***WYTYCZNE OPRACOWANIA RAPORTU W SPRAWIE BEZPIECZEŃSTWA ZA ROK 2020***

# Dokumenty przywołane w treści Wytycznych

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| ***Lp.*** | ***Tytuł dokumentu*** | ***Publikator*** |
|  | *Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym* | *Tekst jednolity: Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, z późn. zm.* |
|  | *Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 21 lipca 2015 r. w sprawie wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI)* | *Dz. U. z 2015 r. poz. 1061* |
|  | *Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie* | *Dz. U. z 2015 r. poz. 1744, z późn. zm.* |
|  | *Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 19 marca 2007 r. w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym* | *Tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r. poz. 328* |
|  | *Rozporządzenie Wykonawcze Komisji (UE) nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie przyjęcia wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka* | *Dz. U. UE L 121 z 3.05.2013 r., str. 8, z późn. zm.* |
|  | *Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/643 z dnia 18 kwietnia 2018 r. w sprawie statystyki transportu kolejowego* | *Dz. U. UE L 12 z 02.05.2018 r., str. 1* |
|  | *Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1078/2012 z dnia 16 listopada 2012 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do monitorowania, która ma być stosowana przez przedsiębiorstwa kolejowe i zarządców infrastruktury po otrzymaniu certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji bezpieczeństwa oraz przez podmioty odpowiedzialne za utrzymanie* | *Dz. U. UE L 320 z 17.11.2012 r., str. 8* |
|  | *Rozporządzenie 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. U. UE L 327 z 11.12.2010 r., str. 13* |
|  | *Rozporządzenie 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. U. UE L 326 z 10.12.2010 r., str. 11* |
|  | *Regulamin międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID), stanowiący załącznik C do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF), sporządzonej w Bernie dnia 9 maja 1980 r.* | *Dz. U. z 2019 r. poz. 2281* |

|  |
| --- |
| *Zanim przystąpisz do przygotowania Raportu zapoznaj się z rozdziałami Wytycznych: „O czym muszę pamiętać opracowując Raport” i „Wskazówki wypełniania arkusza CSI”.*  *W trakcie prac nad Raportem zapoznawaj się wytycznymi zawartymi w opisie punktów, które opracowujesz.*  *Stosuj się do wszystkich wskazówek zawartych w Wytycznych i wzorze treści Raportu.* |

# Rozdział I. O czym muszę pamiętać opracowując Raport

*Jeżeli jesteś certyfikowanym przewoźnikiem kolejowym lub autoryzowanym zarządcą infrastruktury złóż Raport w sprawie bezpieczeństwa za poprzedni rok kalendarzowy do* ***30 czerwca*** *bieżącego roku.*

*Zaleca się, by podmioty działające na podstawie świadectwa bezpieczeństwa, wykorzystujące lub udostępniające swoją infrastrukturę normalnotorową do celu przewozów pasażerskich, również złożyły raporty w zakresie ich dotyczącym.*

*Podmioty będące* ***równocześnie*** *zarządcami infrastruktury i przewoźnikami kolejowymi mogą składać jeden Raport, zaznaczając to na stronie tytułowej.* ***W tym przypadku należy jednak złożyć dwa arkusze CSI - oddzielnie dla zarządcy infrastruktury i przewoźnika kolejowego.***

*Podmioty pełniące* ***dodatkowo*** *funkcję podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie w zakresie obejmującym wagony towarowe składają* ***oddzielnie*** *sprawozdanie (odrębny dokument) z działalności podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie. Wytyczne znajdziesz w  dokumencie „Wytyczne do sporządzenia rocznego sprawozdania z utrzymania za rok 2020”.*

***WAŻNE!*** *W części D Raportu zawrzyj wszystkie* ***obowiązkowe*** *elementy wskazane w****art. 17a ust. 5*** *ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym:*

* *informacje dotyczące spełniania wewnętrznych wymagań bezpieczeństwa oraz realizacji programów poprawy bezpieczeństwa,*
* *przedstawienie wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI) na poziomie przedsiębiorstwa,*
* *zauważone nieprawidłowości i wnioski związane z eksploatacją kolei,*
* *wyniki wewnętrznych audytów bezpieczeństwa.*

***WAŻNE!*** *Dodatkowo zamieść w Raporcie lub dołącz do niego trzy inne* ***obowiązkowe*** *dla autoryzowanego zarządcy i certyfikowanego przewoźnika elementy:*

* *aktualnie obowiązujący Program poprawy bezpieczeństwa (na 2021 r.)*[[1]](#footnote-1) *– jako załącznik,*
* *doświadczenia ze stosowania CSM w zakresie oceny i wyceny ryzyka*[[2]](#footnote-2) *– w Rozdziale E,*
* *doświadczenia ze stosowania metody oceny bezpieczeństwa w zakresie monitorowania*[[3]](#footnote-3) *– w Rozdziale F.*

