



**Prezes**  
Urzędu Transportu Kolejowego

---

**RAPORT**

**W SPRAWIE BEZPIECZEŃSTWA**

**NA KOLEI W POLSCE**

**ZA 2011 ROK**

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

**Warszawa, wrzesień 2012 rok**

SPIS TREŚCI

Lp	Tytuł			Str.	
1	A	A.1	Zakres raportu	4	
2		A.2	Streszczenie raportu w języku angielskim	4	
3	B	Wstęp		9	
4		1.	Wstęp do raportu	9	
5		2.	Informacje o strukturze kolei	11	
6		3.	Podsumowanie – ogólna analiza tendencji w rozwoju bezpieczeństwa - certyfikacja	13	
7	C	Organizacja		15	
8		1.	Wprowadzenie	15	
9		2.	Organizacja Urzędu Transportu Kolejowego i związek z innymi organami	15	
10	D	Rozwój bezpieczeństwa kolei		16	
11		1.	Inicjatywy mające na celu utrzymanie i poprawę stanu bezpieczeństwa	16	
12		2.	Analiza tendencji danych wypadków i poważnych wypadków	23	
13		3.	Analiza tendencji danych znaczących wypadków	24	
14		4.	Rezultaty rekomendacji w zakresie bezpieczeństwa	27	
15	E	Ważne zmiany w prawodawstwie i uregulowaniach prawnych		32	
16		1.	Stopień zaawansowania transpozycji Dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r.	32	
17		2.	Stopień zaawansowania transpozycji Dyrektywy 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007r. oraz Dyrektywy 2007/58/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r.	32	
18	F	Stan certyfikacji i autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa		34	
19		1.	Przepisy krajowe – daty rozpoczęcia – dostępność	34	
20		2.	Dane liczbowe	35	
21		3.	Aspekty proceduralne	36	
22	G	Nadzór nad przewoźnikami kolejowymi i zarządcami infrastruktury		39	
23		1.	Opis nadzoru nad przewoźnikami kolejowymi i zarządcami infrastruktury	39	
24		2.	Opis zakresu stosowania aspektów prawnych zawartych w sprawozdaniach rocznych zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych – dostępność sprawozdań rocznych przed dniem 30 czerwca (zgodnie z art. 9 ust. 4 Dyrektywy 2004/49/WE w sprawie bezpieczeństwa kolei)	42	
25		3.	Liczba kontroli / inspekcji	43	
26		4.	Liczba audytów	43	
27		5.	Podsumowanie odpowiednich środków /działań naprawczych (zmiana, uchylenie, zawieszenie, ważne ostrzeżenie, itd.) dotyczących aspektów bezpieczeństwa, podjętych w następstwie audytów / inspekcji	44	
28		6.	Krótkie podsumowanie / opis skarg zgłoszonych przez zarządcę(-ów) infrastruktury wobec przewoźnika kolejowego/ przewoźników kolejowych związane z warunkami w części A / części B certyfikatu	44	
29		7.	Krótkie podsumowanie / opis skarg zgłoszonych przez przewoźnika(-ów) kolejowych wobec zarządcy(-ów) infrastruktury związane z warunkami w autoryzacji	44	
30	H	Sprawozdawczość dotycząca stosowania CSM w zakresie wyceny i oceny ryzyka		45	
31		1.	Doświadczenia Urzędu Transportu Kolejowego dotyczące stosowania CSM w zakresie wyceny i oceny ryzyka	45	
32		2.	Procedura (np. kwestionariusz), która umożliwi przewoźnikom kolejowym	46	
33		3.	Zmiana krajowych przepisów dotyczących bezpieczeństwa w celu uwzględnienia rozporządzenia WE nr 352/2009 w sprawie CSM w zakresie oceny ryzyka	47	
34	I	Alternatywne środki w ramach odstępstw dotyczących schematu certyfikacji ECM		47	
35	J	Wnioski końcowe – priorytety		47	
36	K	Źródła informacji		48	
37	L	ZAŁĄCZNIKI		48	
38	Załączniki A		A.1.a.	Ogólny system kolejowy w Polsce (ogólnie dostępna sieć linii kolejowych)	49
39			A.1.b.	Stacje rozrządowe i manewrowe na sieci ogólnego systemu kolejowego w Polsce	50
40			A.1.c.	Sieć metra oraz sieć funkcjonalnie oddzielona od reszty systemu kolejowego i przeznaczona do prowadzenia pasażerskich przewozów aglomeracyjnych	51

41		A.2.1. a.	Zarządcy infrastruktury kolejowej ogólnego systemu kolejowego w Polsce	52
42		A.2.1. b.	Zarządcy infrastruktury kolejowej sieci metra oraz sieci funkcjonalnie oddzielonej od reszty systemu kolejowego i przeznaczonej do prowadzenia pasażerskich przewozów aglomeracyjnych	53
43		A.2.1. c.	Zarządcy infrastruktury kolejowej w Polsce – siedziby podmiotów	54
44		A.2.2. a.	Przewoźnicy kolejowi. Prowadzenie przewozów kolejowych na sieci ogólnego systemu kolejowego	56
45		A.2.2. b.	Przewoźnicy kolejowi Prowadzenie pasażerskich przewozów miejskich i podmiejskich na sieci metra oraz sieci funkcjonalnie oddzielonej od ogólnego systemu	60
46	Załączniki B	B.1.	Schemat organizacyjny Urzędu Transportu Kolejowego	61
47		B.2.	Obszary działania Oddziałów Terenowych Urzędu Transportu Kolejowego	62
48		B.3.	Powiązania Urzędu Transportu Kolejowego z innymi organizacjami krajowymi	63
49	Załącznik C	Dane dotyczące CSI – zastosowane definicje		64
50		1.	Dane dotyczące CSI	64
51		2.	Definicje zawarte w rozporządzeniu (WE) Nr 91/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady	68
52		3.	Definicje krajowe stosowane w rocznym raporcie	69
53	Załącznik D	Ważne zmiany w prawodawstwie i rozporządzeniach		74
54	Załącznik E	Stan certyfikacji i autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa – dane liczbowe		77
55		E.1	Certyfikaty w zakresie bezpieczeństwa zgodnie z Dyrektywą 2001/14/WE	77
56		E.2	Certyfikaty bezpieczeństwa zgodnie z dyrektywą 2004/49/WE	77
57		E.3	Autoryzacje w zakresie bezpieczeństwa zgodnie z dyrektywą 2004/49/WE	78
58		E.4	Aspekty proceduralne – certyfikaty w zakresie bezpieczeństwa cz. A	79
59		E.5	Aspekty proceduralne – certyfikaty w zakresie bezpieczeństwa cz. B	79
60		E.5	Aspekty proceduralne – autoryzacje w zakresie bezpieczeństwa	79

## 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 (załączniki A.2.1.a, A.2.1.b, A.2.1.c) oraz wykazem przewoźników kolejowych (załączniki A.2.2.a, A.2.2.b) prowadzących działalność w okresie sprawozdawczym, z podziałem na:
  - **ogólny system kolejowy** w Polsce (ogólnie dostępna sieć linii kolejowych),
  - **sieci metra oraz sieci funkcjonalnie oddzielonej od reszty systemu kolejowego** i przeznaczonej do prowadzenia pasażerskich przewozów aglomeracyjnych;
- b) ważnych zmianach w prawodawstwie i uregulowaniach dotyczących bezpieczeństwa kolei wprowadzonych w 2011 roku (załącznik D);
- c) stanie bezpieczeństwa kolei, łącznie z agregacją wskaźników bezpieczeństwa – CSI (załącznik C, załączniki CSI) na szczeblu państwa członkowskiego;
- d) wynikach i doświadczeniach związanych z nadzorowaniem zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych.

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

## A.2. STRESZCZENIE RAPORTU w języku angielskim

### **1. Introduction.**

The annual safety report is prepared in order to fulfil the requirements of Art. 18 of Directive 2004/49/EC of the European Parliament and of the Council of 29 April 2004 *on safety of the Community's railways*, as well as of Art. 17a para. 6 of the Act of 28 March 2003 on *Railway Transport* (consolidated text: Polish Official Journal 2007, No. 16, item 94 as amended).

The Annual Report, made available by means of publication in the official journal of the minister in charge of transport, is a source of information mainly for various entities registered in Poland or the Member States and operating in the field of railway transport. Moreover, the information can be used by trade unions operating in infrastructure managers and railway undertakings, businesspeople, politicians, scientists, media representatives and the general public.

On the basis of information prepared by the obliged entities, in the annual report for 2011 safety indicators (CSI) were determined by reference to the statistics of significant accidents, i.e. in accordance with the definitions contained in Regulation (EC) No. 91/2003 of the European Parliament and of the Council of 16 December 2002 on rail transport statistics and Regulation of the Minister of Infrastructure of 20 July 2010 on Common Safety Indicators (CSI) (Polish Official Journal No. 142, item 952), which, starting from 2010, introduced uniform rules on statistics concerning safety indicators.

In the reporting period 2006-2009, the indicators concerned all **accidents and serious accidents**, i.e. according to national definitions. Thus, safety indicators for 2010 with the reporting period 2006-2009, cannot be reliably compared at NSA and ERA levels.

Together with the report for 2011, an infrastructure manager submitted a **correction relating to 2010** concerning the ‘total number of signals passed at danger’ (code I04), i.e. **instead of 4,377 cases the number was reduced to 13 cases**. The wrong figures resulted from misinterpretation of the provision, i.e. in 2010 the number included all the reported emergency signals, including those not confirmed by the measurements of rolling stock fault detection devices.

In this annual report, safety indicators were presented in **2 groups**, i.e.:

- a) **general railway system** in Poland (generally accessible network of railway lines),
- b) **metro network and networks functionally separated from the rest of the railway system** and intended for agglomeration passenger services.

Within the general railway system category, reports were submitted by 8 infrastructure managers. In addition, annual reports were submitted by 62 railway undertakings operating within this network during the reporting period.

From the second group, reports were submitted by 3 infrastructure managers, of whose number 2 entities also provided transport services in the network.

Despite the fact that the report for 2011 is the sixth one already, preparing it still poses considerable problems to many entities.

Implementation of the requirement of additional breakdown of railway accidents for statistical purposes, that is, introduction of ‘significant accidents’, turned out to be difficult to exact from infrastructure managers and railway undertakings, one of the reasons being the fact that the State Commission for Railway Accident Investigation (as NIB) applies national definitions of: ‘serious accident’, ‘accident’ and ‘incident’, which differ from the definitions required by the European Railway Agency for safety indicators.

Still, many difficulties for accident investigation commissions are caused by the application of breakdown of injured persons, that is, ‘unauthorized persons’ and ‘other persons’. The greatest difficulties occurred in gathering figures concerning the economic consequences of significant accidents. The NSA will strive to standardize the rules according to which obligated entities present figures.

In addition, as for figures concerning the ‘*number of motor cars / traction units*’ doubts arise in the determination of such figures and in the proper classification of motor cars, including railbuses.

## **2. Information about railway structure.**

**2.1.** The **general railway system** in Poland covers a network of railway lines which were managed by 9 railway infrastructure managers in 2011.

The total length of railway lines operated at the end of 2011 was 20,066.07 km (increase by 14.84 km compared to 2010).

The total length of all tracks in this system was 38,831.25 km (increase by 233.78 km compared to 2010).

25,073.74 km of track, that is, 65% of all track, is electrified (3kV, DC). Compared to 2010, there was a decrease by 115.46 km of electrified track.

**2.2.** The Polish **metro network and networks functionally separated from the rest of the railway system** and intended for agglomeration passenger services are managed by 3 infrastructure managers.

At the end of 2011, the total length of **railway lines** in operation did not change compared to 2010 and was **62.4 km**.

The total length of **track** in this system was also the same as in 2010 and stood at **144.5 km**.

121.7 km of track, i.e. 84.3 pct of all track, is electrified (0.65 and 0.75 kV, DC).

### 3. General analysis of trends in safety development, certification.

#### 3.1. General railway system – ACCIDENTS AND SERIOUS ACCIDENTS.

On the basis of analysis of accident statistics, it was found that the number of accidents and serious accidents which occurred in the network of railway lines of the general railway system in 2011 compared to the preceding year rose by 0.6%, i.e. from the total of 831 in 2010 to 836 in 2011.

The number of accidents in 2011 increased by 7 versus 2010, i.e. the number of accidents in 2010 was 747 and in 2011 it rose to 754.; increase by 0.9%.

In 2011 the number of serious accidents dropped by 2 (2.3%) compared to 2010, i.e. the number of serious accidents in 2010 was 84 and in 2011 it decreased to 82.

#### 3.2. General railway system – SIGNIFICANT ACCIDENTS.

On the basis of analysis of accident statistics, it was found that the in 2011 the number of **significant accidents** which occurred within said network **grew by 8.7%** compared to the preceding year, i.e. from a total of 449 in 2010 to 488 in 2011 (increase by 39).

**The number of collisions** rose by 4, i.e. from 4 collisions in 2010 to 8 in 2011, which means an increase by 100%. The higher number of collisions was caused by inappropriate, almost reckless behaviour of drivers of road vehicles and operators of subcontractor's construction machines, who left the vehicles within the rolling stock clearance gauge outside level crossings.

**The number of derailments** of trains also grew by 6, i.e. from 17 derailments in 2010 to 23 in 2011, which means an increase by 35.3%. The considerable increase in the number of accidents was caused by deteriorating technical condition of tracks and switches due to wear and tear and the time of operation which is in excess of their useful life, as a consequence of many years of investment limitations. An assessment of the technical condition, on the basis of diagnostic tests conducted by infrastructure managers, confirmed the fact that 24% of the infrastructure they manage was diagnosed as only satisfactory. The higher number of derailments was also caused by the deteriorating technical condition of the railway vehicles in use, as a consequence of poor progress in the process of their regeneration and new purchases.

Some of the derailments were caused by errors made by employees of both infrastructure managers and railway undertakings.

The number of significant accidents on level crossings and the number of fires in rolling stock **did not change** compared to last year.

Changes relating to significant accidents: accidents including persons, caused by rolling stock in motion (341 in 2010 and 366 in 2011 – increase by 25) and in 'other' category (1 in 2010 and 5 in 2011 – increase by 5), **which occurred in 2011 as compared to 2010 had the character of natural deviations.**

The total number of **persons seriously injured** in accidents rose by 21 compared to 2010, that is, from 188 injured persons to 209, which corresponds to an increase by 11%.

The considerable drop in the number of seriously injured persons was reported in collisions, i.e. from 13 persons in 2010, all of whom were seriously injured in a single collision on 13 July 2010, to 6 persons in 2011; decrease by 53.8%.

The number of persons seriously injured as a result of train derailment rose in 2011 to 34 persons (from 0 in 2010), which was caused by a single accident on 12 August 2011 on line No. 001 Warsaw – Katowice, Baby station.

The highest number of serious injuries occurred in accidents including persons, caused by rolling stock in motion (55.5% of all injured persons) and level-crossing accidents (24% of all injuries).

The number of seriously injured **passengers** (27.8% of all injured persons) rose by 23 versus 2010, that is, from 35 passengers in 2010 to 58 passengers in 2011, which signifies an **increase by 65.7%**. This was caused by a single accident which took place on 12 August

2011 on line No. 001 Warsaw – Katowice, Baby station, in which accident 33 passengers were seriously injured. As for the remaining causes of accidents, like in the preceding years, changes in the numbers of seriously injured passengers have the nature of natural deviations.

Changes in the numbers of seriously injured persons:

- **employees** (10 employees in 2010, 11 employees in 2011),
- **level crossing users** (52 persons in 2010, 46 persons in 2011),
- **unauthorized persons** (91 persons in 2010, 93 persons in 2011),
- **others** (0 persons in 2010, 1 person in 2011)

**had the nature of natural deviations.**

The total number of accident **fatalities** in 2011 **grew by 13%** compared to 2010, that is, from 283 to 320 persons.

An increase was reported in the number of fatalities in level-crossing accidents, i.e. from 55 to 62 persons – increase by 12.7%. The number of fatalities caused by rolling stock in motion also increased from 228 to 251 persons – by 10%.

The vast majority of fatalities are unauthorized persons (244 persons, which accounts for 76.3% of all fatalities). The second biggest group is level crossing users (60 persons, i.e. 19% of all fatalities).

Compared to the preceding year, the number of fatalities among unauthorized persons went up from 216 to 243 persons – increase by 12.5%. There was also a similar increase in the number of fatalities among level crossing users, which rose from 54 to 60 persons – growth by 11%. There was also an increase in the number of fatalities among passengers, i.e. from 7 to 10 passengers – growth by 42.8%, especially caused by jumping on and off a moving railway vehicle. Meanwhile, the number of fatalities among employees fell down compared to the preceding year, from 6 to 2 employees (in different accidents).

**The above changes in 2011 versus 2010 had the nature of natural deviations.**

The number of fatalities among **other persons** rose by 4 compared to 2010, i.e. from 0 persons in 2010 to 4 persons in 2011. This was caused by a **single accident** of 26 July 2011 on line No. 426, route Strzelce Krajeńskie East - Strzelce Krajeńskie, km 2,728, as a result of which two residents of the building were killed on the spot and the third person who was outside the building died after being taken to hospital.

Compared to the preceding year, the number of **suicides** dropped noticeably, by 40% (47 suicides were reported in 2010, compared to 28 in 2011).

**Quantitative changes of accident precursors which occurred in 2011 as compared to 2010 (after adjustment) had the nature of natural deviations.**

### **3.3. Metro network and network functionally separated from the rest of the railway system and intended for agglomeration passenger services.**

The total number of accidents and serious accidents which occurred in this network in 2011 compared to the preceding year dropped by 15%, i.e. from the total number of 15 accidents in 2010 to 13 in 2011.

In 2010 one significant accident was reported, while in 2011 there were 4, which means an increase by 300%.

The growth in the number of accidents resulted from the more frequent cases of careless behaviour of pedestrians who crossed the tracks in places not designated for crossing and drivers of road vehicles who failed to observe the traffic regulations while using level crossings.

### 3.4. Certification.

In accordance with the latest amendments to the Railway Transport Act, infrastructure managers and railway undertakings holding valid safety certificates (issued pursuant to Directive 2001/14/EC) were obliged to apply to the President of the UTK [*Office of Railway Transport*] for the issue of safety authorizations or safety certificates by 30 June 2010. The aforementioned safety certificates expired on 31 December 2010.

In 2011, 14 part A safety certificates (including one amended) and 23 part B safety certificates (including 2 amendments) were issued to railway undertakings. In total, by the end of 2011, 69 part A safety certificates and 66 part B safety certificates were issued.

In 2011, 4 safety authorizations were issued (including one amended) to infrastructure managers.

Commission Regulation (EC) No. 352/2009 of 24 April 2009 on the adoption of a common safety method on risk evaluation and assessment, which method is referred to in Art. 6(3)(a) of Directive 2004/49/EC of the European Parliament and of the Council, was published on 29 April 2009.

As for significant technical changes concerning the vehicles defined in Art. 2(c) of Directive 2008/57/EC and structural subsystems, when the provisions of Art. 15(1) of said Directive or TSI so require, the Regulation has been applied **from 19 July 2010**.

In full, the Regulation will apply **from 1 July 2012**.

In view of the above, in 2011 entities were not obliged to report their experiences concerning the application of CSM to risk assessment and evaluation methods. It should be mentioned that 21 railway undertakings and 3 railway infrastructure managers submitted their experiences in this field.

According to the submitted information, following an assessment of the potential influence of the changes on the railway system safety – in accordance with the requirements set forth in Commission Regulation (EC) No. 352/2009 of 24 April 2009 (OJ L 108 of 29.04.2009), no change was considered as a ‘significant change’ within the meaning of Art. 4 of said Regulation.

### 4. Final conclusions.

The Office of Railway Transport, as the national safety authority, adopted the following priority measures for 2012:

- 1) Continuation of control and preventive measures in order to maintain an adequate level of safety of railway traffic due to deterioration of the condition of railway infrastructure caused, among other things, by infrastructure managers’ inability to perform the necessary repairs.
- 2) Continuation of measures in the field of safety certification and authorization in order to maintain the favourable trend of safety improvement, especially in the field of rolling stock.
- 3) Support to measures intended to organize the supervision over the design, construction and consignment for operation of railway infrastructure in the part concerning: tracks, traffic management systems, power supply, etc.
- 4) Preparation and implementation of a procedure concerning issuing opinions and certificates for entities in charge of maintenance (ECM) of freight wagons, as referred to in Commission Regulation (EU) No. 445/2011 of 10 May 2011 on a system of certification of entities in charge of maintenance for freight wagons and amending Regulation (EC) 653/2007 (OJ L122 of 11 May 2011).



## **B. WSTĘP**

### **1. Wstęp do raportu.**

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

Raport roczny, udostępniony poprzez opublikowanie w dzienniku urzędowym ministra właściwego do spraw transportu, stanowi źródło informacji przede wszystkim dla różnych podmiotów zarejestrowanych w Polsce i państwach członkowskich prowadzących działalność w dziedzinie transportu kolejowego. Ponadto informacje mogą zostać wykorzystane przez organizacje związkowe działające u zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych, przedstawicieli biznesu, polityki, nauki, mediów jak również całego społeczeństwa.

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

Na podstawie informacji o wskaźnikach bezpieczeństwa opracowanych przez jednostki zobowiązane, w rocznym raporcie za 2011 rok, wskaźniki bezpieczeństwa (CSI) wyznaczone zostały w odniesieniu do statystyki **znaczących wypadków**, tj. zgodnie z definicjami ujętymi w rozporządzeniu (WE) Nr 91/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 2002 r. w sprawie statystyki transportu kolejowego oraz rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 20 lipca 2010 r. w sprawie wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI) (Dz. U. Nr 142, poz. 952), które począwszy od roku 2010 ujednoliciło zasady statystyki w zakresie wskaźników bezpieczeństwa.

W okresie sprawozdawczym 2006 – 2009 wskaźniki odnosiły się do wszystkich **wypadków i poważnych wypadków**, tj. według definicji krajowych ujętych w ustawie z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym. Dlatego też, porównywanie wskaźników bezpieczeństwa będzie najbardziej miarodajne od 2010 roku, 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.:

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

Razem z raportem za 2011 rok zarządca infrastruktury zgłosił **korektę za 2010 r.** dotyczącej „łącznej liczby przypadków minięcia sygnału informującego o niebezpieczeństwie” (kod I04), tj. **zamiast 4377 szt. wniesiono korektę na 13 szt.** Błędne dane wynikały z niewłaściwej interpretacji zapisu, tj. w 2010 roku odniesiono się do wszystkich odnotowanych sygnałów awaryjnych, w tym niepotwierdzone wskazania urządzeń detekcji stanów awaryjnych taboru.

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

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

Z grupy ogólnego systemu kolejowego raporty przedłożyło 8 zarządców infrastruktury. Ponadto roczne raporty przedłożyło 62 przewoźników kolejowych prowadzących działalność przewozową w okresie sprawozdawczym na tej sieci.

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

Pomimo, że raport za 2011 rok jest z kolei już szóstym, to jednak w dalszym ciągu opracowanie jego sprawia wielu podmiotom dużo problemów.

