprowadzili łącznie 279 kontroli (inspekcji) w zakresie stanu bezpieczeństwa na kolei, z czego:

- ❖ 165 kontroli (inspekcji) u zarządców infrastruktury kolejowej,
- ❖ 114 kontroli (inspekcji) u przewoźników kolejowych.

Ponieważ w roku 2008 Prezes Urzędu Transportu Kolejowego nie wydał żadnej „autoryzacji bezpieczeństwa” dla zarządcy infrastruktury kolejowej, a pierwszy „certyfikat bezpieczeństwa” cz. A został wydany w dniu 30.12.2008 r., dlatego też kontrolami (inspekcjami) objęto podmio-

ty posiadające „Świadectwo bezpieczeństwa” (o którym mowa w artykule 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). Tematyka prowadzonych kontroli (inspekcji) obejmowała między innymi wymagania określone dla „świadectw bezpieczeństwa”.

W ramach prowadzonych kontroli (inspekcji) dokonano sprawdzenia między innymi 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 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, 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 ujętych w sprawozdaniach po zaistniałych wypadkach oraz zaleceń wydanych przez Państwową Komisję Badań Wypadków Kolejowych – w szczególności po wypadkach zaistniałych na przejazdach kolejowych.

#### **1.3. Personel krajowych władz bezpieczeństwa mogący przeprowadzać audyty**

W kontrolach (inspekcjach) przeprowadzonych w roku 2008 brało udział łącznie 70 pracowników Urzędu Transportu Kolejowego, co stanowi 44,30% ogólnego zatrudnienia w Urzędzie. Należy nadmienić, że kontrole (inspekcje) przeprowadzają głównie pracownicy Oddziałów Terenowych.

#### **1.4. Ekonomiczne aspekty audytów**

W roku 2008 koszty związane z prowadzonymi przez pracowników UTK kontrolami (inspekcjami) wyniosły łącznie 1 107 600 PLN (265 458 €). Na powyższą kwotę złożyły się koszty delegacji służbowych oraz uposażenia pracowników.



## 1.5. Kwestie o istotnym znaczeniu

W ramach realizowanego nadzoru nad bezpieczeństwem, jeden z przewoźników kolejowych wdrożył elektroniczny system monitorowania „Logistyka kolejowa”, pozwalający na kontrolę „on line” wielu parametrów pracy lokomotyw, czynności ekspedycyjno-handlowych wykonywanych przez pracowników jak również czasu pracy drużyn trakcyjnych, które w połączeniu ze szczegółową mapą elektroniczną sieci kolejowej, w tym układów torowych na obsługiwanych bocznicach, przyczynia się do wzrostu poziomu bezpieczeństwa.

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

## 2. Złożenie raportów rocznych w sprawie bezpieczeństwa przez wszystkich zarządców infrastruktury i przedsiębiorstwa kolejowe zgodnie z art. 9 ust. 4

## Dyrektywy 2004/49/WE w sprawie bezpieczeństwa kolei

Zgodnie z wymogami określonymi w art. 17a ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, do złożenia Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego raportów w sprawie bezpieczeństwa za rok 2008 zobowiązanych było:

- z grupy ogólnego systemu kolejowego – 9 zarządców infrastruktury oraz 48 przewoźników kolejowych prowadzących działalność przewozową na tej sieci,
- z drugiej grupy, tj. sieci linii kolejowych oddzielnych od reszty systemu i przeznaczonych tylko do prowadzenia pasażerskich przewozów miejskich oraz podmiejskich w Polsce – 3 zarządców infrastruktury, w tym 2 podmioty prowadzące jednocześnie działalność przewozową na tej sieci.

Wszystkie podmioty złożyły „Raporty w sprawie bezpieczeństwa za 2008 r.” w wymaganym terminie, tj. do końca II kwartału 2008 r.

3. Liczba kontroli inspekcji, którym zostały poddane przedsiębiorstwa kolejowe/ zarządcy infrastruktury w roku 2008		Posiadające certyfikaty w zakresie bezpieczeństwa część A	Posiadające certyfikaty w zakresie bezpieczeństwa część B	Posiadające autoryzacje w zakresie bezpieczeństwa	Inne działania
	planowane	0	0	0	0
	przeprowadzone	0	0	0	0
		Przewoźnik kolejowy posiadający świadectwo bezpieczeństwa (Dyrektywa 2001/14/WE)		Zarządca infrastruktury posiadający świadectwo bezpieczeństwa (Dyrektywa 2001/14/WE)	Inne działania
	planowane	110	150	0	0
przeprowadzone	114	165	0	0	

Kontrole planowane prowadzone były w oparciu o „Tematykę kontroli na 2008 rok” opracowany przez Departament Nadzoru Eksploatacyjnego i Bezpieczeństwa Ruchu, w którym ujęto zagadnienia zgłoszone przez poszczególne Departamenty i Biura oraz Oddziały Terenowe Urzędu Transportu Kolejowego.

Kontrole nieplanowane prowadzili upoważnieni pracownicy Urzędu Transportu Kolejowego po otrzymanych sygnałach o zagrożeniach bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

4. Liczba audytów, którym zostały poddane przedsiębiorstwa kolejowe/ zarządcy infrastruktury w roku 2008		Posiadające certyfikaty w zakresie bezpieczeństwa część A	Posiadające certyfikaty w zakresie bezpieczeństwa część B	Posiadające autoryzacje w zakresie bezpieczeństwa	Inne działania
	planowane	0	0	0	0
	przeprowadzone	0	0	0	0
		Przewoźnik kolejowy posiadający świadectwo bezpieczeństwa (Dyrektywa 2001/14/WE)	Zarządca infrastruktury posiadający świadectwo bezpieczeństwa (Dyrektywa 2001/14/WE)	Inne działania	
	planowane	0	0	0	0
przeprowadzone	0	0	0	0	

## 5. Podsumowanie wyników inspekcji i podjęte działania związane z aspektami bezpieczeństwa

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

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

Z satysfakcją należy odnotować, że w roku 2008 nie stwierdzono żadnego przypadku bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego lub bezpieczeństwa przewozu osób i rzeczy na sieci, w wyniku którego Prezes Urzędu Transportu Kolejowego zmuszony byłby wydać decyzję administracyjną:

- wstrzymującą ruch kolejowy lub wprowadzającą jego graniczenie na liniach kolejowych;
- wyłączającą z eksploatacji pojazdy kolejowe lub ograniczającą ich eksploatację.

## 6. Skargi zgłoszone przez zarządców infrastruktury wobec przedsiębiorstw kolejowych związanych z warunkami dotyczącymi certyfikatu części A/części B

W roku 2008 do Urzędu Transportu Kolejowego nie wpłynęła żadna skarga w wyżej wymienionym przedmiocie.

## 7. Skargi zgłoszone przez przedsiębiorstwa kolejowe wobec zarządców infrastruktury związanych z warunkami ich autoryzacji

W roku 2008 do Urzędu Transportu Kolejowego nie wpłynęła żadna skarga w wyżej wymienionym przedmiocie.

## H. RAPORTOWANIE W SPRAWIE ZASTOSOWANIA CSM W SPRAWIE 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 związku z powyższym, w roku 2008 podmioty nie były zobowiązane do raportowania swoich doświadczeń związanych ze stosowaniem CSM przy ocenie i metodach wyceny ryzyka.

### I. WNIOSKI KOŃCOWE – PRIORYTETY

Urząd Transportu Kolejowego – krajowa władza bezpieczeństwa przyjął następujące priorytetowe działania na rok 2008:

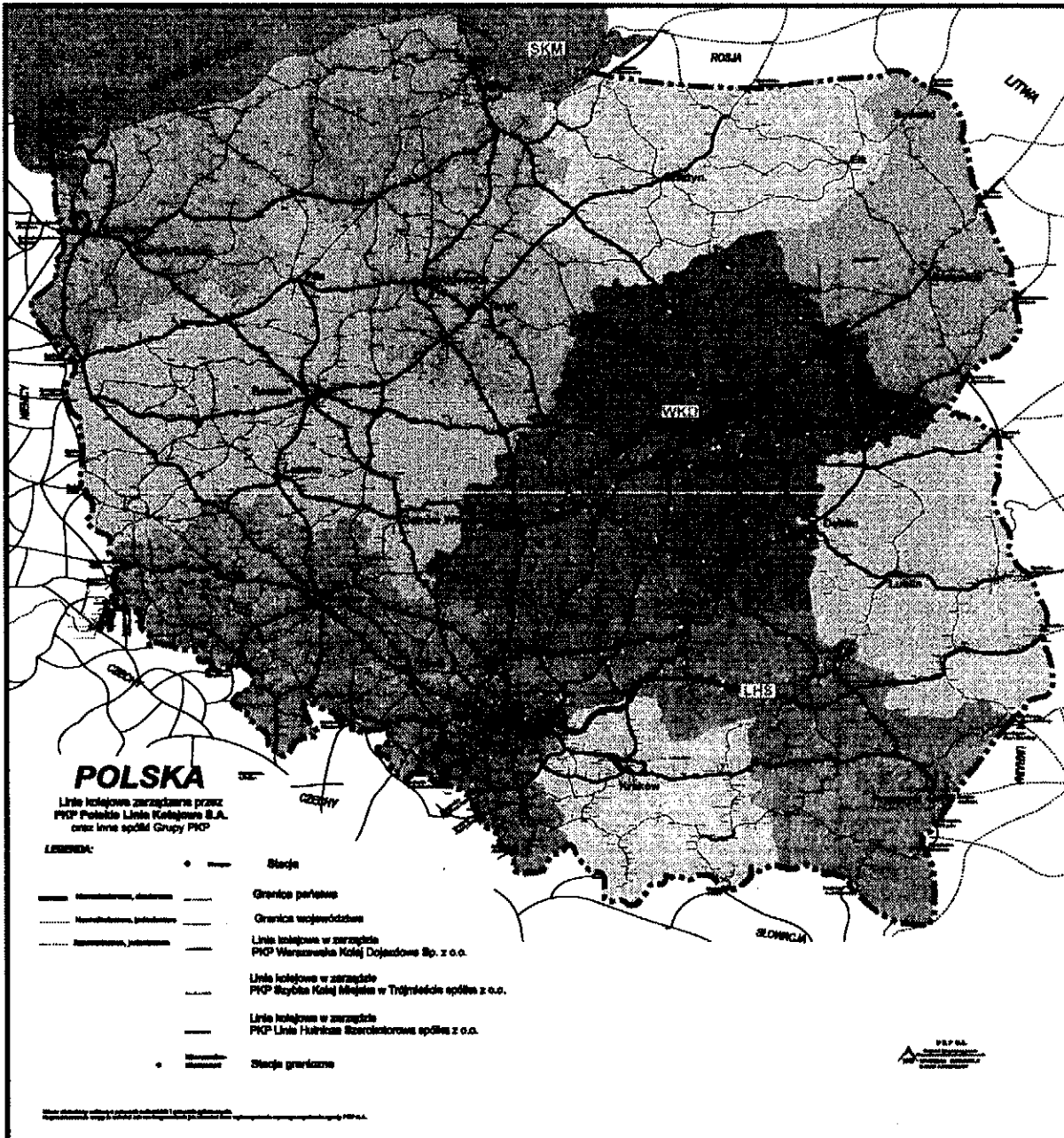
- 1) wzmożenie działań kontrolnych i prewencyjnych w celu utrzymania właściwego poziomu bezpieczeństwa ruchu kolejowego w związku z pogarszającym się stanem infrastruktury kolejowej wynikającym m.in. z braku możliwości wykonywania koniecznych napraw;
- 2) kontynuowanie działań w zakresie certyfikacji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

### J. ŹRÓDŁA INFORMACJI

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

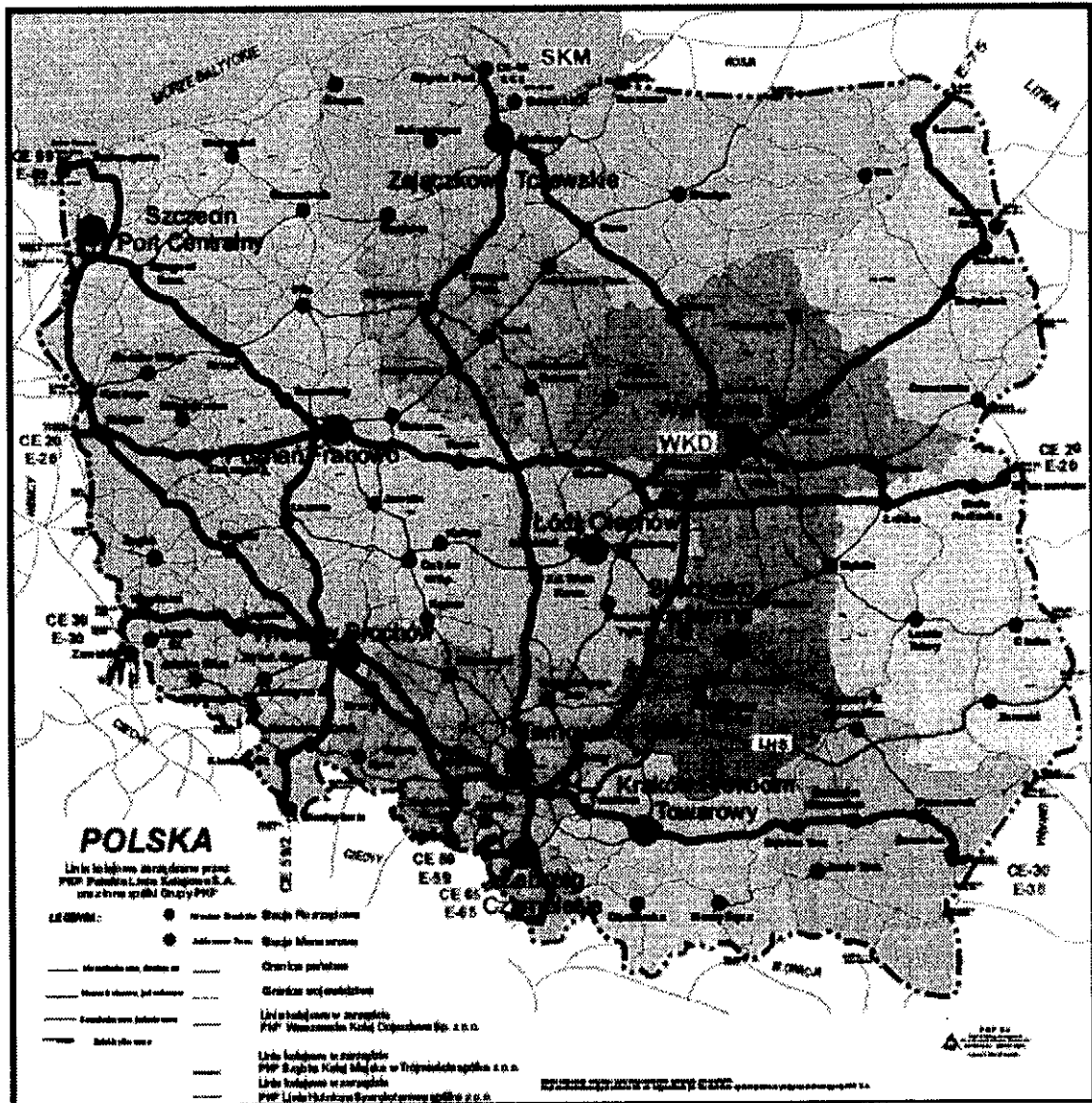
- 1) „Raportach w sprawie bezpieczeństwa za 2008 r.” złożonych Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego przez przewoźników kolejowych oraz zarządców infrastruktury kolejowej;
- 2) źródłach własnych: Protokołach oraz sprawozdaniach rocznych z kontroli (inspekcji), przeprowadzonych przez pracowników Urzędu Transportu Kolejowego; materiałach będących w posiadaniu poszczególnych Departamentów i Biur Urzędu Transportu Kolejowego;
- 3) krajowych przepisach i regulacjach prawnych: ustawy i rozporządzenia.