***W trakcie prac nad Raportem należy także uwzględnić poniższe zasady i informacje:***

* *Do opracowania Raportu wykorzystaj wzór, który zamieszczono poniżej. Możesz skorzystać ze spisu treści Wytycznych, pamiętaj jednak, aby go zaktualizować po zakończeniu pracy nad Raportem.*
* *Zapoznaj się z fragmentami Wytycznych i objaśnień we wzorze Raportu (podkreślony niebieski tekst). Są to informacje pomocnicze i wskazówki dla opracowującego Raport.* ***WAŻNE!*** *Usuń te informacje przed wydrukowaniem Raportu.*
* *Tytuły poszczególnych części zamieszczonego poniżej wzoru (np. A. WSTĘP) staną się tytułami rozdziałów Raportu.*
* *Zachowaj kolejność poszczególnych punktów oraz zgodność ich tytułów ze wzorem. Jeżeli któryś z punktów nie dotyczy przedsiębiorstwa, pozostaw jego tytuł, a w treści wpisz „nie dotyczy” i usuń ewentualne tabele z tego punktu.*
* *Przedstaw wymagane wytycznymi informacje za poprzedni rok kalendarzowy według stanu na 31 grudnia. W przypadku braku danych wyraźnie to wskaż.*
* *Jeśli jesteś przewoźnikiem kolejowym, zweryfikuj dane dotyczące zdarzeń kolejowych z zarządcami infrastruktury, na których infrastrukturze wykonywałeś przewozy.*
* *Jeśli chcesz podzielić się informacjami lub danymi, które nie wpisują się w poszczególne punkty Raportu, a dotyczą kwestii bezpieczeństwa ruchu kolejowego, przedstaw je w ostatniej części Raportu (Rozdział G).*
* *Raport wraz z arkuszem CSI prześlij przez e-PUAP najpóźniej* ***do 30 czerwca****. Pamiętaj, aby Raport podpisały osoby do tego uprawnione, zgodnie z reprezentacją wynikającą z KRS, CEIDG lub analogicznych rejestrów. Prosimy również o dołączenie plików edytowalnych – pozwoli to na bezbłędne przeniesienie danych do zestawienia zbiorczego.*
* *Raport możesz również dostarczyć w formie tradycyjnej za pośrednictwem Poczty Polskiej lub złożyć w siedzibie Urzędu Transportu Kolejowego. Datą złożenia Raportu za pośrednictwem Poczty Polskiej (lub Pocztex) jest data stempla pocztowego. Pamiętaj, że datą złożenia Raportu za pośrednictwem firmy kurierskiej, innej niż Pocztex, jest data doręczenia Raportu do UTK.*
* *Jeśli składasz Raport w wersji papierowej pamiętaj, by podpisały go osoby do tego uprawnione, zgodnie z reprezentacją wynikającą z KRS, CEIDG lub analogicznych rejestrów. Prosimy o druk dwustronny oraz oprawę umożliwiającą łatwe wyjęcie stron (grzbiet wsuwany lub bindowanie). W UTK obowiązuje system elektronicznego obiegu dokumentów i tak oprawiony Raport będzie łatwej zeskanować bez błędów.*
* *Jeśli składasz dokumenty w wersji papierowej, prześlij Raport oraz arkusz CSI w formie edytowalnej na adres* [*raporty\_bezpieczenstwa@utk.gov.pl*](mailto:raporty_bezpieczenstwa@utk.gov.pl)*. Pozwoli to na bezbłędne przeniesienie danych do zestawienia zbiorczego. Gdy plik jest zbyt duży, możesz przesłać go przez stronę* [*www.utk.gov.pl/raporty\_bezpieczenstwa*](http://www.utk.gov.pl/raporty_bezpieczenstwa)*/*
* *Jeżeli zostałeś umocowany jako pełnomocnik, również możesz podpisać Raport. W tej sytuacji pamiętaj o konieczności przesłania stosownego dokumentu pełnomocnictwa oraz dowodu uiszczenia opłaty od udzielonego pełnomocnictwa.*
* ***Nie zmieniaj*** *nazw i kolejności kolumn w tabelach.*
* *Jeżeli reprezentujesz podmiot posiadający certyfikat lub autoryzację bezpieczeństwa, który* ***nie podjął jeszcze działalności*** *w roku sprawozdawczym,* ***też jesteś zobowiązany do złożenia Raportu*** *w sprawie bezpieczeństwa. Zamieść w nim* ***wymagane opisy*** *oraz zerowe dane statystyczne. Do Raportu dołącz* ***arkusz CSI i Program poprawy bezpieczeństwa****.*
* *Korektę danych za poprzednie okresy sprawozdawcze przedstaw w odpowiednich punktach Raportu i podaj przyczyny wprowadzonych zmian.*
* ***WAŻNE!*** *Wyjaśnij w swoim Raporcie duże różnice w danych w stosunku do poprzedniego roku sprawozdawczego, np. duży wzrost liczby zdarzeń wskutek stanu technicznego pojazdu i opisz działania podjęte w związku z tym przez przedsiębiorstwo.*
* *Pamiętaj, aby wysyłając Raport dołączyć do niego, jako oddzielne dokumenty, aktualnie obowiązujący Program Poprawy Bezpieczeństwa (na 2021 r.) i arkusz CSI.*
* *Oznacz wyraźnie te fragmenty w Raporcie, które stanowią tajemnicę przedsiębiorstwa lub inne tajemnice prawnie chronione.*
* *Zwróć uwagę na* ***poprawność arytmetyczną*** *przedstawianych danych i jednostki, w jakich należy je prezentować.* ***WAŻNE!******MILIONY!*** *W arkuszu CSI podaj wielkość* ***pracy przewozowej*** *w milionach pasażerokilometrów lub milionach tonokilometrów, zaś wielkość* ***pracy eksploatacyjnej*** *w milionach pociągokilometrów.*

# Rozdział II. wskazówki wypełniania ARKUSZA DO RAPORTOWANIA WSPÓLNYCH WSKAŹNIKÓW BEZPIECZEŃSTWA (CSI)

*Wskaźniki CSI przedstaw w załączonym arkuszu Excel. Wskaźniki w punkcie 1 arkusza CSI dotyczą* ***TYLKO******ZNACZĄCYCH wypadków.***

*Wydrukowany arkusz ze wskaźnikami CSI połącz z Raportem.*

*Wskaźniki dotyczące znaczących wypadków można DODATKOWO przedstawić w treści Raportu, w tabelach, których wzory znajdują się w rozporządzeniu w sprawie wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI), jednakże jako wiążące uznane będą wartości wykazane w Arkuszu CSI.*