**Najczęściej spotykane problemy przy zbieraniu danych i opracowaniu raportów:**

- wdrożenie wymogu stosowania dodatkowego podziału wypadków kolejowych dla celów statystycznych, tj. wprowadzenie „znaczących wypadków”, okazało się trudnym zadaniem do wyegzekwowania od zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych, między innymi ze względu na stosowanie przez Państwową Komisję Badania Wypadków Kolejowych (jako NIB) podziału zdarzeń kolejowych według definicji krajowych, tj.: „poważnego wypadku”, „wypadku” oraz „incydentu”, odmiennych od definicji wymaganych przy wskaźnikach bezpieczeństwa;
- w dalszym ciągu wiele trudności dla komisji wypadkowych stwarza stosowanie podziału osób poszkodowanych podczas wypadków, tj. kwalifikowanie „osób innych”;

- niespójność danych statystycznych w raportach sporządzanych przez zobowiązane podmioty kolejowe potwierdza fakt, iż jest to efektem braku wdrożenia bieżącej wymiany informacji w komórkach wewnętrznych podmiotu, jak również brak właściwej współpracy z zewnętrznymi podmiotami;
- odnośnie danych dotyczących skutków ekonomicznych, wystąpiły różnice w interpretacji danych przedstawianych we wskaźnikach bezpieczeństwa przez zarządców i przewoźników kolejowych w związku z brakiem szczegółowych uregulowań prawnych w tym zakresie. NSA, w porozumieniu z ERA, będzie dążyć do wypracowania jednolitych zasad przedstawiania danych w rocznych raportach przez zobowiązane podmioty kolejowe;
- odnośnie kategorii incydentów: „Pękniętych szyn” (kod I01) w dalszym ciągu występują wątpliwości przy określaniu tych danych;
- bardzo poważne trudności nastęcza wskazanie prawidłowych danych (kod R07) formularza „2011 CSF”: „Liczba ton-km pociągu towarowego”, brak jednoznacznego określenia rodzaju, tj. „brutto tonokilometry” czy „netto tonokilometry”. Logicznym byłoby przyjąć „brutto tonokilometry”, gdyż uwzględniana byłaby wówczas praca przewoźnika przewoźników kolejowych, których pociągi prowadzą w swoim składzie próżne wagony. Należy nadmienić, że w wielkości pracy przewozowej wyrażonej w pociągokilometrach uwzględniane są również pociągi prowadzące próżne wagony; W niniejszym raporcie informacje zawierają wielkości „netto tonokilometry”;
- uwzględnianie wypadków zaistniałych podczas prac manewrowych i jazd technologicznych, dla których **nie występuje jednostka poc-km**, daje skażony wynik wskaźników bezpieczeństwa obliczanych w jednostkach „szt./mln poc-km”;
- nieprecyzyjne określenie danych odnośnie „liczby wagonów silnikowych / zespołów trakcyjnych” budzi wątpliwość właściwej ich kwalifikacji, w tym autobusów szynowych.

## 5. Informacje o strukturze kolei.

W niniejszym Raporcie, tak jak w Raportach za ubiegłe lata, informacje o infrastrukturze kolejowej zawarte są w załączniku „A.2.1.a – Zarządcy infrastruktury na ogólnej sieci kolejowej w Polsce” i załączniku „A.2.1.b – Zarządcy infrastruktury kolejowej sieci metra oraz sieci funkcjonalnie oddzielonej od reszty systemu i przeznaczonej do prowadzenia pasażerskich przewozów aglomeracyjnych”.

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

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

- długość całkowitą torów pozostałych,
- długość całkowitą wszystkich torów.

**2.1. Ogólny system kolejowy** w Polsce obejmuje sieć linii kolejowych zarządzanych w 2011 r. przez 9 zarządców infrastruktury kolejowej.

Łączna długość eksploatowanych **linii kolejowych** na koniec roku 2011 wynosiła **20 066,07 km** (zwiększenie o 14,84 km w stosunku do 2010 roku), w tym:

- 8 710,85 km linii 2-torowych, zmniejszenie o 16,62 km w stosunku do 2010 roku,
- 11 355,22 km linii 1-torowych, zwiększenie o 37,52 km w stosunku do 2010 roku.

Podstawowa sieć linii kolejowych w tym systemie zarządzana jest przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., która obejmuje linie kolejowe o łącznej długości 19 299 km, co stanowi 96,2 % wszystkich linii.

Całkowita długość **wszystkich torów** w tym systemie wynosiła **38 831,25 km** (zwiększenie o 233,78 km w stosunku do 2010 roku), w tym:

- tory szlakowe i główne zasadnicze na punktach eksploatacyjnych – **28 730,06 km**, zmniejszenie o 12,96 km w stosunku do 2010 r.;
- tory pozostałe – 10 101,19 km, zwiększenie o 246,75 km w stosunku do 2010 r.

Tory o długości 25 073,74 km, tj. 65 % wszystkich torów, są zelektryfikowane (3kV, DC). W stosunku do 2010 r. nastąpiło zmniejszenie o 115,46 km torów zelektryfikowanych.

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

Na koniec 2011 roku łączna długość eksploatowanych **linii kolejowych** nie uległa zmianie w stosunku do roku 2010 i wynosiła **62,4 km**, w tym:

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

Całkowita długość **torów** w tym systemie również nie uległa zmianie w stosunku do roku 2010 i wynosiła **144,5 km**, w tym:

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

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

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

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

Schematyczną prezentację siedzib zarządców infrastruktury przedstawiono w **załączniku A.2.1.c.**

W roku 2011 na sieci ogólnego systemu kolejowego w Polsce przewóz osób i rzeczy wykonywany był przez 62 licencjonowanych przewoźników kolejowych. W stosunku do roku 2010, nastąpił wzrost liczby przewoźników kolejowych prowadzących działalność przewozową w Polsce o 14 podmiotów, tj. wzrost o 29%, natomiast na sieci metra oraz sieci funkcjonalnie oddzielonej od reszty systemu kolejowego i przeznaczonej do prowadzenia pasażerskich przewozów aglomeracyjnych przewóz osób wykonywany był przez 2 licencjonowanych krajowych przewoźników kolejowych.

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

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

#### **3.1. Ogólny system kolejowy.**

Na podstawie analizy statystyki wypadkowej stwierdza się, że liczba **wypadków i poważnych wypadków** w 2011 roku zaistniałych na **sieci linii kolejowych ogólnego systemu kolejowego** w porównaniu do roku ubiegłego **wzrosła o 0,6 %**, tj. z ogólnej liczby 831 szt. w 2010 roku do **836** szt. w 2011 roku.

Liczba **wypadków** w 2011 roku wzrosła o **7** szt. w stosunku do roku 2010, tj. z liczby wypadków w 2010 r. – 747 szt. nastąpił wzrost w 2011 r. do **754** szt.; zwiększenie o 0,9 %.

W 2011 roku nastąpiło zmniejszenie liczby **poważnych wypadków** o 2 szt. (2,3 %) w stosunku do roku 2010, tj. z liczby poważnych wypadków w 2010 r. – 84 szt. zmniejszenie w 2011 r. do 82 szt..

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

Liczba **znaczących wypadków** w 2011 roku wzrosła o **39** szt. w stosunku do roku 2010, tj. z liczby znaczących wypadków w 2010 r. – 449 szt. nastąpił wzrost w 2011 r. do **488** szt.; zwiększenie o 8,7 %.

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

Ogólna liczba **wypadków i poważnych wypadków** w 2011 r. w porównaniu do roku ubiegłego zaistniałych na tej sieci **zmniejszyła się o 15 %**, tj. z ogólnej liczby 15 szt. w 2010 roku do 13 szt. w 2011 roku.

W 2010 roku odnotowano 1 **znaczący wypadek**, natomiast w 2011 roku **4 szt.**, tj. wzrost o 300 %.

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

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

Zgodnie z postanowieniami ustawy o transporcie kolejowym, świadectwa bezpieczeństwa, wydane na podstawie Dyrektywy 2001/14/WE dla zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych, utraciły ważność z dniem 31 grudnia 2010 roku.

W 2011 r. zostało wydanych 14 certyfikatów bezpieczeństwa w cz. A (w tym 1 zmieniony) oraz 23 certyfikaty bezpieczeństwa cz. B (w tym 2 zmienione) dla przewoźników kolejowych. Ogółem do końca 2011 r. wydano 69 certyfikatów bezpieczeństwa w cz. A oraz 66 certyfikatów w cz. B

W 2011 roku zostały wydane 4 autoryzacje bezpieczeństwa (w tym 1 zmieniona) dla zarządców infrastruktury.

## **C. ORGANIZACJA**

### **1. Wprowadzenie.**

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

Niezależny urząd nadzorujący technikę i bezpieczeństwo ruchu kolejowego oraz regulujący rynek kolejowy został utworzony zgodnie z wdrożeniem 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 określających obowiązek ustanowienia i zakres podstawowych kompetencji urzędu.

Prezes UTK jest centralnym organem administracji rządowej, właściwym w sprawach:

- 1) regulacji transportu kolejowego,
- 2) licencjonowania transportu kolejowego,
- 3) nadzoru technicznego nad eksploatacją i utrzymaniem linii kolejowych oraz pojazdów kolejowych,
- 4) bezpieczeństwa transportu kolejowego,
- 5) nadzoru nad przestrzeganiem praw pasażerów w transporcie kolejowym,
- 6) z zakresu licencji i świadectw maszynistów.

Nadzór nad Prezesem UTK sprawuje minister właściwy do spraw transportu.

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

Na podstawie zarządzenia nr 29 Ministra Infrastruktury z dnia 21 lipca 2011 r. w sprawie nadania statutu *Urzędowi Transportu Kolejowego*, zarządzeniem Nr 13 Prezesa UTK z dnia 30 września 2011 r. w sprawie *ustalenia Regulaminu Organizacyjnego Urzędu Transportu Kolejowego*, struktura organizacyjna UTK oraz zadania w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem ruchu kolejowego w 2011 roku uległy zmianie.

W związku z wdrożeniem do polskiego systemu prawnego postanowień rozporządzenia nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. Urz. UE L 315 z dnia 03.12.2007) w oparciu o Wydział Praw Pasażerów, który wchodził w skład Departamentu Regulacji Transportu Kolejowego utworzono Departament Praw Pasażerów realizujący zadania dostosowywania i nadzoru przestrzegania praw pasażerów w transporcie kolejowym.

Zadania Departamentu Praw Pasażerów obejmują w szczególności:

- 1) wdrażanie i nadzór nad przestrzeganiem w transporcie kolejowym przepisów rozporządzenia nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października

2007 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. Urz. UE L 315 z dnia 03.12.2007);

- 2) prowadzenie postępowań administracyjnych w sprawach o naruszenie przepisów o ochronie praw pasażerów;
- 3) monitorowanie norm jakości obsługi w odniesieniu do połączeń.

Ponadto w Urzędzie Transportu Kolejowego został utworzony Departament Nadzoru, który prowadzi nadzór oraz kontrolę w zakresie właściwym dla kompetencji Prezesa Urzędu Transportu.

Zadania Departamentu Nadzoru obejmują w szczególności:

- 1) planowanie, organizowanie, koordynowanie i monitorowanie działań kontrolnych prowadzonych przez komórki organizacyjne UTK;
- 2) przeprowadzanie audytów oraz kontrola wykonania wniosków i zaleceń pokontrolnych;
- 3) nadzór nad podmiotami prowadzącymi działalność w zakresie szkoleń i egzaminowania osób ubiegających się o licencje i świadectwa (uzupełniające) maszynisty.

Według stanu na dzień 31.12.2011 r. w Urzędzie Transportu Kolejowego zatrudnionych było łącznie 187 pracowników.

Schemat organizacyjny Urzędu Transportu Kolejowego przedstawiono w **załączniku B.1.**, natomiast obszary działania Oddziałów Terenowych UTK przedstawiono w **załączniku B.2.**

Powiązania między krajową władzą bezpieczeństwa i innymi organami krajowymi zostały przedstawione w **załączniku nr B.3.**

## **D. ROZWÓJ BEZPIECZEŃSTWA KOLEI**

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

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

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



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

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

Szczególne znaczenie dla zapewnienia bezpieczeństwa w transporcie kolejowym ma pełne wdrożenie przez przewoźników kolejowych oraz zarządców infrastruktury kolejowej posiadanych „Systemów Zarządzania Bezpieczeństwem” (SMS), w szczególności w zakresie dotyczącym zarządzania ryzykiem, jak również ciągłe doskonalenie „SMS”.

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	
01.01.2011r.	Linia nr 144 Tarnowskie Góry – Opole Główne, szlak Ozimek – Chrzastowice, km 62,090	W czasie jazdy pociągu towarowego nr 164009 relacji Radomsko – Bielawa Dolna, prowadzonego lokomotywą ET22, nastąpiło wykolejenie ósmego wagonu od czoła pociągu w wyniku złamania osi na przejściu czopa osi i przedpiaścia zestawu kołowego (ukryta wada w postaci starego nadpęknięcia o powierzchni 70% przekroju).	W związku z błędną numeracją zestawów kołowych w dokumentacji i na ścianie wagonu podjęto działania mające na celu wdrożenie EWT czyli rejestr zestawów kołowych dla osi wagonów towarowych. Podjęto działania w zakresie zaostrenia kryteriów rewizji zestawów kołowych oraz certyfikacji personelu badań nieniszczących zgodnie z PN-EN 473. Wprowadzono ewidencję liczby kilometrów przejechanych przez poszczególne wagony w oparciu o Wykaz Odległości Taryfowych (WOT) oraz podjęto działania w zakresie uruchomienia nowej aplikacji "Discoverer".

10.04. 2011r.	Linia nr 277 Opole Groszowice – Wrocław Brochów, stacja Opole Wschodnie, tor nr 2, km 5,025	W czasie wjazdu pociągu towarowego nr 463021 relacji Tarnowskie Góry – Strzelin, nastąpiło wykolejenie dwóch wagonów (21-go i 22-go od czoła pociągu) w wyniku nie wpisania się wózka wagonu w lewy łuk rozjazdu spowodowane przekroczeniem parametrów eksploatacyjnych ramy wózka. Pierwotna przyczyna: niewłaściwie wykonana naprawa rewizyjna wagonu .	Wystąpiono do właściciela wagonu o zwrócenie szczególnej uwagi na sposób wykonywania napraw okresowych. Przeprowadzono audyt dostawcy, tj. podmiotu wykonującego naprawę okresową pojazdu kolejowego.
27.06. 2011r.	Linia nr 003 Warszawa Zachodnia – Kunowice, szlak Łowicz – Jackowice, tor nr 2, km 90,615	Potrącenie dwóch osób ze skutkiem śmiertelnym (pracownicy podwykonawcy) przez pociąg nr 71006 relacji Berlin – Warszawa Wschodnia. Tor nr 1 zamknięty planowo dla rozładunku długich szyn. Zakres wykonywanych prac nie wymagał stałego przebywania pomiędzy torem zamkniętym, na którym wykonywano prace, a torem czynnym, po którym odbywał się ruch pociągów.	Podjęto działania w zakresie: - uzupełnienia zapisów w regulacjach wewnętrznych, - sporządzanie Regulaminów Tymczasowych Prowadzenia Ruchu Pociągów, - ograniczenia prędkości pociągów w przypadku nie stosowania Automatycznych Systemów Ostrzegania (ASO), przy wykonywaniu robót na torze zamkniętym podczas prowadzenia ruchu pojazdów kolejowych po torze czynnym z $V=100\text{km/h}$ , - obowiązek każdorazowego powiadamiania drużyny pociągowej o wykonywanych pracach na sąsiednim torze w każdej sytuacji i niezależnie od sposobu prowadzenia ruchu.
11.09. 2011r.	Linia nr 006 Zielonka – Kuźnica Białostocka, stacja Białystok, km 177, 680	Nie zatrzymanie składu manewrowego, składającego się z lokomotywy SM42 i czterech wagonów, przed wskaźnikiem W17 rozjazdu nr 190 oraz kontynuowanie jazdy aż do starcia z lokomotywą EP07.	Omówiono wypadek na pouczeniach okresowych uwzględniając technikę wykonywania manewrów. W ciągu kolejnych sześciu m-cy dokonano po jednej kontroli z zakresu organizacji pracy manewrowej na styku bocznicy i okręgu nastawczego stacji. Pracownikom powiązanych z wypadkiem powierzono inne obowiązki służbowe.
19.09. 2011	Linia nr 003 Warszawa Zachodnia – Kunowice, stacja Kostrzyń Wlkp., tor nr 9, km 281,894	Pominięcie sygnału Ms1 – jazda manewrowa zabroniona na tarczy manewrowej Tm5 i najechanie na wykolejnicę doprowadzające do wykolejenia wagonu pchanego składu.	Zgodnie z zaleceniami komisji kolejowej, ujednolicono zapisy w regulaminie technicznym stacji dot. podstawiania składów na tor nr 9 oraz omówiono zdarzenie na pouczeniach okresowych.

01.10. 2011r.	Linia nr 186 Zawiercie - Dąbrowa Górnicza Ząbkowice T4, szlak Zawiercie – Dąbrowa Górnicza Ząbkowice Łazy, km 284,451	Niezatrzymanie się pociągu nr TME 313000 relacji Trzebinia – Płock Trzepowo przed sygnałem "Stój" na ostatnim semaforze blokady samoczynnej, w wyniku którego nastąpiło najechanie na koniec pociągu nr TME 313002 relacji Kraków Nowa Huta – Gostynin. W wyniku najechania nastąpiło wykolejenie ósmego wagonu od czoła pociągu i zderzenie z następnym wagonem.	Odsunięto maszynistę od czynności związanych z prowadzeniem pociągów. Przeszkolono pracowników w zakresie postępowania podczas prowadzenia pociągów na szlakach wyposażonych w samoczynną blokadę liniową.
16.10. 2011r.	Linia nr 12 Skierniewice – Łuków, szlak Tarczyn- Czachówek Zachodni, km 63,741, przejazd kat. D	Kolizja samochodu osobowego marki Honda CIVIC z pociągiem nr 253016 relacji Puławy Azoty – Gdynia Port.	Zwrócono się do Policji o szczególną uwagę na przepisowe zachowania kierowców w rejonie przejazdu kolejowego oraz stosowania się do znaku B-20 „STOP”. W związku z częstymi wypadkami na tym przejeździe, mimo wprowadzenia ograniczenia prędkości biegu pociągów do V=20km/h (w roku 2011 miały miejsce cztery podobne wypadki) została powołana komisja, która zawnioskowała zmianę kategorii przejazdu z D na C. Przejazd został zgłoszony do projektu „Poprawa Bezpieczeństwa i Likwidacja Zagrożeń Eksploatacyjnych na Przejazdach Kolejowych. POIŚ.7.1-59”.
08.12. 2011r.	Linia nr 009 Warszawa Wschodnia Osobowa – Gdańsk Główny, szlak Mikołajki Pomorskie – Prabuty, tor nr 1, km 262,915	Wykolejenie wagonu w pociągu nr 5306 relacji Gdynia Główna – Kraków Główny, spowodowane pęknięciem osi.	Wdrożenie wykonywania badań defektoskopowych osi zestawów kołowych podczas wykonywania przeglądów z odnotowaniem w dokumentacji naprawczej.
29.06. 2011r.	Linia nr 201 Nowa Wieś Wielka Gdynia Port, szlak Kościerzyna – Bąk, km 135,079	Podczas jazdy pociągu nr 521000 relacji Gdynia Port – Lublin doszło do wykolejenia dwunastu wagonów platform załadowanych kontenerami.	Uzupełniono brakujący tłuczeń, w szczególności przed i za obiektami inżynieryjnymi, w nieuprawnionych miejscach przechodzenia przez tory oraz zabezpieczono je tablicami „Przejście przez tory zabronione”. Zobowiązano pracowników do zwracania szczególnej uwagi podczas obchodów na takie miejsca.

26.07. 2011r.	Linia nr 426, szlak Strzelce Krajeńskie Wschód - Strzelce Krajeńskie, tor nr 1, km 2,728	Podczas prac rozładunkowych wagonów z pociągu nr 8805 na nietaryfowym punkcie wyładunkowym, nastąpiło zbiegnięcie siedmiu wagonów na tor nr 21 stacji Strzelce Krajeńskie Wschód, zakończony kozłem oporowym i wjechał w budynek mieszkalno – dworcowy. Wypadek spowodowany samowolnym rozłączeniem wagonów od lokomotywy przez osoby nieupoważnione i przetaczanie w sposób niedozwolony.	Postępowanie w sprawie poważnego wypadku nadzorowane było przez PKBWK. Rozważana jest możliwość wydania rekomendacji dla zarządców infrastruktury kolejowej w zakresie weryfikacji wyznaczonych miejsc wyładunku lub załadunku, zgodnie z krajowymi wytycznymi.
11.09. 2011r.	Linia nr 657 Katowice Szopienice Północne – Katowice Muchowiec KMA, posterunek odgałęźny Stawiska, km 2,260, rozjazd 29,	Podczas przejazdu pociągu nr 64670 relacji Węgliniec – Dąbrowa Górnicza przez posterunek odgałęźny Stawiska na rozjeździe nr 29 nastąpiło wykolejenie czterech próżnych wagonów. Wykolejenie spowodowane nie wpisaniem się wagonu w nierównomierny łuk rozjazdu przy niedostatecznym przytwierdzeniu do nadmiernie zużytych podrozdnic.	Usunięto usterki w rozjeździe na posterunku odgałęźnym Stawiska. Podjęto działania w celu usuwania stwierdzonych usterek w rozjazdach, które zagrażają bezpieczeństwu ruchu pociągów wraz z egzekwowaniem prawidłowej jakości wykonywanych prac.
22.10. 2011r	Linia nr 151 Kędzierzyn Kozłe – Chałupki, szlak Kędzierzyn Kozłe - KKB- KKD, km 2,500, Tor nr 2Z	Podczas jazdy pociągu nr 483010 relacji Rydułtowy - Police Chemia, nastąpiło wykolejenie dziewięciu wagonów serii Eaos. Przyczyna bezpośrednia: Zły stan przytwierdzenia szyn do podkładów spowodował dynamiczną zmianę szerokości toru. Przyczyna pierwotna: Stopniowo pogarszający się stan przytwierdzenia szyn do podkładów. Przyczyna pośrednia: Brak drugiego obchodu toru w tygodniu.	W związku z zakończeniem postępowania w sprawie wypadku w 2012 roku, biuletyn nr 07/2012 został opracowany i przesłany do wewnętrznych komórek z poleceniem realizacji zaleceń komisji wypadkowej. Podjęto działania mające na celu zagęszczenie cykli obchodów w przypadku postępującej degradacji toru.

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

Opis obszarów, którego dotyczą działania	Opis przyczyn podjęcia działań	Opis podjętych działań poprawiających bezpieczeństwo
Poprawa bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych	Liczba wypadków spowodowanych wyłącznie przez kierujących pojazdami drogowymi z przyczyn niezachowania należytej ostrożności podczas przejeżdżania przez przejazd kolejowy.	Kontynuowanie medialnych akcji informacyjnych i pokazowych „ <b>Bezpieczny przejazd – zatrzymaj się i żyj</b> ”, skierowanych do kierujących pojazdami drogowymi w czasie przejazdu przez tory kolejowe, a mających na celu podniesienie świadomości o zagrożeniach i ich skutkach, jakie mogą mieć miejsce na przejazdach.
	Liczba wypadków na przejazdach kolejowych strzeżonych.	Dodatkowe kontrole przejazdów kolejowych kategorii A, B, C, i D na zasadach określonych w Decyzji Nr 44/2008 oraz Nr 29/2011 Prezesa Zarządu PKP PLK S.A.
	Modernizacja linii nr 009 Warszawa Wschodnia Osobowa – Gdańsk Główny.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Zabudowa urządzeń samoczynnej blokady liniowej (SBL) na szlakach: Nasielsk – Świercze – Gąsocin – Ciechanów.</li> <li>2. Przekwalifikowanie 1 szt. przejazdu z kat. D do kat. B.</li> <li>3. Likwidacja 3 szt. przejazdów wraz z budową w tych lokalizacjach wiaduktów.</li> </ol>
	Modernizacja linii nr 203 Tczew – Kostrzyn oraz linii nr 356 Poznań Wschód – Bydgoszcz.	<p>Na odcinku Krzyż - Kostrzyn (km 297,000 ÷ 343,453) oddano do eksploatacji urządzenia ssp typu BUES 2000 na 3 szt. przejazdach kat. C oraz przekwalifikowano 4 szt. przejazdów kategorii z D na C wraz z zamontowaniem urządzeń ssp typu BUES 2000.</p> <p>Na odcinku Poznań Wschód - Gołańcz - Etap I - zabudowa urządzeń ssp typu BUES-2000 na 5 szt. przejazdach kat. B oraz 1 szt. kat. C.</p>
	Modernizacja przejazdów.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Modernizacja 3 szt. przejazdów na linii kolejowej nr 26 Łuków - Radom: <ul style="list-style-type: none"> <li>- zabudowa urządzeń ssp typu RASP-4Ft na 2 przejazdach kat. B oraz na 1 przejeździe kat. C.</li> </ul> </li> <li>2. Modernizacja 5 szt. przejazdów kat. B na linii kolejowej nr 8 na odcinku Radom - Skarżysko-Kamienna - zabudowa urządzeń ssp typu RASP-4Ft .</li> <li>3. Przebudowa urządzeń rogatkowych wraz z doposażeniem w urządzenia TVu typu BUES-2000 na 1 przejeździe kat.A oraz na 1 przejeździe kat. B na linii nr 281.</li> <li>4. Zmiana kategorii przejazdu z B na A na linii Nr 8.</li> </ol>
Monitorowanie stanu technicznego taboru kolejowego	Eliminowanie z ruchu niesprawnego taboru, który stanowi zagrożenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz powoduje zwiększone zużycie infrastruktury kolejowej.	Zamontowano urządzenia dsat typu ASDEK na linii nr 4 CMK na odcinku Korytów- Olszanowice – 6 szt. o raz 5 szt. urządzeń dsat na odcinku Olszamowice-Zawiercie.