SIEĆ LINII KOLEJOWYCH W POLSCE



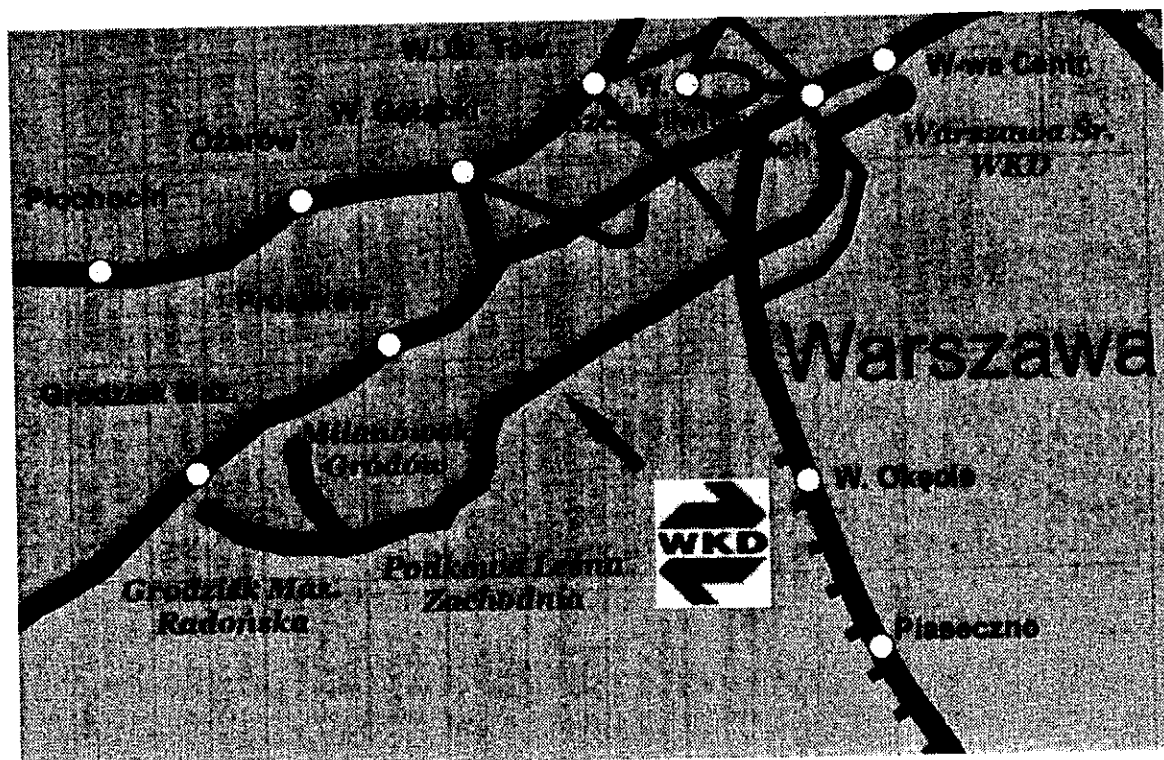
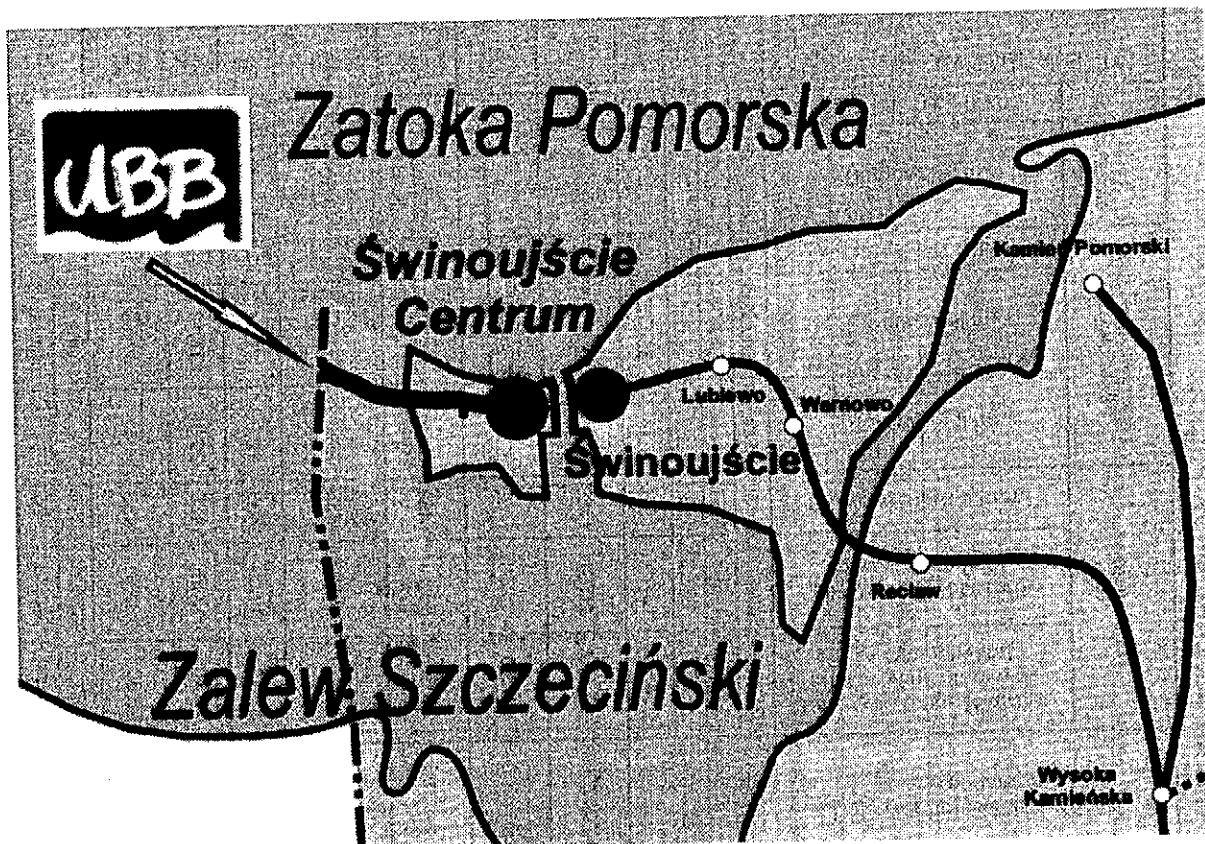
Załącznik A.1.b.

STACJE ROZRZĄDOWE I MANEWROWE NA SIECI LINII KOLEJOWYCH W POLSCE



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

SIEĆ LINII KOLEJOWYCH WYDZIELONYCH OD RESZTY SYSTEMU KOLEJOWEGO W POLSCE



Załącznik A.2.1.a

## ZARZĄDCY INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ NA OGÓLNEJ SIECI W POLSCE

Lp.	Nazwa	Adres	Adres internetowy witryny/sprawozdania o sieci	Świadczenie bezpieczeństwa (Dyrektywa 2001/14/WE)		Data rozpoczęcia działalności gospodarczej	Tory kolejowe			Łączna długość linii kolejowych			Trakcja elektryczna		Liczba przejazdów kolejowych (LC) [szt]	Liczba sygnalizatorów [szt]	Wykorzystany sprzęt ATP
				numer	z dnia		Całkowita długość torów szlakowych i głównych zasadniczych [km]	Całkowita długość torów pozostających [km]	Szerokość torów [mm]	2-torowych [km]	1-torowych [km]	Długość [km]	Napięcie (DC) [KV]				
1	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	03-734 Warszawa, ul. Targowa 74	www.plk-sa.pl	003/ZI/04 10.02.2004 104/ZI/06 22.12.2006	1.10.2001	27633,00 147,00	9398,00 111,00	1435 1520	8579,00 147,00	10475,00	25088,00 24,00	3 3	13740 366	62603			
2	PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa Sp. z o.o.	22-400 Zamość, ul. Szczerbieszka 11	www.lhs.com.pl	064/ZI/05 29.08.2005 101/ZI/06 22.12.2006	20.11.2001	394,65	107,95	1520	394,65					10			
3	PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.	81-002 Gdynia, ul. Morska 350A	www.skm.pkd.pl	017/ZI/04 16.03.2004 108/ZI/06 22.12.2006	1.07.2001	62,65	20,51	1435	31,08		99,85	3	6	220			
4	Kopalnia Piasku Kotlarnia – Linie Kolejowe Sp. z o.o.	47-246 Kotlarnia, ul. Dębowa 3	www.kotlarnia.com.pl	032/ZI/04 16.06.2004 121/ZI/06 22.12.2006	1.01.2004	167,60	21,60	1435	50,36	66,9			98	186			
5	Jastrzębska Spółka Kolejowa Sp. z o.o.	44-310 Jastrzębie Zdrój, ul. Leśna 4	www.jsk.pl	019/ZI/04 1.04.2004 098/ZI/06 22.12.2006	1.04.1998	43,30	99,80	1435	11,60	20,15	25,731	3	20	350			
6	Jastrzębska Spółka Węglowa S.A. Kopalnia Węgla Kamiennego „BUDRYK”	43-178 Orontowice, ul. Zamkowa 10	www.jsw.pl	044/ZI/07 10.08.2007	9.12.2007	9,627	12,023	1435		9,627	8,50	3	12	41			
7	PCC Śląskie Linie Kolejowe Sp. z o.o.	43-602 Jaworzno, ul. Bukowska 12	www.pccrail.pl	012/ZI/06 20.02.2006	1.10.2003	81,14	49,08	1435	16,65	47,84	53,72	3	49	220			
8	CTL Maczki – Bör Sp. z o.o.	41-208 Sosnowiec, ul. Długa 90	www.ctlmaczki.pl	064/ZI/06 30.05.2006	5.05.1990	77,90	52,85	1435	20,38	37,12			22	152			
9	Przedsiębiorstwo Transportu Kolejowego INFRASTRUKTURA S.A.	44-251 Rybnik 9, ul. Kłokocińska 51	www.ptkigk.com.pl/infrastruktura	024/ZI/05 4.04.2005 117/ZI/06 22.12.2006	1.01.2005	56,00	197,05	1435	4,42	47,16	22,24	3	62	351			
Razem						28131,22 541,65	9874,14 218,95	1435 1520	8713,49 541,65	10703,8 541,65	25298,0 24,00		14255	64133 609			
Ogółem						28673	10093		8713,5	11245,4	25322		14255	64742			







1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
17	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			20.07.2007	tow.
18	Euronaft Trzebinia Sp. z o.o.	32-540 Trzebinia, ul. Fabryczna 22	<a href="http://www.euronaft-trzebinia.pl">www.euronaft-trzebinia.pl</a>	030/PK/04 120/PK/06	15.06.2004 22.12.2006			9.07.2004	tow.
19	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			8.10.2005	tow. pas.
20	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			1.03.2002	tow.
21	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				tow.
22	Kolej Bałtycka S.A.	70-676 Szczecin, ul. Merkatora 11	<a href="http://www.kolejbaltycka.pl">www.kolejbaltycka.pl</a>	013/PK/05	1.03.2005			5.05.2004	tow.
23	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			1.06.1995	tow.
24	Lotos Kolej Sp. z o.o.	80-716 Gdańsk, ul. Michałki 25	<a href="http://www.lotokolej.pl">www.lotokolej.pl</a>	045/PK/04	2.12.2004			1.01.2003	tow.
25	Lubelski Węgiel Bogdanka S.A.	21-013 Puchaczów	<a href="http://www.bogdanka.lublin.pl">www.bogdanka.lublin.pl</a>	008/PK/05	10.02.2005			22.03.2005	tow.
26	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			1.07.1995	tow.
27	Polski Koncern Naftowy ORLEN S.A.	09-411 Płock, ul. Chemików 7	<a href="http://www.orken.pl">www.orken.pl</a>	033/PK/04 122/PK/06	16.06.2004 22.12.2006			5.08.2002	tow.
28	ORLEN KolTrans Sp. z o.o.	09-411 Płock, ul. Chemików 7	<a href="http://www.orkenkoltrans.pl">www.orkenkoltrans.pl</a>	017/PK/05	1.03.2005			13.12.2000	tow.
29	Pol - Miedź - Trans Sp. z o.o.	59-301 Lubin ul. Marii Skłodowskiej-Curie 190	<a href="http://www.pmttrans.com.pl">www.pmttrans.com.pl</a>	011/PK/05	1.03.2005			1.04.2002	tow.
30	Południowy Koncern Węglowy S.A.	43-600 Jaworzno, ul. Grunwaldzka 37	<a href="http://www.pkwsa.pl">www.pkwsa.pl</a>	043/PK/04	18.10.2004			1.07.2005	tow.
31	Pomorskie Przedsiębiorstwo Mechaniczno-Torowe Sp. z o.o.	80-051 Gdańsk, ul. Sandomierska 17	<a href="http://www.ppmt.com.pl">www.ppmt.com.pl</a>	40/PK/05 125/PK/06	14.06.2005 22.12.2006			1.09.2001	tow.
32	Przedsiębiorstwo Napraw i Utrzymania Infrastruktury Kolejowej w Krakowie Sp. z o.o.	30-556 Kraków ul. Prokocimska 4	<a href="http://www.pnuikkra-kow.pl">www.pnuikkra-kow.pl</a>					21.08.2008	tow.
33	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			1.02.2007	tow.
34	Przedsiębiorstwo Robót Kolejowych i Inżynieryjnych S.A.	50-950 Wrocław, ul. Książewicza 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			1.12.2001	tow.
35	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			1.10.2004	tow.
36	Przedsiębiorstwo Transportu Kolejowego Holding S.A.	41-800 Zabrze, ul. Wolności 337	<a href="http://www.ptkholding.pl">www.ptkholding.pl</a>	009/PK/05	10.02.2005			2.01.2007	tow.
37	Przedsiębiorstwo Transportu Kolejowego KOLTAR Sp. z o.o.	33-101 Tarnów, ul. Kwiatkowskiego 8	<a href="http://www.koltar.pl">www.koltar.pl</a>	027/PK/05	19.04.2005			22.09.2005	tow.
38	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	1.09.2005			25.06.2004	tow.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
39	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	4.04.2005 22.12.2006			26.10.2004	tow.
40	RCO S.A.	70-533 Szczecin, ul. Nowy Rynek 2	<a href="http://www.rco.com.pl">www.rco.com.pl</a>	99/PK/06	22.12.2006			1.08.2007	tow.
41	STK Sp. z o.o.	53-326 Wrocław, ul. Buska 5a	<a href="http://www.stk.wroc.pl">www.stk.wroc.pl</a>	054/PK/05 029/PK/07	12.08.2005 20.06.2007			14.04.2005	tow.
42	Transoda Sp. z o.o.	88-100 Inowrocław, ul. Fabryczna 4		012/PK/04 119/PK/06	4.03.2004 22.12.2006			1.07.2002	tow.
43	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	1.03.2005			1.07.1986	tow.
44	PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o.	02-021 Warszawa, ul. Grójecka 17	<a href="http://www.pr.pkp.pl">www.pr.pkp.pl</a>	006/PK/04 102/PK/06	25.02.2004 22.12.2006			1.10.2001	pas.
45	PKP INTERCITY S.A. Zmiana nazwy od dn. 2.01.2008 r. poprzednia nazwa: PKP INTERCITY Sp. z o.o	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			1.09.2001	pas.
46	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			1.07.2001	pas.
47	„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	1.03.2005			1.01.2005	pas.
48	Szybka Kolej Miejska Sp. z o.o.	03-808 Warszawa, ul. Mińska 25 lok. 618	<a href="http://www.skm.warszawa.pl">www.skm.warszawa.pl</a>	062/PK/05 123/PK/06	29.08.2005 22.12.2006			3.10.2005	pas.