***WAŻNE!*** *Przewoźnicy kolejowi wykazują* ***tylko*** *te znaczące wypadki, w których niewłaściwe funkcjonowanie rzeczy lub działanie albo zaniechanie osób* ***pozostających w ich dyspozycji lub w dyspozycji ich podwykonawców*** *zostało wskazane jako bezpośrednia przyczyna wypadku w raporcie lub protokole ze zdarzenia.*

*Zarządcy infrastruktury wykazują:*

* *znaczące wypadki, w których niewłaściwe funkcjonowanie rzeczy lub działanie albo zaniechanie osób* ***pozostających w ich dyspozycji lub w dyspozycji ich podwykonawców*** *zostało wskazane jako bezpośrednia przyczyna wypadku w raporcie lub protokole ze zdarzenia;*
* *znaczące wypadki, których bezpośrednia przyczyna nie jest związana z niewłaściwym funkcjonowanie rzeczy lub działaniem albo zaniechaniem osób* ***pozostających w dyspozycji przewoźnika kolejowego lub zarządcy infrastruktury lub w dyspozycji ich podwykonawców****, takie jak: wypadki na przejazdach, przejechania lub potrącenia osób przez poruszające się pojazdy kolejowe, a także samobójstwa z udziałem poruszających się pojazdów kolejowych.*

***BARDZO WAŻNE!******Objaśnienia do sposobu wypełniania arkusza CSI (edytowalny arkusz Excel):***

1. *Nadaj arkuszowi CSI unikalny tytuł, będący* ***nazwą przedsiębiorstwa*** *lub jej akronimem.*
2. *W górnym wierszu arkusza, po słowie „PODMIOT”, w miejsce kropek wprowadź nazwę przedsiębiorstwa, dla którego sporządzasz arkusz CSI.*
3. *Pamiętaj, by w części 1 arkusza CSI „Wskaźniki dotyczące znaczących wypadków” podać dane dotyczące* ***TYLKO*** *znaczących wypadków.*
4. *Nie uwzględniaj wypadków i poszkodowanych w wyniku występków chuligańskich.*
5. *Wprowadzaj dane wyłącznie do komórek zaznaczonych na zielono.*
6. *Dla wartości, o których nie masz informacji, wpisz w jej miejsce „–” (znak minus), a dla wartości zerowych (np. brak wykolejeń) wpisz „0” (zero).* ***Nie zostawiaj*** *pustych zielonych komórek.*
7. *Oddzielaj* ***PRZECINKAMI*** *całości od części dziesiętnych wpisywanych danych.*
8. *Zwróć uwagę na* ***jednostki****, w jakich wprowadzasz dane do arkusza. Jednostki są wskazane dla każdego wiersza w kolumnie „****Format danych****”. Wielkości dotyczące przewozów podawaj****(WAŻNE!)*** *w* ***MILIONACH*** *pociągokilometrów, pasażerokilometrów i tonokilometrów.*
9. *Liczbę zabitych i ciężko rannych podaj tylko dla znaczących wypadków.* ***Nie uwzględniaj*** *poszkodowanych w wypadkach w wyniku* ***występków chuligańskich****.*
10. ***Długości torów i linii*** *podają* ***TYLKO******zarządcy infrastruktury****.*
11. *W pozycji „Liczba pociągokilometrów innych pociągów” wykaż jazdy technologiczne.*
12. *Uwzględnij pociągokilometry lokomotyw luzem.*
13. *Dane referencyjne dotyczące wskaźników ekonomicznych (od pola nr 213 Arkusza CSI) pozostaw bez zmian. Dane te nie pojawią się też na wydrukowanym Arkuszu.*
14. *Pamiętaj o przesłaniu edytowalnej wersji arkusza CSI na adres:*[*raporty\_bezpieczenstwa@utk.gov.pl*](mailto:raporty_bezpieczenstwa@utk.gov.pl)

**RAPORT W SPRAWIE BEZPIECZEŃSTWA**

**certyfikowanego przewoźnika kolejowego   
autoryzowanego zarządcy infrastruktury\***

......................................................................................................................................................................  
*(nazwa prawna przedsiębiorstwa)*

...........................................................................................  
 (podpis / podpisy zgodnie z reprezentacją   
 w KRS, CEIDG lub analogicznych rejestrach)

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  
*\* pozostawić właściwe określenie podmiotu*

## Spis treści

[A. WSTĘP 9](#_Toc71202727)

[B. ORGANIZACJA 9](#_Toc71202728)

[1. Struktura organizacyjna przedsiębiorstwa 9](#_Toc71202729)

[2. Ogólna informacja o przedsiębiorstwie i prowadzonej działalności 9](#_Toc71202730)

[2.1. Informacje i dane statystyczne dotyczące zarządzanej infrastruktury – inne niż zawarte w arkuszu CSI 9](#_Toc71202731)

[2.2. Informacje i dane statystyczne dotyczące działalności przewozowej – inne niż zawarte w arkuszu CSI 10](#_Toc71202732)

[C. POSTĘP W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA KOLEI 11](#_Toc71202733)

[1. Inicjatywy mające na celu utrzymanie i poprawę stanu bezpieczeństwa 11](#_Toc71202734)

[2. Wspólne wskaźniki bezpieczeństwa (CSI) 11](#_Toc71202735)

[2.1. Liczba znaczących wypadków na liniach kolejowych 11](#_Toc71202736)

[2.2. Poszkodowani w znaczących wypadkach na liniach kolejowych 14](#_Toc71202737)

[2.3. Samobójstwa i próby samobójcze 14](#_Toc71202738)

[2.4. Zdarzenia poprzedzające wypadki 15](#_Toc71202739)