Poprawa bezpieczeństwa w ruchu kolejowym w zakresie stanu technicznego infrastruktury kolejowej	Wprowadzenie nowoczesnych systemów zabezpieczenia prawidłowej pracy dyżurnego ruchu.	<p>Modernizacja linii kolejowej nr 96 Tarnów – Leluchów na odcinku Tarnów - Stróże:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• zabudowa urządzeń typu MOR-2ZS i MOR-1 na st. Tuchów,</li> <li>• uruchomienie LCS Tuchów i włączenie st. Łowczów oraz st. Siedliska do zdalnego sterowania,</li> </ul> <p>W ramach realizacji projektu ESTER, na linii nr 22 Tomaszów Maz.-Radom zostały oddane do eksploatacji urządzenia MOR-1 na st. Wolanów i Radom Krychnowice oraz włączono stacje do LCS Drzewica.</p>
	Modernizacja urządzeń sterowania ruchem kolejowym.	<p>Linia nr 64 Psary – Kozłów, na odcinku Kozłów - Psary dokonano modernizacji w zakresie urządzeń srk i sieci trakcyjnej:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• zabudowa urządzeń MOR-3 na post. odg. Sprowa (4 szt. napędów zwrotnicowych typu EEA-5),</li> <li>• zabudowa blokady liniowej typu Eap-94 na szlakach Kozłów-Sprowa- Starzyny,</li> <li>• zabudowa urządzeń ssp typu RASP-4Ft na 2 szt. przejazdach kat. B,</li> <li>• zabudowa kabla OTK i TKM na odcinku Kozłów-Psary.</li> </ul>
	Podniesienie parametrów technicznych linii.	<p>Rewitalizacja linii kolejowej nr 353 Poznań - Skandawa na odcinku Kobylnica – Trzemeszno, w tym:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• zmiana kategorii 3 szt. przejazdów z kat. D do kat. C i zabudowa urządzeń ssp typu BUES-2000</li> <li>• wymiana na nowe elektryczne napędy zwrotnicowe typu EEA-5 na st. Kobylnica szt. 5, st. Biskupice szt. 3, st. Pierzyska szt. 1, st. Gniezno szt. 6.</li> </ul>
Modernizacja pojazdów trakcyjnych	Poprawa bezpieczeństwa ruchu kolejowego, niezawodności i komfortu obsługi.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kontynuacja modernizacji lokomotyw serii ET22, tj. wykonanie 1 modernizacji (LE6) oraz wyposażenie 16 lokomotyw w urządzenia do smarowania obrzeży zestawów kołowych.</li> <li>2. Modernizacja 24 lokomotyw EU07.</li> <li>3. Modernizacja 5 lokomotyw SU45 ze zmianą na ST45.</li> <li>4. Modernizacja 41 lokomotyw SM42.</li> <li>5. Modernizacja EP09, w tym zabudowa oddzielnego kanału Radio Stop, zablokowanie jazdy przy wyłączonym hamulcu sprężynowym, modernizacja pulpitu celem zabudowy ETCS, zabudowa i wdrożenie systemu elektronicznego rozkładu jazdy i informacji o ograniczeniach prędkości.</li> </ol>
Modernizacja wagonów pasażerskich	Poprawa bezpieczeństwa ruchu kolejowego i niezawodności.	<p>Modernizacja wagonów, w tym zabudowa klimatyzacji, wymiana drzwi wejściowych na odskokowo przesuwne, zabudowa tablic pneumatycznych układu hamulca zespolonego, zastosowanie wózków wagonowych oraz monoblokowych zestawów kołowych z tarczami hamulcowymi, itp.</p>
Utrzymane wysokiego poziomu kwalifikacji prowadzących pojazdy kolejowe	Zwiększona ilość rozerwań pociągów w latach 2008 – 2010.	Doskonalenie technik prowadzenia lokomotyw z udziałem maszynisty instruktora.

## **2. Analiza tendencji danych WYPADKÓW I POWAŻNYCH WYPADKÓW.**

### **2.1. Ogólny system kolejowy.**

Na podstawie analizy statystyki wypadkowej stwierdza się, że liczba **wypadków i poważnych wypadków** w 2011 roku zaistniałych na tej sieci w porównaniu do roku ubiegłego **zwiększyła się o 0,6 %**, tj. z ogólnej liczby 831 szt. w 2010 roku do liczby 836 szt. w 2011 roku (wzrost o 5 szt.).

Liczba kolizji zwiększyła się o 8 szt., tj. z 19 szt. w 2010 r. do 27 szt. w 2011 r., co stanowi 42 %. Podobnie liczba wykolejeń pociągów uległa zwiększeniu o 26 szt., tj. z 79 szt. w 2010 r. do 105 szt. w 2011 r., co stanowi 32,9 %.

#### **Okoliczności powyższych zmian przedstawione zostały w punkcie 3.**

Liczba wypadków na przejazdach **zmniejszyła się** o 55 szt. w stosunku do ubiegłego roku, tj. z 297 szt. w 2010 r. do 242 szt. w 2011 r., co stanowi 18,5 %. Poprawa stanu bezpieczeństwa świadczy o poprawie zachowań kierowców, od których zasadniczo zależy stan bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych. Organizowana akcja „Bezpieczny przejazd zatrzymaj się i żyj” przyniosła dobre wyniki w wyraźnym ograniczeniu liczby i skutków wypadków w postaci mniejszej liczby ofiar.

Liczba wypadków z udziałem osób spowodowanych przez poruszający się pojazd kolejowy zwiększyła się o 18 szt., tj. z 357 szt. w 2010 r. do 375 szt. w 2011 r., co stanowi 5 %. W 2011 roku nastąpił spadek liczby pożarów pojazdu kolejowego o 2 szt. w stosunku do roku ubiegłego, tj. z 6 szt. do 4 szt., co stanowi 33 %.

Liczba wypadków w kategorii „Inne”, w której uwzględnione zostały wszystkie wypadki zaistniałe podczas jazd manewrowych i technologicznych, zwiększyła się w stosunku do roku ubiegłego o 13,7 %, tj. z 73 szt. do 83 szt. – wzrost o 10 szt.

**Zmiany dot. wypadków: na przejazdach, z udziałem osób spowodowanych przez poruszający się pojazd kolejowy, pożarów pojazdów kolejowych oraz w kategorii „Inne”, zaistniałych w 2011 roku w stosunku do roku 2010 posiadały charakter naturalnych odchyień.**

### **2.2. Sieci metra sieci funkcjonalnie oddzielonej od reszty systemu kolejowego i przeznaczonej do prowadzenia pasażerskich przewozów aglomeracyjnych**

Ogólna liczba zdarzeń kolejowych (wypadków i poważnych wypadków) w 2011 r. w porównaniu do roku ubiegłego zmniejszyła się z 15 do 13 szt. – spadek o 13,3 %.

**Zmiany liczby wypadków zaistniałych w 2011 roku w stosunku do roku 2010 posiadały charakter naturalnych odchyień.**

### 3. Analiza tendencji danych ZNACZĄCYCH WYPADKÓW.

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

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

#### 3.1. Ogólny system kolejowy.

Na podstawie analizy statystyki wypadkowej stwierdza się, że liczba **znaczących wypadków** w 2011 roku zaistniałych na tej sieci w porównaniu do roku ubiegłego **zwiększyła się o 8,7 %**, tj. z ogólnej liczby 449 szt. w 2010 r. do liczby 488 szt. w 2011 r. (wzrost o 39 szt.).

**Liczba kolizji** zwiększyła się o 4 szt., tj. z 4 szt. w 2010 r. do 8 szt. w 2011 r., co stanowi wzrost o 100 %. Zwiększona liczba kolizji była spowodowana niewłaściwym, wręcz lekkomyślnym zachowaniem się kierowców pojazdów drogowych i operatorów sprzętu budowlanego podwykonawcy, którzy pozostawiali pojazdy w skrajni taboru poza przejazdami.

**Liczba wykolejeń** pociągów uległa również zwiększeniu o 6 szt., tj. z 17 szt. w 2010r. do 23 szt. w 2011 r., co stanowi wzrost o 35,3 %. Znaczny wzrost ilości wypadków spowodowany był pogarszającym się stanem technicznym torów i rozjazdów w związku z zużyciem eksploatacyjnym i czasem eksploatacji, przekraczającym okres ich zdatności będący wynikiem wieloletnich ograniczeń inwestycyjnych. Ocena stanu technicznego, na podstawie badań diagnostycznych przez zarządców infrastruktury, potwierdziła fakt, iż 24 % zarządzanej infrastruktury została zdiagnozowana na ocenę dostateczną. Wzrost wykolejeń został również spowodowany pogarszającym się stanem technicznym eksploatowanych pojazdów kolejowych, w wyniku niskiego postępu w procesie ich rewitalizacji i nowych zakupów.

Były to również wykolejenia powstałe na skutek popełnionych błędów pracowników zarówno zarządców infrastruktury jak i przewoźników kolejowych.



Liczba znaczących wypadków na przejazdach oraz liczba pożarów pojazdów kolejowych w stosunku do ubiegłego roku **nie uległa zmianie**.

Zmiany dot. znaczących wypadków: z udziałem osób spowodowanych przez poruszający się pojazd kolejowy (341 szt. w 2010 r., 366 szt. w 2011 r. – wzrost o 25 szt.) oraz w kategorii „Inne” (1 szt. w 2010 r., 5 szt. w 2011 r. – wzrost o 5 szt.), **zaistniałych w 2011 roku w stosunku do roku 2010 posiadały charakter naturalnych odchyień**.

Ogólna liczba **osób ciężko rannych** w wyniku zaistniałych wypadków w stosunku do roku ubiegłego zwiększyła się o 21 poszkodowanych, tj. ze 188 osób do 209 osób, co stanowi 11 %.

Znaczny spadek liczby osób ciężko rannych nastąpił podczas kolizji, tj. z liczby 13 osób w 2010 r., którzy doznali ciężkich obrażeń podczas jednej kolizji w dniu 13.07.2010 r. do liczby 6 osób w 2011 r., spadek o 53,8 %.

Liczba osób ciężko rannych w wyniku wykolejenia pociągu wzrosła w 2011 roku do 34 osób (z liczby 0 w 2010 r.), na co miał wpływ jeden wypadek w dniu 12.08.2011 r. na linii nr 001 Warszawa – Katowice, stacja Baby.

Najwięcej ciężko rannych było w wyniku wypadków z udziałem osób spowodowanych przez poruszający się pojazd kolejowy (55,5 % wszystkich poszkodowanych) oraz wypadków na przejazdach kolejowych (24 % wszystkich poszkodowanych).

Liczba ciężko rannych **pasażerów** (27,8 % wszystkich poszkodowanych) wzrosła o 23 osoby w stosunku do roku 2010, tj. z liczby 35 pasażerów w 2010 r. do 58 pasażerów w 2011 r., co stanowi **wzrost o 65,7 %**. Było to spowodowane jednym wypadkiem z dnia 12.08.2011 r. na linii nr 001 Warszawa – Katowice, stacja Baby, w wyniku którego 33 pasażerów doznało ciężkich obrażeń. Z pozostałych przyczyn wypadków, podobnie jak w latach ubiegłych, zmiany ilościowe ciężko rannych pasażerów mają charakter naturalnych odchyień.

Zmiany ilościowe osób ciężko rannych:

- **pracowników** (10 pracowników w 2010 r., 11 pracowników w 2011 r.),
- **użytkowników przejazdów kolejowych** (52 osoby w 2010 r., 46 osób w 2011 r.),
- **nieuprawnionych** (91 osób w 2010 r., 93 osoby w 2011 r.),
- **innych** (0 osób w 2010 r., 1 osoba w 2011 r.)

**posiadały charakter naturalnych odchyień**.

Ogólna liczba **osób zabitych** w wyniku zaistniałych wypadków w 2011 roku w stosunku do 2010 roku **zwiększyła się o 13 %**, tj. z 283 osób do 320 osób.

Zwiększenie liczby osób zabitych nastąpiło podczas wypadków na przejazdach, tj. z 55 osób do 62 osób – zwiększenie o 12,7 %. Liczba osób zabitych spowodowanych przez poruszający się pojazd również uległa zwiększeniu, tj. z 228 osób do 251 osób – zwiększenie o 10 %.

Zdecydowaną większość osób zabitych stanowią osoby nieuprawnione (244 osoby, co stanowi 76,3 % wszystkich zabitych). Drugą grupę stanowią użytkownicy przejazdów kolejowych (60 osób, tj. 19 % wszystkich zabitych).

W stosunku do roku ubiegłego liczba zabitych osób nieuprawnionych zwiększyła się, tj. z 216 osób do 243 osób – wzrost o 12,5 %. Podobnie zwiększyła się liczba zabitych użytkowników przejazdów kolejowych, tj. z 54 osób do 60 osób – wzrost o 11 %. Również nastąpił wzrost liczby zabitych pasażerów, tj. z 7 pasażerów do 10 pasażerów – wzrost o 42,8 % zwłaszcza z tytułu wskakiwania i wyskakiwania z jadącego pojazdu kolejowego. Natomiast liczba zabitych pracowników uległa zmniejszeniu w stosunku do roku ubiegłego, tj. od 6 pracowników do 2 pracowników (w różnych wypadkach).

**Powyższe zmiany zaistniałe w 2011 roku w stosunku do roku 2010 posiadały charakter naturalnych odchyień.**

Liczba **innych osób** zabitych wzrosła o 4 osoby w stosunku do roku 2010, tj. z liczby 0 osób w 2010 r. do 4 osób w 2011 r. Było to spowodowane **jednym wypadkiem** z dnia 26.07.2011 r. na linii nr 426, szlak Strzelce Krajeńskie Wschód - Strzelce Krajeńskie, km 2,728, w wyniku którego śmierć poniosły dwie osoby zamieszkałe w budynku (na miejscu) i trzecia osoba przebywająca na zewnątrz budynku (po przewiezieniu do szpitala).

W stosunku do roku ubiegłego liczba **samobójstw** znacznie się zmniejszyła, tj. o 40 % (w 2010 roku odnotowano 47 samobójstw, natomiast w 2011 roku – 28 samobójstw).

Odnośnie zdarzeń poprzedzających została wniesiona korekta za rok 2010 w zakresie „łącznej liczby przypadków minięcia sygnału informującego o niebezpieczeństwie” (kod I04), tj. **zamiast 4377 szt. wniesiono korektę na 13 szt.** Błędne dane wynikały z niewłaściwej interpretacji zapisu, tj. odniesiono się do wszystkich odnotowanych sygnałów awaryjnych, np. niepotwierdzone wskazania urządzeń detekcji stanów awaryjnych taboru.

**Zmiany ilościowe zdarzeń poprzedzających zaistniałych w 2011 roku w stosunku do roku 2010 (po uwzględnieniu korekty) posiadały charakter naturalnych odchyień.**

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

Ogólna liczba znaczących wypadków w 2011 r. w porównaniu do roku ubiegłego zwiększyła się z 1 szt. do 4 szt. – wzrost o 300 %.

Zwiększenie liczby wypadków spowodowane było wzrostem przypadków lekkomyślnego zachowania się pieszych, tj. przechodzenia przez tory w miejscach do tego nie przeznaczonych oraz nie przestrzeganiem zasad ruchu drogowego podczas przejeżdżania przez przejazdy kolejowe kierowców pojazdów drogowych.

Zestawienie zdarzeń kolejowych, ofiar i poniesionych kosztów został przedstawiony w **załącznikach „CSI”** dla dwóch grup systemu kolejowego w Polsce.

Stosowane definicje w niniejszym raporcie zostały przedstawione w **załączniku C**.

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

W wyniku zakończonych postępowań po zdarzeniach kolejowych przez komisje kolejowe, na podstawie art. 281 ust. 8 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. Nr 16 poz 94 z późn. zm.) w związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami stanowiącymi bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego, Przewodniczący Państwowej Komisji Badań Wypadków Kolejowych (PKBWK) wydał w 2011 roku łącznie **6 rekomendacji** w sprawie poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego, tj.:

- 2 rekomendacje skierowane do 1 zarządcy infrastruktury,
- 1 rekomendacja skierowane do zarządcy infrastruktury i podmiotu zewnętrznego,
- 1 rekomendacja skierowane do przewoźnika kolejowego,
- 2 rekomendacje skierowane do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.

Rekomendacje zostały wydane w związku z następującymi wypadkami:

- kat. B 09 z dnia 29.08.2010 r. na szlaku Chmielnik - Grzybów, km 28,033 linii nr 70;
- kat. B19 z dnia 17.01.2011 r. na szlaku Warszawa Okęcie - Piaseczno, przejazd kategorii B, km 20,785 linii nr 8;
- kat. A20 z dnia 28.04.2011 r. na szlaku Lębork-Godętowo, przejazd kategorii C, km 77,061 linii nr 202;
- kat. B09 z dnia 13.06.2011 r. stacja Warszawa Gdańska, w km 9,789 linii nr 20;
- kat. B11 z dnia 12.03.2011 r. szlak Ostrowiec Świętokrzyski - Bodzechów, w km 192,265 linii nr 25;
- kat. B04, A06 oraz incydentami kat. C44 zaistniałe w 2011 r.

Ponadto w 2011 roku zostały zakończone dochodzenia w sprawie poważnych wypadków kolejowych:

- wypadek kat. A04 z dnia 13.07.2010 r. szlak Kępice – Korzybie, km 151,835 linii 405;
- wypadek kat. A04 z dnia 08.11.2010 r. stacja Białystok w km 175,17 linii nr 6.

Wnioski i zalecenia zostały zawarte w opublikowanych „**Raportach z badania poważnych wypadków**”. Zalecenia zostały skierowane do zarządcy infrastruktury, przewoźników kolejowych oraz do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.

*Tabela D.4.1 – Zestawienie wydanych rekomendacji i ich realizacja*

Lp.	Adre-sat	Zakres rekomendacji	Związane ze zdarzeniem	Realizacja
1.	PKP PLK S.A.	<b>PKBWK-076-18/RL/R/11</b> z dn. 20.01.2011 r.: Spowodowanie przez Zarząd PKP PLK S.A. podjęcia działań: 1. Dalsze obniżenie prędkości na linii nr 70 na odcinkach, na których szyny kwalifikują się do wymiany oraz podjęcie przez Zarząd PKP PLK S.A. pilnych działań mających na celu zagwarantowanie zasobów finansowych i kadrowych do poprawy bezpieczeństwa na linii nr 70. 2. Przeprowadzenie nadzwyczajnego badania linii nr 70 pojazdem pomiarowym.	Wypadek kat. B 09 z dnia 29.08. 2010 r. na szlaku Chmielnik - Grzybów, km 28,033 linii nr 70.	Wprowadzono ograniczenie prędkości do V=30 km/h w km 15,7 - 34,6 do czasu wymiany szyn. Realizacja wymienionych zaleceń była na bieżąco monitorowana przez pracowników UTK Oddziału Terenowego w Lublinie. Podczas kontroli stwierdzono wykonanie zalecenia, tj. wprowadzono ograniczenie prędkości z 40 km/h do 30 km/h. Nadzwyczajne badania pojazdem pomiarowym wykonano w dniu 13.05.2011 r.
2.	PKP PLK S.A.	<b>PKBWK-076-48/RL/R/11</b> z dn. 18.02.2011 r.: Spowodowanie przez Zarząd PKP PLK S.A. podjęcia działań: 1. Zmierzających do zabudowy urządzeń rogatkowych kat. A, w tym pilne powołanie komisji dot. przekwalifikowania do kat. A. 2. Do czasu zabudowy urządzeń kat. A od natychmiast ustawić dodatkowe wskaźniki W6a zgodnie z ust. B5 pkt. 1 załącznika Nr 1 rozporządzenia MTiGM z dnia 26.02.1996 r.	Wypadek kat. B19 z dnia 17.01. 2011 r. na szlaku W-wa Okęcie - Piaseczno, przejazd kat. B, km 20,785 linii nr 8.	Przejazd został zgłoszony do modernizacji ze zmianą kat. na A. Realizacja wymienionych zaleceń była na bieżąco monitorowana przez pracowników UTK Oddziału Terenowego w Warszawie. Do czasu wykonania modernizacji zobowiązano zarządcę do ustawienia dodatkowego wskaźnika W-6 "Bacność" przed przejazdem kolejowym (zalecenie zrealizowane w dniu 18.05.2011).
3.	Zarząd Dróg Powiatowych w Lęborku	<b>PKBWK-076-176/RL/R/10</b> z dn. 23.05.2011 r. Spowodowanie przez podmioty następujących działań: niezwłocznie w trybie nadzwyczajnym dokonać pomiaru natężenia ruchu drogowego z uwzględnieniem ruchu pieszego i kolejowego celem obliczenia iloczynu ruchu dla przejazdu kolejowego będącego przecięciem linii kolejowej nr 202 z drogą powiatową nr 1329G.	Wypadek kat. A20 z dnia 28.04.2011 r. na szlaku Lębork- Godętowo, przejazd kat. C, km 77,061 linii nr 202.	Dnia 09.06.2011 r. została zwołana komisja w pełnym składzie celem podjęcia stanowiska w zakresie przekwalifikowania kategorii przejazdu. W dniu 23.12.2011 r. zmieniono kategorię przejazdu z "C" na "B", w okresie próbnym działania nowych urządzeń, tj. w okresie 23.12.2011 ÷ 09.01.2012 r. wprowadzono ograniczenie prędkości pociągów V=20 km/h.
	PKP PLK S.A.	ponownie powołać komisję ustalającą sposób zabezpieczenia skrzyżowania drogi z linią kolejową.		