	Liczba lokomotyw	liczba wagonów silnikowych/zespołów trakcyjnych	Liczba wagonów		Liczba maszynistów	Liczba personelu pokładowego odpowiadającego za bezpieczeństwo	Wielkość przewozów pasażerskich			Wielkość przewozów towarowych		
			osobowych	towarowych			tys. pasaż.	mld pas.-km	mln poc.-km	tys. ton	mln tono-km (brutto)	mln poc.-km
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20		21
<b>RAZEM</b>	<b>3 861</b>	<b>251/1140</b>	<b>3 319</b>	<b>90 888</b>	<b>16 123</b>	<b>7 090</b>	<b>285 136,508</b>	<b>20,14400138</b>	<b>143,09555</b>	<b>276 149,821</b>	<b>94 889,6082</b>	<b>81,875832</b>

## PRZEWOŹNICY KOLEJOWI

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

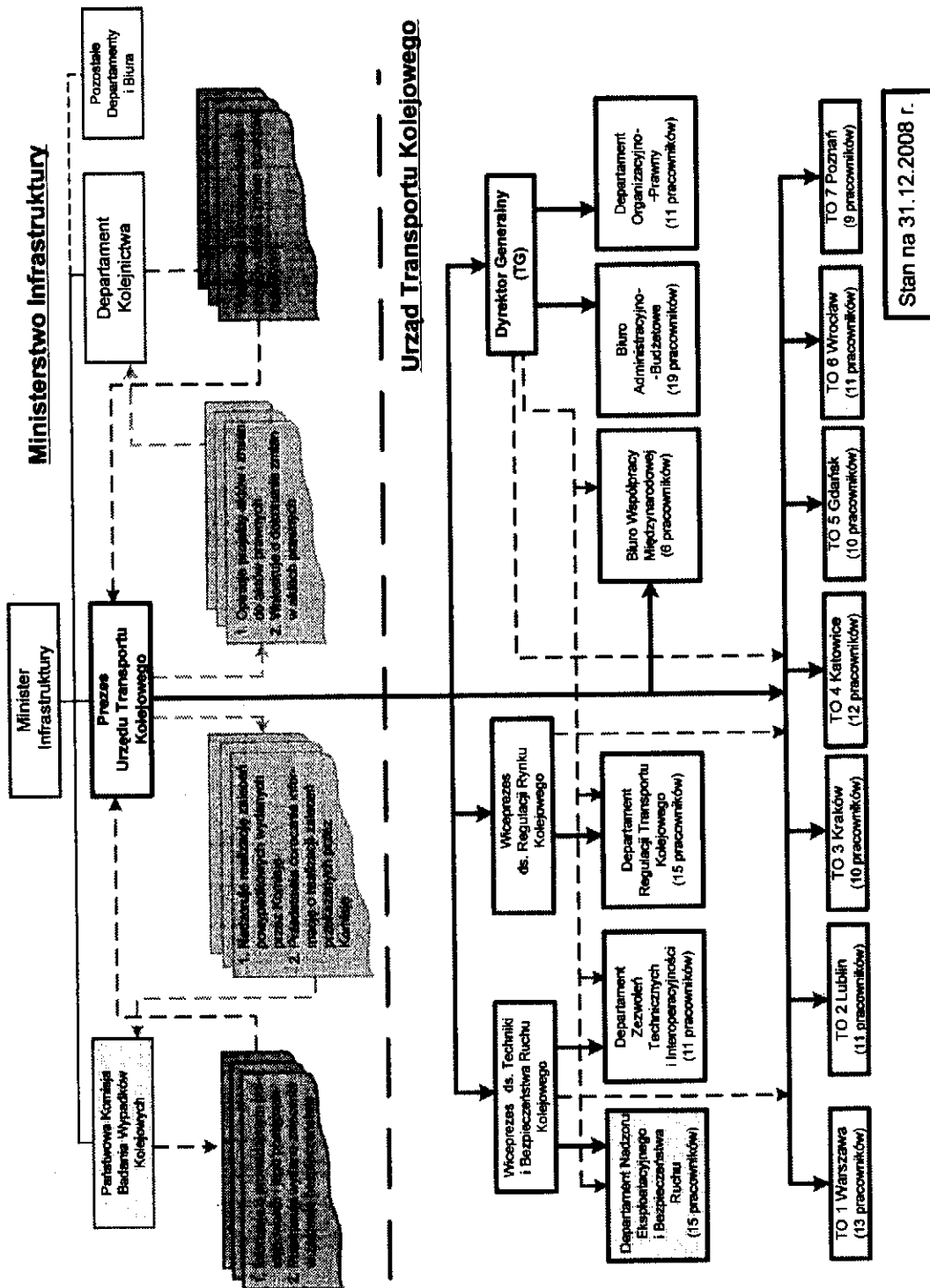
\*) Zgodnie z Wytycznymi do opracowania Raportu rocznego KWB dane dotyczące kolumn 11+21 tego załącznika zostały pozostawione bez danych, natomiast zbiorcze zestawienie przedstawione w ostatnim wierszu.

Lp.	Nazwa	Adres	Witryna internetowa	Świadectwo bezpieczeństwa (Dyrektywa 2001/14/WE)		Certyfikat bezpieczeństwa (Dyrektywa 2004/49/WE)		Data rozpoczęcia działalności gospodarczej	Rodzaj transportu
				Numer	Data	Numer	Data		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.	PKP Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o. od dn. 13.08.2008 r. zmiana nazwy na: Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o.	05-825 Grodzisk Mazowiecki, ul. Batorego 23	<a href="http://www.wkd.com.pl">www.wkd.com.pl</a>	028/PK/04 109/PK/06	2.06.2004 22.12.2006	--	--	1.07. 2001	pasażerski - podmiejski
2.	Metro Warszawskie Sp. z o.o.	02-798 Warszawa, ul. Wilczy Dół 5	<a href="http://www.metro.waw.pl">www.metro.waw.pl</a>	131/PK/06	22.12.2006	--	--	7.01. 2003	pasażerski - miejski

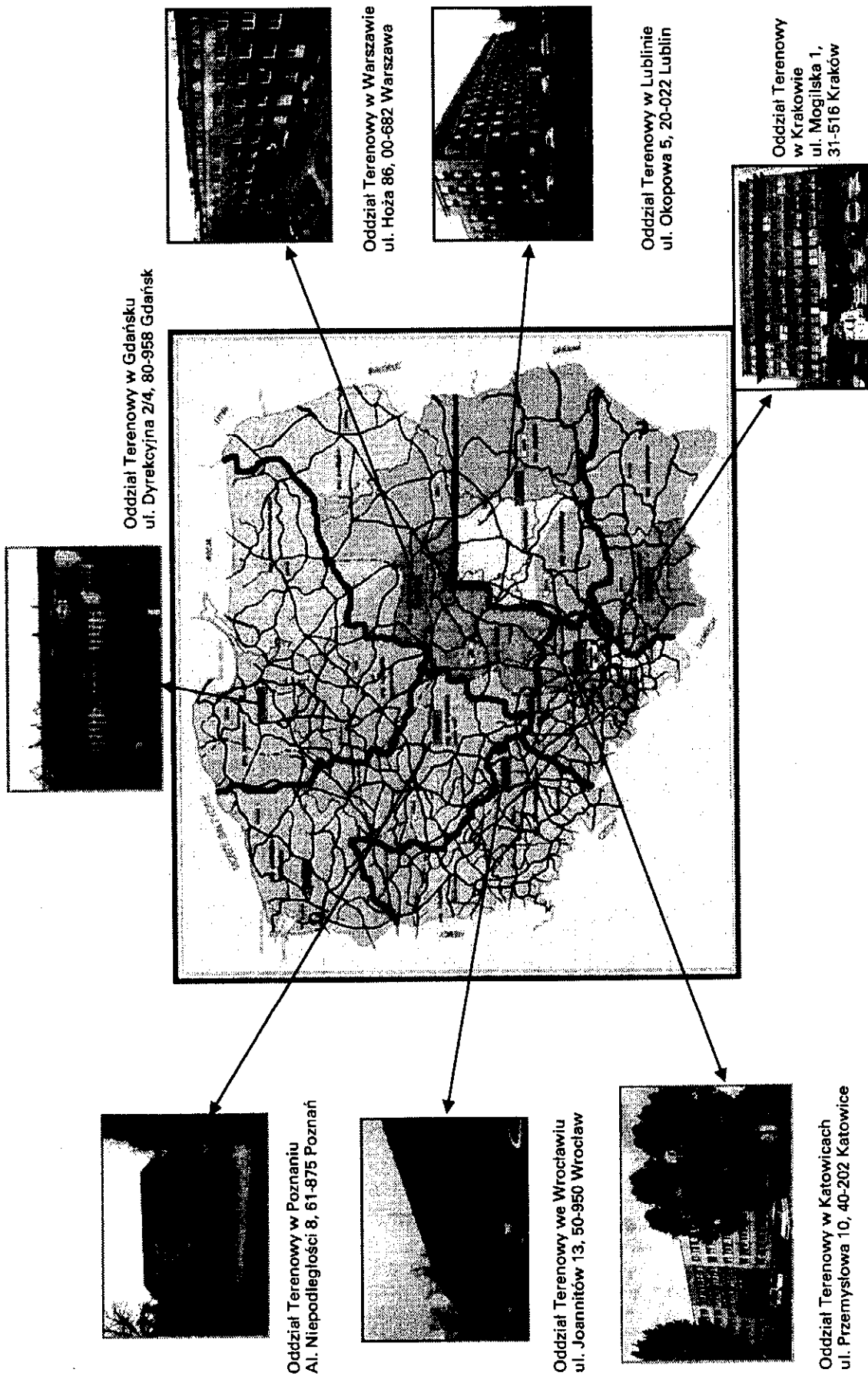
	Liczba lokomotyw	liczba wagonów silnikowych/zespołów trakcyjnych	Liczba wagonów		Liczba maszynistów	Liczba personelu pokładowego odpowiedzialnego za bezpieczeństwo	Wielkość przewozów pasażerskich			Wielkość przewozów towarowych		
			osobowych	towarowych			tys. pasaż.	mld pas.-km	mln poc.-km	tys. ton	mln tono-km	mln poc.-km
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20		21
<b>RAZEM</b>	<b>3</b>	<b>172 / 69</b>	<b>210</b>	<b>-</b>	<b>173</b>	<b>1</b>	<b>133 369</b>	<b>1,006</b>	<b>4,777</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

Załącznik B.1

SCHEMAT URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO W POWIĄZANIU Z INNYMI ORGANAMI KRAJOWYMI



OBSZARY DZIAŁANIA ODDZIAŁÓW TERENOWYCH URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO



## DANE DOTYCZĄCE CSI – ZASTOSOWANE DEFINICJE

## 1. Dane dotyczące CSI za 2008 rok

## 1.a. Ogólne zestawienie wydarzeń kolejowych na ogólnej sieci w Polsce

		Wypadki i poważne wypadki	Ofiary śmiertelne wskutek	Ranni wskutek
1	Kolizje pociągów	8	--	6
2	Wykolejenia pociągów	105	--	--
3	Zdarzenia na przejazdach	278	39	104
4	Zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu	397	257	105
5	Pożar pojazdu kolejowego	9	--	--
6	Inne	92	12	62
	<b>RAZEM</b>	<b>889</b>	<b>308</b>	<b>277</b>

## 1.b. Ogólne zestawienie wydarzeń kolejowych na sieci funkcjonalnie oddzielonej od reszty systemu przeznaczona do prowadzenia pasażerskich przewozów miejskich i podmiejskich

		Wypadki i poważne wypadki	Ofiary śmiertelne wskutek	Ranni wskutek
1	Kolizje pociągów	--	--	--
2	Wykolejenia pociągów	--	--	--
3	Zdarzenia na przejazdach	8	--	1
4	Zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu	1	--	1
5	Pożar pojazdu kolejowego	--	--	--
6	Inne	--	--	--
	<b>RAZEM</b>	<b>9</b>	<b>0</b>	<b>2</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 raną hospitalizowaną przez ponad 24 godziny w wyniku wypadku, wyłączając osoby, które próbowały popełnić samobójstwo
- **pasażerokilometr (pas.-km)** – oznacza jednostkę miary odpowiadającą transportowi jednego pasażera koleją na odcinku 1 km. Pod uwagę brany jest jedynie odcinek na terytorium kraju sprawozdawcy
- **pasażer kolei** – oznacza każdą osobę, z wyłączeniem członków załogi pociągu, odbywającą podróż koleją. W statystyce wypadków uwzględniani są pasażerowie usiłujący wsiąść do/wyسیąść z pociągu w ruchu
- **samobójstwo** – oznacza czyn polegający na rozmyślnym uszkodzeniu swojego ciała, którego skutkiem jest zgon, zarejestrowany i sklasyfikowany przez właściwy organ krajowy
- **ciężki wypadek** – oznacza każdy wypadek z udziałem co najmniej 1 pojazdu szynowego w ruchu, w wyniku którego co najmniej 1 osoba zostaje zabita lub ciężko ranna lub znacząco uszkodzony zostaje tabor, tory, inne obiekty lub otoczenie, bądź też nastąpi znaczące zakłócenie ruchu. Wylacza się wypadki w warsztatach, magazynach i zajezdniach
- **pociąg** – oznacza jeden lub więcej pojazdów szynowych ciągniętych przez 1 lub więcej lokomotyw lub wagonów silnikowych, lub 1 wagon silnikowy poruszający się pojedynczo, przemieszczający się, pod określonym numerem lub szczególnym oznaczeniem, z początkowego stałego punktu do końcowego stałego punktu. Nie uważa się za pociąg lokomotywy luzem, tj. lokomotywy jadącej pojedynczo
- **pociągakilometr (poc.-km)** – oznacza jednostkę miary odpowiadającą ruchowi pociągu na odcinku 1 km. Odległością braną pod uwagę jest faktycznie przebyta odległość, o ile jest ona dostępna, w przeciwnym przypadku uwzględniana jest standardowa odległość sieciowa między punktem początkowym a miejscem przeznaczenia. Pod uwagę brany jest jedynie odcinek na terytorium kraju sprawozdawcy

## 3. Definicje krajowe stosowane w rocznym raporcie

Zgodnie ze zmianą do ustawy o transporcie kolejowym, obowiązującą od dnia 21.08.2006 r. oraz rozporządzeniem Ministra Transportu z dnia 30 kwiet-

nia 2007 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych obowiązują następujące definicje:

- a) **poważny wypadek** — wypadek spowodowany kolizją, wykołajeniem 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,
  - wykołajenia,
  - 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 91/03,
- 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 91/03.

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

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

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

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

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

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

**sygnał awaryjny** — sygnał zastępczy, sygnał „Stój” przy wolnym odstępie na samoczynnej blokadzie liniowej, brak semafora, brak światła na semaforach świetlnych,

**pęknięte szyny** — pęknięcie w całym przekroju oraz wykruszenia na długości powyżej 50 mm lub głębokości 10 mm,

**osoby inne** — osoby nieuprawnione do przebywania w miejscu zdarzenia,

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

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

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

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

W 2008 roku średni kurs ogłoszony przez Narodowy Bank Polski na dzień 31.12.2008 r. wynosił: **4,1724 zł za 1 €.**

**4. Zestawienie danych statystycznych za lata 2006—2008****4.1. Zestawienie dla sieci linii kolejowych ogólnego systemu w Polsce:**

OGÓLNY SYSTEM KOLEJOWY				Raport za rok		
Lp.	Kod	Opis	Jednostka	2006	2007	2008
1	2	3	4	5	6	7
<b>1.1a. Całkowita liczba wypadków wraz z podziałem na następujące typy wypadków</b>						
1	N00	Całkowita liczba wszystkich wypadków	szt.	928	976	889
2	N01	Liczba kolizji pociągów łącznie z kolizjami najechania na przeszkody w skrajni	szt.	13	6	8
3	N02	Liczba wykolejeń pociągów	szt.	126	132	105
4	N03	Liczba wypadków na przejazdach kolejowych, łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach	szt.	275	325	278
5	N04	Liczba wypadków z udziałem osób, spowodowanych przez poruszający się pojazd kolejowy, z wyjątkiem samobójstw	szt.	423	418	397
6	N05	Liczba pożarów pojazdu kolejowego	szt.	5	7	9
7	N06	Inne	szt.	86	88	92
<b>1.1a. Całkowita liczba samobójstw</b>						
8	N07	Całkowita liczba samobójstw	szt.	25	28	29
<b>1.2a. Całkowita liczba osób ciężko rannych, według rodzaju wypadku, z podziałem na poniższe kategorie</b>						
9	TS00	We wszystkich wypadkach	osób	230	276	277
10	TS01	Podczas kolizji pociągów łącznie z kolizjami najechania na przeszkody w skrajni	osób	2	1	6
11	TS02	Podczas wykolejenia pociągu	osób	0	1	0
12	TS03	Podczas wypadków na przejazdach kolejowych, łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach	osób	97	120	104
13	TS04	Podczas wypadków z udziałem osób, spowodowanych przez poruszający się pojazd kolejowy, z wyjątkiem samobójstw	osób	75	95	105
14	TS05	W trakcie pożarów pojazdów kolejowych	osób	0	0	0
15	TS06	Inne	osób	56	59	62
<b>1.2a. Całkowita liczba pasażerów ciężko rannych, według rodzaju wypadku, z podziałem na poniższe kategorie</b>						
16	PS00	We wszystkich wypadkach	pasaż.	63	67	44
17	PS01	Podczas kolizji pociągów łącznie z kolizjami najechania na przeszkody w skrajni	pasaż.	0	0	3
18	PS02	Podczas wykolejenia pociągu	pasaż.	0	0	0
19	PS03	Podczas wypadków na przejazdach kolejowych, łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach	pasaż.	8	11	2
20	PS04	Podczas wypadków z udziałem osób, spowodowanych przez poruszający się pojazd kolejowy, z wyjątkiem samobójstw	pasaż.	0	0	0
21	PS05	W trakcie pożarów pojazdów kolejowych	pasaż.	0	0	0
22	PS06	Inne	pasaż.	55	56	39