[2.5. Wypadki z udziałem towarów niebezpiecznych 16](#_Toc71202740)

[2.6. Koszty znaczących wypadków 16](#_Toc71202741)

[2.7. Opóźnienia pociągów 17](#_Toc71202742)

[3. Dodatkowe informacje dotyczące bezpieczeństwa kolei 17](#_Toc71202743)

[3.1. Informacje zarządcy infrastruktury 17](#_Toc71202744)

[3.2. Informacje przewoźnika kolejowego 18](#_Toc71202745)

[4. Rezultaty zaleceń Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych w zakresie bezpieczeństwa 19](#_Toc71202746)

[D. NADZÓR NAD BEZPIECZEŃSTWEM RUCHU KOLEJOWEGO 20](#_Toc71202747)

[1. Spełnienie wewnętrznych wymagań bezpieczeństwa oraz realizacja programów poprawy bezpieczeństwa (art. 17a ust 5 pkt 1 ustawy) 21](#_Toc71202748)

[2. Przedstawienie wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (art. 17a ust 5 pkt 2 ustawy) 21](#_Toc71202749)

[3. Zauważone nieprawidłowości i wnioski związane z eksploatacją kolei (art. 17a ust 5 pkt 3 ustawy) 21](#_Toc71202750)

[4. Wyniki wewnętrznych audytów bezpieczeństwa (art. 17a ust 5 pkt 4 ustawy) 21](#_Toc71202751)

[E. ZASTOSOWANIE CSM W ZAKRESIE OCENY I WYCENY RYZYKA 22](#_Toc71202752)

[F. WSPÓLNA METODA OCENY BEZPIECZEŃSTWA W ZAKRESIE MONITOROWANIA 22](#_Toc71202753)

[G. PODSUMOWANIE, PRIORYTETY W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA 23](#_Toc71202754)

### WSTĘP

1. *Przedstaw zwięzłą informację o jednostkach wewnętrznych zaangażowanych w opracowanie raportu i ich powiązaniu z funkcjonującym w przedsiębiorstwie systemem zarządzania bezpieczeństwem.*
2. *Podaj dane osoby do kontaktu w kwestiach związanych z przesłanym Raportem, zawierające co najmniej jej imię i nazwisko oraz numer telefonu, na który można będzie się kontaktować.*

### ORGANIZACJA

1. Struktura organizacyjna przedsiębiorstwa
2. *Opisz* ***krótko*** *organizację przedsiębiorstwa.*
3. *Wskaż komórki realizujące zadania związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego. Zaznacz, jeżeli w realizacji tych zadań nastąpiły zmiany organizacyjne w stosunku do roku ubiegłego.*
4. *Przedstaw wewnętrzny schemat organizacyjny.*
5. Ogólna informacja o przedsiębiorstwie i prowadzonej działalności
6. *Opisz pokrótce politykę bezpieczeństwa, zobowiązania przedsiębiorstwa (misję) i jego cele strategiczne (wizję) w odniesieniu do bezpieczeństwa na kolei.*
7. *Przedstaw rodzaj działalności jaki prowadzi przedsiębiorstwo (zarządzanie infrastrukturą kolejową lub prowadzenie działalności przewozowej).*
8. *Przedstaw zmiany, jakie zaszły na przestrzeni roku sprawozdawczego (np. połączenia lub wydzielenia przedsiębiorstw, zmiany w długości zarządzanej sieci i jej elektryfikacji lub wyposażeniu w urządzenia wpływające na bezpieczeństwo, zmiany w strukturze użytkowanego taboru).*

*Dane statystyczne dotyczące działalności przedsiębiorstwa oraz znaczących wypadków (rozdziały B i C) przedstaw* ***przede wszystkim******w arkuszu CSI*** *(załączony plik Excel). Pozostałe dane, wykraczające poza zakres arkusza, umieść w poszczególnych częściach Raportu.*

*Informacje lub dane, które nie wpisują się w poszczególne punkty Raportu, a dotyczą kwestii bezpieczeństwa ruchu kolejowego, przedstaw w ostatniej części Raportu (Rozdział G).*

* 1. Informacje i dane statystyczne dotyczące zarządzanej infrastruktury – inne niż zawarte w arkuszu CSI

*Przedstaw tu informacje o zarządzanej infrastrukturze, w tym schemat głównych linii kolejowych, najważniejszych stacji (w tym stacji rozrządowych) i punktów styku z innym zarządcą. Dane dotyczą* ***wyłącznie czynnych linii kolejowych****, natomiast dane dotyczące infrastruktury wyłączonej w roku sprawozdawczym z eksploatacji należy przedstawić odrębnie.* ***Wyjątkowo,*** *dane o liczbie eksploatowanych przejazdów kolejowo-drogowych na nieczynnych liniach kolejowych oraz na bocznicach, podaj w szarych polach tabeli (Tabela 1).*

Tabela 1. Dane dotyczące eksploatowanych przejazdów i przejść kolejowo-drogowych

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Lokalizacja przejazdu lub przejścia** | **Liczba przejazdów i przejść dla pieszych**  **(wg rozporządzenia MIiR z 20 października 2015 r.)** | | | | | | |
| **Kat. A** | **Kat. B** | **Kat. C** | **Kat. D** | **Kat. E** | **Kat. F** | **Razem** |
| **na czynnych liniach kolejowych** |  |  |  |  |  |  |  |
| **na nieczynnych liniach kolejowych** |  |  |  |  |  |  |  |
| **na bocznicach** |  |  |  |  |  |  |  |

Tabela 2. Liczba przejazdów kolejowo-drogowych i przejść dla pieszych w podziale na województwa