4.	GATX Rail Poland Sp. z o.o.	<p><b>PKBWK-076-157/RL/R/11</b> z dn. 01.07.2011 r.  Niezwłoczne podjęcie działań mających na celu:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ewidencję przebiegu w km posiadanych wagonów pomiędzy naprawami okresowymi.</li> <li>2. Prawidłowe wystawianie świadectw sprawności technicznych z podaniem okresu ważności świadectwa oraz wyrażonego czasem i przebiegiem wagonu zgodnie z rozporządzeniem MI z dnia 15.02.2005 r. (Dz.U. Nr 37 poz. 330) w sprawie świadectw sprawności technicznej pojazdów kolejowych.</li> <li>3. Systematyczną kontrolę i nadzór nad jakością wykonywanych napraw okresowych wagonów w podmiotach zewnętrznych.</li> <li>4. Zapewnienie, że świadectwa sprawności technicznej będą wystawiane po zakończeniu naprawy okresowej lub pozaplanowej i odbiorze wagonów, a nie w trakcie jej dokonywania.</li> </ol>	<p>Wypadek kat. B09 z dnia 13.06.2011 r. stacja Warszawa Gdańska, km 9,789 linii nr 20.</p>	<p>Spółka GATX została zobowiązana do przesłania informacji do UTK o sposobie realizacji zaleceń PKBWK. Monitoring i kontrole realizacji zaleceń, jako działanie ciągłe, zostało zaplanowane na 2012 rok.</p>
5.	Prezes Urzędu Transportu Kolejowego	<p><b>PKBWK-076-153/RL/R/11</b> z dn. 29.06.2011 r. oraz weryfikacja <b>PKBWK-076-295/RL/R/11</b> z dn. 04.11.2011 r.:</p> <p>Podjęcie działań w stosunku do Podmiotów dokonujących napraw okresowych wagonów towarowych i napraw zestawów kołowych dla wagonów towarowych:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Spowodowanie, aby podmioty dokonujące napraw okresowych wagonów towarowych oraz napraw zestawów kołowych połączonych z rewizją maźnic wagonów towarowych dokonywali każdorazowo wymiany śrub mocujących pierścieni zaciskowy łożyska toczne na czopie na nowe cechowane w klasie wg wskazań w dokumentacji techniczno - ruchowej lub DSU. Powyższe należy dokonywać niezależnie od korzystnej kwalifikacji stanu technicznego obecnie zamontowanych śrub mocujących.</li> <li>2. Spowodowanie stosownych zmian w dokumentacji systemu utrzymania wagonów towarowych i dokument. techn. - ruchowej, o ile to niezbędne w zakresie obowiązku wymiany na nowe śruby, o których mowa w pkt. 1</li> </ol>	<p>Wypadek kat. B11 z dnia 12.03.2011 r. szlak Ostrowiec Świętokrzyski - Bodzechów, km 192,265 linii nr 25.</p>	<p>Prezes UTK wystosował do każdego przewoźnika pisemne polecenie realizacji zaleceń PKBWK. W odpowiedzi zobowiązane podmioty udzieliły informacji o podjętych działaniach i sposobie realizacji zaleceń. Monitoring i kontrole realizacji zaleceń, jako działanie ciągłe, zostało zaplanowane na 2012 rok.</p>
6.	Prezes Urzędu Transportu Kolejowego	<p><b>PKBWK-076-305/RL/R/11</b> z dn. 22.11.2011 r.:</p> <p>Zalecam wdrożenie przez zarządców infrastruktury i przewoźników pod nadzorem Prezesa UTK następujących działań:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Zorganizowanie nadzwyczajnych (pozaplanowych) szkoleń z zakresu obowiązków pracowników prowadzących ruch kolejowy i pracowników prowadzących pojazdy kolejowe oraz kierowników pociągów. Szkolenia powinni prowadzić pracownicy z przygotowaniem zawodowym w specjalności organizacja ruchu, pojazdy kolejowe bez napędu i z napędem uczestniczący w pracach komisji kolejowych.</li> <li>2. Zainstalowanie (urządzeń rejestrujących) kamer cyfrowych lub wideo rejestratorów w pojazdach kolejowych nowo budowanych i będących w eksploatacji.</li> </ol>	<p>Wypadki kat. B04, A06 oraz incydenty kat. C44 w 2011 r.</p>	<p>Prezes UTK. zobowiązał przewoźników kolejowych oraz zarządców infrastruktury do realizacji zaleceń PKBWK. W odpowiedzi 68 podmiotów kolejowych poinformowało o terminach nadzwyczajnych szkoleń pracowników (w I kwartale 2012 r.). Ponadto zgłoszono liczne uwagi i wnioski do wydanego zalecenia dotyczącego instalowania kamer w pojazdach kolejowych. Kontrole przez UTK Oddziały Terenowe, w zakresie prowadzonych szkoleń, zaplanowano według harmonogramów przesłanych przez zobowiązane podmioty kolejowe.</p>

Tabela D.4.2 – Zalecenia ujęte w Raportach Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych z postępowania w sprawie poważnych wypadków

Adresat	Zakres zaleceń	Realizacja zaleceń
<b>1. Raport Nr PKBWK/1/2011z dnia 05.07.2011 r. z badania poważnego wypadku kat. A04 z dnia 13.07.2010 r. szlak Kępice – Korzybie, km 151,835 linii 405:</b>		
Prezes Urzędu Transportu Kolejowego	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. UTK wdroy postępowanie weryfikacyjne zasadności wydania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji w celu wprowadzenia ograniczeń eksploatacji danej serii lokomotywy wyłącznie w obsadzie dwuosobowej i jazdy przodem przy jazdach pociągowych.</li> <li>2.UTK określi definicję pojęcia "małe natężenie ruchu" i poczyni działania mające na celu wprowadzenie tej definicji do przepisów.</li> </ol>	Zostały podjęte działania w zakresie weryfikacji wydanych świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdów kolejowych z zastosowanym pojęciem „małe natężenie ruchu”.
PKP PLK S.A.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Dokona omówienia zasad tymczasowego prowadzenia ruchu na odcinku Słupsk - Miastko ze szczególnym naciskiem na zakaz używania telefonów komórkowych do porozumiewania się pomiędzy dyżurnymi ruchu a maszynistami do wymiany informacji w ramach procesu prowadzenia ruchu.</li> <li>2. Dokona aktualizacji Regulaminu prowadzenia ruchu pociągów na odcinku Szczecinek - Słupsk.</li> <li>3. Wdroży systematyczne utrzymywanie sprawności technicznej systemu radiołączności pociągowej o częstotliwości 150 MHz na odcinku Szczecinek - Słupsk.</li> <li>4. Na bieżąco prowadzić wycinkę gałęzi drzew znajdujących się w obrysie pojazdów kolejowych i skrajni budowli oraz w obszarze trasy napowietrznej łączności na odcinku linii 405.</li> <li>5. Przeprowadzać systematyczne kontrole wyposażenia pojazdów kolejowych z napędem należących do przewoźników realizujących przewozy na odcinku Słupsk - Szczecinek w urządzenia łączności pod kątem zgodności z obowiązującymi przepisami, w tym Regulaminem Tymczasowym prowadzenia ruchu kolejowego na zpr Miastko.</li> <li>6. Utrzymać obowiązek dwuosobowej obsady trakcyjnej lokomotyw jednokabinowych na odcinku linii Szczecinek - Słupsk w przypadku braku wymaganej łączności pociągowej lub ograniczoną widoczność szlaku i sygnalizacji lub jazdy tyłem.</li> <li>7. Opracuje harmonogramy pracy zespołów nadzoru i kontroli ze szczególnym uwzględnieniem składania raportów na temat nieprawidłowości w zakresie infrastruktury i łączności na odcinku Słupsk - Szczecinek.</li> <li>8. Opracuje i uzgodni z przewoźnikami uczestniczącymi w przewozach na odcinku Słupsk - Szczecinek przepisy wewnętrzne w zakresie sygnalizacji, sposobu obsługi ręcznej i postępowania z użyciem korby jak również sposób postępowania drużyny trakcyjnej i konduktorskiej w przypadku opuszczenia pojazdu trakcyjnego w celu obsługi urządzeń i przedłoży do zatwierdzenia Prezesowi UTK.</li> </ol>	Zarządca poinformował o podjętych działaniach, tj. system typu Kapsch został zdemontowany. Na odcinku linii Szczecinek – Korzybie został wybudowany światłowód, z wykorzystaniem którego eksploatowany jest system łączności zapowiadawczej SLK oraz system zdalnego sterowania radiołącznością zapewniający pełne pokrycie zasięgiem radiowym linii kolejowej Szczecinek – Słupsk. Przygotowywany jest wniosek inwestycyjny na wymianę urządzeń srk i zastosowanie sygnalizacji zgodnej z obowiązującymi przepisami. Pozostałe zalecenia zrealizowano.
"Przewozy Regionalne" Sp. z o.o.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Dokonać omówienia zasad tymczasowego prowadzenia ruchu na odcinku Słupsk - Miastko ze szczególnym naciskiem na zakaz używania telefonów komórkowych do porozumiewania się pomiędzy dyżurnymi ruchu a maszynistami do wymiany informacji w ramach procesu prowadzenia ruchu.</li> <li>2. Utrzymać obowiązek dwuosobowej obsady trakcyjnej lokomotyw jednokabinowych na odcinku linii Szczecinek - Słupsk w przypadku braku wymaganej łączności pociągowej lub ograniczoną widoczność szlaku i sygnalizacji lub jazdy tyłem. Przewoźnik określi w przepisach wewnętrznych szczegółowe warunki obsady pociągowej, jak stanowi §21 ust. 3 rozporządzenia MI z dnia 18.07.2005 w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolej. i sygnalizacji.</li> <li>3. Opracuje harmonogramy pracy zespołów nadzoru i kontroli ze szczególnym uwzględnieniem składania raportów na temat nieprawidłowości w zakresie infrastruktury i łączności na odcinku Słupsk - Szczecinek.</li> <li>4. Wyposaży wszystkie lokomotywy prowadzące pociągi na odcinku Słupsk - Miastko w sprawne urządzenia radiołączności pociągowej.</li> </ol>	Przewoźnik poinformował, że zalecenia zostały zrealizowane.

2. Raport Nr PKBWK/2/2011z dnia 07.12.2011 r. z badania poważnego wypadku kat. A04 z dnia 08.11.2010 r., stacja Białystok w km 175,17 linii nr 6:		
<p>1. PKP PLK S.A.,</p> <p>2. Orlen KolTrans Sp. z o.o.,</p> <p>3. Hagans Logistic Sp. z o.o.,</p> <p>4. PKP CARGO S.A.,</p> <p>5. Prezes UTK,</p> <p>6. przewoźnicy kolejowi</p>	<p>1. Przewoźnicy wykonujący przewozy ładunków objętych Międzynarodowym Regulaminem RID, wprowadzą do umów o pracę dla stanowisk związanych bezpośrednio z prowadzeniem pojazdów kolejowych, klauzulę o zakazie pracy u innych przewoźników, w celu zachowania kodeksowego wymogu czasu pracy zwłaszcza dobowego i tygodniowego oraz przestrzegania czasu pracy w porze nocnej i przestrzegania wypoczynku.</p> <p>2. MTBiGM podejmie działania zmierzające do wprowadzenia zmian w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym i rozporządzeniach wykonawczych w zakresie sposobu zatrudnienia przez pracodawców pracowników wykonujących czynności na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzących pojazdy kolejowe wyłącznie na podstawie umowy o pracę.</p> <p>3. Komisja zobowiązuje przewoźników kolejowych do sporządzenia wykazów pracowników posiadających prawa kierowania pojazdem kolejowym wraz z określeniem charakteru ich zatrudnienia (umowa o pracę, umowy cywilno-prawne), przedłożenia wykazów do UTK oraz do ich bieżącej aktualizacji.</p> <p>4. UTK rozważy możliwość zwiększenia ilości kontroli wykonywanych na lokomotywach przewoźników w szczególności w zakresie działania urządzeń czujności, w lokomotywach przy obsłudze pociągów w podwójnej trakcji.</p> <p>5. UTK przeprowadzi kontrole podmiotów Hagans Logistic Sp. z o.o. oraz ORLEN KolTrans Sp. z o.o., w szczególności w zakresie spełniania warunków posiadanych licencji na wykonywanie przewozów kolejowych rzeczy oraz spełniania warunków Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem,</p> <p>6. UTK przeprowadzi kontrolę podmiotu Hagans Logistics Sp. z o.o. w zakresie współpracy z przewoźnikami i spełniania warunków, jakim powinni podlegać prowadzący poj. kol,</p> <p>7. PKP CARGO S.A. dokona czynności związanych z dostosowaniem harmonogramów czasu pracy maszynistów do potrzeb niezbędnych dla uruchamiania pociągów towarowych.</p> <p>8. PKP PLK S.A. dostosuje regulamin (RTS) stacji Białystok do obecnego układu torowego i urządzeń srk, w którym szczegółowo określi zakres wykonywanych czynności przez pracowników posterunków nastawczych, w szczególności w przypadku likwidacji obsady poszczególnych posterunków.</p> <p>9. Licencjonowani Przewoźnicy wprowadzą zapis określający obowiązki drużyny trakcyjnej drugiej lokomotywy w przypadku obsługi trakcyjnej podwójną trakcją w instrukcjach dla maszynisty pojazdu trakcyjnego.</p> <p>10. PKP PLK S.A. wdroży do stosowania system powiadamiania przez pracowników PKP PLK S.A. o przewozach przesyłek ładunków z „TWR” od stacji nadania do stacji docelowej, wraz z pełną informacją o rodzaju ładunku oraz obowiązku jego „śledzenia”.</p>	<p>Kontrole przez pracowników UTK zostały ujęte w planach kontroli poszczególnych Oddziałów Terenowych w 2012 roku.</p>

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

Zakres kontroli każdorazowo dostosowywany jest do rodzaju, zakresu i charakteru działalności kontrolowanego podmiotu. Należy wyraźnie podkreślić, że działania kontrolne mają charakter ciągły i prowadzone były w roku 2011 i również kontynuowane są w 2012 r.

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

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

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 445/2011 z dnia 10 maja 2011 r. w sprawie systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie w zakresie obejmującym wagony towarowe oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 653/2007 (Dz. Urz. UE Nr L 122, z dnia 11.05.2011, s. 22) – rozporządzenie jest bezpośrednio stosowane, w 2011 roku brak zmian w przepisach krajowych.

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

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

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

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



- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lutego 2011 r. w sprawie licencji maszynisty (Dz. U. Nr 66, poz. 346), zmienione rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 27 lipca 2011 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie licencji maszynisty (Dz. U. Nr 161, poz. 791) - transpozycja 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.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lutego 2011 r. w sprawie świadectwa maszynisty (Dz. U. Nr 66, poz. 347) - transpozycja 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.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 marca 2011 r. w sprawie wpisu na listę podmiotów uprawnionych do przeprowadzania badań w celu sprawdzenia spełniania wymagań lekarskich, niezbędnych do uzyskania licencji oraz świadectwa maszynisty (Dz. U. Nr 66, poz. 348) - transpozycja 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.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 marca 2011 r. w sprawie badań niezbędnych do otrzymania świadectwa maszynisty oraz zachowania jego ważności (Dz. U. Nr 66, poz. 349) - transpozycja 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.

Ponadto z dniem 06 kwietnia 2011 r. weszło w życie rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lutego 2011 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych oraz pojazdów kolejowych metra (*Dz. U. Nr 59, poz. 301*), które zastąpiło rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 sierpnia 2004 r. w sprawie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego i warunków jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe (*Dz. U. Nr 212, poz. 2152, z późn. zm.*). Nadmienia się, że zgodnie z zapisami

zawartymi w art. 3 ust. 1 ustawy z dnia 25 czerwca 2009 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 214, poz. 1658), w zakresie dotyczącym maszynistów postanowienia rozporządzenia z dnia 16 sierpnia 2004r. (Dz. U. Nr 2123, poz. 2152, z późn. zm.) zachowują moc, jednak nie dłużej niż do dnia 01 grudnia 2017 r.

Ważne zmiany w prawodawstwie krajowym dokonane w 2011 roku, mające zastosowanie do treści niniejszego raportu zostały wyszczególnione w **załączniku D**.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## 2. **Dane liczbowe:**

W 2011 r. zostało złożonych 8 wniosków o wydanie certyfikatu bezpieczeństwa cz. A (7 wniosków o wydanie oraz 1 wniosek o zmianę certyfikatu) oraz 15 wniosków dotyczących certyfikatu bezpieczeństwa cz. B (13 wniosków o wydanie oraz 2 wnioski o zmianę certyfikatu).

W roku 2011 zostało wydanych 14 certyfikatów bezpieczeństwa w cz. A (w tym 1 zmieniony) oraz 23 certyfikaty bezpieczeństwa cz. B (w tym 2 zmienione).

Ogółem do końca 2011 r. wydano 69 certyfikatów bezpieczeństwa w cz. A (w tym 1 zmieniony) oraz 66 certyfikatów w cz. B (w tym 2 zmienione).

Różnica pomiędzy liczbą złożonych w 2011 r. wniosków a wydanych certyfikatów w cz. A oraz B wynika z pozytywnego rozpatrzenia wniosków złożonych w roku 2010.

Różnica pomiędzy liczbą wydanych w latach 2008-2011 certyfikatów bezpieczeństwa w cz. A a B wynika z nie złożenia w 3 przypadkach przez przewoźnika kolejowego wniosku o wydanie certyfikatu bezpieczeństwa cz. B

W 2011 r. zostały złożone 3 wnioski o wydanie autoryzacji bezpieczeństwa oraz 1 wniosek o zmianę autoryzacji bezpieczeństwa - wszystkie zostały wydane.

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

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

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

- 3.1.1. W 2011 r. został złożony 1 wniosek dotyczący zmiany certyfikatu bezpieczeństwa cz. A. Powodem zmiany certyfikatu bezpieczeństwa była rezygnacja przez przewoźnika kolejowego z wykonywania przewozów osób. Zmieniony certyfikat bezpieczeństwa cz. A został wydany przez Prezesa UTK;
- 3.1.2. W żadnym przypadku średni czas pomiędzy dostarczeniem przez przewoźnika kolejowego Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego kompletu wymaganych dokumentów i informacji a wydaniem certyfikatu bezpieczeństwa cz. A nie przekroczył 4 miesięcy - przewidzianych w art. 12 ust. 1 dyrektywy 2004/49/WE;
- 3.1.3. W 2011 r. do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego nie wpłynął żaden wniosek od krajowego organu bezpieczeństwa z innego państwa członkowskiego dotyczący certyfikatu bezpieczeństwa;
- 3.1.4. W roku 2011 Urząd transportu Kolejowego nie odnotował żadnych negatywnych sygnałów od przewoźników kolejowych w zakresie wzajemnego uznawania w innych państwach certyfikatu bezpieczeństwa cz. A;
- 3.1.5. Za wydanie certyfikatu w zakresie bezpieczeństwa w roku 2011 pobierana była opłata na podstawie rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 29 lutego 2008 r. w sprawie czynności wykonywanych przez Prezesa UTK, za które pobierane są opłaty oraz wysokości tych opłat i trybu ich pobierania (*Dz. U. Nr 47, poz. 276*). Wysokość opłaty uzależniona jest od czasu pracy poświęconego na weryfikację i analizę wniosku, opłata minimalna wynosi 7000 złotych (PLN), natomiast opłata maksymalna to równowartość w złotych 5000 euro. W roku 2011 z tytułu opłat za wydanie certyfikatów bezpieczeństwa cz. A do budżetu państwa wpłynęła kwota 254 730,50 złotych (PLN), tj. 56 902 €;
- 3.1.6. W roku 2011 nie odnotowano żadnych problemów związanych z korzystaniem z ujednoliconego formatu certyfikatu bezpieczeństwa cz. A;

- 3.1.7. Nie odnotowano żadnych problemów w trakcie stosowania procedur dotyczących certyfikatów bezpieczeństwa cz. A, choć wyniki inspekcji przeprowadzonych przez upoważnionych pracowników Urzędu Transportu Kolejowego w zakresie stopnia wdrożenia „Systemu Zarządzania Bezpieczeństwa” (SMS) u 7 wybranych przewoźników kolejowych wykazały różny stopień wdrożenia „SMS” wynikający z różnego poziomu wiedzy oraz stopnia zaangażowania przewoźnika kolejowego. Wzorcowo „SMS” został wdrożony wyłącznie w podmiotach w których zaangażowanymi we wdrożenie „Systemu...” byli wszyscy pracownicy począwszy od kadry menadżerskiej a na pracownikach najniższych szczebli wykonawczych kończąc;
- 3.1.8. Przewoźnicy kolejowi zgodnie wskazywali na brak aktu prawnego określającego szczegółowe wymagania w stosunku do opracowywanych „Systemów Zarządzania Bezpieczeństwem”. Wejście w życie z dniem 30 grudnia 2010 r. rozporządzenia KOMISJI (UE) NR 1158/2010 z dnia 9 grudnia 2010 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do zgodności z wymogami dotyczącymi uzyskania kolejowych certyfikatów bezpieczeństwa (Dz. Urz. L 326 z dnia 10.12.2010 r.) w niewielkim stopniu pomogło wnioskodawcom, ponieważ zdecydowana większość „SMS” do dnia 30 grudnia 2010 r. została już akceptowana przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.
- 3.1.9. Przewoźnicy kolejowi mogli wyrażać swoje opinie na temat procedur i praktyk stosowanych przez Urząd Transportu Kolejowego w formie pisemnej (pisma, e-maile, itp.) jak również telefonicznej. Przewoźnicy kolejowi mieli możliwość składania skarg pisemnych.

## 3.2 Certyfikaty w zakresie bezpieczeństwa, część B:

- 3.2.1 W 2011 r. zostały złożone 2 wnioski dotyczące zaktualizowania/zmiany certyfikatu bezpieczeństwa cz. B. W 1 przypadku powodem zmiany certyfikatu bezpieczeństwa była rezygnacja przez przewoźnika kolejowego z wykonywania przewozów osób, natomiast w drugim przypadku rozszerzenie działalności na linie kolejowe zarządzane przez innego zarządcę infrastruktury kolejowej. Zmienione certyfikaty bezpieczeństwa cz. B zostały wydane przez Prezesa UTK;
- 3.2.2 W żadnym przypadku średni czas pomiędzy dostarczeniem przez przewoźnika kolejowego Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego kompletu wymaganych dokumentów i informacji a wydaniem certyfikatu bezpieczeństwa cz. A nie przekroczył 4 miesięcy - przewidzianych w art. 12 ust. 1 dyrektywy 2004/49/WE;

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

W roku 2011 z tytułu opłat za wydanie certyfikatów bezpieczeństwa cz. B do budżetu państwa wpłynęła kwota 158 000 złotych (PLN), tj. 35 294 €;

3.2.4 W roku 2011 nie odnotowano żadnych problemów związanych z korzystaniem z ujednoliconego formatu certyfikatu bezpieczeństwa cz. B;

3.2.5 Nie odnotowano żadnych problemów w trakcie stosowania procedur dotyczących cz. B certyfikatów bezpieczeństwa;

3.2.6 Przewoźnicy kolejowi ubiegający się o wydanie certyfikatu bezpieczeństwa nie zgłaszali do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego żadnych problemów. Na pytania i wątpliwości przewoźników kolejowych dotyczące dokumentów wymaganych do załączenia do wniosku o wydanie certyfikatu bezpieczeństwa cz. B, pracownicy Urzędu Transportu Kolejowego na bieżąco odpowiadali przekazując wyczerpujące informacje zarówno w trakcie rozmów telefonicznych, e-mailowo jak również konsultacji bezpośrednich;

3.2.7 Przewoźnicy kolejowi mogli wyrażać swoje opinie na temat procedur i praktyk stosowanych przez Urząd Transportu Kolejowego w formie pisemnej (pisma, e-maile, itp.) jak również telefonicznej. Przewoźnicy kolejowi mieli możliwość składania skarg pisemnych. W roku 2011 nie wpłynęła żadna skarga.

### 3.3. Autoryzacje w zakresie bezpieczeństwa:

3.3.1 W 2011 r. został złożony jeden wniosek dotyczący zaktualizowania/zmiany w autoryzacji bezpieczeństwa. Wniosek dotyczył rozszerzenia działalności o jedną linię kolejową, która została zrewitalizowana przez samorząd województwa dolnośląskiego. Zaktualizowana autoryzacja bezpieczeństwa została wydana;

3.3.2 W tym przypadku średni czas pomiędzy dostarczeniem Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego przez zarządcę infrastruktury dokumentów i informacji a wydaniem autoryzacji bezpieczeństwa nie przekroczył 4 miesięcy – przewidzianych w art. 12 ust. 1 dyrektywy 2004/49/WE;

3.3.3 Nie odnotowano żadnych problemów w trakcie stosowania procedur dotyczących autoryzacji bezpieczeństwa;

- 3.3.4 Zarządcy infrastruktury zgodnie wskazywali na brak aktu prawnego określającego szczegółowe wymagania w stosunku do opracowywanych „Systemów Zarządzania Bezpieczeństwem”. Wejście w życie z dniem 31 grudnia 2010 r. rozporządzenia KOMISJI (UE) NR 1169/2010 z dnia 10 grudnia 2010 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do zgodności z wymogami dotyczącymi uzyskania kolejowych autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa (Dz. Urz. L 327 z dnia 11.12.2010 r.) zdecydowanie ułatwiło proces opracowywania „SMS” przez zarządców infrastruktury oraz dokonywanie oceny przedłożonych „SMS” przez Urząd Transportu Kolejowego;
- 3.3.5 Zarządcy infrastruktury mogli wyrażać swoje opinie na temat procedur i praktyk stosowanych przez Urząd Transportu Kolejowego w formie pisemnej (pisma, e-maile, itp.) jak również telefonicznej. Zarządcy infrastruktury mieli możliwość składania pisemnych skarg. W roku 2011 do UTK nie wpłynęła żadna skarga.
- 3.3.6 Za wydanie autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa pobierana była opłata na podstawie rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 29 lutego 2008 r. w sprawie czynności wykonywanych przez Prezesa UTK, za które pobierane są opłaty, oraz wysokości tych opłat i trybu ich pobierania (*Dz. U. Nr 47, poz. 276*). Wysokość opłaty uzależniona jest od czasu pracy poświęconego na weryfikację i analizę wniosku, opłata minimalna wynosi 7000 złotych (PLN), natomiast opłata maksymalna to równowartość w złotych 5000 €.
- W roku 2011 z tytułu opłat za wydanie autoryzacji bezpieczeństwa do budżetu państwa wpłynęła kwota 59 540 złotych (PLN), tj. 13 300 €.

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

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

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

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

Tryb wykonywania kontroli określony został przez Ministra Transportu w rozporządzeniu z dnia 12 marca 2007 r. w sprawie trybu wykonywania kontroli przez Prezesa UTK (*Dz. U. Nr 57, poz. 388, z późn. zm.*). Kontrole (inspekcje) przeprowadzane

są przez pracowników Urzędu Transportu Kolejowego, na podstawie pisemnego upoważnienia do przeprowadzenia kontroli wystawionego przez Prezesa UTK.

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

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

W roku 2011 Urząd Transportu Kolejowego nie przeprowadził żadnego audytu.