1	2	3	4	5	6	7
<b>1.2a. Całkowita liczba pracowników łącznie z pracownikami podwykonawców ciężko rannych, według rodzaju wypadku, z podziałem na poniższe kategorie</b>						
23	SS00	We wszystkich wypadkach	prac.	5	9	5
24	SS01	Podczas kolizji pociągów łącznie z kolizjami najechania na przeszkody w skrajni	prac.	2	1	3
25	SS02	Podczas wykolejenia pociągu	prac.	0	1	0
26	SS03	Podczas wypadków na przejazdach kolejowych, łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach	prac.	2	2	0
27	SS04	Podczas wypadków z udziałem osób, spowodowanych przez poruszający się pojazd kolejowy, z wyjątkiem samobójstw	prac.	0	4	0
28	SS05	W trakcie pożarów pojazdów kolejowych	prac.	0	0	0
29	SS06	Inne	prac.	1	1	2
<b>1.2a. Całkowita liczba użytkowników przejazdów kolejowych ciężko rannych, według rodzaju wypadku, z podziałem na poniższe kategorie</b>						
30	LS00	We wszystkich wypadkach	osób	87	107	113
31	LS01	Podczas kolizji pociągów łącznie z kolizjami najechania na przeszkody w skrajni	osób	0	0	0
32	LS02	Podczas wykolejenia pociągu	osób	0	0	0
33	LS03	Podczas wypadków na przejazdach kolejowych, łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach	osób	87	107	102
34	LS04	Podczas wypadków z udziałem osób, spowodowanych przez poruszający się pojazd kolejowy, z wyjątkiem samobójstw	osób	0	0	0
35	LS05	W trakcie pożarów pojazdów kolejowych	osób	0	0	0
36	LS06	Inne	osób	0	0	11
<b>1.2a. Całkowita liczba osób nieuprawnionych ciężko rannych, według rodzaju wypadku, z podziałem na poniższe kategorie</b>						
37	US00	We wszystkich wypadkach	osób	75	93	111
38	US01	Podczas kolizji pociągów łącznie z kolizjami najechania na przeszkody w skrajni	osób	0	0	0
39	US02	Podczas wykolejenia pociągu	osób	0	0	0
40	US03	Podczas wypadków na przejazdach kolejowych, łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach	osób	0	0	0
41	US04	Podczas wypadków z udziałem osób, spowodowanych przez poruszający się pojazd kolejowy, z wyjątkiem samobójstw	osób	75	91	105
42	US05	W trakcie pożarów pojazdów kolejowych	osób	0	0	0
43	US06	Inne	osób	0	2	6
<b>1.2a. Całkowita liczba innych osób ciężko rannych, według rodzaju wypadku, z podziałem na poniższe kategorie</b>						
44	OS00	We wszystkich wypadkach	osób	0	0	4
45	OS01	Podczas kolizji pociągów łącznie z kolizjami najechania na przeszkody w skrajni	osób	0	0	0

1	2	3	4	5	6	7
46	OS02	Podczas wykolejenia pociągu	osób	0	0	0
47	OS03	Podczas wypadków na przejazdach kolejowych, łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach	osób	0	0	0
48	OS04	Podczas wypadków z udziałem osób, spowodowanych przez poruszający się pojazd kolejowy, z wyjątkiem samobójstw	osób	0	0	0
49	OS05	W trakcie pożarów pojazdów kolejowych	osób	0	0	0
50	OS06	Inne	osób	0	0	4
<b>1.3a. Całkowita liczba osób zabitych, według rodzaju wypadku, podzielona na poniższe kategorie</b>						
51	TK00	We wszystkich wypadkach	osób	311	357	308
52	TK01	Podczas kolizji pociągów łącznie z kolizjami najechania na przeszkody w skrajni	osób	1	1	0
53	TK02	Podczas wykolejenia pociągu	osób	0	0	0
54	TK03	Podczas wypadków na przejazdach kolejowych, łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach	osób	35	84	39
55	TK04	Podczas wypadków z udziałem osób, spowodowanych przez poruszający się pojazd kolejowy, z wyjątkiem samobójstw	osób	257	264	257
56	TK05	W trakcie pożarów pojazdów kolejowych	osób	0	0	0
57	TK06	Inne	osób	18	8	12
<b>1.3a. Całkowita liczba pasażerów zabitych, według rodzaju wypadku, z podziałem na poniższe kategorie</b>						
58	PK00	We wszystkich wypadkach	pasaż.	9	9	8
59	PK01	Podczas kolizji pociągów łącznie z kolizjami najechania na przeszkody w skrajni	pasaż.	0	0	0
60	PK02	Podczas wykolejenia pociągu	pasaż.	0	0	0
61	PK03	Podczas wypadków na przejazdach kolejowych, łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach	pasaż.	1	1	0
62	PK04	Podczas wypadków z udziałem osób, spowodowanych przez poruszający się pojazd kolejowy, z wyjątkiem samobójstw	pasaż.	0	0	0
63	PK05	W trakcie pożarów pojazdów kolejowych	pasaż.	0	0	0
64	PK06	Inne	pasaż.	8	8	8
<b>1.3a. Całkowita liczba pracowników łącznie z pracownikami podwykonawców zabitych, według rodzaju wypadku, z podziałem na poniższe kategorie</b>						
65	SK00	We wszystkich wypadkach	prac.	3	3	1
66	SK01	Podczas kolizji pociągów łącznie z kolizjami najechania na przeszkody w skrajni	prac.	1	1	0
67	SK02	Podczas wykolejenia pociągu	prac.	0	0	0
68	SK03	Podczas wypadków na przejazdach kolejowych, łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach	prac.	2	2	0
69	SK04	Podczas wypadków z udziałem osób, spowodowanych przez poruszający się pojazd kolejowy, z wyjątkiem samobójstw	prac.	0	0	1
70	SK05	W trakcie pożarów pojazdów kolejowych	prac.	0	0	0
71	SK06	Inne	prac.	0	0	0

1	2	3	4	5	6	7
<b>1.3a. Całkowita liczba użytkowników przejazdów kolejowych zabitych, według rodzaju wypadku, z podziałem na poniższe kategorie</b>						
72	LK00	We wszystkich wypadkach	osób	32	81	39
73	LK01	Podczas kolizji pociągów łącznie z kolizjami najechania na przeszkody w skrajni	osób	0	0	0
74	LK02	Podczas wykolejenia pociągu	osób	0	0	0
75	LK03	Podczas wypadków na przejazdach kolejowych, łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach	osób	32	81	39
76	LK04	Podczas wypadków z udziałem osób, spowodowanych przez poruszający się pojazd kolejowy, z wyjątkiem samobójstw	osób	0	0	0
77	LK05	W trakcie pożarów pojazdów kolejowych	osób	0	0	0
78	LK06	Inne	osób	0	0	0
<b>1.3a. Całkowita liczba osób nieuprawnionych zabitych, według rodzaju wypadku, z podziałem na poniższe kategorie</b>						
79	UK00	We wszystkich wypadkach	osób	263	260	260
80	UK01	Podczas kolizji pociągów łącznie z kolizjami najechania na przeszkody w skrajni	osób	0	0	0
81	UK02	Podczas wykolejenia pociągu	osób	0	0	0
82	UK03	Podczas wypadków na przejazdach kolejowych, łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach	osób	0	0	0
83	UK04	Podczas wypadków z udziałem osób, spowodowanych przez poruszający się pojazd kolejowy, z wyjątkiem samobójstw	osób	253	260	256
84	UK05	W trakcie pożarów pojazdów kolejowych	osób	0	0	0
85	UK06	Inne	osób	10	0	4
<b>1.3a. Całkowita liczba innych osób zabitych, według rodzaju wypadku, z podziałem na poniższe kategorie</b>						
86	OK00	We wszystkich wypadkach	osób	4	4	0
87	OK01	Podczas kolizji pociągów łącznie z kolizjami najechania na przeszkody w skrajni	osób	0	0	0
88	OK02	Podczas wykolejenia pociągu	osób	0	0	0
89	OK03	Podczas wypadków na przejazdach kolejowych, łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach	osób	0	0	0
90	OK04	Podczas wypadków z udziałem osób, spowodowanych przez poruszający się pojazd kolejowy, z wyjątkiem samobójstw	osób	4	4	0
91	OK05	W trakcie pożarów pojazdów kolejowych	osób	0	0	0
92	OK06	Inne	osób	0	0	0
<b>2.1a. Całkowita liczba incydentów i wypadków unikniętych wraz z podziałem na następujące typy</b>						
93	I00	Wszystkich incydentów i wypadków unikniętych	szt.	3 274	6 602	5 244
94	I01	Pękniętych szyn	szt.	3 054	2 484	2 396
95	I02	Wyboczeń torów	szt.	80	17	19
96	I03	Defektów sygnalizacji*)	szt.	0	0	52
97	I04	Przekazanych sygnałów awaryjnych**)	szt.	0	4 013	2 653

1	2	3	4	5	6	7
98	I05	Pękniętych kół w eksploatowanym pojeździe kolejowym <sup>****)</sup>	szt.	137	66	57
99	I06	Pękniętych osi w eksploatowanym pojeździe kolejowym <sup>****)</sup>	szt.	3	22	67
<b>3.1a. Całkowity koszt (EURO) wszystkich wypadków</b>						
100	C00	Wszystkich wypadków	EURO	4 483 573,480	5 370 073,014	2 855 166,23
101	C01	Wypadków z zabytymi	EURO	4 483 573,48	156 295,74	14 957,65
102	C02	Wypadków z rannymi	EURO		24 639,24	63 193,06
103	C03	Zastąpienia lub naprawy zniszczonego pojazdu kolejowego i infrastruktury kolejowej	EURO		5 095 911,57	2 671 815,0
104	C04	Opóźnień, zakłóceń i objazdów, w tym dodatkowe koszty personelu i utraty przyszłych przychodów	EURO		93 226,46	105 200,52
<b>3.2a. Całkowita liczba utraconych godzin pracy pracowników i podwykonawców w wyniku wypadku</b>						
105	W00	Całkowita liczba utraconych godzin pracy pracowników i podwykonawców w wyniku wypadku	godz.	2 962	25 635,72	16 625
<b>4. Wskaźniki dotyczące bezpieczeństwa technicznego infrastruktury i jego stosowania</b>						
106	T01	% torów z Automatyczną Ochroną Pociągów (ATP)	%	0,00%	0,00%	0,00%
107	T02	% pociągo-kilometrów na torach wyposażonych w ATP	%	0,00%	0,00%	0,00%
108	T03	Całkowita liczba przejazdów kolejowych	szt.	17 011	14 219	14 255
109	T04	Całkowita liczba przejazdów kolejowych na kilometr linii	szt./km	0,598	0,499	0,497
110	T05	% przejazdów kolejowych z zabezpieczeniami ręcznymi i automatycznymi (kat. A, B i C)	%	39,00%	33,70%	33,70%
<b>5. Wskaźniki dotyczące zarządzania bezpieczeństwem</b>						
111	A01	Całkowita liczba przeprowadzonych audytów	szt.	0	0	0
112	A02	% przeprowadzonych audytów w stosunku do planowanych	%	0,00%	0,00%	0,00%
<b>6. Dane</b>						
113	R01	Liczba pociągo-kilometrów	mln poc.-km	221,737	223,031	224,359
114	R02	Liczba pasażero-kilometrów	mld pas.-km	18,173	19,374	20,144
115	R03	Długość torów na liniach (linie dwutorowe muszą być liczone podwójnie)	km	28 445,800	28 499,220	28 672,90
116	R04	Całkowita liczba godzin pracy	tys. godz.		87 751,3	94 464,212

<sup>\*)</sup> Defekty sygnalizacji — brak danych za 2006 r. i 2007 r.

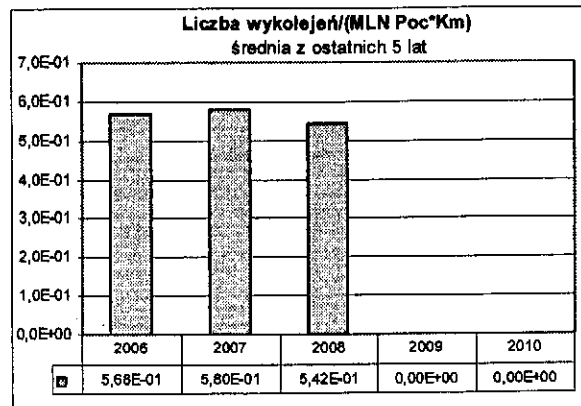
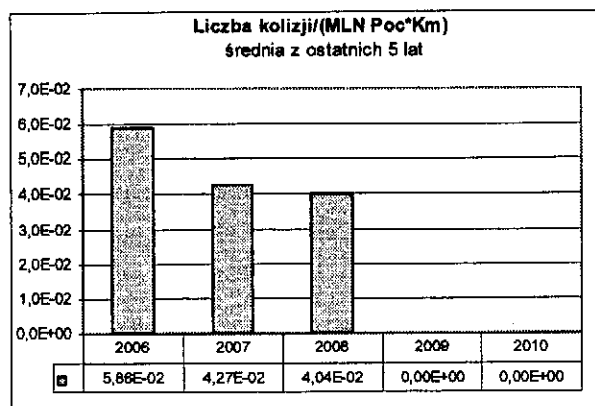
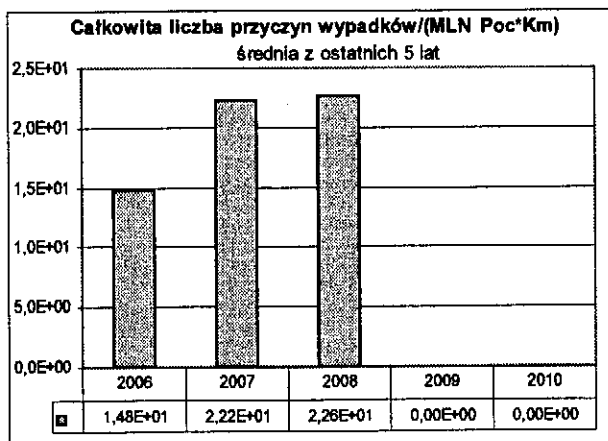
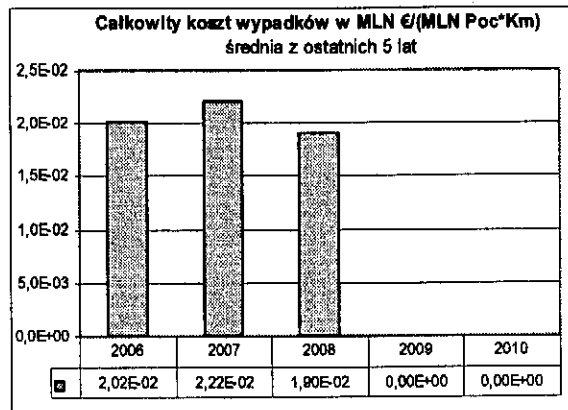
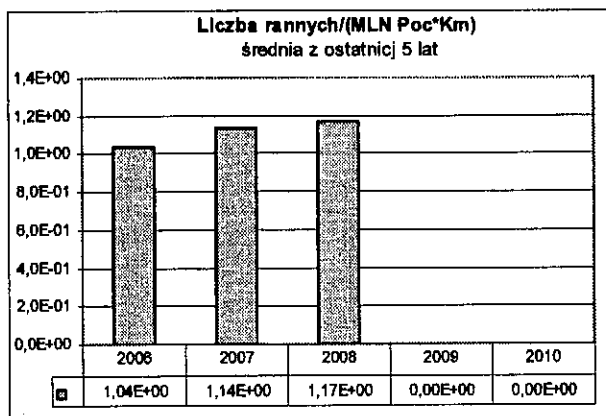
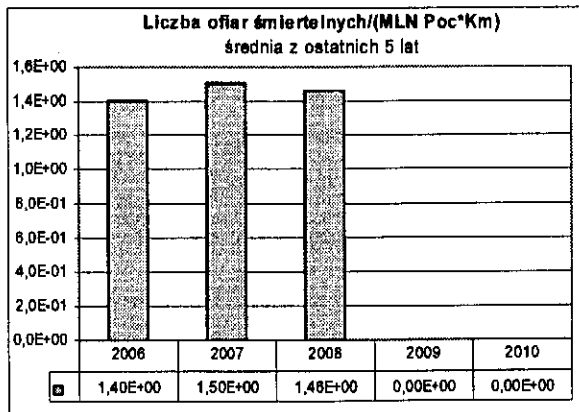
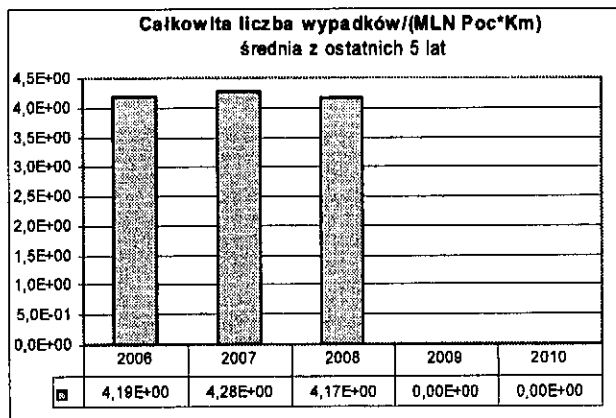
<sup>\*\*)</sup> Sygnały awaryjne — stany awaryjne przekazane przez urządzenia detekcji stanów awaryjnych taboru DSAT i potwierdzone