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Województwo** | **Lokalizacja przejazdu lub przejścia** | | |
| **na czynnych liniach kolejowych** | **na nieczynnych liniach kolejowych** | **na bocznicach** |
| dolnośląskie |  |  |  |
| kujawsko-pomorskie |  |  |  |
| lubelskie |  |  |  |
| lubuskie |  |  |  |
| łódzkie |  |  |  |
| małopolskie |  |  |  |
| mazowieckie |  |  |  |
| opolskie |  |  |  |
| podkarpackie |  |  |  |
| podlaskie |  |  |  |
| pomorskie |  |  |  |
| śląskie |  |  |  |
| świętokrzyskie |  |  |  |
| warmińsko-mazurskie |  |  |  |
| wielkopolskie |  |  |  |
| zachodniopomorskie |  |  |  |

Tabela 3. Dane dotyczące eksploatowanych linii kolejowych

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Rozstaw** **torów [mm]** | **Długość torów eksploatowanych linii kolejowych**  **[km]** | | | | **Długość eksploatowanych linii kolejowych [km]** | | |
| Tory szlakowe i główne zasadnicze na stacjach | w tym trakcja elektryczna  [%] | Pozostałe tory stacyjne | Suma | 2-torowych | 1- torowych | Suma |
|  |  |  |  |  |  |  |  |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| *Kod danych w arkuszu CSI:* |  | *R03* |  |  | *R08* |

* 1. Informacje i dane statystyczne dotyczące działalności przewozowej – inne niż zawarte w arkuszu CSI

Tabela 4. Dane dotyczące pracowników

|  |  |
| --- | --- |
| Pracownicy | Liczba osób zatrudnionych |
| Maszyniści**[[4]](#footnote-4)** |  |
| Kierownicy pociągów |  |
| Konduktorzy |  |

Tabela 5. Dane dotyczące działalności przewozowej poza granicami RP

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Kraj | Nr certyfikatu | Data uzyskania certyfikatu |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |

### POSTĘP W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA KOLEI

*Ta część Raportu nawiązuje do* ***kryterium Q*** *i* ***kryterium I*** *wspólnych metod bezpieczeństwa.*

1. Inicjatywy mające na celu utrzymanie i poprawę stanu bezpieczeństwa
2. *Przedstaw krótką analizę przyczyn i skutków zdarzeń kolejowych i sytuacji potencjalnie niebezpiecznych, w roku sprawozdawczym w porównaniu do ubiegłych lat. Wskaż trendy.*
3. *Przedstaw najważniejsze działania w zakresie bezpieczeństwa podjęte w wyniku zdarzeń kolejowych i zdarzeń poprzedzających oraz działania wprowadzone z innych względów.*

Tabela 6. Środki bezpieczeństwa wprowadzone w wyniku zdarzeń kolejowych i zdarzeń poprzedzających

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Zdarzenia kolejowe i zdarzenia poprzedzające, które były przyczyną wprowadzenia danego środka** | | | **Środki bezpieczeństwa przewidziane stosownymi decyzjami** |
| Data | Miejsce | Opis wydarzenia |
|  |  |  |  |

**Tabela 7. Środki bezpieczeństwa wprowadzone z innych względów niż zdarzenia kolejowe i zdarzenia poprzedzające (środki dobrowolne)**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Opis obszaru którego dotyczy środek** | **Opis przyczyn wprowadzenia środka** | **Środki bezpieczeństwa przewidziane stosownymi decyzjami** |
|  |  |  |

1. Wspólne wskaźniki bezpieczeństwa (CSI)

***Definicje*** *związane ze wskaźnikami CSI, zawarte są w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 21 lipca 2015 r. w sprawie wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI).*

*Dane statystyczne dotyczące zagadnień od 2.1 do 2.5 należy przedstawić* ***wyłącznie w arkuszu CSI*** *(plik Excel).*

* 1. Liczba znaczących wypadków na liniach kolejowych

*Przedstaw liczbę poszczególnych rodzajów* ***znaczących*** *wypadków, w których niewłaściwe funkcjonowanie rzeczy lub działanie albo zaniechanie osób pozostających w dyspozycji podmiotu składającego raport lub w dyspozycji jego podwykonawców zostało wskazane jako bezpośrednia przyczyna zdarzenia w raporcie lub protokole ze zdarzenia.*

***Informację o zdarzeniach****,**dla których* ***nie zaistniały******bezpośrednie******przyczyny*** *wynikające z niewłaściwego funkcjonowania rzeczy lub zaniechanie osób pozostających w dyspozycji zarządcy infrastruktury lub przewoźnika kolejowego bądź ich podwykonawców,* ***przekazują tylko zarządcy infrastruktury.*** *Dotyczy to wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych, potrąceń osób nieupoważnionych, a także samobójstw i prób samobójczych.*

*W liczbie znaczących wypadków* ***nie uwzględniaj*** *wypadków wskutek* ***występków chuligańskich****.*

***WYJAŚNIENIA SZCZEGÓŁOWE***

1. *Zdarzenia, które należy klasyfikować jako znaczące wypadki:*

* *muszą być niechciane lub niezamierzone; nie uwzględnia się w nich aktów wandalizmu, samobójstw i aktów terrorystycznych;*
* *muszą dotyczyć pojazdu kolejowego będącego w ruchu*[[5]](#footnote-5)*;*
* *muszą skutkować co najmniej:*
  + ***jedną*** *ofiarą śmiertelną;*
  + *lub* ***jedną*** *osobą ciężko ranną;*
  + *lub znaczną szkodą w* ***taborze, torach, innych instalacjach lub środowisku****, która odpowiada kwocie 150 000 EUR lub wyższej;* ***nie wlicza się*** *kosztów opóźnień i komunikacji zastępczej;*
  + *lub zawieszeniem ruchu kolejowego na głównej linii kolejowej przez co najmniej sześć godzin, przy czym do głównych linii kolejowych zaliczane są zarówno magistralne, pierwszorzędne jak i drugorzędne linie kolejowe.*