#### ➤ **Wykorzystanie list kontrolnych**

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

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

Nadmienia się, że na podstawie delegacji zawartej w art. 106 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. Nr 227, poz. 1367, z późn. zm.) Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w dniu 04 czerwca 2012 r. wydał rozporządzenie w sprawie formularza listy kontrolnej i formularza protokołu kontroli (Dz. U. z 13.06.2012 r., poz. 655). Załącznik nr 3 zawiera szczegółowy zakres tematyczny kontroli w zakresie przewozu koleją towarów niebezpiecznych. Rozporządzenie weszło w życie z dniem 30 czerwca 2012 r.

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

W roku 2011 pracownicy Urzędu Transportu Kolejowego przeprowadzili łącznie 295 kontroli (inspekcji) w zakresie stanu bezpieczeństwa na kolei, z czego:

- ❖ 163 kontrole (inspekcje) u zarządców infrastruktury kolejowej,
- ❖ 132 kontrole (inspekcje) u przewoźników kolejowych.



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

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

- posiadania kompletu świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdów kolejowych;
- posiadania ważnych świadectw sprawności technicznej dla eksploatowanych pojazdów kolejowych;
- spełniania wymogów technicznych z zakresie eksploatacji i utrzymania pojazdów kolejowych oraz elementów infrastruktury kolejowej;
- posiadania przepisów wewnętrznych, określających zasady i wymagania dotyczące bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego i utrzymania infrastruktury kolejowej;
- spełniania przez pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz przez prowadzących pojazdy kolejowe, wymogów określonych w przepisach;
- zapewnienia bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych koleją;
- bezpieczeństwa prowadzenia ruchu kolejowego w trakcie prowadzonych przez zarządców infrastruktury prac modernizacyjnych;
- realizacji zaleceń pokontrolnych oraz środków zaradczych wskazanych przez komisje kolejowe oraz zaleceń i rekomendacji wydanych przez Państwową Komisję Badania Wypadków Kolejowych – w szczególności po wypadkach zaistniałych na przejazdach kolejowych;
- przestrzegania przez przewoźników kolejowych procedur ujętych w „Systemie Zarządzania Bezpieczeństwem”;
- założenia przez przewoźnika kolejowego wszystkich wymaganych formularzy wynikających z dokumentu „Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem”, w szczególności „Rejestru zagrożeń”;
- wyników przeprowadzonej przez przewoźnika kolejowego okresowej oceny ryzyka zawodowego i technicznego (operacyjnego).

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

W kontrolach (inspekcjach) przeprowadzonych w roku 2011 brało udział łącznie 58 pracowników UTK, co stanowi 31 % ogólnego zatrudnienia.

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

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

W roku 2011 koszty związane z prowadzonymi przez pracowników UTK kontrolami (inspekcjami) wyniosły łącznie 69 759,79 PLN (15 583 €). Na powyższą kwotę złożyły się koszty delegacji służbowych pracowników.

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

Najpilniejszym zadaniem stojącym przed Urzędem Transportu Kolejowego w roku 2012 będzie opracowanie oraz wdrożenie procedury dotyczącej opiniowania oraz wydawania Certyfikatu podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie wagonów towarowych - o którym mowa w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 445/2011 z dnia 10 maja 2011 r. w sprawie systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie w zakresie obejmującym wagony towarowe oraz zmieniające rozporządzenie (WE) 653/2007 (Dz. Urz. UE L122 z 11.05.2011 r.).

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

Zgodnie z wymogami określonymi w art. 17a ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, do złożenia Prezesowi UTK raportów w sprawie bezpieczeństwa za rok 2011 było:

- 8 zarządców infrastruktury ogólnej sieci kolejowej,
- 62 przewoźników kolejowych prowadzących działalność przewozową w 2011 roku na ogólnej sieci kolejowej (spośród 64 przewoźników posiadających certyfikat bezpieczeństwa cz. B),
- 3 zarządców infrastruktury sieci wydzielonej,
- 2 przewoźników na sieci wydzielonej.

Z grupy ogólnego systemu kolejowego raporty przedłożyło 8 zarządców infrastruktury. Ponadto roczne raporty przedłożyło 62 przewoźników kolejowych prowadzących działalność przewozową w roku 2011.

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

Wszystkie podmioty złożyły roczne „Raporty w sprawie bezpieczeństwa za 2011 r.” w wymaganym terminie czyli do końca II kwartału 2012 r.

3. Liczba kontroli / inspekcji, którym zostały poddane przedsiębiorstwa kolejowe / zarządcy infrastruktury w roku 2010		Posiadające certyfikaty w zakresie bezpieczeństwa część A	Posiadające certyfikaty w zakresie bezpieczeństwa część B	Posiadające autoryzacje w zakresie bezpieczeństwa	Inne działania
	planowane	8	122	162	0
	przeprowadzone	8	122	162	0
		Przewoźnik kolejowy posiadający świadectwo bezpieczeństwa (dyrektywa 2001/14/WE)		Zarządca infrastruktury posiadający świadectwo bezpieczeństwa (dyrektywa 2001/14/WE)	Inne działania
	planowane	2		1	0
	przeprowadzone	2		1	0

Kontrole planowane prowadzone były w oparciu o „Tematykę kontroli na rok 2011 w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego” opracowany przez Departament Nadzoru Eksploatacyjnego i Bezpieczeństwa Ruchu, w którym ujęto tematykę zgłoszoną przez poszczególne Departamenty i Biura oraz Oddziały Terenowe UTK.

4. Liczba audytów, którym zostały poddane przedsiębiorstwa kolejowe / zarządcy infrastruktury w roku 2011	AUDYTY	Wydane certyfikaty bezpieczeństwa część A	Wydane certyfikaty bezpieczeństwa część B	Wydane autoryzacje bezpieczeństwa	Inne działania
	planowane	0	0	0	
	przeprowadzone	0	0	0	

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

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

- omówienie stopnia realizacji zaleceń pokontrolnych wydanych przez Prezesa UTK przewoźnikom kolejowym oraz zarządcom infrastruktury kolejowej,
- kontrolę realizacji zaleceń i wniosków komisji powypadkowych, zmierzających do zapobieżenia powstawania zdarzeń w przyszłości bądź ograniczania ich skutków;
- kontrolowanie spełniania przez przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury kryteriów określonych dla świadectw bezpieczeństwa
- konsultacje w drodze rozmów telefonicznych, e-mail oraz spotkań z przedstawicielami przewoźników kolejowych oraz zarządców infrastruktury kolejowej w zakresie dotyczącym „Systemów Zarządzania Bezpieczeństwem”, jak również certyfikatów bezpieczeństwa.

W związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami zagrażającymi bezpieczeństwu ruchu kolejowego, w roku 2011 Prezes Urzędu Transportu Kolejowego wydał 1 decyzję nakazującą zarządcy infrastruktury kolejowej wykonanie zasilania urządzeń zabezpieczenia ruchu z dwóch niezależnych źródeł sieci energetycznej na 2 przejazdach kolejowych kat. A obsługiwanych z odległości.

Ponadto w związku z usunięciem nieprawidłowości przez jednego z przewoźników kolejowych Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, w roku 2011 wydał 1 decyzję uchylającą decyzję o ograniczeniach w eksploatacji lokomotyw spalinowych.

**6. Krótkie podsumowanie / opis skarg zgłoszonych przez zarządców infrastruktury wobec przewoźników kolejowych związane z warunkami w części A / części B certyfikatu.**

W roku 2011 do Urzędu Transportu Kolejowego nie wpłynęła żadna taka skarga zarządcy infrastruktury wobec przedsiębiorstw kolejowych.

**7. Krótkie podsumowanie / opis skarg zgłoszonych przez przewoźników kolejowych wobec zarządców infrastruktury związane z warunkami w autoryzacjach.**

W roku 2011 do Urzędu Transportu Kolejowego nie wpłynęła żadna taka skarga przedsiębiorstw kolejowych wobec zarządców infrastruktury.

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

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

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

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

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

W związku z powyższym, w roku 2011 podmioty nie były zobowiązane do raportowania swoich doświadczeń związanych ze stosowaniem CSM przy ocenie i metodach wyceny ryzyka. Nadmienia się, że 21 przewoźników kolejowych oraz 3 zarządców infrastruktury kolejowej przekazało swoje doświadczenia w ww. zakresie.

Na podstawie przedstawionych informacji wynika, że po dokonaniu oceny potencjalnego wpływu zmiany na bezpieczeństwo systemu kolejowego – zgodnie z wymogami określonymi w rozporządzeniu Komisji (WE) nr 352/2009 z dnia 24 kwietnia 2009 r. (Dz. Urz. L 108 z 29.04.2009 r.), w żadnym przypadku zmiana nie została uznana za „zmianę znaczącą” – w rozumieniu art. 4 ww. rozporządzenia.

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

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

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

i oceny ryzyka, o której mowa w art. 6 ust. 3 lit. a) dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady”

➤ **Stosowanie przez wnioskodawców procesu zarządzania ryzykiem**

Każdy przewoźnik kolejowy jak również zarządca infrastruktury kolejowej w swoim „Systemie Zarządzania Bezpieczeństwem” posiada szczegółowo opisane procedury w zakresie dotyczącym zarządzania ryzykiem. Proces zarządzania ryzykiem obejmuje: ryzyko działalności własnej, ryzyko wspólne (na styku z innymi uczestnikami systemu kolejowego) jak również ryzyko pozostałe (w tym ryzyko społeczne).

Analiza zagrożeń oraz wycena ryzyka odbywa się okresowo z podziałem na ryzyko zawodowe oraz ryzyko techniczne (operacyjne) odbywa się w oparciu o dane zawarte w „Rejestrze zagrożeń” – o którym mowa w Załączniku nr I do rozporządzenia Komisji (WE) 352/2009, w którym odnotowywane powinny być wszystkie zidentyfikowane zagrożenia. Wyniki dokonanej wyceny ryzyka uwzględniane są m.in. w dokumencie „Program Poprawy Bezpieczeństwa”.

➤ **Udział jednostek oceniających**

Z informacji uzyskanych od przewoźników kolejowych oraz zarządców infrastruktury wynika, że nie korzystali z pomocy jednostek oceniających w trakcie dokonywania wyceny i oceny ryzyka.

➤ **Zarządzanie interfejsami**

Każdy przewoźnik kolejowy jak również zarządca infrastruktury kolejowej zobowiązany jest w ramach zarządzania ryzykiem uwzględnić również ryzyko wspólne powstające na styku pomiędzy różnymi uczestnikami systemu kolejowego: przewoźnikiem a zarządcą infrastruktury, przewoźnikiem a innym przewoźnikiem kolejowym, przewoźnikiem a użytkownikiem bocznic kolejowej, przewoźnikiem kolejowym a dostawcą, przewoźnikiem a podmiotem odpowiedzialnym za utrzymanie wagonów towarowych, itp. Zarządcy infrastruktury oraz przewoźnicy kolejowi zobowiązani są do wzajemnego przekazywania informacji na temat zidentyfikowanych zagrożeń zawartych w „Rejestrach zagrożeń” prowadzonych przez siebie oraz podejmowania wspólnych działań w celu eliminacji lub minimalizacji ryzyka.

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

W każdej z zatwierdzonych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego dokumentacji „Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem” (SMS), tak u przewoźników kolejowych jak również zarządców infrastruktury, znajduje się formularz dotyczący

doświadczeń związanych ze stosowaniem CSM w zakresie wyceny i oceny ryzyka. W związku z powyższym zarówno przewoźnicy kolejowi, jak również zarządcy infrastruktury kolejowej mogą podzielić się swoimi doświadczeniami związanymi ze stosowaniem CSM w zakresie wyceny i oceny ryzyka. W roku 2011 z powyższej możliwości skorzystało 21 przewoźników kolejowych oraz 3 zarządców infrastruktury kolejowej.

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

Ponieważ rozporządzenie Komisji (WE) nr 352/2009 z dnia 24 kwietnia 2009 r. w sprawie przyjęcia wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka, o której mowa w art. 6 ust. 3 lit. a) dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. L 108 z 29.04.2009r.) jest aktem bezpośredniego stosowania, który w pełnym zakresie wejdzie do stosowania od dnia 01 lipca 2012 r., więc w roku 2011 nie było potrzeby wprowadzania zmian do krajowych przepisów prawnych.

## **I. ALTERNATYWNE ŚRODKI W RAMACH ODSTĘPSTW DOTYCZĄCYCH SCHEMATU CERTYFIKACJI ECM (stosowane od 2013 r.)**

Mając na uwadze, że rozporządzenie Komisji (UE) NR 445/2011 z dnia 10 maja 2011 r. w sprawie systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie w zakresie obejmującym wagony towarowe oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 653/2007 (Dz. Urz. L 122 z dnia 11.05.2011r.) weszło w życie z dniem 31 maja 2011 r. do końca roku 2011 nie wprowadzono zmian zapisów w przepisach krajowych.

## **J. WNIOSKI KOŃCOWE – PRIORYTETY**

Urząd Transportu Kolejowego – krajowa władza bezpieczeństwa – przyjął następujące priorytetowe działania na rok 2012:

- 5) Kontynuowanie działań kontrolnych i prewencyjnych w celu utrzymania właściwego poziomu bezpieczeństwa ruchu kolejowego w związku z pogarszającym się stanem infrastruktury kolejowej wynikającym m.in. z braku możliwości wykonywania przez zarządców infrastruktury koniecznych napraw.

- 6) Kontynuowanie działań w zakresie certyfikacji i autoryzacji bezpieczeństwa dla zachowania korzystnego trendu poprawy stanu bezpieczeństwa, szczególnie w zakresie taboru kolejowego.
- 7) 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.
- 8) Opracowanie oraz wdrożenie procedury dotyczącej opiniowania oraz wydawania Certyfikatu podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie (ECM) wagonów towarowych - o którym mowa w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 445/2011 z dnia 10 maja 2011 r. w sprawie systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie w zakresie obejmującym wagony towarowe oraz zmieniające rozporządzenie (WE) 653/2007 (Dz. Urz. UE L122 z 11.05.2011 r.).

## **K. ŹRÓDŁA INFORMACJI**

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

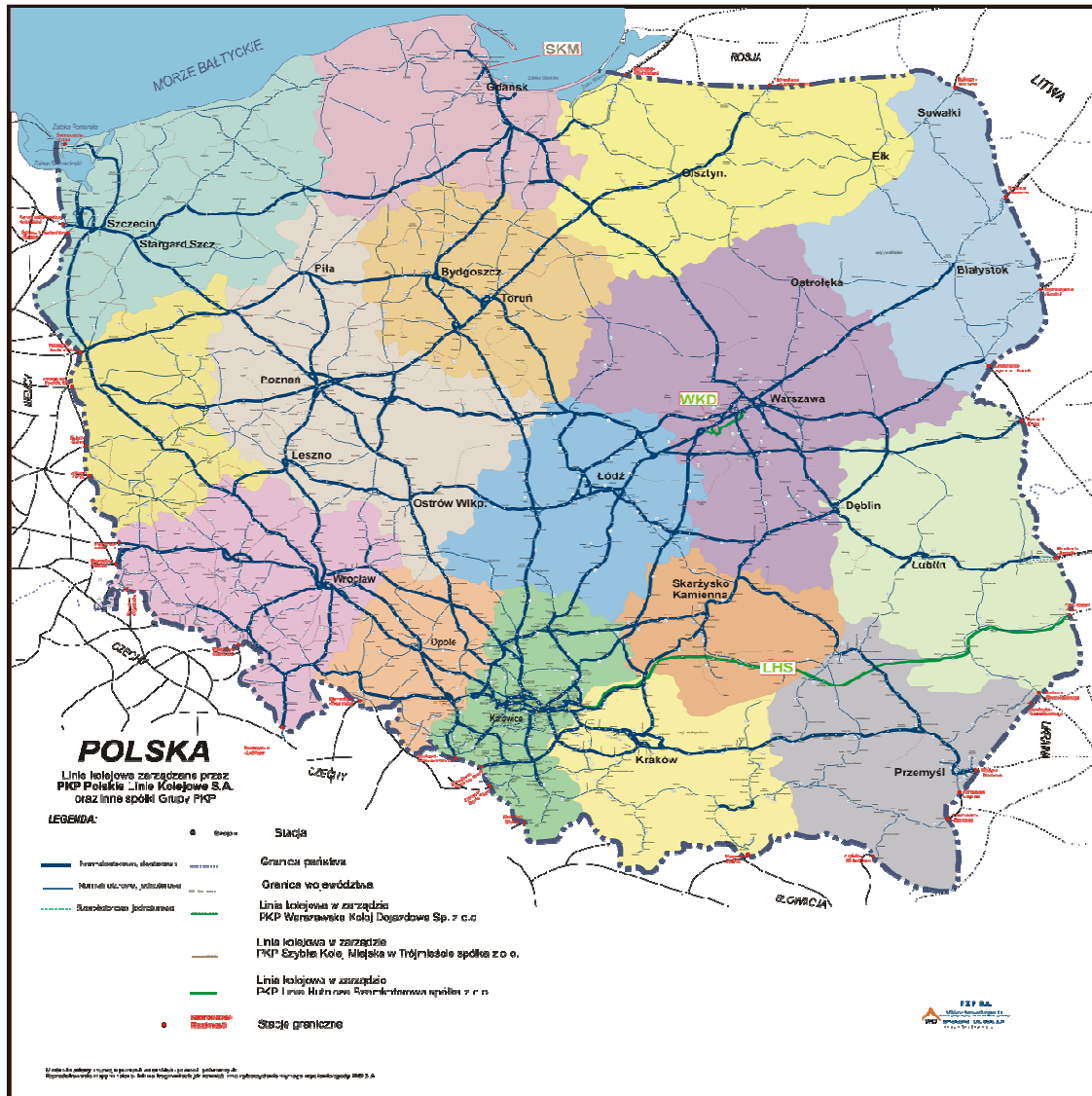
- 1) „Raportach w sprawie bezpieczeństwa za 2011 r.” złożonych Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego przez przewoźników kolejowych oraz zarządców infrastruktury kolejowej;
- 2) źródłach własnych: Protokołach oraz sprawozdaniach rocznych z kontroli (inspekcji), przeprowadzonych przez pracowników Urzędu Transportu Kolejowego; materiałach będących w posiadaniu poszczególnych Departamentów i Biur Urzędu Transportu Kolejowego;
- 3) krajowych przepisach i regulacjach prawnych: ustawy i rozporządzenia.

## **L. Załączniki:**

1. ZAŁĄCZNIK A: Informacje o strukturze kolei
2. ZAŁĄCZNIK B: Schematy organizacyjne krajowego organu ds. bezpieczeństwa
3. ZAŁĄCZNIK C: Dane dotyczące CSI – stosowane definicje
4. ZAŁĄCZNIK D: Ważne zmiany w prawodawstwie i uregulowaniach
5. ZAŁĄCZNIK E: Stan certyfikacji i autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa – dane liczbowe



# ZAŁĄCZNIK A.1.a. - Ogólny system kolejowy w Polsce (ogólnie dostępna sieć linii kolejowych)



## ZAŁĄCZNIK A.1.b.

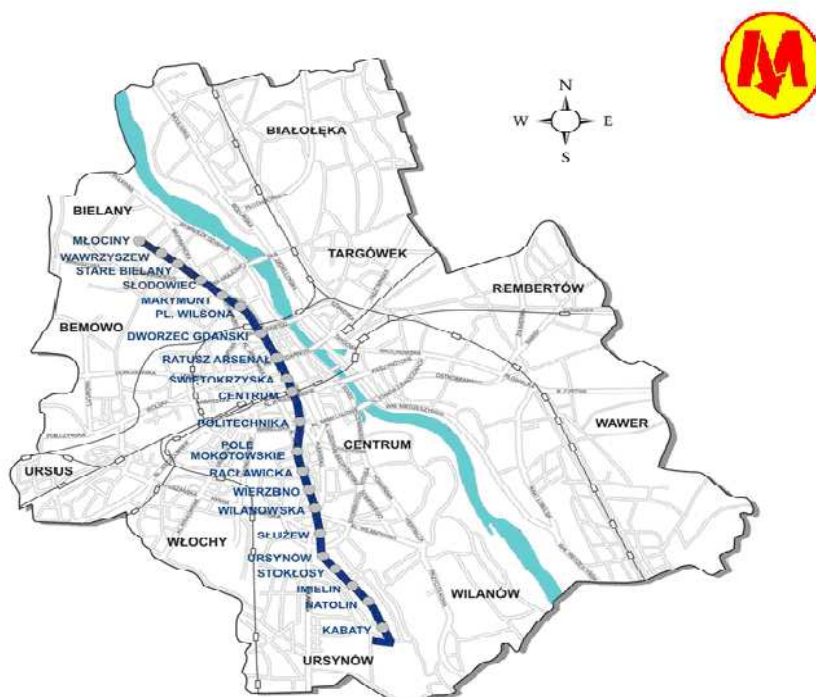
### Stacje rozrządowe i manewrowe na sieci ogólnego systemu kolejowego w Polsce



Na koniec 2011 roku na sieci kolejowej w Polsce eksploatowane były następujące stacje rozrządowe: Skarżysko Kamienna, Tarnowskie Góry oraz Poznań Franowo.