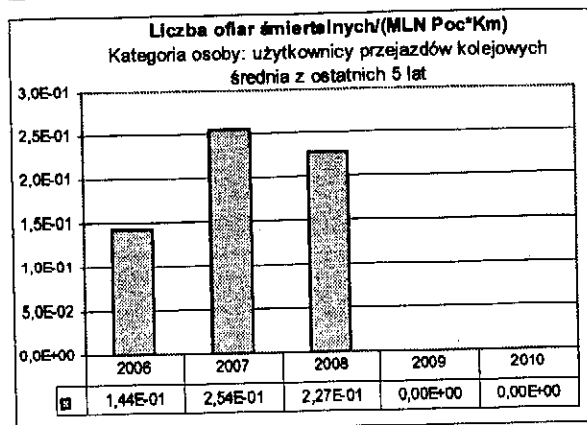
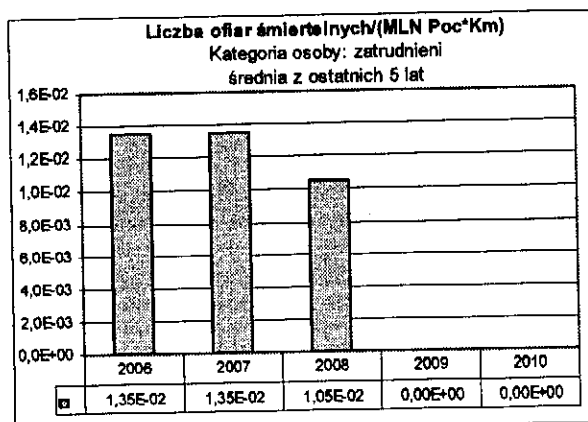
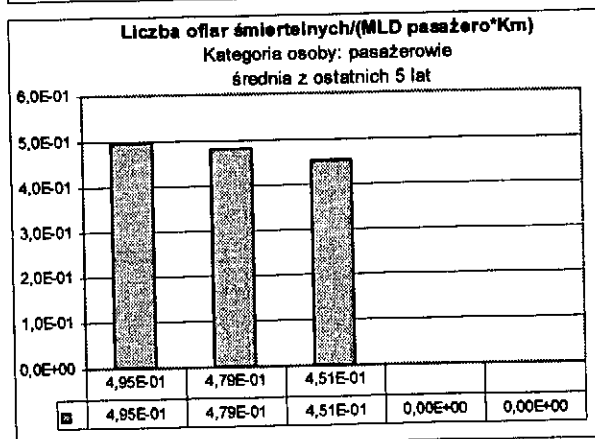
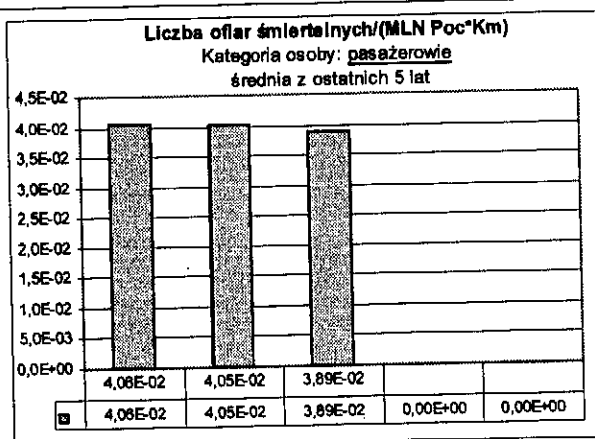
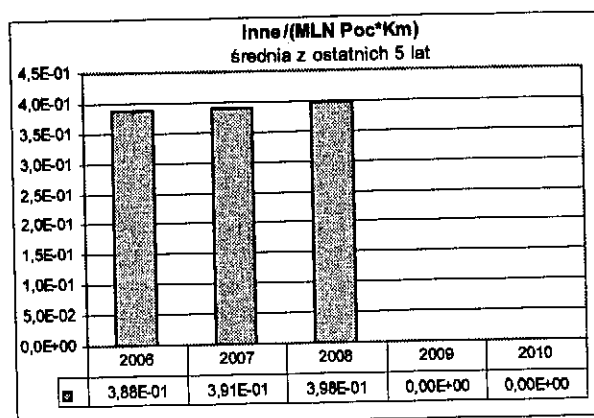
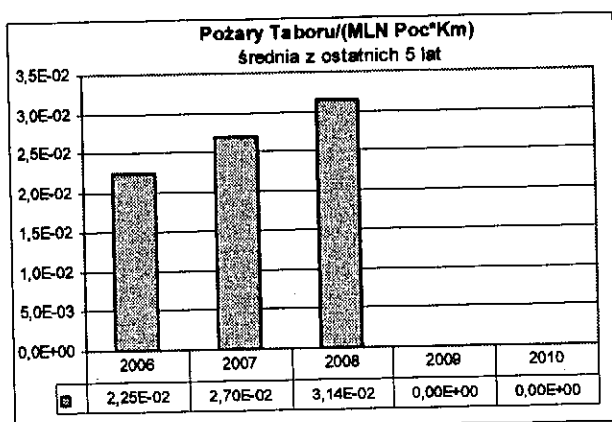
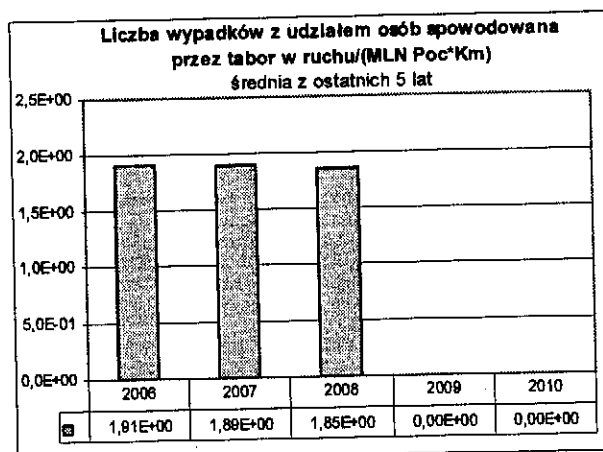
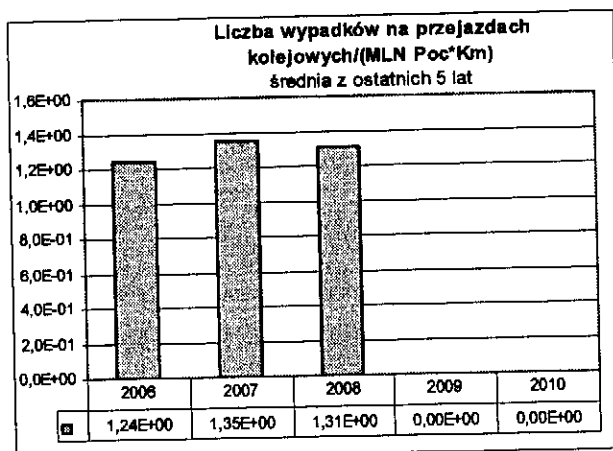
<sup>\*\*\*)</sup> Pęknięte koła stwierdzone podczas oględzin pojazdów kolejowych

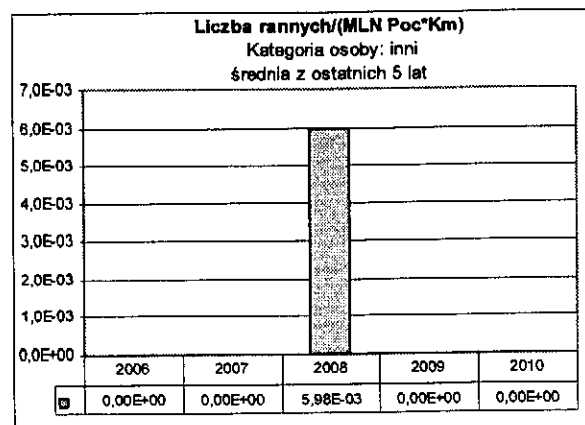
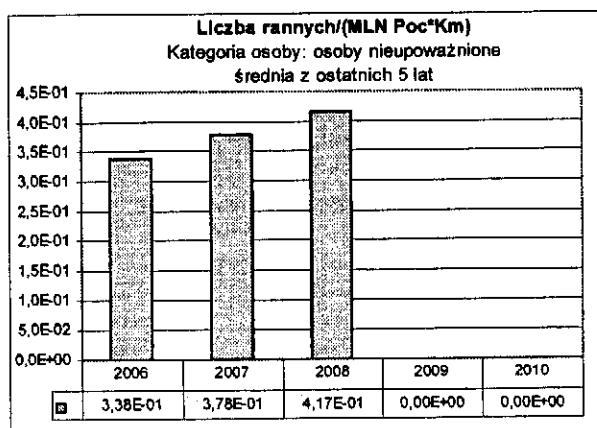
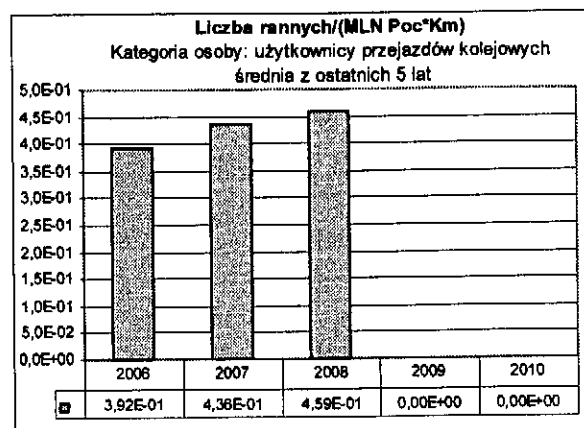
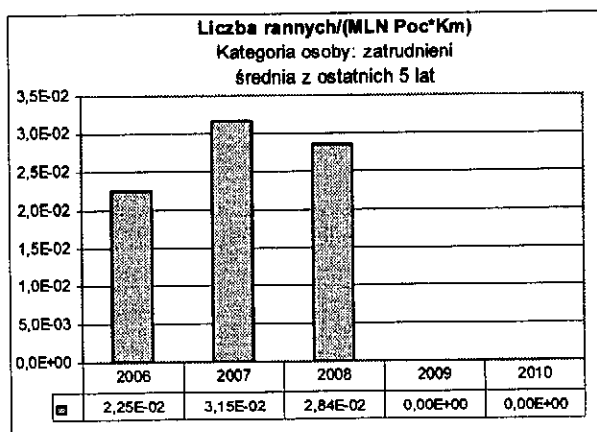
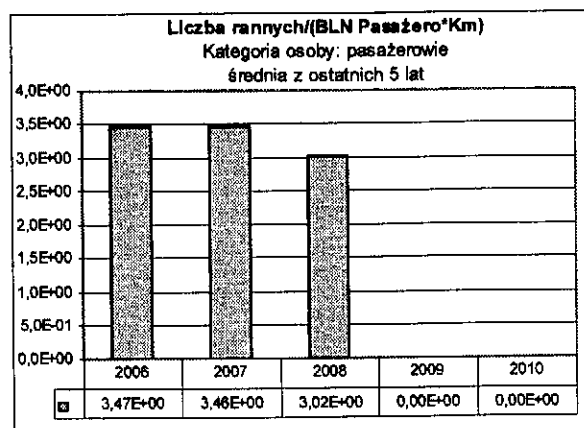
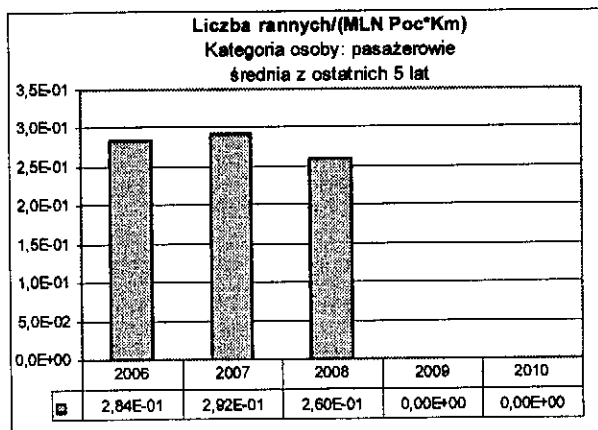
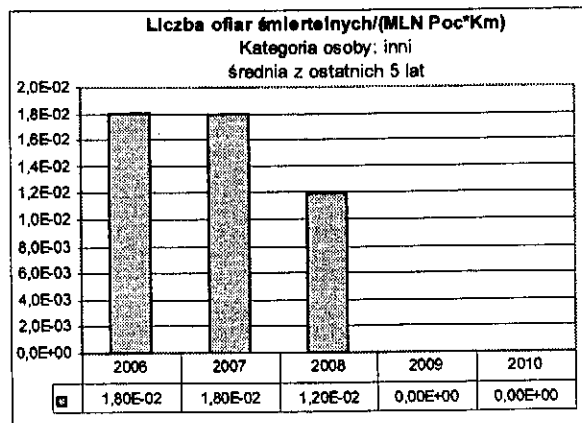
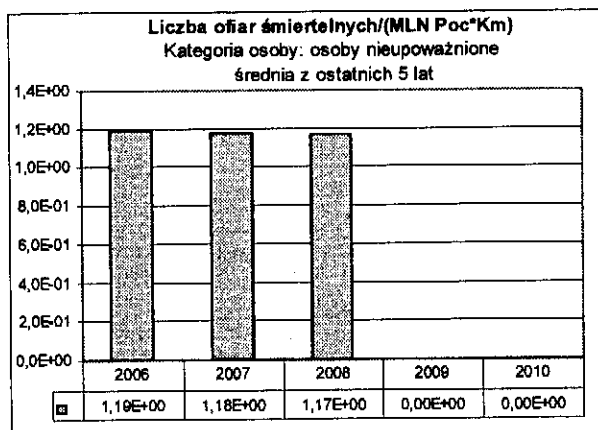
<sup>\*\*\*\*)</sup> Pęknięte osie stwierdzone podczas oględzin pojazdów kolejowych i podczas badań defektoskopowych