1. *Klasyfikacja zdarzenia wg CSI zależy od tego, czy uczestniczy w nim pociąg, czy inny pojazd kolejowy:*

| ***Rodzaj zdarzenia*** | ***kwalifikacja, Jeżeli uczestniczy:*** | |
| --- | --- | --- |
| ***pociąg*** | ***inny pojazd*** |
| *Wykolejenie* | *Wykolejenie* | *Inny wypadek* |
| *Kolizja* | *Kolizja* | *Inny wypadek* |
| *Wypadek na przejeździe kolejowym* | *Wypadek na przejeździe kolejowym* | |
| *Wypadek z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych* | *Wypadek z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych* | |
| *Pożar w pojeździe kolejowym* | *Pożar w pojeździe kolejowym* | |
| *Inny wypadek* | *Inny wypadek* | |
| *Minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie* | *Minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie* | *(nie wykazuje się)* |

1. ***Kolizje*** *skutkujące wykolejeniem są zaliczane do kolizji.*

*Na potrzeby statystyk CSI zwierzęta są traktowane jak obiekty.*

*Kolizje między manewrującym taborem kolejowym/maszynami torowymi są klasyfikowane jako „inne” wypadki.*

*Kolizje z obiektami zgubionymi na przejazdach przez pojazd przekraczający przejazd lub użytkownika przekraczającego przejazd zalicza się do wypadków na przejazdach kolejowych.*

*Kolizje spowodowane celowo w wyniku zastosowania procedur bezpieczeństwa w sytuacjach awarii należy klasyfikować jako „inne”.*

1. ***Wykolejenia*** *spowodowane celowo wskutek zastosowania procedur bezpieczeństwa w sytuacjach awaryjnych należy klasyfikować jako „inne” wypadki.*

*Wykolejenia* ***manewrującego*** *taboru kolejowego/maszyn torowych klasyfikuje się jako* ***„inne”.*** *Wykolejenia wskutek kolizji z taborem lub przeszkodą klasyfikuje się jako „kolizje”.*

1. ***Wypadki na przejazdach*** *– nie zalicza się do tej kategorii kolizji z obiektem lub przedmiotem zgubionym przez użytkownika przekraczającego przejazd (zmotoryzowanego lub pieszego). Takie zdarzenia należy klasyfikować jako „kolizje”.*
2. ***Wypadki z udziałem osób*** *obejmują m.in. następujące zdarzenia, nawet jeżeli dotyczą one stojących pociągów:*

* *potrącenie przez pociąg osób korzystających z przejść między peronami;*
* *wypadki związane z wskakiwaniem i wyskakiwaniem z pociągu;*
* *wypadnięcia osób z wagonów znajdujących się poza peronami;*
* *wypadnięcia osób z pociągów wskutek otwarcia drzwi po niewłaściwej stronie, kiedy pociąg znajduje się przy peronie;*
* *wypadnięcie pasażera z pociągu stojącego na przejeździe kolejowym.*

*Nie zalicza się do tej kategorii sytuacji z udziałem osób podróżujących w pociągu, które zginęły lub zostały ciężko ranne z przyczyn, niezwiązanych z ruchem pociągu.*

1. ***Pożary*** *taboru kolejowego nie obejmują wypadków wskutek aktów wandalizmu.*

*Nie zalicza się do tej kategorii pożarów podczas długich postojów na bocznicach i stacjach rozrządowych lub postojowych. Postój określa się jako długi, jeżeli przed ponownym uruchomieniem taboru konieczne jest sprawdzenie skuteczności systemu hamowania.*

1. ***Inne wypadki*** *oznaczają wypadki inne niż wypadki wspomniane wyżej (kolizje pociągów, wypadki na przejazdach kolejowych, wypadki z udziałem osób spowodowane przez poruszający się tabor kolejowy oraz pożary taboru kolejowego).*

*Wypadki te obejmują m.in.:*

* *kolizje i wykolejenia podczas manewrów taboru/maszyn do utrzymania torów, w tym pojazdów na torach zamkniętych na czas prac w zakresie utrzymania;*
* *kolizje i wykolejenia spowodowane celowo w wyniku zastosowania w sytuacji awaryjnej procedur bezpieczeństwa;*
* *uwolnienie towarów niebezpiecznych podczas transportu;*
* *odrzucanie przez pociąg tłucznia, lodu itp.;*
* *porażenia prądem związane z taborem kolejowym w ruchu.*

***Nie zgłasza się*** *zdarzeń w warsztatach, magazynach i zajezdniach.*

*Każdy znaczący wypadek należy zgłosić* ***zgodnie z rodzajem pierwotnego wypadku****, nawet jeśli skutki wtórnego wypadku są poważniejsze, np. wykolejenie się pociągu, w wyniku którego doszło do pożaru kwalifikuje się jako wykolejenie.*

*W poniższych tabelach wyszczególnij znaczące wypadki, dla których koszty szkód przekraczają 150 tys. euro i przerwa w ruchu na linii głównej wyniosła powyżej 6 godzin. Liczbę wszystkich znaczących wypadków umieść w arkuszu CSI (plik Excel).*

**Znaczące wypadki, dla których:**

1. koszty szkód przekraczają 150 tys. euro – należy wyszczególnić poniżej, jeżeli takie zdarzenia miały miejsce

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Data** | **Kategoria** | **Lokalizacja** | **Uwagi** |
|  |  |  |  |

1. przerwa w ruchu wyniosła więcej niż 6 godzin – należy wyszczególnić poniżej, jeżeli takie zdarzenia miały miejsce

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Data** | **Kategoria** | **Lokalizacja** | **Uwagi** |
|  |  |  |  |