## ZAŁĄCZNIK A.1.c.

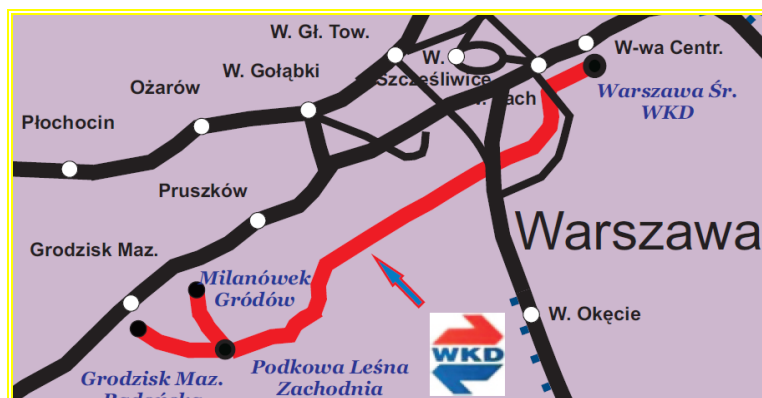
Sieć metra oraz sieć funkcjonalnie oddzielona od reszty systemu kolejowego i przeznaczona do prowadzenia pasażerskich przewozów aglomeracyjnych



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



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



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

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

Lp	Nazwa	Adres	Adres internetowy witryny / sprawozdania o sieci	Autoryzacja bezpieczeństwa (dyrektywa 2004/49/WE)		Data rozpoczęcia działalności gospodarczej	Tory kolejowe				Długość linii kolejowych				Trakcja elektryczna		Liczba przejazdów kolejowych i przejść dla pieszych (LC) [szt]	Liczba sygnalizatorów [szt]	Wykorzystany sprzęt ATP
				numer	z dnia		Całkowita długość torów szlakowych i głównych zasadniczych [km]	Całkowita długość torów pozostałych [km]	Całkowita długość torów kolejowych [km]	Szerokość torów [mm]	2-torowych [km]	1-torowych [km]	Łączna długość linii kolejowych [km]	Dużych prędkości (HSL) [km]	Długość [tkm]	Napięcie (DC) [kV]			
1	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	03 - 734 Warszawa, ul. Targowa 74	<a href="http://www.plk-sa.pl">www.plk-sa.pl</a>	Cz. A: PL2120100003	30.12.2010	01.10. 2001	27715,00	9427,0	37142,0	1435	8564,0	10587,0	19151	0,0	24889,0	3	14024	52432	
				Cz. B: PL2220100001	30.12.2010		148,00	130	278,0	1520	0,0	148,0	148	0,0	24,0	3	34	357	
2	PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa Sp. z o.o.	22 - 400 Zamość, ul. Szczepkowska 11	<a href="http://www.lhs.com.pl">www.lhs.com.pl</a>	Cz. A: PL2120100004	31.12.2010	01.07. 2001	0	28,82	28,82	1435	0,0	0	0,0	0,0	--	--	3	10	
				Cz. B: PL2220100004	31.12.2010		394,65	111,53	506,18	1520	0,0	394,65	394,65	0,0	--	--	247	246	
3	PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.	81 - 002 Gdynia, ul. Morska 350A	<a href="http://www.skm.pkp.pl">www.skm.pkp.pl</a>	Cz. A: PL2120100002	29.12.2010	01.07. 2001	62,16	20,51	82,67	1435	31,08	0,0	31,08	0,0	68,75	3	5	274	
				Cz. B: PL2220100002	30.12.2010														
4	CTL Maczki - Bór S.A.	41 - 208 Sosnowiec, ul. Długa 90	<a href="http://www.ctl.eu">www.ctl.eu</a>	Cz. A: PL2120110002	24.01.2011	1952	56,33	29,09	85,42	1435	17,26	39,07	56,33	0,0	--	--	21	152	
				Cz. B: PL2220110000	28.02.2011														
5	Jastrzębska Spółka Kolejowa Sp. z o.o.	44 - 330 Jastrzębie Zdrój, ul. Towarowa 1	<a href="http://www.jsk.pl">www.jsk.pl</a>	Cz. A: PL2120110001	10.01.2011	01.04. 1998	55,21	113,24	168,45	1435	12,15	30,90	43,05	0,0	35,41	3	28	391	
				Cz. B: PL2220110001	04.04.2011														
6	PMT Linie Kolejowe Sp. z o.o.	59 - 300 Lubin, Owczary 79d	<a href="http://www.pmtk.pl">www.pmtk.pl</a>	Cz. A: PL2120110003*	08.09.2011	01.05. 2009	3,706	1,898	5,61	1435	0,0	2,299	2,299	0,0	3,71	3	2	14	
				Cz. B: PL2220110003*	08.09.2011														
7	"Kopalnia Piasku Kotłarnia - Linie Kolejowe" Sp. z o.o.	47 - 246 Kotłarnia, ul. Dębowa 3	<a href="http://www.kotlarnia.com.pl">www.kotlarnia.com.pl</a>	Cz. A: PL2120100001	28.12.2010	01.01. 2004	165,0	21,1	186,1	1435	50,36	64,3	114,66	0,0	--	--	96	174	
				Cz. B: PL2220100003	31.12.2010														
8	Infra Silesia S.A.	44 - 251 Rybnik, ul. Kłokocińska 51	<a href="http://www.infrasilesia.pl/">www.infrasilesia.pl/</a>	Cz. A: PL2120110000	05.01.2011	01.01. 2005	130,0	218,00	348,0	1435	36,00	89,00	125,0	0,0	52,87	3	61	531	
				Cz. B: PL2220110002	04.04.2011														
Razem							28187,41	9859,66	38047,07	<b>1435</b>	8710,85	10812,57	19523,42	--	25049,74		14237	53176	
							542,65	241,53	784,18	<b>1520</b>	0,0	542,65	542,65	--	24,0		281	603	
<b>Ogółem</b>							<b>28730,06</b>	<b>10101,19</b>	<b>38831,25</b>		<b>8710,85</b>	<b>11355,22</b>	<b>20066,07</b>		<b>25073,74</b>		<b>14518</b>	<b>53 779</b>	

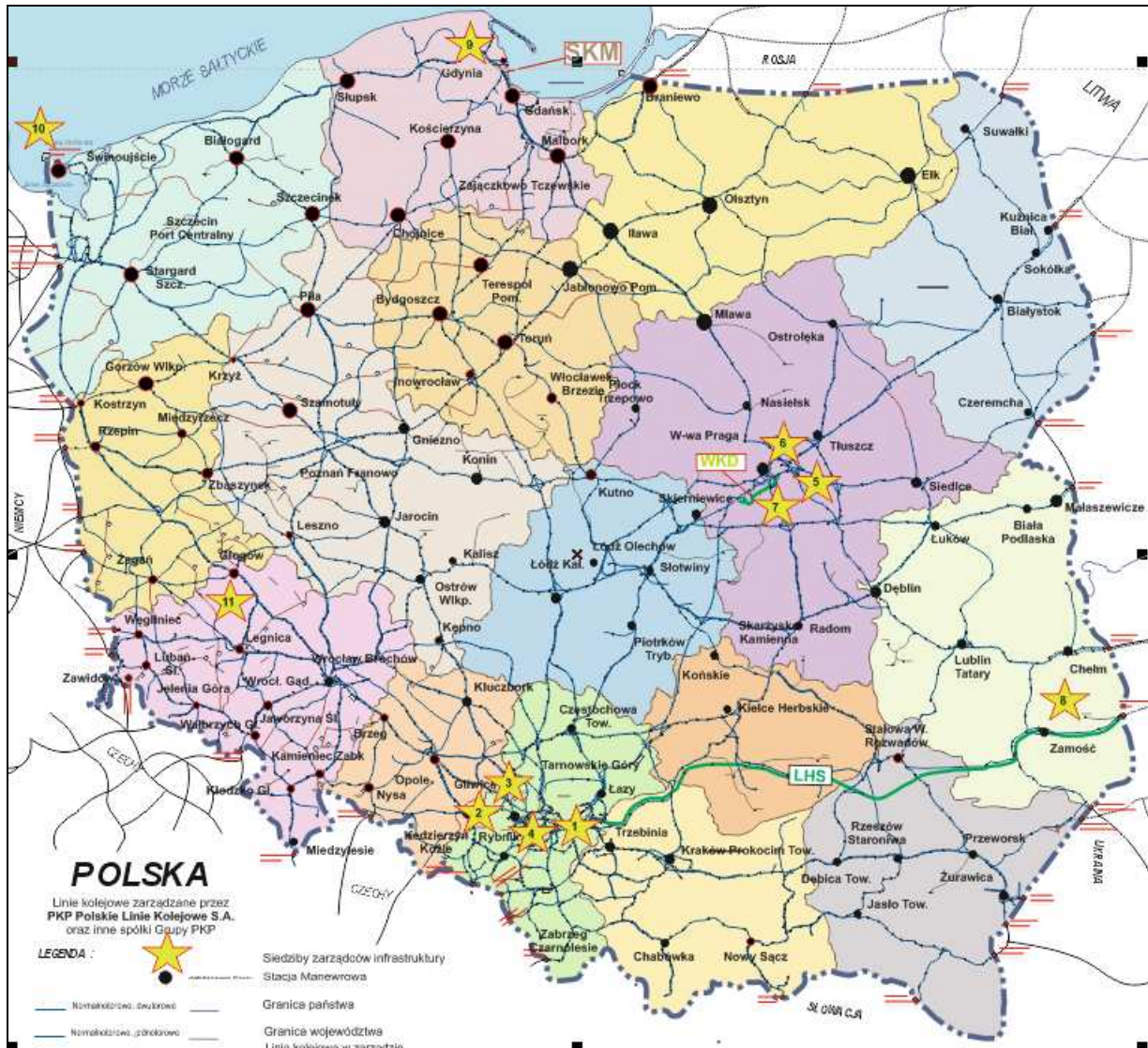
\* - pierwsza zmiana autoryzacji bezpieczeństwa (cz. A – PL2120100000 z dnia 06.09.2010 r., cz. B – PL2220100000 z dnia 28.12.2010 r.)

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

Lp	Nazwa	Adres	Adres internetowy witryny / sprawozdania o sieci	Świadectwo bezpieczeństwa (dyrektywa 2001/14/WE oraz dyrektywa 2004/49/WE)		Data rozpoczęcia działalności gospodarczej	Tory kolejowe			Łączna długość linii kolejowych			Trakcja elektryczna			Wykorzystany sprzęt ATP	
				numer	z dnia		Całkowita długość torów szlakowych i głównych zasadniczych [km]	Całkowita długość torów pozostałych [km]	Rozstaw [mm]	2-torowych [km]	1-torowych [km]	Dużych prędkości (HSL) [km]	Długość [tkm]	Napięcie (DC) [kV]	Liczba przejazdów kolejowych (LC) [szt]		Liczba sygnalizatorów [szt]
1	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>	194/ZI/11	22.12.2011	01.07.2001	63,70	3,10	1435	25,10	13,78	--	69,70	0,65	39	94	--
2	Metro Warszawskie Sp. z o.o.	02 - 798 Warszawa, ul. Wilczy Dół 5	<a href="http://www.metro.waw.pl">www.metro.waw.pl</a>	132/ZI/06	22.12.2006	07.01.2003	43,74	49,62	1435	22,12	0,00	--	54,8	0,75	9	269	SOP-2
3	Usedomer Bäderbahn Polska Sp. z o.o. (UBB Polska)	72 - 600 Świnoujście, ul. Wybrzeże Władysława IV 22	<a href="http://www.ubb-online.com">www.ubb-online.com</a>	036/ZI/08	15.09.2008	20.09.2008	1,44	0,24	1435	--	1,44	--	0,00	:	0	4	--
Razem							<b>108,88</b>	<b>52,96</b>		<b>47,22</b>	<b>15,22</b>	<b>--</b>	<b>121,7</b>		<b>48</b>	<b>323</b>	<b>--</b>
							<b>161,84</b>			<b>62,44</b>							

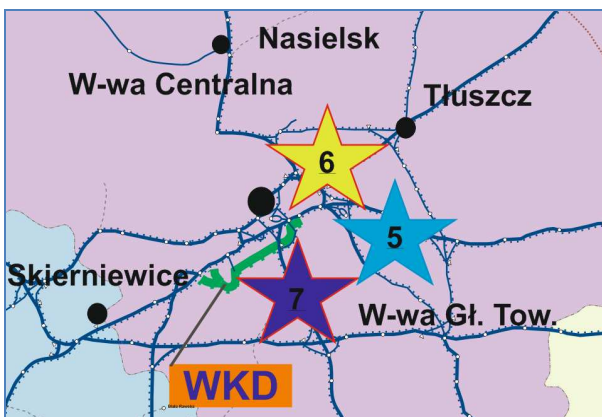
# ZAŁĄCZNIK A.2.1.c.

## Zarządcy infrastruktury kolejowej w Polsce – siedziby podmiotów





1.	<b>CTL Maczki-Bór Sp. z o.o.</b> , Sosnowiec, ul. Długa 90
2.	<b>Jastrzębska Spółka Kolejowa Sp. z o.o.</b> , Jastrzębie Zdrój, ul. Leśna 4
3.	<b>Kopalnia Piasku Kotlarnia – Linie Kolejowe Sp. z o.o.</b> , Kotlarnia, ul. Dębowa 3
4.	<b>Infra SILESIA S.A.</b> , Rybnik 9, ul. Kłokocińska 51



5.	<b>PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.</b> , Warszawa, ul. Targowa 74
6.	<b>Metro Warszawskie Sp. z o.o.</b> , Warszawa, ul. Wilczy Dół 5
7.	<b>Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o.</b> , Grodzisk Mazowiecki, ul. Batorego 23
8.	<b>PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa Sp. z o.o.</b> , Zamość, ul. Szczebrzeska 11



9.	<b>PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.</b> , Gdynia, ul. Morska 350A.
10.	<b>UsedomerBäderbahn Polska Sp. z o.o. (UBB Polska)</b> , Świnoujście, ul. Wybrzeże Władysława IV 22

## ZAŁĄCZNIK A.2.2.a - Przewoźnicy kolejowi

### Prowadzenie przewozów kolejowych na sieci ogólnego systemu kolejowego

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

Lp	Nazwa	Adres	Witryna internetowa	Świadectwo bezpieczeństwa (dyrektywa 2001/14/WE)		Certyfikat bezpieczeństwa (dyrektywa 2004/49WE)		Data rozpoczęcia działalności gospodarczej	Rodzaj transportu
				Numer	Data	Numer	Data		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	PKP INTERCITY S.A.	00-848 Warszawa, ul. Żelazna 59A	<a href="http://www.intercity.pl">www.intercity.pl</a>			<b>Cz. A:</b> PL1120100037; <b>Cz. B:</b> PL1220100039	15.12.2010; 31.12.2010	01.09.2001	pas.
2	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>			<b>Cz. A:</b> PL1120100043; <b>Cz. B:</b> PL1220100036	29.12.2010; 30.12.2010	01.07.2001	pas.
3	PKP CARGO S.A.	02 - 021 Warszawa, ul. Grójecka 17	<a href="http://www.pkp-cargo.pl">www.pkp-cargo.pl</a>			<b>Cz. A:</b> PL1120090001 <b>Cz. B:</b> PL1220100001	25.06.2009 22.04.2010	01.10.2001	tow. pas.
4	PKP CARGO SERVICE sp. z o.o.	02-021 Warszawa, ul. Grójecka 17	<a href="http://www.pkpcs.pl">www.pkpcs.pl</a>			<b>Cz. A:</b> PL1120110010 <b>Cz. B:</b> PL1220110022	14.10.2011 06.12.2011	01.11.2011	tow.
5	PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa Sp. z o.o.	22 - 400 Zamość, ul. Szczepińska 11	<a href="http://www.pkp-lhs.pl">www.pkp-lhs.pl</a>			<b>Cz. A:</b> PL1120100048; <b>Cz. B:</b> PL1220100040	31.12.2010; 31.12.2010	01.07.2001	tow.
6	PKP Energetyka S.A.	00 - 681 Warszawa, ul. Hoża 63/67	<a href="http://www.pkpenergetyka.pl">www.pkpenergetyka.pl</a>			<b>Cz. A:</b> PL1120090000 <b>Cz. B:</b> PL1220100000	09.04.2009 09.02.2010	01.03.2010	tow
7	CTL Express Sp. z o.o.	00-807 Warszawa, Al. Jeruzolimskie 96	<a href="http://www.ctl.pl">www.ctl.pl</a>			<b>Cz. A:</b> PL1120100020; <b>Cz. B:</b> PL1220100028	18.11.2010 28.12.2010	01.07.2006	tow.
8	CTL Logistics Sp. z o.o.	00-807 Warszawa, Al. Jeruzolimskie 96	<a href="http://www.ctl.pl">www.ctl.pl</a>			<b>Cz. A:</b> PL1120100000; <b>Cz. B:</b> PL1220100006	09.02.2010; 23.11.2010	01.11.2008	tow.
9	CTL Kargo Sp. z o.o.	72-010 Police ul. Kuźnicka 1	<a href="http://www.ctl.eu">www.ctl.eu</a>			<b>Cz. A:</b> PL1120100012; <b>Cz. B:</b> PL1220100010	16.08.2010; 23.11.2010	01.10.2010	tow.
10	CTL Kolzap Sp. z o.o.	24-110 Puławy Al. Tysiąclecia Państwa Polskiego 13	<a href="http://www.ctl.pl">www.ctl.pl</a>			<b>Cz. A:</b> PL1120100009; <b>Cz. B:</b> PL1220110012	28.06.2010; 18.02.2011;	2011	tow.
11	CTL Rail Sp. z o.o.	40 - 202 Katowice, ul. Roździeńskiego 190 B	<a href="http://www.ctl.pl">www.ctl.pl</a>			<b>Cz. A:</b> PL1120100008; <b>Cz. B:</b> PL1220100012	28.06.2010; 08.12.2010	02.03.2004	tow.
12	CTL Reggio Sp. z o.o.	24 - 110 Puławy, Al. 1000-lecia Państwa Polskiego 13	<a href="http://www.ctl.pl">www.ctl.pl</a>			<b>Cz. A:</b> PL1120100006; <b>Cz. B:</b> PL1220100014	28.06.2010; 09.12.2010	09.07.2006	tow.
13	CTL Train Sp. z o.o.	41 - 208 Sosnowiec, ul. Długa 90	<a href="http://www.ctl.pl">www.ctl.pl</a>			<b>Cz. A:</b> PL1120100016; <b>Cz. B:</b> PL1220100023	26.10.2010; 23.12.2010	01.06.2005	tow.
14	X-Train Sp. z o.o.	81 - 335 Gdynia, ul. Janka Wiśniewskiego 20	<a href="http://www.ctl.pl">www.ctl.pl</a>			<b>Cz. A:</b> PL1120100007; <b>Cz. B:</b> PL1220100013	28.06.2010; 09.12.2010	15.09.2004	tow.



15	DB SCHENKER RAIL COALTRAN Sp. z o.o. (dnia 08.12.2011 r połączenie z DB Schenker Rail Polska S.A.)	03 - 216 Warszawa, ul. Modlińska 15	<a href="http://www.dbschenker.pl">www.dbschenker.pl</a>			<b>Cz. A:</b> PL1120100042; <b>Cz. B:</b> PL1220110016	29.12. 2010; 11.03. 2011	28.02.2004	tow.
16	DB SCHENKER RAIL POLSKA S.A. (z dniem 03.01.2011 r połączenie 6 Spółek)	41-800 Zabrze, ul. Wolności 337	<a href="http://www.rail.dbschenker.pl">www.rail.dbschenker.pl</a>			<b>Cz. A:</b> PL1120100013; <b>Cz. B:</b> PL1220100011	10.09. 2010; 24.11. 2010	20.06.1998 08.10.2006	tow. pas.
17	DB SCHENKER RAIL SPEDKOL Sp. z o.o.	47 - 225 Kędzierzyn - Kozłże, ul. Szkolna 15	<a href="http://www.dbschenker.pl">www.dbschenker.pl</a>			<b>Cz. A:</b> PL1120100044; <b>Cz. B:</b> PL1220100011	29.12. 2010; 24.11. 2010	15.06.2002	tow.
18	Arriva RP Sp. z o.o.	00-739 Warszawa, ul. Stepińska 22/30	<a href="http://www.arriva.pl">http://www.arriva.pl</a>			<b>Cz. A:</b> PL1120100001; <b>Cz. B:</b> PL1220100002	24.03. 2010; 28.06. 2010	28.09.2010	pas.
19	CEMET S.A.	01 - 756 Warszawa, ul. Przasnyska 6A	<a href="http://www.cemet.pl">www.cemet.pl</a>			<b>Cz. A:</b> PL1120100030; <b>Cz. B:</b> PL1220100025	08.12. 2010; 23.12. 2010	22.06.2007	tow.
20	Dolnośląskie Linie Autobusowe Sp. z o.o.	51-162 Wrocław, ul. Jana Długosza 60	<a href="http://www.dla.com.pl">www.dla.com.pl</a>			<b>Cz. A:</b> PL1120100024; <b>Cz. B:</b> PL1220100038	01.12. 2010; 31.12. 2010	27.05.2005	pas.
21	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>			<b>Cz. A:</b> PL1120100025; <b>Cz. B:</b> PL1220100033	01.12. 2010; 28.12. 2010	20.07.2007	tow.
22	Euronaft Trzebinia Sp. z o.o.	32 - 540 Trzebinia, ul. Fabryczna 22	<a href="http://www.euronaft-trzebinia.pl">www.euronaft-trzebinia.pl</a>			<b>Cz. A:</b> PL1120100005; <b>Cz. B:</b> PL1220100004	28.06. 2010; 15.09. 2010	09.07.2004	tow.
23	EXTRAIL Sp. z o.o.	893 Warszawa ul. Bukowiecka 92 03	<a href="http://extrail.com.pl">extrail.com.pl</a>			<b>Cz. A:</b> PL1120100010; <b>Cz. B:</b> PL1220100007	28.06. 2010; 23.11. 2010	29.09.2011	tow.
24	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>			<b>Cz. A:</b> PL1120100036; <b>Cz. B:</b> PL1220100016	14.12. 2010; 15.12. 2010	08.10.2005	tow. pas.
25	GATX Rail Poland Sp. z o.o.	01-208 Warszawa, ul. Przykopowa 31	<a href="http://www.gatx.eu">www.gatx.eu</a>			<b>Cz. A:</b> PL1120100045; <b>Cz. B:</b> PL1220110009	29.12. 2010; 11.02. 2011	01.03.2002	tow.
26	Hagans Logistic Sp. z o.o.	87 - 100 Toruń, Plac Fryderyka Skarbka 4	<a href="http://www.hagans.pl">www.hagans.pl</a>			<b>Cz. A:</b> PL1120100035; <b>Cz. B:</b> PL1220100018	13.12. 2010; 17.12. 2010	12.12.2006	tow.
27	ITL Polska Sp. z o.o.	50-075 Wrocław, ul. Krupnicza 13 lok. 103	<a href="http://www.itlpolska.com.pl">www.itlpolska.com.pl</a>			<b>Cz. A:</b> PL1120080001; <b>Cz. B:</b> PL12200900	30.12. 2008 06.02. 2009	11.12.2006	tow.
28	Kolej Bałtycka S.A.	70-807 Szczecin, ul. Stacyjna 3	<a href="http://www.kolejbaltycka.pl">www.kolejbaltycka.pl</a>			<b>Cz. A:</b> PL1120110002; <b>Cz. B:</b> PL1220110010	05.01. 2011; 11.02. 2011	05.05.2004	tow.
29	„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>			<b>Cz. A:</b> PL1120100023; <b>Cz. B:</b> PL1220100020	29.11. 2010; 02.12. 2010	01.01.2005	pas.
30	Koleje Dolnośląskie S.A.	59 – 220 Legnica, ul. Wojska Polskiego 1/5	<a href="http://www.kolejedolnoslaskie.eu">www.kolejedolnoslaskie.eu</a>			<b>Cz. A:</b> PL1120090002; <b>Cz. B:</b> PL1220090001	21.05. 2009; 07.09. 2009	01.10.2009	pas.
31	Koleje Śląskie Sp. z o.o.	40-040 Katowice ul. Wita Stwosza 7	<a href="http://www.kolejeslaskie.com">www.kolejeslaskie.com</a>			<b>Cz. A:</b> PL1120100032; <b>Cz. B:</b> PL1220110000	09.12. 2010; 10.01. 2011	01.10.2011	pas.
32	Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.	61-897 Poznań, ul. Składowa 5	<a href="http://www.kolejwielkopolskie.com.pl">www.kolejwielkopolskie.com.pl</a>			<b>Cz. A:</b> PL1120110006; <b>Cz. B:</b> PL1220110017	03.03. 2011; 17.03. 2011	01.06.2011	pas.

33	Kopalnia Piasku „Kotlarnia” S.A.	47 - 246 Kotlarnia, ul. Dębowa 3	<a href="http://www.kotlarnia.com.pl">www.kotlarnia.com.pl</a>		<b>Cz. A:</b> PL1120100046; <b>Cz. B:</b> PL1220100037	29.12. 2010; 30.12. 2010	01.06.1995	tow.
34	Lotos Kolej Sp. z o.o.	80-716 Gdańsk, ul. Michałki 25	<a href="http://www.lotokol.ej.pl">www.lotokol.ej.pl</a>		<b>Cz. A:</b> PL1120090003 <b>Cz. B:</b> PL1220100005	19.10. 2009 04.11. 2010	01.01.2003	tow.
35	Lubelski Węgiel Bogdanka S.A.	21 - 013 Puchaczów	<a href="http://www.bogdanka.eu">www.bogdanka.eu</a>		<b>Cz. A:</b> PL1120100040; <b>Cz. B:</b> PL1220100024	22.12. 2010; 23.12. 2010	22.03.2005	tow.
36	„MAJKOLTRANS” Sp. z o.o.	50 - 503 Wrocław, ul. Paczkowska 26	<a href="http://www.majkoltrans.pl">www.majkoltrans.pl</a>		<b>Cz. A:</b> PL1120110004; <b>Cz. B:</b> PL1220110013	10.02. 2011; 18.02. 2011	15.08.2009	tow.
37	ORLEN KolTrans Sp. z o.o.	09 - 411 Płock, ul. Chemików 7	<a href="http://www.orlenkoltrans.pl">www.orlenkoltrans.pl</a>		<b>Cz. A:</b> PL1120100028; <b>Cz. B:</b> PL1220100027	06.12. 2010; 28.12. 2010	13.12.2000	tow.
38	PHILIP Sp. z o.o.	45-081 Opole ul. Piaśtowska 3	<a href="http://www.grupajd.com/">www.grupajd.com/</a>		<b>Cz. A:</b> PL1120100015; <b>Cz. B:</b> PL1220110002	20.10. 2010; 12.01. 2011;	12.04.2011	tow.
39	PHU "LOKOMOTIV" Bronisław Plata	33-386 Podęgorzcie Podęgorzcie 383	<a href="http://www.lokomotiv.net.pl">www.lokomotiv.net.pl</a>		<b>Cz. A:</b> PL1120100041; <b>Cz. B:</b> PL1220110001	28.12. 2010; 12.01. 2011	03.03.2011	tow.
40	Pol - Miedź - Trans Sp. z o.o.	59 - 301 Lubin ul. Marii Skłodowskiej - Curie 190	<a href="http://www.pmtrans.com.pl">www.pmtrans.com.pl</a>		<b>Cz. A:</b> PL1120100011; <b>Cz. B:</b> PL1220100009	28.06. 2010; 23.11. 2010	01.04.2002 22.05.2009	tow. pas.
41	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>		<b>Cz. A:</b> PL1120100019; <b>Cz. B:</b> PL1220100030	10.11. 2010; 28.12. 2010	17.05.2005	tow.
42	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>		<b>Cz. A:</b> PL1120100017; <b>Cz. B:</b> PL1220100026	04.11. 2010; 23.12. 2010	01.02.2007	tow.
43	Przedsiębiorstwo Napraw i Utrzymania Infrastruktury Kolejowej w Krakowie Sp. z o.o.	30-566 Kraków ul. Prokocimska4	<a href="http://www.pnuikkrakow.pl/">www.pnuikkrakow.pl/</a>		<b>Cz. A:</b> PL11201000003; <b>Cz. B:</b> PL1220100003	24.03. 2010; 15.09. 2010	28.09.2010	tow.
44	Przedsiębiorstwo Robót Kolejowych i Inżynieryjnych S.A.	50 - 950 Wrocław, ul. Kniaziewiczza 19	<a href="http://www.prkii.com.pl">www.prkii.com.pl</a>		<b>Cz. A:</b> PL1120100049; <b>Cz. B:</b> PL1220110004	31.12. 2010; 25.01. 2011	01.12.2001	tow.
45	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>		<b>Cz. A:</b> PL1120100047; <b>Cz. B:</b> PL1220110008	30.12. 2010; 02.02. 2011	01.10.2004	tow.
46	Przedsiębiorstwo Transportu Kolejowego KOLTAR Sp. z o.o.	33 - 101 Tarnów, ul. Kwiatkowskiego 8	<a href="http://www.koltar.pl">www.koltar.pl</a>		<b>Cz. A:</b> PL1120100040; <b>Cz. B:</b> PL1220100029	22.12. 2010; 28.12. 2010	22.09.2005	tow.
47	Przedsiębiorstwo Usług Kolejowych KOLPREM Sp z o.o.	41 - 308 Dąbrowa Górnica, Al. J. Piłsudskiego 92	<a href="http://www.kolprem.pl">www.kolprem.pl</a>		<b>Cz. A:</b> PL1120100034; <b>Cz. B:</b> PL1220100032	10.12. 2010; 28.12. 2010	25.06.2004	tow.
48	„Przewozy Regionalne” sp. z o.o.	03-414 Warszawa, ul. Wileńska 14a	<a href="http://www.przewozyregionalne.pl">www.przewozyregionalne.pl</a>		<b>Cz. A:</b> PL1120100038; <b>Cz. B:</b> PL1220100031	17.12. 2010; 28.12. 2010	01.10.2001	pas.
49	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>		<b>Cz. A:</b> PL1120100026; <b>Cz. B:</b> PL1220100022	01.12. 2010; 23.12. 2010	26.10.2004	tow.
50	STK Sp. z o.o.	53-609 Wrocław, ul. Fabryczna 10	<a href="http://www.stk.wroclaw.pl">www.stk.wroclaw.pl</a>		<b>Cz. A:</b> PL1120100022; <b>Cz. B:</b> PL1220100021	29.11. 2010; 22.12. 2010	14.04.2005	tow.