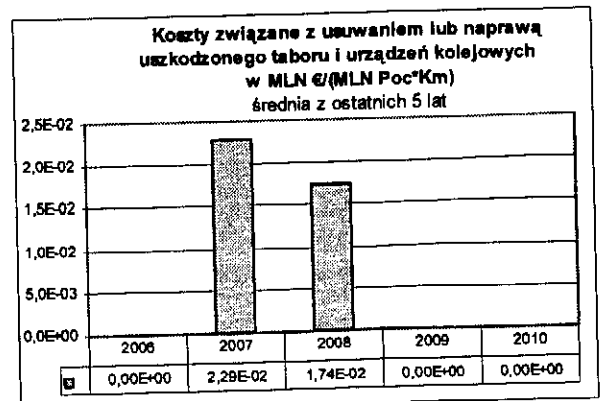
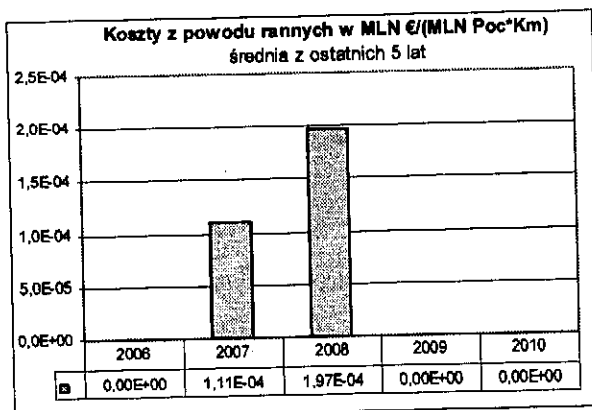
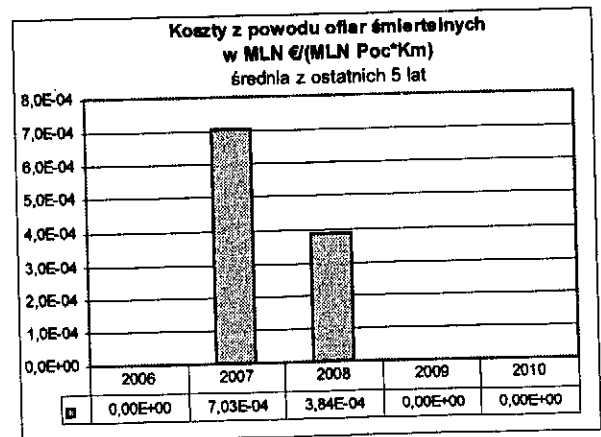
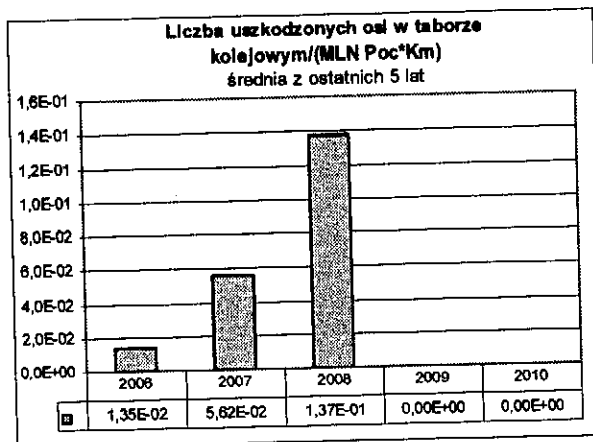
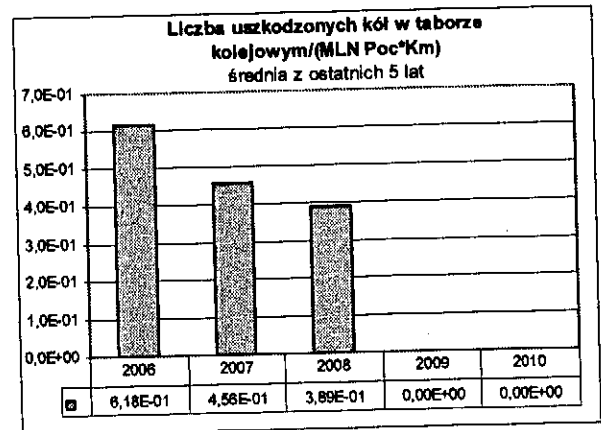
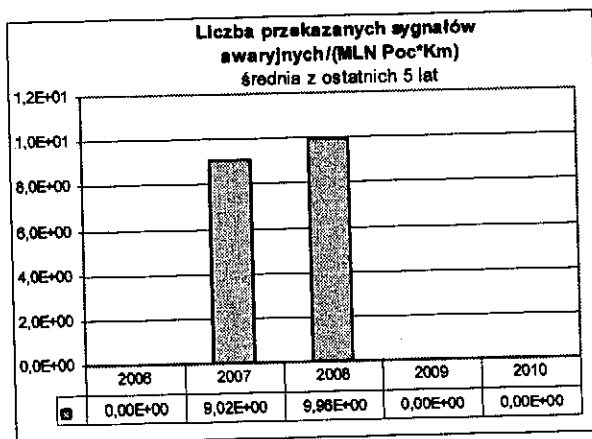
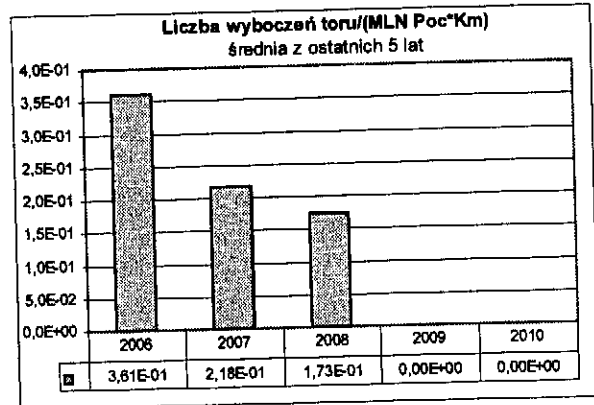
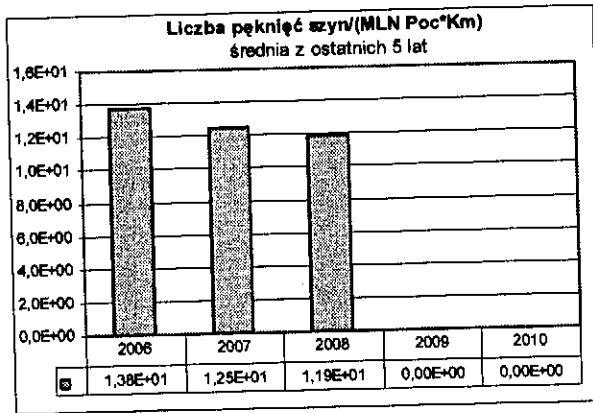
**Uwaga:** Powyższe zestawienie zawiera wprowadzone korekty za lata 2006 i 2007, tj.:

- korekty liczby wypadków zaistniałych podczas jazd manewrowych oraz technologicznych, które po weryfikacji zostały ujęte w kategorii wypadku „Inne”,
- korekty zakwalifikowania osób ciężko rannych oraz osób zabitych — użytkowników przejazdów — do kategorii „Podczas wypadków na przejazdach”,
- korekty zakwalifikowania osób ciężko rannych oraz osób zabitych podczas wskakiwania i wyskakiwania z pociągu do kategorii wypadku „Inne”,
- korekty błędnego przeliczenia jednostki „tys. godz.”.

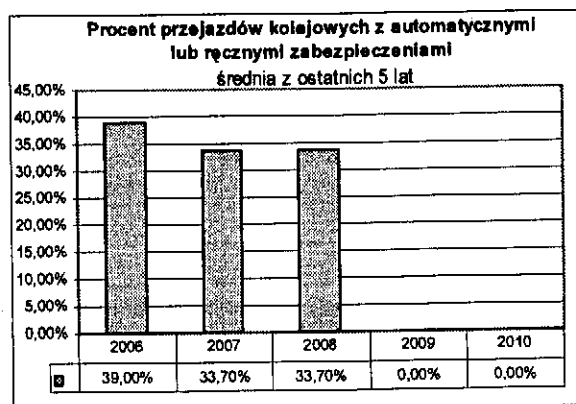
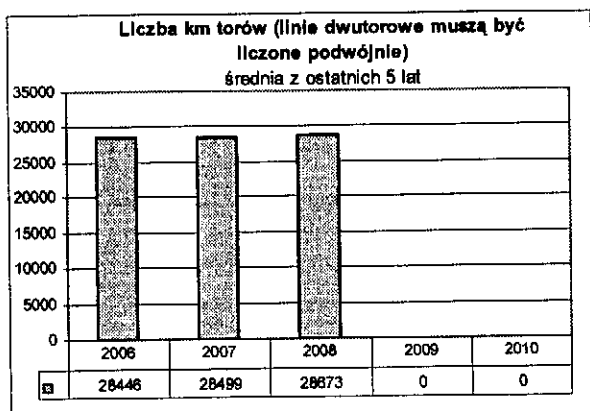
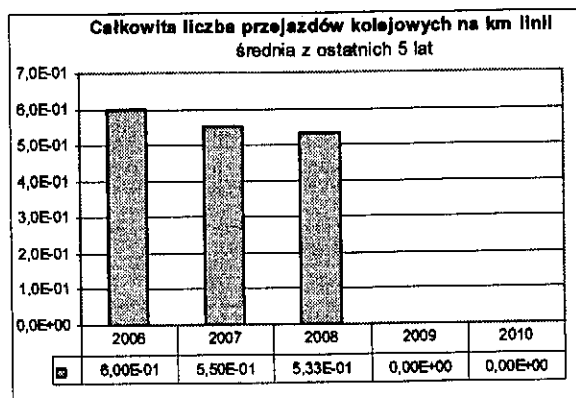
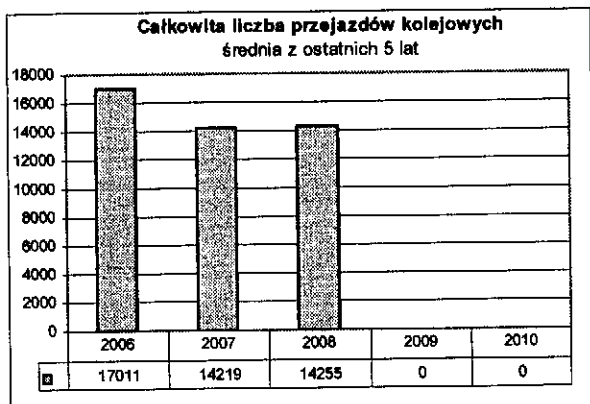
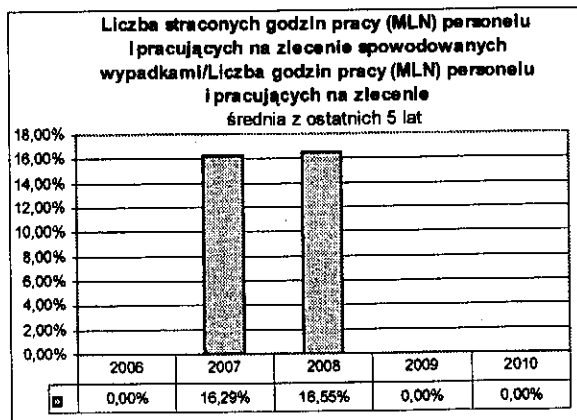
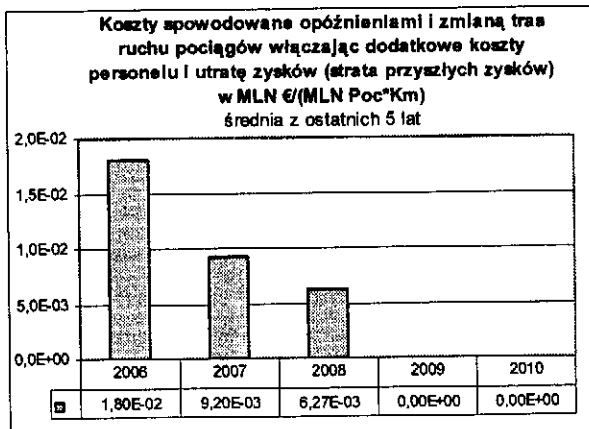












## 4.2. Zestawienie dla sieci linii kolejowych funkcjonalnie wydzielonych od ogólnego systemu w Polsce:

SIEĆ FUNKCJONALNIE ODDZIELONA OD OGÓLNEGO SYSTEMU KOLEJOWEGO				Raport za rok		
Lp.	Kod	Opis	Jednostka	2006	2007	2008
1	2	3	4	5	6	7
<b>1.1a. Całkowita liczba wypadków wraz z podziałem na następujące typy wypadków</b>						
1	N00	Całkowita liczba wszystkich wypadków	szt.	17	18	9
2	N01	Liczba kolizji pociągów łącznie z kolizjami najechania na przeszkody w skrajni	szt.	0	1	0
3	N02	Liczba wykolejeń pociągów	szt.	0	0	0
4	N03	Liczba wypadków na przejazdach kolejowych, łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach	szt.	15	14	8
5	N04	Liczba wypadków z udziałem osób, spowodowanych przez poruszający się pojazd kolejowy, z wyjątkiem samobójstw	szt.	2	3	1
6	N05	Liczba pożarów pojazdu kolejowego	szt.	0	0	0
7	N06	Inne	szt.	0	0	0
<b>1.1a. Całkowita liczba samobójstw</b>						
8	N07	Całkowita liczba samobójstw	szt.	0	0	2
<b>1.2a. Całkowita liczba osób ciężko rannych, według rodzaju wypadku, z podziałem na poniższe kategorie</b>						
9	TS00	We wszystkich wypadkach	osób	7	3	2
10	TS01	Podczas kolizji pociągów łącznie z kolizjami najechania na przeszkody w skrajni	osób	0	0	0
11	TS02	Podczas wykolejenia pociągu	osób	0	0	0
12	TS03	Podczas wypadków na przejazdach kolejowych, łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach	osób	5	3	1
13	TS04	Podczas wypadków z udziałem osób, spowodowanych przez poruszający się pojazd kolejowy, z wyjątkiem samobójstw	osób	2	0	1
14	TS05	W trakcie pożarów pojazdów kolejowych	osób	0	0	0
15	TS06	Inne	osób	0	0	0
<b>1.2a. Całkowita liczba pasażerów ciężko rannych, według rodzaju wypadku, z podziałem na poniższe kategorie</b>						
16	PS00	We wszystkich wypadkach	pasaż.	0	0	0
17	PS01	Podczas kolizji pociągów łącznie z kolizjami najechania na przeszkody w skrajni	pasaż.	0	0	0
18	PS02	Podczas wykolejenia pociągu	pasaż.	0	0	0
19	PS03	Podczas wypadków na przejazdach kolejowych, łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach	pasaż.	0	0	0
20	PS04	Podczas wypadków z udziałem osób, spowodowanych przez poruszający się pojazd kolejowy, z wyjątkiem samobójstw	pasaż.	0	0	0
21	PS05	W trakcie pożarów pojazdów kolejowych	pasaż.	0	0	0
22	PS06	Inne	pasaż.	0	0	0
<b>1.2a. Całkowita liczba pracowników łącznie z pracownikami podwykonawców ciężko rannych, według rodzaju wypadku, z podziałem na poniższe kategorie</b>						
23	SS00	We wszystkich wypadkach	prac.	0	0	0
24	SS01	Podczas kolizji pociągów łącznie z kolizjami najechania na przeszkody w skrajni	prac.	0	0	0