* 1. Poszkodowani w znaczących wypadkach na liniach kolejowych

*Przedstaw zwięzłą informację o tendencjach dotyczących liczby poszkodowanych na przestrzeni ostatnich lat. Dane liczbowe umieść w arkuszu CSI.* ***Nie uwzględniaj*** *poszkodowanych w wypadkach wskutek występków chuligańskich.*

***WYJAŚNIENIA SZCZEGÓŁOWE***

*Kwalifikacja osób poszkodowanych w znaczących wypadkach:*

1. *Oprócz osób objętych definicją, do pasażerów zalicza się:*

* *osoby, które wpadły pomiędzy pociąg a peron w trakcie wsiadania lub wysiadania ze stojącego pociągu, gdy pociąg został wyprawiony, a osoba ta nie została zauważona;*
* *osoby niebędące pracownikami przebywające w kabinie maszynisty bez upoważnienia.*

1. *Podwykonawcy podwykonawców są klasyfikowani jako podwykonawcy.*
2. *Osoby nieuprawnione to osoby niebędące pracownikami w czasie pracy, które wtargnęły na teren kolei, zarówno na peronie, jak i poza peronem, gdzie ich przebywanie jest zakazane. Definicja obejmuje również tzw. „surferów kolejowych”, tj. osoby celowo podróżujące na zewnętrznych częściach pociągu lub wspinające się na nie.*
3. *Inne osoby na peronie należy rozumieć:*

* *osoby stojące na peronie:*
  + *uderzone przez otwarte drzwi pociągu lub inny obiekt wystający poza skrajnię,*
  + *uderzone przez obiekt, który wypadł z pociągu,*
  + *naruszające zwykłą skrajnię kinematyczną pociągu i uderzone przez pociąg,*
* *osoby, które spadły z peronu i zostały uderzone przez pociąg,*
* *osoby niebędące pracownikami upoważnione do przekraczania torów między peronami i uderzone przez pociąg.*

1. *inne osoby poza peronami:*

* *osoby znajdujące się w pojeździe drogowym, który znajdował się na torach (poza przejazdem kolejowym) i został uderzony przez pociąg,*
* *osoby znajdujące się obok torów uderzone przez wykolejony pociąg lub obiekt, który wypadł z pociągu.*
  1. Samobójstwa i próby samobójcze

*Dane dotyczące liczby samobójstw, prób samobójczych i ich ofiar podaje* ***wyłącznie zarządca infrastruktury****.*

*Uwzględnij także zdarzenia, dla których nie ma orzeczenia Prokuratury o popełnieniu samobójstwa, lecz zaistniały przesłanki wskazujące na zamiar popełnienia samobójstwa przez poszkodowanego wynikające z tzw. „kryteriów Ovenstone” wskazanych poniżej.*

*Każdy z poniższych przypadków sam w sobie może więc być traktowany jako dowód podejrzenia popełnienia samobójstwa:*

* *list pożegnalny,*
* *jasne wyrażenie zamiaru popełnienia samobójstwa, o czym poinformuje świadek,*
* *zachowanie osoby wskazujące na zamiar popełnienia samobójstwa,*
* *wcześniejsze próby samobójcze,*
* *przedłużająca się depresja,*
* *niestabilność emocjonalna, czyli wyraźna emocjonalna reakcja na ostatnie stresy lub dowody niepowodzenia (np. załamanie).*

*Komisje kolejowe powinny brać pod uwagę powyższe kryteria w trakcie badania zdarzenia. Potwierdzenie zaistnienia przesłanek wskazujących na zamiar popełnienia samobójstwa przez poszkodowanego powinno znaleźć się w dokumentacji ze zdarzenia (protokół oględzin miejsca wypadku, protokół ustaleń końcowych).*

*Przypadki samobójstw zakwalifikowane według kryteriów Ovenstone przedstaw w poniższej tabeli. W kolumnie „Potwierdzenie” opisz krótko na podstawie jakich informacji zakwalifikowałeś zdarzenie jako samobójstwo (np. zeznania świadków, fragment wysłuchania maszynisty mówiący o zachowaniu się poszkodowanego przed zdarzeniem). UTK może poprosić o dodatkowe informacje dotyczące kwalifikacji danego zdarzenia.*

Tabela 8. Samobójstwa i próby samobójcze wg kryteriów Ovenstone

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Lp.** | **Data** | **Lokalizacja** | **Potwierdzenie** |
|  |  |  |  |

* 1. Zdarzenia poprzedzające wypadki

*Uwzględnij wszystkie zdarzenia poprzedzające, skutkujące i nieskutkujące wypadkami. Zdarzenie, skutkujące wypadkiem, uwzględnij w arkuszu CSI zarówno jako zdarzenie poprzedzające jak i znaczący wypadek konkretnego rodzaju, jeśli spełnia ono kryteria znaczącego wypadku.*

***WYJAŚNIENIA SZCZEGÓŁOWE***

1. *Do* ***pęknięć szyn*** *należy zaliczyć uszkodzenia szyn, spawów i złączy łubkowych. Dotyczą one szyn w torach, rozjazdach i krzyżownicach.*
2. *Jeżeli na odcinku z kilkoma odkształceniami torów zostało wprowadzone ograniczenie prędkości, należy wykazać je jako jedno odkształcenie toru.*
3. *Zgłoszeniu podlegają defekty sygnalizacji o charakterze technicznym. Do kategorii tej* ***zalicza się*** *w szczególności następujące zdarzenia:*

* *zielone światło zamiast wskazania niebezpieczeństwa, sygnału nakazującego zmniejszenie prędkości, sygnału ostrzegawczego zapowiadającego sygnał zatrzymania lub sygnał ograniczenia prędkości;*
* *zamiast nakazu zatrzymania się pojawia się dowolny sygnał mniej restrykcyjny niż sygnał zatrzymania;*
* *defekt prezentacji odległego sygnału zapowiadającego sygnał zatrzymania lub sygnał ograniczenia prędkości;*