51	S&K Train Transport Sp. z o.o.	65-034 Zielona Góra, ul. Boh. Westerplatte 9	<a href="http://www.sk-train.pl">www.sk-train.pl</a>			<b>Cz.A:</b> PL1120110005; <b>Cz. B:</b> PL1220110015	18.02.2011; 02.03.2011	2011	tow. pas.
52	Szybka Kolej Miejska Sp. z o.o.	02-017 Warszawa Al. Jerozolimskie 125/127,	<a href="http://www.skm.warszawa.pl">www.skm.warszawa.pl</a>			<b>Cz.A:</b> PL1120100033; <b>Cz. B:</b> PL1220100019	10.12.2010; 20.12.2010	03.10.2005	pas.
53	TABOR SZYNOWY OPOLE S.A.	45-332 Opole ul. Rejtana 7	<a href="http://www.taborszynowy.com.pl">www.taborszynowy.com.pl</a>			<b>Cz.A:</b> PL1120100027; <b>Cz. B:</b> PL1220110014	01.12.2010; 24.02.2011	2011	tow.
54	TORPOL S.A.	61-052 Poznań ul. Mogileńska 10G	<a href="http://www.torpol.pl">www.torpol.pl</a>			<b>Cz.A:</b> PL1120100014; <b>Cz. B:</b> PL1220110006	16.09.2010; 31.01.2011	30.03.2011	tow.
55	TRANSCHEM Sp. z o.o.	87-810 Włocławek ul. Toruńska 153	<a href="http://www.transchem.com.pl">www.transchem.com.pl</a>			<b>Cz.A:</b> PL1120100004; <b>Cz. B:</b> PL1220100015	28.06.2010; 15.12.2010		tow.
56	Transoda Sp. z o.o.	88-101 Inowrocław, ul. Fabryczna 4	<a href="http://www.transoda.com.pl">www.transoda.com.pl</a>			<b>Cz.A:</b> PL1120110000; <b>Cz. B:</b> PL1220110003	05.01.2011; 12.01.2011;	01.07.2002	tow.
57	WISKOL Sołtys Waldemar, Sołtys Jarosław Sp.j.	26-052 Sitkówka, Nowiny, ul. Zakładowa 19	<a href="http://www.wiskol.pl">www.wiskol.pl</a>			<b>Cz.A:</b> PL1120110009; <b>Cz. B:</b> PL1220110019	20.04.2011 03.08.2011	2011	tow.
58	Zakład Przewozów i Spedycji SPEDKOKS Sp. z o.o.	42-523 Dąbrowa Górnicza, ul. Koksownicza 1	<a href="http://www.spedkoks.pl">www.spedkoks.pl</a>			<b>Cz.A:</b> PL1120100018; <b>Cz. B:</b> PL1220100017	04.11.2010 16.12.2010	01.01.2001	tow.
59	Zakład Robót Komunikacyjnych - DOM w Poznaniu Sp. z o.o.	60-715 Poznań, ul. Kolejowa 4	<a href="http://www.zrk-dom.pl">www.zrk-dom.pl</a>			<b>Cz.A:</b> PL1120110003; <b>Cz. B:</b> PL1220110007	13.01.2011 02.02.2011	18.08.2011	tow.
60	Zakłady Inżynierii Kolejowej Leśkiewicz, Kosmala Sp.j.	27 - 600 Sandomierz, ul. Retmańska 11 A	<a href="http://www.ziksandomierz.pl">www.ziksandomierz.pl</a>			<b>Cz.A:</b> PL1120100029; <b>Cz. B:</b> PL1220100035	08.12.2010; 29.12.2010	01.01.2003	tow.
61	Zakłady Naprawcze Lokomotyw Elektrycznych S.A. w Gliwicach	44-100 Gliwice, ul. Chorzowska 58	<a href="http://www.znle.pl">www.znle.pl</a>			<b>Cz.A:</b> PL1120110001; <b>Cz. B:</b> PL1220110011	05.01.2011 16.02.2011	2011	tow.
62	Zakłady Naprawcze Taboru Maszyn i Urządzeń "TABOR" M. Dybowski Spółka jawna	39-200 Dębica ul. Sandomierska 39	<a href="http://www.tabor-debica.pl/">www.tabor-debica.pl/</a>			<b>Cz.A:</b> PL1120100021; <b>Cz. B:</b> PL1220100034	25.10.2010; 10.11.2010	01.01.2011	tow.

RAZEM	Liczba lokomotyw		Liczba wagonów silnikowych / zespołów trakcyjnych		Liczba wagonów		Liczba maszynistów	Liczba personelu pokładowego odpowiedzialnego za bezpieczeństwo	Wielkość przewozów pasażerskich			Wielkość przewozów towarowych			
			osobowych	towarowych					tys. pasaż.	mln pas.-km	mln poc.-km	tys. ton	mln tono-km	mln poc.-km	
	11	12	13	14	15	16			17	18	19	20	21	22	
	3017	1457	2440	85485	7502	6884	256222,073	18049,198	143,132	249233,504	53103,035	79,507			

## ZAŁĄCZNIK A.2.2.b - Przewoźnicy kolejowi

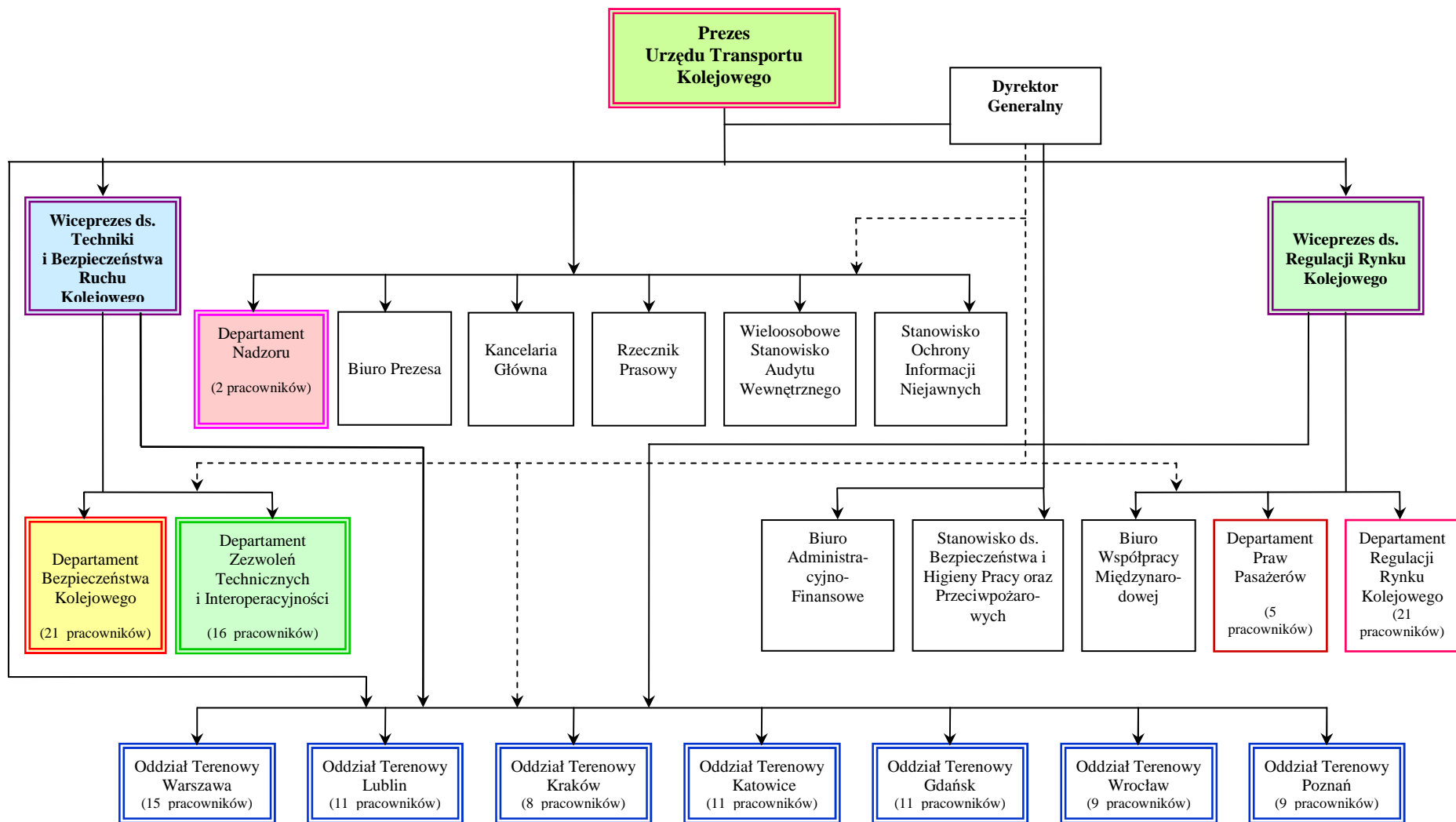
### Prowadzenie pasażerskich przewozów miejskich i podmiejskich na sieci metra oraz sieci funkcjonalnie oddzielonej od ogólnego systemu

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

Lp	Nazwa	Adres	Witryna internetowa	Świadectwo bezpieczeństwa (dyrektywa 2001/14/WE)		Certyfikat bezpieczeństwa (dyrektywa 2004/49WE)		Data rozpoczęcia działalności gospodarczej	Rodzaj transportu
				Numer	Data	Numer	Data		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.	Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o.	05 - 825 Grodzisk Mazowiecki, ul. Batorego 23	<a href="http://www.wkd.com.pl">www.wkd.com.pl</a>	193/PK/11	22.12.2011	--	--	01.07.2001	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	--	--	07.01.2003	pasażerski - miejski

RAZEM	Liczba lokomotyw	Liczba wagonów silnikowych / zespołów trakcyjnych	Liczba wagonów		Liczba maszynistów	Liczba personelu pokładowego odpowiedzialnego za bezpieczeństwo	Wielkość przewozów pasażerskich			Wielkość przewozów towarowych						
	11		12	osobowych			towarowych	13	14	15	16	tys. pasaż.	mln pas.-km	mln poc.-km	tys. ton	mln tono-km
	3	137	306	--	195	1	147 720,792	1 111,058	5,492	--	--	--				

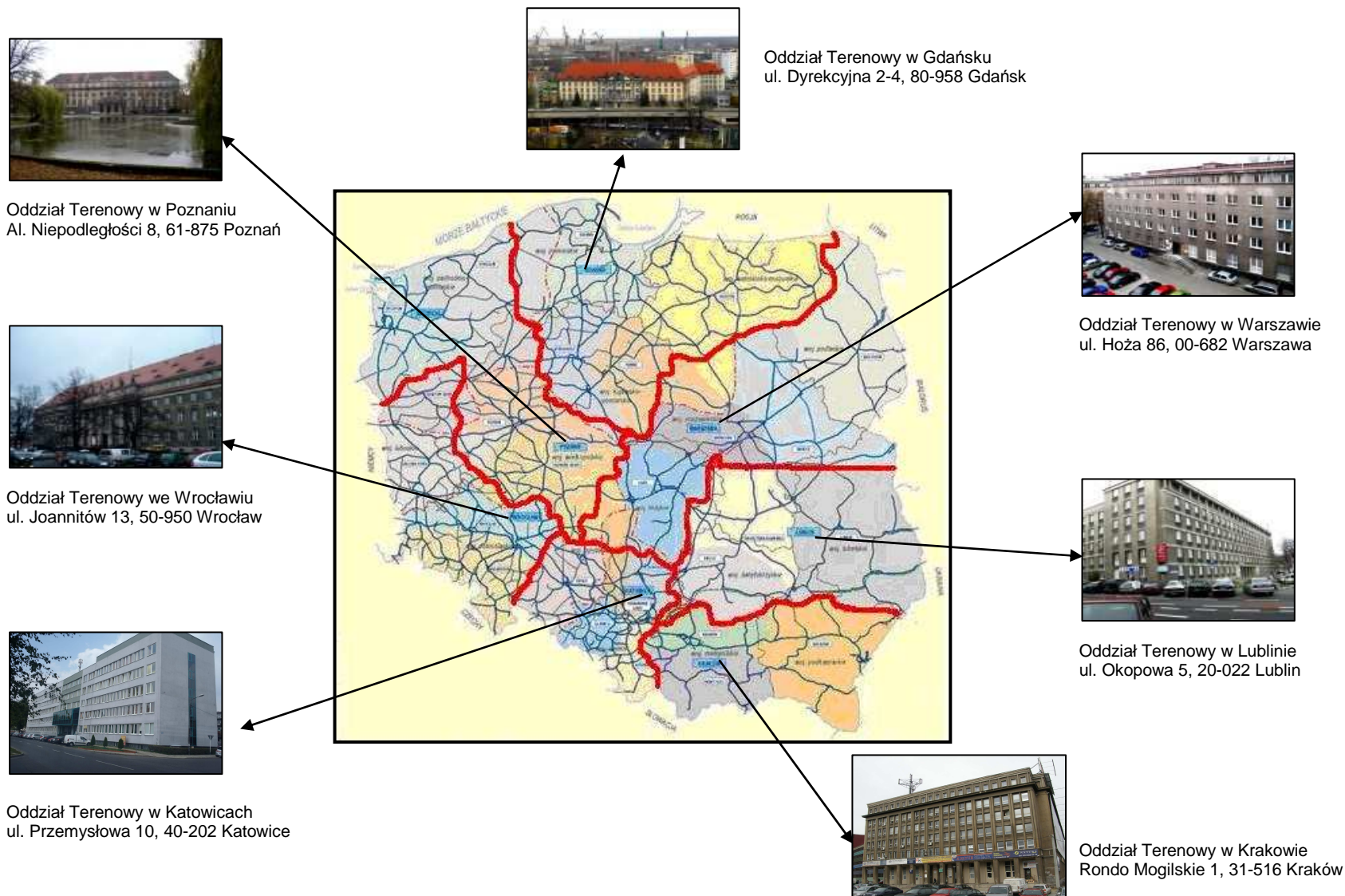
## ZAŁĄCZNIK B.1 Schemat organizacyjny Urzędu Transportu Kolejowego



— - zależność merytoryczna  
 - - - - - zależność administracyjna

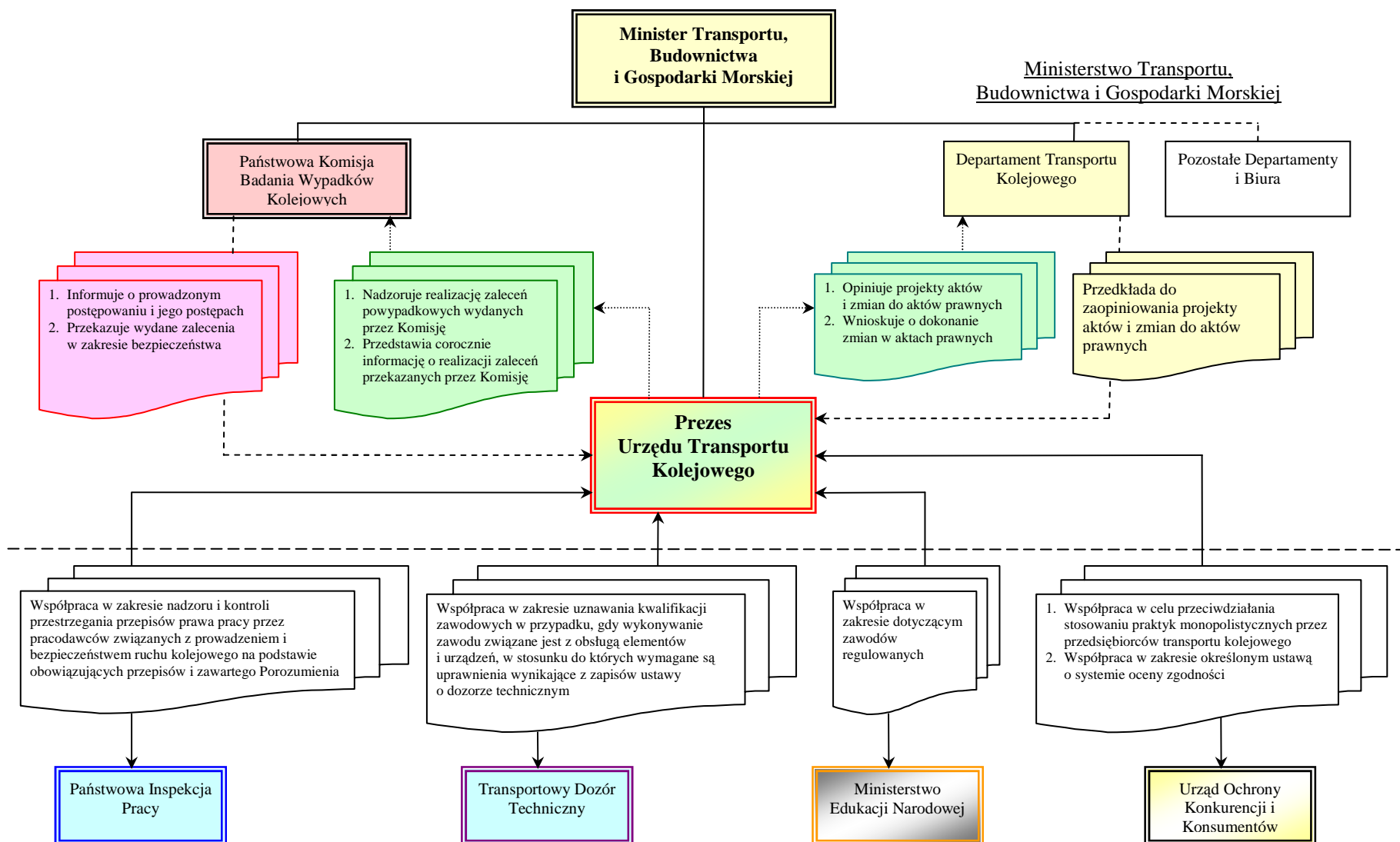
Stan na 31.12.2011 r.

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



## ZAŁĄCZNIK B.3

## Powiązania Urzędu Transportu Kolejowego z innymi organizacjami krajowymi



## ZAŁĄCZNIK C. Dane dotyczące CSI – zastosowane definicje

### 1. Dane dotyczące CSI.

#### 1.a. Ogólne zestawienie zdarzeń kolejowych zaistniałych na sieci ogólnego systemu kolejowego w Polsce w porównaniu z 2010 r.