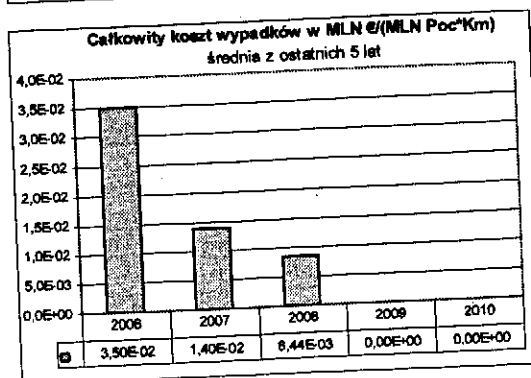
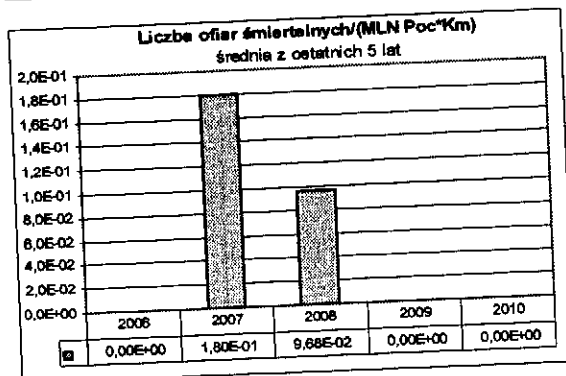
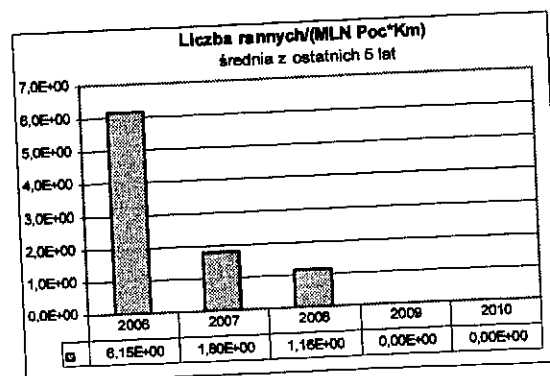
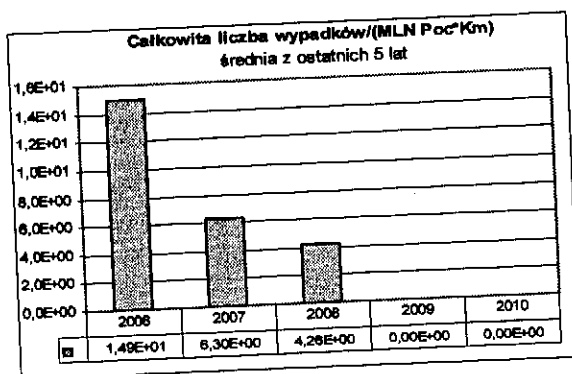
1	2	3	4	5	6	7
25	SS02	Podczas wykolejenia pociągu	prac.	0	0	0
26	SS03	Podczas wypadków na przejazdach kolejowych, łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach	prac.	0	0	0
27	SS04	Podczas wypadków z udziałem osób, spowodowanych przez poruszający się pojazd kolejowy, z wyjątkiem samobójstw	prac.	0	0	0
28	SS05	W trakcie pożarów pojazdów kolejowych	prac.	0	0	0
29	SS06	Inne	prac.	0	0	0
<b>1.2a. Całkowita liczba użytkowników przejazdów kolejowych ciężko rannych, według rodzaju wypadku, z podziałem na poniższe kategorie</b>						
30	LS00	We wszystkich wypadkach	osób	7	3	1
31	LS01	Podczas kolizji pociągów łącznie z kolizjami najechania na przeszkody w skrajni	osób	0	0	0
32	LS02	Podczas wykolejenia pociągu	osób	0	0	0
33	LS03	Podczas wypadków na przejazdach kolejowych, łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach	osób	5	3	1
34	LS04	Podczas wypadków z udziałem osób, spowodowanych przez poruszający się pojazd kolejowy, z wyjątkiem samobójstw	osób	2	0	0
35	LS05	W trakcie pożarów pojazdów kolejowych	osób	0	0	0
36	LS06	Inne	osób	0	0	0
<b>1.2a. Całkowita liczba osób nieuprawnionych ciężko rannych, według rodzaju wypadku, z podziałem na poniższe kategorie</b>						
37	US00	We wszystkich wypadkach	osób	0	0	0
38	US01	Podczas kolizji pociągów łącznie z kolizjami najechania na przeszkody w skrajni	osób	0	0	0
39	US02	Podczas wykolejenia pociągu	osób	0	0	0
40	US03	Podczas wypadków na przejazdach kolejowych, łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach	osób	0	0	0
41	US04	Podczas wypadków z udziałem osób, spowodowanych przez poruszający się pojazd kolejowy, z wyjątkiem samobójstw	osób	0	0	0
42	US05	W trakcie pożarów pojazdów kolejowych	osób	0	0	0
43	US06	Inne	osób	0	0	0
<b>1.2a. Całkowita liczba innych osób ciężko rannych, według rodzaju wypadku, z podziałem na poniższe kategorie</b>						
44	OS00	We wszystkich wypadkach	osób	0	0	1
45	OS01	Podczas kolizji pociągów łącznie z kolizjami najechania na przeszkody w skrajni	osób	0	0	0
46	OS02	Podczas wykolejenia pociągu	osób	0	0	0
47	OS03	Podczas wypadków na przejazdach kolejowych, łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach	osób	0	0	0
48	OS04	Podczas wypadków z udziałem osób, spowodowanych przez poruszający się pojazd kolejowy, z wyjątkiem samobójstw	osób	0	0	1
49	OS05	W trakcie pożarów pojazdów kolejowych	osób	0	0	0
50	OS06	Inne	osób	0	0	0
<b>1.3a. Całkowita liczba osób zabitych, według rodzaju wypadku, podzielona na poniższe kategorie</b>						
51	TK00	We wszystkich wypadkach	osób	0	1	0

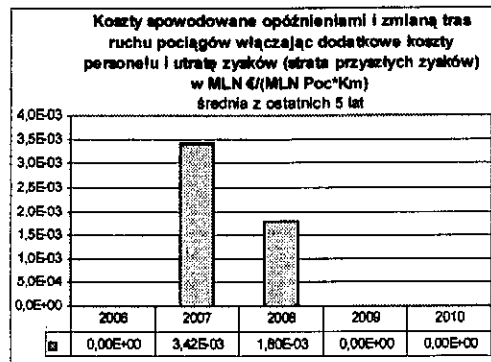
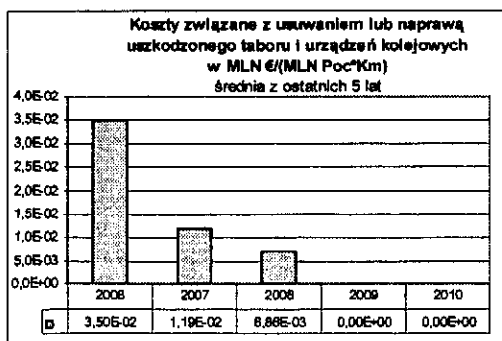
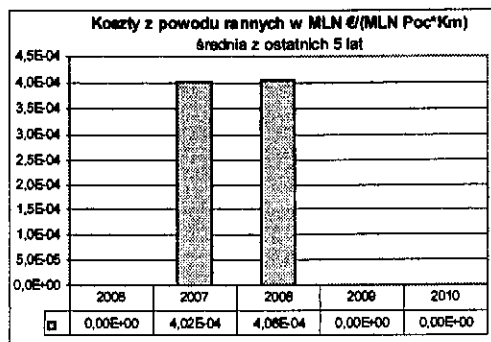
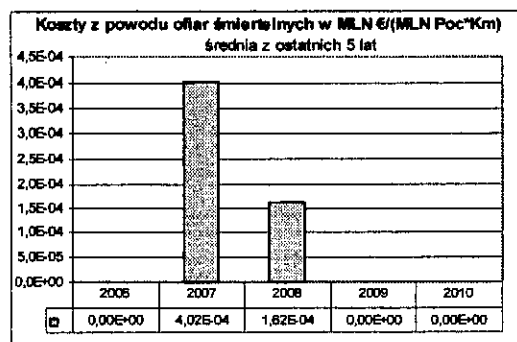
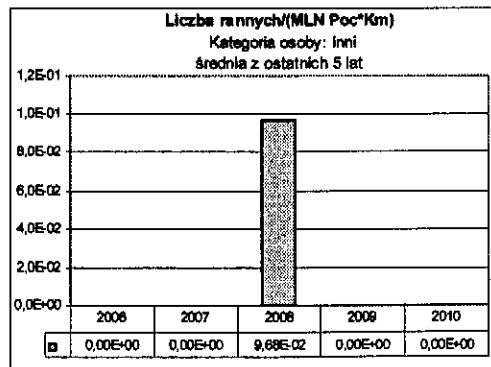
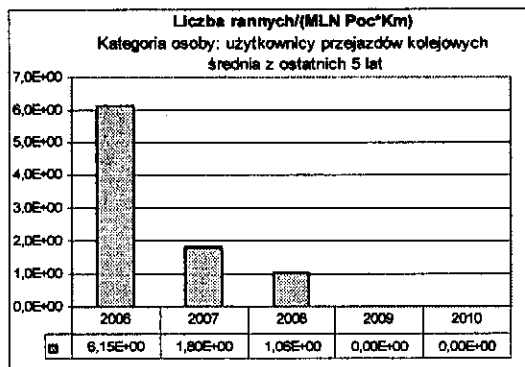
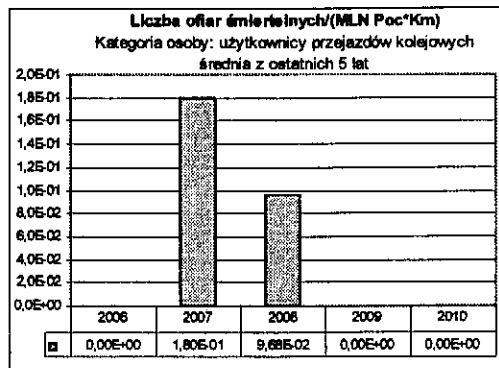
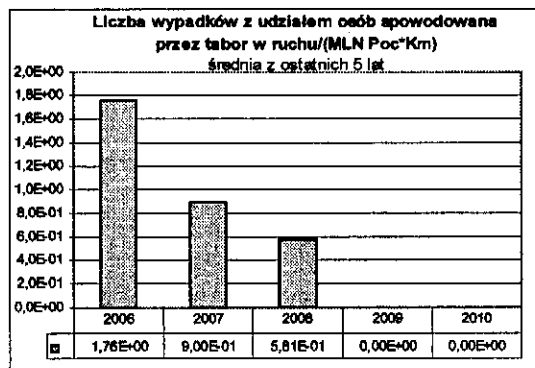
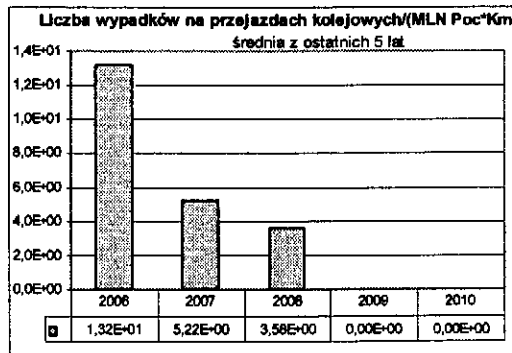
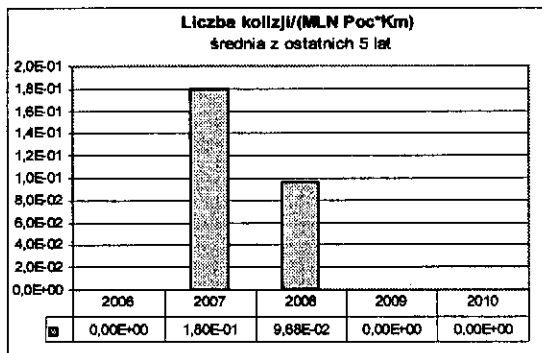
1	2	3	4	5	6	7
52	TK01	Podczas kolizji pociągów łącznie z kolizjami najechania na przeszkody w skrajni	osób	0	0	0
53	TK02	Podczas wykołajenia pociągu	osób	0	0	0
54	TK03	Podczas wypadków na przejazdach kolejowych, łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach	osób	0	1	0
55	TK04	Podczas wypadków z udziałem osób, spowodowanych przez poruszający się pojazd kolejowy, z wyjątkiem samobójstw	osób	0	0	0
56	TK05	W trakcie pożarów pojazdów kolejowych	osób	0	0	0
57	TK06	Inne	osób	0	0	0
<b>1.3a. Całkowita liczba pasażerów zabitych, według rodzaju wypadku, z podziałem na poniższe kategorie</b>						
58	PK00	We wszystkich wypadkach	pasaż.	0	0	0
59	PK01	Podczas kolizji pociągów łącznie z kolizjami najechania na przeszkody w skrajni	pasaż.	0	0	0
60	PK02	Podczas wykołajenia pociągu	pasaż.	0	0	0
61	PK03	Podczas wypadków na przejazdach kolejowych, łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach	pasaż.	0	0	0
62	PK04	Podczas wypadków z udziałem osób, spowodowanych przez poruszający się pojazd kolejowy, z wyjątkiem samobójstw	pasaż.	0	0	0
63	PK05	W trakcie pożarów pojazdów kolejowych	pasaż.	0	0	0
64	PK06	Inne	pasaż.	0	0	0
<b>1.3a. Całkowita liczba pracowników łącznie z pracownikami podwykonawców zabitych, według rodzaju wypadku, z podziałem na poniższe kategorie</b>						
65	SK00	We wszystkich wypadkach	prac.	0	0	0
66	SK01	Podczas kolizji pociągów łącznie z kolizjami najechania na przeszkody w skrajni	prac.	0	0	0
67	SK02	Podczas wykołajenia pociągu	prac.	0	0	0
68	SK03	Podczas wypadków na przejazdach kolejowych, łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach	prac.	0	0	0
69	SK04	Podczas wypadków z udziałem osób, spowodowanych przez poruszający się pojazd kolejowy, z wyjątkiem samobójstw	prac.	0	0	0
70	SK05	W trakcie pożarów pojazdów kolejowych	prac.	0	0	0
71	SK06	Inne	prac.	0	0	0
<b>1.3a. Całkowita liczba użytkowników przejazdów kolejowych zabitych, według rodzaju wypadku, z podziałem na poniższe kategorie</b>						
72	LK00	We wszystkich wypadkach	osób	0	1	0
73	LK01	Podczas kolizji pociągów łącznie z kolizjami najechania na przeszkody w skrajni	osób	0	0	0
74	LK02	Podczas wykołajenia pociągu	osób	0	0	0
75	LK03	Podczas wypadków na przejazdach kolejowych, łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach	osób	0	1	0
76	LK04	Podczas wypadków z udziałem osób, spowodowanych przez poruszający się pojazd kolejowy, z wyjątkiem samobójstw	osób	0	0	0
77	LK05	W trakcie pożarów pojazdów kolejowych	osób	0	0	0
78	LK06	Inne	osób	0	0	0