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

*Tabela 1.1 – Zestawienie zdarzeń kolejowych na sieci ogólnego systemu kolejowego w porównaniu do roku 2010 z podziałem na kategorie i typy*

Typy wypadków		Wypadki		Poważne wypadki		Znaczące wypadki	
		2010 r.	2011 r.	2010 r.	2011 r.	2010 r.	2011 r.
1.	Kolizje pociągów	17	<b>27</b>	2	<b>0</b>	4	<b>8</b>
2.	Wykolejenia pociągów	79	<b>104</b>	0	<b>1</b>	17	<b>23</b>
3.	Zdarzenia na przejazdach	268	<b>215</b>	29	<b>27</b>	86	<b>86</b>
4.	Zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu	304	<b>322</b>	53	<b>53</b>	341	<b>366</b>
5.	Pożar pojazdu kolejowego	6	<b>4</b>	0	<b>0</b>	0	<b>0</b>
6.	Inne	73	<b>82</b>	0	<b>1</b>	1	<b>5</b>
<b>RAZEM</b>		<b>747</b>	<b>754</b>	<b>84</b>	<b>82</b>	<b>449</b>	<b>488</b>

*Tabela 1.2 – Zestawienie poszkodowanych w wyniku zdarzeń kolejowych na sieci ogólnego systemu kolejowego w porównaniu do roku 2010*

Typy wypadków		Ofiary śmiertelne		Ciężko ranni	
		2010 r.	2011 r.	2010 r.	2011 r.
1.	Kolizje pociągów	0	<b>0</b>	13	<b>6</b>
2.	Wykolejenia pociągów	0	<b>2</b>	0	<b>34</b>
3.	Zdarzenia na przejazdach	55	<b>62</b>	56	<b>51</b>
4.	Zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu	228	<b>251</b>	118	<b>116</b>
5.	Pożar pojazdu kolejowego	0	<b>0</b>	0	<b>0</b>
6.	Inne	0	<b>5</b>	1	<b>2</b>
<b>RAZEM</b>		<b>283</b>	<b>320</b>	<b>188</b>	<b>209</b>



Tabela 1.3 – Wskaźniki odnoszące się do znaczących wypadków i ich skutków

		Kolizje pociągów	Wykolejenia pociągów	Zdarzenia na przejazdach	Zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu	Pożar pojazdu kolejowego	Inne	<b>RAZEM</b>
Całkowita liczba znaczących wypadków	szt.	8	23	86	366		5	<b>488</b>
Względna liczba znaczących wypadków	szt./mln poc-km	3,52 E-02	1,01 E-01	3,78 E-01	1,61 E+00		2,20 E-02	2,15 E+00
Całkowita liczba wypadków z udziałem co najmniej jednego pojazdu kolejowego przewożącego towary niebezpieczne	szt.							6
Względna liczba wypadków z udziałem co najmniej jednego pojazdu kolejowego przewożącego towary niebezpieczne	szt./mln poc-km							2,64 E-02
Całkowita liczba wypadków z udziałem co najmniej jednego pojazdu kolejowego przewożącego towary niebezpieczne, w których NIE DOSZŁO do uwolnienia towarów	szt.							5
Względna liczba wypadków z udziałem co najmniej jednego pojazdu kolejowego przewożącego towary niebezpieczne, w których NIE DOSZŁO do uwolnienia towarów	szt./mln poc-km							2,20 E-02
Całkowita liczba wypadków z udziałem co najmniej jednego pojazdu kolejowego przewożącego towary niebezpieczne, w których DOSZŁO do uwolnienia towarów	szt.							1
Względna liczba wypadków z udziałem co najmniej jednego pojazdu kolejowego przewożącego towary niebezpieczne, w których DOSZŁO do uwolnienia towarów	szt./mln poc-km							4,40 E-03
<b>Całkowita liczba osób ciężko rannych</b>	<b>osób</b>	<b>6</b>	<b>34</b>	<b>51</b>	<b>116</b>		<b>2</b>	<b>209</b>
Względna liczba osób ciężko rannych	osób/mln poc-km	2,64 E-02	1,50 E-01	2,24 E-01	5,10 E-01		8,80 E-03	9,19 E-01
Całkowita liczba pasażerów ciężko rannych	pasażerów		33	2	22		1	58
Względna liczba pasażerów ciężko rannych	pasaż./mln poc-km		1,45 E-01	8,80 E-03	9,68 E-02		4,40 E-03	2,55 E-01
Względna liczba pasażerów ciężko rannych	pasaż./mln poc-km - poc.pasaż.		2,31 E-01	1,40 E-02	1,54 E-01		6,99 E-03	4,05 E-01
Względna liczba pasażerów ciężko rannych	pasaż./mln pas-km		1,83 E-03	1,11 E-04	1,22 E-03		5,54 E-05	3,21 E-03
Całkowita liczba pracowników ciężko rannych łącznie z personelem podwykonawców	pracowników	5	1	3	1		1	11
Względna liczba pracowników ciężko rannych łącznie z personelem podwykonawców	prac./mln poc-km	2,20 E-02	4,40 E-03	1,32 E-02	4,40 E-03		4,40 E-03	4,84 E-02

Całkowita liczba ciężko rannych użytkowników przejazdów kolejowych	osób			46				46
Względna liczba ciężko rannych użytkowników przejazdów kolejowych	osób/mln poc-km			2,02 E-01				2,02 E-01
Całkowita liczba osób ciężko rannych nieuprawnionych	osób				93			93
Względna liczba osób ciężko rannych nieuprawnionych	osób/mln poc-km				4,09 E-01			4,09 E-01
Całkowita liczba innych osób ciężko rannych	osób	1						1
Względna liczba innych osób ciężko rannych	osób/mln poc-km	4,40 E-03						4,40 E-03
<b>Całkowita liczba osób zabitych</b>	osób		2	62	251		5	320
Względna liczba osób zabitych	osób/mln poc-km		8,80 E-03	2,73 E-01	1,10 E+00		2,20 E-02	1,41 E+00
Całkowita liczba pasażerów zabitych	pasażerów		2	2	6			10
Względna liczba pasażerów zabitych	pasaż./mln poc-km		8,80 E-03	8,80 E-03	2,64 E-02			4,40 E-02
Względna liczba pasażerów ciężko rannych	pasaż./mln poc-km - poc.pasaż.		1,40 E-02	1,40 E-02	4,19 E-02			6,99 E-02
Względna liczba pasażerów ciężko rannych	pasaż./mln pas-km		1,11 E-04	1,11 E-04	3,32 E-04			5,54 E-04
Całkowita liczba zabitych pracowników ciężko rannych łącznie z personelem podwykonawców	pracowników				2			2
Względna liczba zabitych pracowników ciężko rannych łącznie z personelem podwykonawców	prac./mln poc-km				8,80 E-03			8,80 E-03
Całkowita liczba zabitych użytkowników przejazdów kolejowych	osób			60				60
Względna liczba zabitych użytkowników przejazdów kolejowych	osób/mln poc-km			2,64 E-01				2,64 E-01
Całkowita liczba osób zabitych nieuprawnionych	osób				243		1	244
Względna liczba osób zabitych nieuprawnionych	osób/mln poc-km				1,07 E+00		4,40 E-03	1,07 E+00
Całkowita liczba innych osób zabitych	osób						4	4
Względna liczba innych osób zabitych	osób/mln poc-km						1,76 E-02	1,76 E-02
Łączna liczba zdarzeń poprzedzających wypadki	szt.	1618						
Łączna liczba pękniętych szyn	szt.	1564						
Łączna liczba odkształceń torów	szt.	20						
Łączna liczba defektów sygnalizacji	szt.	0						
Łączna liczba przypadków minięcia sygnału informującego o niebezpieczeństwie	szt.	29						
Łączna liczba pękniętych kół w użytkowanym taborze kolejowym	szt.	3						
Łączna liczba pękniętych osi w użytkowanym taborze kolejowym	szt.	2						

**1.b. Ogólne zestawienie wydarzeń kolejowych na sieci metra oraz sieci funkcjonalnie oddzielonej od reszty systemu kolejowego i przeznaczonej do prowadzenia pasażerskich przewozów aglomeracyjnych w porównaniu z 2010 r.**

*Tabela 1.4 – Zestawienie zdarzeń kolejowych w porównaniu do roku 2010 z podziałem na kategorie i typy*

		Znaczące wypadki		Ofiary śmiertelne		Ciężko ranni	
		2010 r.	2011 r.	2010 r.	2011 r.	2010 r.	2011 r.
1.	Kolizje pociągów	0	0	0	0	0	0
2.	Wykolejenia pociągów	0	0	0	0	0	0
3.	Zdarzenia na przejazdach	0	2	0	0	0	2
4.	Zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu	1	2	1	2	0	0
5.	Pożar pojazdu kolejowego	0	0	0	0	0	0
6.	Inne	0	0	0	0	0	0
<b>RAZEM</b>		<b>1</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>2</b>

*Tabela 1.3 – Wskaźniki odnoszące się do znaczących wypadków i ich skutków*

		Kolizje pociągów	Wykolejenia pociągów	Zdarzenia na przejazdach	Zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu	Pożar pojazdu kolejowego	Inne	<b>RAZEM</b>
Całkowita liczba znaczących wypadków	szt.			2	2			<b>4</b>
Względna liczba znaczących wypadków	szt./ mln poc-km			3,64 E-01	3,64 E-01			7,28 E-01
Całkowita liczba osób ciężko rannych	osób			2				<b>2</b>
Względna liczba osób ciężko rannych	osób/mln poc-km			3,64 E-01				3,64 E-01
Całkowita liczba ciężko rannych użytkowników przejazdów kolejowych	osób			2				<b>2</b>
Względna liczba ciężko rannych użytkowników przejazdów kolejowych	osób/mln poc-km			3,64 E-01				3,64 E-01
Całkowita liczba osób zabitych	osób				2			<b>2</b>
Względna liczba osób zabitych	osób/mln poc-km				3,64 E-01			3,64 E-01
Całkowita liczba osób zabitych nieuprawnionych	osób				2			<b>2</b>
Względna liczba osób zabitych nieuprawnionych	osób/mln poc-km				3,64 E-01			3,64 E-01

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

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

### 3. Definicje krajowe stosowane w rocznym raporcie:

3.1. Zgodnie ze zmianą do ustawy z dnia 28 marca 2003 roku *o transporcie kolejowym*, obowiązującą od dnia 21.08.2006r. oraz rozporządzeniem Ministra Transportu z dnia 30 kwietnia 2007 r. w *sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych* obowiązują następujące definicje:

- **poważny wypadek** – wypadek spowodowany kolizją, wykolejeniem pociągu lub innym podobnym zdarzeniem
  - z co najmniej **1** ofiarą śmiertelną lub co najmniej **5** ciężko rannymi (przebywającymi w szpitalu dłużej niż 24 godziny) lub
  - powodujący znaczne zniszczenie pojazdu kolejowego, infrastruktury kolejowej lub środowiska, które mogą zostać natychmiast oszacowane przez komisję badającą wypadek na co najmniej 2 miliony €,

**mający oczywisty wpływ na regulacje bezpieczeństwa kolei lub na zarządzanie bezpieczeństwem;**

- **wypadek** – niezamierzone, nagłe zdarzenie lub ciąg zdarzeń z udziałem pojazdu kolejowego, powodujące negatywne konsekwencje dla zdrowia ludzkiego, mienia lub środowiska; do wypadków zalicza się w szczególności:
  - kolizje,
  - wykolejenia,
  - zdarzenia na przejazdach,
  - zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu,
  - pożar pojazdu kolejowego.

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

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

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

- **pociąg** – jest to **skład wagonów lub innych pojazdów kolejowych** sprzęgniętych z czynnym pojazdem trakcyjnym **lub pojazd trakcyjny** osygnalizowany i przygotowany do jazdy lub znajdujący się w drodze;
- **masa ogólna pociągu** – jest to suma mas pojazdów kolejowych wraz z ładunkiem.

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

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

- **wykojenie pociągu** – wypadek, w którym nastąpił brak kontaktu powierzchni tocznej koła pojazdu kolejowego z powierzchnią toczną główki szyny;
- **wypadki na przejazdach kolejowych** – wypadki na przejazdach z udziałem co najmniej jednego pojazdu kolejowego i co najmniej jednego pojazdu drogowego, innych użytkowników przekraczających przejazd, takich jak piesi, lub innych obiektów i elementów znajdujących się tymczasowo na torach kolejowych lub w pobliżu, zgubionych na przejazdach przez pojazdy lub użytkowników przejazdów;
- **wypadki kolejowe z udziałem osób spowodowane przez poruszające się pojazdy kolejowe** – wypadki, w których w co najmniej jedną osobę uderzył pojazd kolejowy lub element jego wyposażenia, który oderwał się od pojazdu; obejmuje osoby, które wypadły z pojazdu kolejowego, oraz osoby, które upadły lub w które w czasie podróży w pociągu uderzył jakiś przedmiot;
- **pożary pojazdów kolejowych** – pożary lub wybuchy w pojeździe kolejowym (włącznie z przewożonym ładunkiem) podczas przejazdu lub postoju między stacją początkową i docelową oraz przy rozrządzaniu wagonów;
- **pasażer** – każda osoba, z wyłączeniem obsady pociągu, odbywająca podróż koleją; do celów statystyki wypadków uwzględnia się osoby usiłujące wsiąść i wysiąść z pociągu będącego w ruchu;
- **pracownicy łącznie z personelem podwykonawców** – wszystkie osoby, których zatrudnienie ma związek z koleją i które w czasie wypadku znajdują się w pracy, obejmuje obsadę pociągu oraz osoby odpowiedzialne za obsługę pojazdów kolejowych i elementów infrastruktury;
- **użytkownicy przejazdów** – osoby korzystające z przejazdu za pomocą wszelkich środków transportu lub pieszo;
- **osoby nieuprawnione** – osoby przebywające na terenie kolei, których obecność jest niedozwolona, z wyjątkiem użytkowników przejazdów;
- **osoby inne** – osoby inne niż: pasażerowie, pracownicy łącznie z personelem podwykonawców, użytkownicy przejazdów, osoby nieuprawnione;
- **osoba zabita** – osoba, która zmarła na skutek wypadku bezpośrednio lub w ciągu 30 dni po wypadku, z wyłączeniem samobójstw;
- **osoba ciężko ranna** – osoba ranna na skutek wypadku, hospitalizowana przez ponad 24 godziny, z wyłączeniem prób samobójstw;
- **samobójstwo** – czyn polegający na rozmyślnym uszkodzeniu swojego ciała, którego celem jest zgon, zarejestrowany i sklasyfikowany przez właściwy organ;

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

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

- **koszty szkód w środowisku** – koszty, które poniesie przewoźnik kolejowy lub zarządca infrastruktury w celu przywrócenia środowiska do stanu sprzed wypadku kolejowego;
- **koszty szkód materialnych w pojazdach kolejowych lub infrastrukturze kolejowej** – koszty zapewnienia nowych pojazdów kolejowych lub infrastruktury z takimi samymi funkcjami i parametrami technicznymi jak te uszkodzone nie nadające się do naprawy oraz koszty przywrócenia pojazdów kolejowych lub infrastruktury kolejowej nadających się do



naprawy do stanu sprzed wypadku; do kosztów tych zalicza się także koszty wynajmu pojazdów kolejowych z powodu uszkodzenia w wypadku;

- **wartość zapobiegania ofiarom w ludziach** – niemożliwe jest ustalenie tej wartości ze względu na brak możliwości określenia preferencji o których mowa w projekcie HEATCO – Developing Harmonised European Approaches for Transport Costing and Project Assessment;
- **koszty opóźnień spowodowanych wypadkami** – niemożliwe jest ustalenie tej wartości ze względu na brak możliwości określenia preferencji o których mowa w projekcie HEATCO – Developing Harmonised European Approaches for Transport Costing and Project Assessment.

**W 2011 roku średni kurs ogłoszony przez Narodowy Bank Polski na dzień 31 grudnia 2011 r. wynosił : 4,4168 zł za 1 €.**

## ZAŁĄCZNIK D – Ważne zmiany w prawodawstwie i rozporządzeniach

	Podstawa prawna	Data wejścia w życie przepisu	Przyczyny wprowadzenia (należy określić, czy jest to nowy przepis czy zmiana wprowadzona do istniejącego przepisu)	Opis
<b>Ogólne krajowe przepisy dotyczące bezpieczeństwa kolei</b>				
Przepisy o krajowej władzy bezpieczeństwa	BEZ ZMIAN			
Przepisy o notyfikowanych organach, rzeczoznawcach, stronach trzecich, organach odpowiedzialnych za rejestrację, badanie itd.	BEZ ZMIAN			
<b>Krajowe przepisy dotyczące bezpieczeństwa kolei</b>				
Przepisy o krajowych celach i metodach w zakresie bezpieczeństwa	BRAK			
Przepisy o wymaganiach wobec systemów zarządzania bezpieczeństwem i certyfikatów bezpieczeństwa dla przewoźników kolejowych	BEZ ZMIAN			
Przepisy o wymaganiach wobec systemów zarządzania bezpieczeństwem i autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa dla zarządców infrastruktury	BEZ ZMIAN			
Przepisy o wymaganiach w stosunku do posiadaczy wagonów	Rozporządzenie Komisji (UE) nr 445/2011 z dnia 10 maja 2011 r. w sprawie systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie w zakresie obejmującym wagony towarowe oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 653/2007 (Dz. Urz. UE Nr L 122, z dnia 11.05.2011, s. 22)	31 maja 2011 r.	Rozporządzenie w zakresie swojej regulacji wdraża <u>dyrektywę</u> 2004/49/WE	Rozporządzenie ustanawia system certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie w zakresie obejmującym wagony towarowe, o którym mowa w art. 14a dyrektywy 2004/49/WE.
Przepisy dotyczące wymagań wobec warsztatów naprawczych	BRAK			

Przepisy o wymaganiach w zakresie autoryzacji wprowadzania do użytku i konserwacji nowego i znacznie przebudowanego taboru kolejowego, w tym przepisy dotyczące wymiany taboru kolejowego między przedsiębiorstwami kolejowymi, systemu rejestracji i wymagania w zakresie procedur testowych	BEZ ZMIAN			
Wspólne zasady funkcjonowania sieci kolejowej, w tym przepisy dotyczące procedur sygnalizacji i zarządzania ruchem	BEZ ZMIAN			
Przepisy o wymaganiach w zakresie dodatkowych wewnętrznych zasad operacyjnych (zasad firmowych), które muszą być ustanowione przez zarządców infrastruktury i przedsiębiorstwa kolejowe	BEZ ZMIAN			
Przepisy o wymaganiach wobec personelu wykonującego zadania o krytycznym znaczeniu dla bezpieczeństwa, w tym kryteriów wyboru, stanu zdrowia oraz szkoleń zawodowych i certyfikacji	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lutego 2011 r. w sprawie licencji maszynisty (Dz. U. Nr 66, poz. 346), zmienione rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 27 lipca 2011 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie licencji maszynisty (Dz. U. Nr 161, poz. 791).	06 kwietnia 2011 r. oraz nowelizacja 19 sierpnia 2011 r.	Nowy przepis wydany w oparciu o delegację zawartą w art. 22a ust. 11 ustawy z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.) zgodnie z dyrektywą 2007/59/WE z dnia 23 października 2007 r. w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty (Dz. Urz. UE L 315 z 03.12.2007).	Rozporządzenie określa tryb wydawania, przedłużania ważności, zawieszania i cofania licencji maszynisty, wymagania zdrowotne, fizyczne i psychiczne, jakie powinny spełniać osoby ubiegające się o licencję maszynisty, zasady oceny zdolności do uzyskania licencji maszynisty, zasady szkolenia oraz wzory licencji i sposób prowadzenia rejestru licencji.
	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lutego 2011r w sprawie świadectwa maszynisty (Dz. U. Nr 66, poz. 347)	06 kwietnia 2011r	Nowy przepis wydany w oparciu o delegację zawartą w art. 22b ust. 21 ustawy z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.)	Rozporządzenie określa zakres wiedzy i umiejętności dotyczących pojazdu kolejowego i infrastruktury kolejowej objętych szkoleniem i egzaminem, które są niezbędne do uzyskania świadectwa maszynisty, sposób prowadzenia rejestru świadectw maszynistów oraz wzór świadectwa maszynisty.
	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 marca 2011r w sprawie wpisu na listę podmiotów uprawnionych do przeprowadzania badań w celu sprawdzenia spełniania wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania licencji oraz świadectwa maszynisty (Dz. U. Nr 66, poz. 348)	06 kwietnia 2011r	Nowy przepis wydany w oparciu o delegację zawartą w art. 22a ust. 13 ustawy z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.)	Rozporządzenie określa szczegółowe wymagania w stosunku do podmiotów ubiegających się o wpis na listę podmiotów uprawnionych do przeprowadzania badań w celu sprawdzenia spełniania wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania licencji oraz świadectwa maszynisty, prowadzoną przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, tryb wpisu na listę oraz wykreślenia z niej oraz sposób uiszczania opłat za dokonanie wpisu na listę.

Przepisy o wymaganiach wobec personelu wykonującego zadania o krytycznym znaczeniu dla bezpieczeństwa, w tym kryteriów wyboru, stanu zdrowia oraz szkoleń zawodowych i certyfikacji – ciąg dalszy	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 marca 2011r w sprawie badań niezbędnych do otrzymania świadectwa maszynisty oraz zachowania jego ważności (Dz. U. Nr 66, poz. 349)	06 kwietnia 2011r	Nowy przepis wydany w oparciu o delegację zawartą w art. 22b ust. 22 ustawy z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.)	Niniejsze rozporządzenie określa zakres i częstotliwość badań przeprowadzanych w celu oceny spełniania wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do otrzymania świadectwa maszynisty oraz zachowania jego ważności
	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lutego 2011 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i ubezpieczeniem ruchu kolejowego, prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych oraz pojazdów kolejowych metra (Dz. U. Nr 59, poz. 301), zmienione rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2011 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych oraz pojazdów kolejowych metra (Dz. U. Nr 223, poz. 1333)	25 marca 2011 oraz nowelizacja 2 listopada 2011	Nowy przepis wydany w oparciu o delegację zawartą w art. 22d ust. 3 ustawy z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.), zastępujący dotychczas obowiązujące rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 sierpnia 2004r. w sprawie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego i warunków jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe (Dz. U. Nr 212, poz. 2152, z późn. zm.)  <b>Uwaga:</b> W zakresie dotyczącym maszynistów postanowienia rozporządzenia z dnia 16 sierpnia 2004r. (Dz. U. Nr 2123, poz. 2152, z późn. zm.) zachowują moc, jednak nie dłużej niż do dnia 01 grudnia 2017r.	Rozporządzenie określa wykaz stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych oraz pojazdów kolejowych metra, warunki, jakie powinni spełniać pracownicy zatrudnieni na tych stanowiskach, zasady oceny zdolności fizycznych i psychicznych pracowników zatrudnionych na stanowiskach, jednostki uprawnione do oceny zdolności fizycznej i psychicznej oraz tryb orzekania o tej zdolności, osób powoływania i tryb pracy komisji egzaminacyjnych oraz wzory dokumentów.
Przepisy o dochodzeniach w sprawie wypadków i incydentów, w tym rekomendacje			BEZ ZMIAN	
Przepisy o wymaganiach w zakresie krajowych wskaźników bezpieczeństwa, w tym sposobu ich gromadzenia i analizowania			BEZ ZMIAN	
Przepisy o wymaganiach w zakresie autoryzacji wprowadzania do użytku infrastruktury (tory, mosty, tunele, energetyka, ATC, radio, sygnalizatory, rygle, przejazdy kolejowe, perony itd.)			BEZ ZMIAN	

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

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

Liczba certyfikatów bezpieczeństwa wydanych zgodnie z dyrektywą 2001/14/WE, posiadanych przez licencjonowane przedsiębiorstwa kolejowe w 2011r. zarejestrowane:	w Polsce	2
	w innym państwie członkowskim	0

Z czego na sieci funkcjonalnie oddzielonej od reszty systemu kolejowego 2 przewoźników: Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o. oraz Metro Warszawskie Sp. z o.o.

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

		Nowe	Zaktualizowane / zmienione	Odnowione
E.2.1. Liczba ważnych certyfikatów bezpieczeństwa <b>część A</b> , posiadanych przez przedsiębiorstwa kolejowe w 2011r. zarejestrowane:	w Polsce	68	1	0
	w innym państwie członkowskim	0	0	0

		Nowe	Zaktualizowane / zmienione	Odnowione
E.2.2. Liczba ważnych certyfikatów bezpieczeństwa <b>część B</b> , posiadanych przez przedsiębiorstwa kolejowe w 2011 r. zarejestrowane:	w Polsce	64	2	0
	w innym państwie członkowskim	0	0	0

			P	O	N
E.2.3. Liczba wniosków o certyfikaty bezpieczeństwa, <b>część A</b> , złożonych przez przedsiębiorstwa kolejowe w 2011r., zarejestrowane:	w Polsce	nowe certyfikaty	7	0	0
		certyfikaty zaktualizowane/ zmienione	1	0	0
		certyfikaty odnowione	0	0	0
	w innym państwie członkowskim	nowe certyfikaty	0	0	0
		certyfikaty zaktualizowane/ zmienione	0	0	0
		certyfikaty odnowione	0	0	0

			P	O	N
E.2.4. Liczba wniosków o certyfikaty bezpieczeństwa, <b>część B</b> , złożonych przez przedsiębiorstwa kolejowe w 2011r., zarejestrowane:	w Polsce	nowe certyfikaty	13	0	0
		certyfikaty zaktualizowane/zmienione	2	0	0
		certyfikaty odnowione	0	0	0
	w innym państwie członkowskim	nowe certyfikaty	0	0	0
		certyfikaty zaktualizowane/zmienione	0	0	0
		certyfikaty odnowione	0	0	0

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

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

W roku 2011 żadne przedsiębiorstwo z innego państwa nie ubiegało się o taki dokument.

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

	Nowe	Zaktualizowane/zmienione	Odnowione
E.3.1. Liczba ważnych autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa posiadanych w 2011 r. przez zarządców infrastruktury zarejestrowanych w danym państwie członkowskim	3	1	0

		P	O	N
E.3.2. Liczba wniosków o autoryzacje w zakresie bezpieczeństwa złożonych w 2011r. przez zarządców infrastruktury zarejestrowanych w danym państwie członkowskim	nowe autoryzacje	3	0	0
	autoryzacje zaktualizowane/zmienione	1	0	0
	autoryzacje odnowione	0	0	0

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

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

		Nowe	Zaktualizowane / zmienione	Odnowione
Średni czas po otrzymaniu wszystkich niezbędnych informacji pomiędzy otrzymaniem wniosku a ostatecznym dostarczeniem certyfikatu w zakresie bezpieczeństwa, <b>część A</b> , w 2011 r. dla przedsiębiorstw kolejowych zarejestrowanych:	w danym państwie członkowskim	około 1 miesiąca (22 dni)	około 10 dni	-
	w innym państwie członkowskim	-	-	-

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

		Nowe	Zaktualizowane / zmienione	Odnowione
Średni czas po otrzymaniu wszystkich niezbędnych informacji pomiędzy otrzymaniem wniosku a ostatecznym dostarczeniem certyfikatu bezpieczeństwa, <b>część B</b> , w 2011 r. dla przedsiębiorstw kolejowych zarejestrowanych:	w danym państwie członkowskim	około 7 dni	około 7 dni	-
	w innym państwie członkowskim	-	-	-

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

		Nowe	Zaktualizowane / zmienione	Odnowione
Średni czas po otrzymaniu wszystkich niezbędnych informacji pomiędzy otrzymaniem wniosku a ostatecznym dostarczeniem autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa w 2011r. dla zarządców infrastruktury, zarejestrowanych:	w danym państwie członkowskim	około 1 miesiąca (26 dni)	około 7 dni	-
	w innym państwie członkowskim	-	-	-