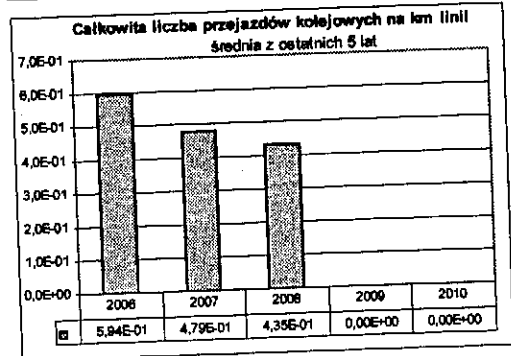
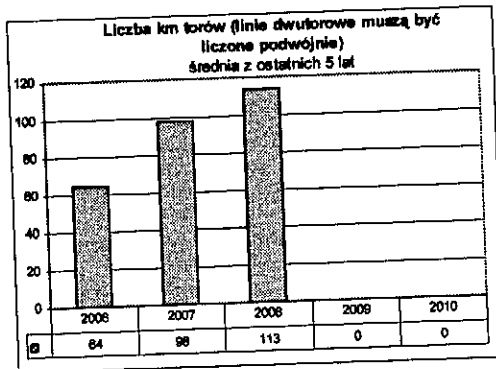
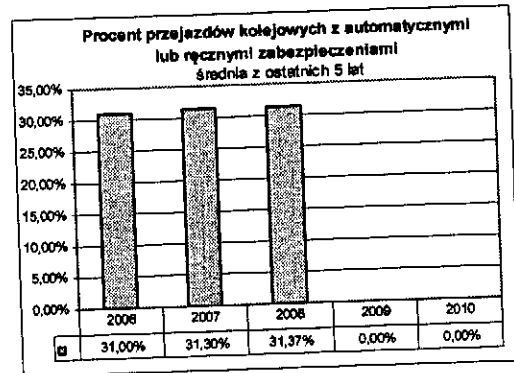
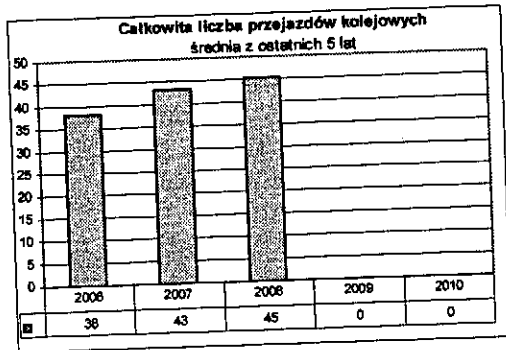
1	2	3	4	5	6	7
<b>1.3a. Całkowita liczba osób nieuprawnionych zabitych, według rodzaju wypadku, z podziałem na poniższe kategorie</b>						
79	UK00	We wszystkich wypadkach	osób	0	0	0
80	UK01	Podczas kolizji pociągów łącznie z kolizjami najechania na przeszkody w skrajni	osób	0	0	0
81	UK02	Podczas wykolejenia pociągu	osób	0	0	0
82	UK03	Podczas wypadków na przejazdach kolejowych, łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach	osób	0	0	0
83	UK04	Podczas wypadków z udziałem osób, spowodowanych przez poruszający się pojazd kolejowy, z wyjątkiem samobójstw	osób	0	0	0
84	UK05	W trakcie pożarów pojazdów kolejowych	osób	0	0	0
85	UK06	Inne	osób	0	0	0
<b>1.3a. Całkowita liczba innych osób zabitych, według rodzaju wypadku, z podziałem na poniższe kategorie</b>						
86	OK00	We wszystkich wypadkach	osób	0	0	0
87	OK01	Podczas kolizji pociągów łącznie z kolizjami najechania na przeszkody w skrajni	osób	0	0	0
88	OK02	Podczas wykolejenia pociągu	osób	0	0	0
89	OK03	Podczas wypadków na przejazdach kolejowych, łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach	osób	0	0	0
90	OK04	Podczas wypadków z udziałem osób, spowodowanych przez poruszający się pojazd kolejowy, z wyjątkiem samobójstw	osób	0	0	0
91	OK05	W trakcie pożarów pojazdów kolejowych	osób	0	0	0
92	OK06	Inne	osób	0	0	0
<b>2.1a. Całkowita liczba incydentów i wypadków unikniętych wraz z podziałem na następujące typy</b>						
93	I00	Wszystkich incydentów i wypadków unikniętych	szt.	0	0	0
94	I01	Pękniętych szyn	szt.	0	0	0
95	I02	Wyboczeń torów	szt.	0	0	0
96	I03	Defektów sygnalizacji	szt.	0	0	0
97	I04	Przekazanych sygnałów awaryjnych	szt.	0	0	0
98	I05	Pękniętych kół w eksploatowanym pojeździe kolejowym	szt.	0	0	0
99	I06	Pękniętych osi w eksploatowanym pojeździe kolejowym	szt.	0	0	0
<b>3.1a. Całkowity koszt (EURO) wszystkich wypadków</b>						
100	C00	Wszystkich wypadków	EURO	39 853,820	37 968,000	9 352,000
101	C01	Wypadków z zabitymi	EURO		1 117,00	0,000
102	C02	Wypadków z rannymi	EURO		1 117,00	1 678,000
103	C03	Zastąpienia lub naprawy zniszczonego pojazdu kolejowego i infrastruktury kolejowej	EURO	39 853,82	26 242,00	4 796,000
104	C04	Opóźnień, zakłóceń i objazdów, w tym dodatkowe koszty personelu i utraty przyszłych przychodów	EURO		9 492,00	2 878,000
<b>3.2a. Całkowita liczba utraconych godzin pracy pracowników i podwykonawców w wyniku wypadku</b>						
105	W00	Całkowita liczba utraconych godzin pracy pracowników i podwykonawców w wyniku wypadku	godz.	444	182	105

1	2	3	4	5	6	7
<b>4. Wskaźniki dotyczące bezpieczeństwa technicznego infrastruktury i jego stosowania</b>						
106	T01	% torów z Automatyczną Ochroną Pociągów (ATP)	%	0,00%	0,00%	0,00%
107	T02	% pociągo-kilometrów na torach wyposażonych w ATP	%	0,00%	0,00%	0,00%
108	T03	Całkowita liczba przejazdów kolejowych	szt.	38	48	5
109	T04	Całkowita liczba przejazdów kolejowych na kilometr linii	szt./km	0,594	0,364	0,346
110	T05	% przejazdów kolejowych z zabezpieczeniami ręcznymi i automatycznymi (kat. A, B i C)	%	31,00%	31,60%	31,50%
<b>5. Wskaźniki dotyczące zarządzania bezpieczeństwem</b>						
111	A01	Całkowita liczba przeprowadzonych audytów	szt.	0	0	0
112	A02	% przeprowadzonych audytów w stosunku do planowanych	%	0,00%	0,00%	0,00%
<b>6. Dane</b>						
113	R01	Liczba pociągo-kilometrów	mln poc.-km	1,139	4,418	4,777
114	R02	Liczba pasażero-kilometrów	mld pas.-km	0,126	1,239	1,006
115	R03	Długość torów na liniach (linie dwutorowe muszą być liczone podwójnie)	km	63,980	131,810	144,430
116	R04	Całkowita liczba godzin pracy	tys. godz.			

Uwaga: Powyższe zestawienie zawiera wprowadzone korekty za lata 2006 i 2007.









Załącznik D

## WAŻNE ZMIANY W PRAWODAWSTWIE I UREGULOWANIACH

Ogólne krajowe przepisy dotyczące bezpieczeństwa kolei					
Nazwa przepisu	Odniesienia prawne (umiejscowienie wprowadzonych zmian)	Data wejścia w życie przepisu	Przyczyny wprowadzenia (nowy przepis lub zmiana wprowadzona do istniejącego przepisu)	Opis	
Przepisy o krajowej władzy bezpieczeństwa			BEZ ZMIAN		
Przepisy o notyfikowanych organach, rzeczoznawcach, stronach trzecich, organach odpowiedzialnych za rejestrację, badanie itd.			BRAK		
Krajowe przepisy dotyczące bezpieczeństwa kolei					
Nazwa przepisu	Odniesienia prawne (umiejscowienie wprowadzonych zmian)	Data wejścia w życie	Przyczyny wprowadzenia (nowy przepis lub zmiana wprowadzona do istniejącego)	Opis/Uwagi	
1	2	3	4	5	
Przepisy o krajowych celach i metodach w zakresie bezpieczeństwa			BRAK		
Przepisy o wymaganiach wobec systemów zarządzania bezpieczeństwem i certyfikatów w zakresie bezpieczeństwa dla przedsiębiorstw kolejowych			BEZ ZMIAN		
Przepisy o wymaganiach wobec systemów zarządzania bezpieczeństwem i autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa dla zarządców infrastruktury	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 22 maja 2009 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 91, poz. 744)	30 czerwca 2009 r.	Zmiana wprowadzona do istniejącego przepisu	Przepisy wprowadzają zmianę jednego z warunków wydania sieciowego certyfikatu bezpieczeństwa dla przewoźnika kolejowego.	

1	2	3	4	5
Przepisy o wymaganiach w stosunku do posiadaczy wagonów			BRAK	
Przepisy dotyczące wymagań wobec warsztatów naprawczych			BRAK	
Przepisy o wymaganiach w zakresie autoryzacji 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	Ustawa z dnia 7 lutego 2008 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 59, poz. 359)	10 maja 2008 r.	Ustawa dokonuje wdrożenia dyrektywy Komisji 2007/32/WE z dnia 1 czerwca 2007 r. zmieniającej załącznik VI do dyrektywy Rady 96/48/WE w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości i załącznik VI do dyrektywy 2001/16/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej	<p>Przepisy ustawy wprowadzają zmiany do rozdz. 4a ustawy o transporcie kolejowym, w szczególności:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- do art. 4 (nowe pkt 34a i 35a) przez dodanie definicji pośredniego certyfikatu zgodności podsystemu oraz definicji pośredniej deklaracji weryfikacji zgodności podsystemu,</li> <li>- do art. 25c (nowy ust. 1a) przez odniesienie do możliwości przeprowadzenia oceny wstępnej i możliwości uzyskania pośredniej deklaracji weryfikacji zgodności podsystemu (art. 25c ust. 7 pkt 3),</li> <li>- do art. 25c (nowy ust. 2a) przez nałożenie obowiązku kontroli podsystemu na etapach od projektowania do testów końcowych,</li> <li>- do art. 25c (nowe ust. 6b i 6c) przez nałożenie obowiązku uwzględnienia pośrednich certyfikatów zgodności podsystemu przy wydawaniu certyfikatu zgodności podsystemu przez jednostkę notyfikowaną,</li> <li>- do art. 25c (zmieniony ust. 7) przez nałożenie obowiązku wydania pośredniej deklaracji weryfikacji zgodności podsystemu przez producenta, który otrzymał odpowiedni certyfikat,</li> <li>- do art. 25c (zmieniony ust. 10) przez nałożenie obowiązku przechowywania dokumentacji technicznej towarzyszącej deklaracji zgodności oraz udostępniania jej zainteresowanym organom w danym państwie członkowskim (nowy ust. 11), oraz przez obowiązek sporządzania dokumentacji technicznej dotyczącej weryfikacji zgodności podsystemu w języku zamawiającego lub w jednym z oficjalnych języków państwa członkowskiego, na terenie którego ma swoją siedzibę podmiot zamawiający lub jego upoważniony przedstawiciel na terytorium Wspólnoty, bądź w języku zaakceptowanym przez ten podmiot (nowy ust. 12).</li> </ul> <p>Przepis ten ma na celu uproszczenie wydawania certyfikatów przez notyfikowane jednostki certyfikujące, które wykonują zlecenia dla różnych państw członkowskich w ich języku bądź w innym języku uzgodnionym przez strony.</p>

1	2	3	4	5
<p>Wspólne zasady funkcjonowania sieci kolejowej, w tym przepisy dotyczące procedur sygnalizacji i zarządzania ruchem</p>	<p>Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 27 lutego 2009 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U. Nr 35, poz. 274)</p>	<p>13 marca 2009 r.</p>	<p>Niniejsze rozporządzenie w zakresie swojej regulacji wdraża postanowienia dyrektywy 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawanie świadectw bezpieczeństwa</p>	<p>— do art. 25s przez nałożenie obowiązku publikacji przez notyfikowane jednostki informacji o otrzymanych wnioskach o dokonanie oceny zgodności oraz o wydawanych certyfikatach lub odmowach ich wydania, — w art. 25a wprowadzono też zmianę dostosowującą terminologię w zakresie podsystemów transeuropejskiej sieci kolejowej.</p>
<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>Rozporządzenie określa: 1) warunki dostępu i korzystania przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej; 2) tryb składania i rozpatrywania wniosków o przydzielenie tras pociągów; 3) rodzaj usług dodatkowych i pomocniczych, świadczonych przez zarządcę infrastruktury kolejowej; 4) sposób postępowania w przypadku niewystarczającej zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej; 5) szczegółowe zasady ustalania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, w tym opłaty podstawowej, minimalnej stawki jednostkowej i opłat dodatkowych oraz podwyższania opłat i udzielenia ulg; 6) zakres przedmiotowy zagadnień, które w szczególności wymagają uregulowania umową o korzystanie z przydzielonych tras pociągów oraz umową ramową; 7) sposób opracowania przez zarządcę regulaminu; 8) formy współdziałania zarządców, gdy zarządzana przez nich infrastruktura kolejowa umożliwia wzajemne przekazywanie pociągów, dzięki połączeniu linii kolejowych przez nich zarządzanych.</p>
<p>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 10 lipca 2008 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 144, poz. 902)</p>	<p>7 września 2008 r.</p>	<p>Ustawa dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia dyrektywy Rady 2005/47/WE z dnia</p>	<p>Nowelizowane przepisy ustawy wprowadzają zmiany do ustawy o transporcie kolejowym: — dodając definicję interoperacyjnych usług transgranicznych, — nowy rozdz. 4b „Czas pracy pracowników kolei wykonujących interoperacyjne usługi transgraniczne”</p>

1	2	3	4	5
<p>Przepisy o dochodzeniach w sprawie wypadków, poważnych wypadków i incydentów, w tym rekomendacje</p> <p>Przepisy o wymaganiach w zakresie krajowych wskaźników bezpieczeństwa, w tym sposobu ich gromadzenia i analizowania</p>	<p>Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 sierpnia 2009 r. w sprawie wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI) (Dz. U. Nr 142, poz. 1159)</p>	<p>17 września 2009 r.</p>	<p>18 lipca 2005 r. w sprawie umowy między Stowarzyszeniem Kolei Europejskich (CER) a Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF) w sprawie niektórych aspektów warunków pracy pracowników wykonujących pracę w trasie, uczestniczących w świadczeniu interoperacyjnych usług transgranicznych w sektorze kolejowym</p> <p>BEZ ZMIAN</p> <p>Przepis nowy; wdrożenie dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych oraz zmieniającej dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania</p>	<p>dot. stosowania do pracowników umowy między Wspólnotą Kolei Europejskich (CER) a Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF) w sprawie niektórych aspektów warunków pracy pracowników wykonujących pracę w tej trasie,</p> <p>– art. 25u ust. 2 i 4 nakłada obowiązek stosowania przepisów Umowy zbiorowej w regionalnych transgranicznych przewozach pasażerskich, w transgranicznych przewozach towarowych w odległości ≤ 15 km od granicy, jak również w przewozach między granicznymi stacjami kolei: Rzepin, Tuplice, Zebrydowice oraz w odniesieniu do pociągów na trasach transgranicznych, które zaczynają i kończą bieg na terytorium Polski a korzystają z infrastruktury kolejowej innego państwa obcego, bez zatrzymania na jego terytorium.</p> <p>Rozporządzenie określa wspólne wskaźniki bezpieczeństwa (CSI), które Prezes Urzędu Transportu Kolejowego zamieszcza w rocznym raporcie w sprawie bezpieczeństwa, na podstawie wskaźników otrzymanych od zarządców i przewoźników kolejowych oraz sposób ich obliczania i zestawiania.</p>

1	2	3	4	5
Przepisy o wymaganiach w zakresie autoryzacji wprowadzania do użytku infrastruktury (tory, mosty, tunele, energetyka, ATC, radio, sygnalizatory, przejazdy kolejowe, perony itd.)			licencji przedsiębiorstwom kolejowym, oraz dyrektywe 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz certyfikację w zakresie bezpieczeństwa.	BRAK

## Załącznik E

## STAN CERTYFIKACJI I AUTORYZACJI W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA – DANE LICZBOWE

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

Liczba certyfikatów bezpieczeństwa wydanych zgodnie z dyrektywą 2001/14/WE, otrzymanych przez licencjonowane przedsiębiorstwa kolejowe w 2008 r. zarejestrowane:	w Polsce	1
	w innym państwie członkowskim	0

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

		Nowe	Zaktualizowane/ zmienione	Odnowione
E.2.1. Liczba ważnych certyfikatów bezpieczeństwa, <b>część A</b> , otrzymanych przez przedsiębiorstwa kolejowe w 2008 r. zarejestrowane:	w Polsce	1	0	0
	w innym państwie członkowskim	0	0	0

		Nowe	Zaktualizowane/ zmienione	Odnowione
E.2.2. Liczba ważnych certyfikatów bezpieczeństwa, <b>część B</b> , otrzymanych przez przedsiębiorstwa kolejowe w 2008 r. zarejestrowane:	w Polsce	0	0	0
	w innym państwie członkowskim	0	0	0

			A	R	P
E.2.3. Liczba wniosków o certyfikaty bezpieczeństwa, <b>część A</b> , złożonych przez przedsiębiorstwa kolejowe w 2008 r. zarejestrowane:	w Polsce	nowe certyfikaty	0	0	0
		certyfikaty zaktualizowane/ zmienione	0	0	0
		certyfikaty odnowione	0	0	0
	w innym państwie członkowskim	nowe certyfikaty	0	0	0
		certyfikaty zaktualizowane/ zmienione	0	0	0
		certyfikaty odnowione	0	0	0

			A	R	P
E.2.4. Liczba wniosków o certyfikaty bezpieczeństwa, <b>część B</b> , złożonych przez przedsiębiorstwa kolejowe w 2008 r. zarejestrowane:	w Polsce	nowe certyfikaty	1	0	7
		certyfikaty zaktualizowane/ zmienione	0	0	0
		certyfikaty odnowione	0	0	0
	w innym państwie członkowskim	nowe certyfikaty	0	0	0
		certyfikaty zaktualizowane/ zmienione	0	0	0
		certyfikaty odnowione	0	0	0

A – Wniosek przyjęty, certyfikat został już wydany

R – Wniosek odrzucony, certyfikat nie został wydany

P – Sprawa w toku, do tej pory nie wydano certyfikatu

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

W roku 2008 żadne przedsiębiorstwo z innego państwa nie ubiegało się o taki dokument.