*Z kategorii tej należy* ***wyłączyć****:*

* *niesprawności urządzeń nastawczych, które nie skutkują podaniem mniej restrykcyjnych informacji niż zatrzymanie się, np. automatyczne zwolnienie blokady liniowej przed opuszczeniem określonego odcinka przez pociąg;*
* *niesprawności związane z trybami awaryjnymi;*
* *niedziałające urządzenia wykrywania niezajętości toru (np. wskutek zalegania liści, zanieczyszczenia).*

1. *Z kategorii „Minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie"* ***wyłącza*** *się przypadki, w których:*

* *sygnał informujący o niebezpieczeństwie został minięty przez pojazd nietrakcyjny lub pociąg bez nadzoru minął.*
* *z dowolnej przyczyny sygnał nie przełączył się na pozycję informującą o niebezpieczeństwie wystarczająco wcześnie, aby maszynista mógł zatrzymać pojazd przed sygnałem.*

1. *Do kategorii pękniętych kół i osi w eksploatowanych pojazdach kolejowych* ***należy zaliczyć*** *następujące zdarzenia (lista niewyczerpująca):*

* *pęknięcia (całkowite oddzielenie materiału), które spowodowały wypadek;*
* *pęknięcia lub szczeliny wykryte podczas sprawdzania przed wyprawieniem pociągu, dostatecznie poważne, aby wyłączyć tabor kolejowy z ruchu;*
* *pęknięcia lub szczeliny wykryte w podstawowych elementach koła lub osi zespołu trakcyjnego w trakcie przejazdu, dostatecznie poważne, aby wyłączyć tabor kolejowy z ruchu.*

*Z kategorii tej* ***należy******wyłączyć****:*

* *pęknięcia lub szczeliny wykryte w warsztatach podczas planowych czynności utrzymaniowych.*
  1. Wypadki z udziałem towarów niebezpiecznych

*Zgłaszaniu w arkuszu CSI podlegają zdarzenia z udziałem towarów niebezpiecznych raportowane zgodnie z punktem 1.8.5 RID, w tym zdarzenia niespełniające kryteriów znaczącego wypadku.*

*Nie zgłasza się wypadku, którego skutkiem są szkody zewnętrzne*[[6]](#footnote-6) *mniejsze niż 50 000 EUR.*

*Wypadek, którego skutkiem są szkody zewnętrzne w wysokości od 50 000 EUR do 150 000 EUR zgłasza się jako wypadek z udziałem towarów niebezpiecznych w dziale 2 arkusza CSI „Wskaźniki dotyczące towarów niebezpiecznych”.*

*Wypadek, którego skutkiem są szkody zewnętrzne powyżej 150 000 € zgłasza się dwukrotnie: jako wypadek z udziałem towarów niebezpiecznych w dziale 2 arkusza CSI „Wskaźniki dotyczące towarów niebezpiecznych” oraz jako znaczący wypadek, w rubryce odpowiadającej klasyfikacji wypadku (np. wykolejenie).*

*Każdy wypadek, którego skutkiem są szkody zewnętrzne i wewnętrzne przekraczające łącznie 150 000 EUR zgłasza się jako znaczący wypadek, w rubryce odpowiadającej klasyfikacji wypadku (np. wykolejenie).*

*W rubryce N19 arkusza CSI „Wypadki z udziałem co najmniej jednego pojazdu kolejowego przewożącego towary niebezpieczne, w których NIE doszło do uwolnienia towarów niebezpiecznych” zgłoś tylko zdarzenia, w których wystąpiło bezpośrednie ryzyko utraty produktu.*

* 1. Koszty znaczących wypadków

***Koszty szkód materialnych w taborze lub infrastrukturze*** *– koszty odtworzenia taboru lub infrastruktury o takich samych funkcjach i parametrach technicznych w przypadku pojazdów lub elementów infrastruktury nienadających się de naprawy, a także koszt przywrócenia taboru lub infrastruktury do stanu sprzed wypadku. Przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury szacują te wartości na podstawie doświadczenia. Uwzględnia się również koszty związane z leasingiem taboru w konsekwencja braku dostępności uszkodzonych pojazdów.*

***Koszty szkód w środowisku*** *– koszty, które mają ponieść przewoźnicy kolejowi lub zarządcy infrastruktury, oszacowane na podstawie ich doświadczenia, w celu przywrócenia zniszczonego obszaru do stanu sprzed wypadku kolejowego.*

***W arkuszu CSI zgłoś*** *koszty szkód materialnych w taborze lub infrastrukturze oraz koszty szkód w środowisku (w przeliczeniu na euro, w jednostkach podstawowych), które powinno pokryć Twoje przedsiębiorstwo.* ***Uwzględnij*** *również koszty* ***pokryte z ubezpieczenia****.* ***Nie wliczaj*** *tu kosztów opóźnień. Zostaną one wyliczone przez arkusz CSI na podstawie podanej liczby minut opóźnień pociągów.*

*Przyjmij kurs* ***1 euro*** *na koniec roku sprawozdawczego w wysokości 4,6148 PLN (NBP, Tabela A – Kursy średnie walut obcych).*

* 1. Opóźnienia pociągów

*Podaj liczbę minut opóźnienia pociągów towarowych i pociągów osobowych w wyniku znaczących wypadków.*

1. Dodatkowe informacje dotyczące bezpieczeństwa kolei
   1. Informacje zarządcy infrastruktury

*Podaj informacje istotne dla analizowania poziomu bezpieczeństwa sektora kolejowego, dotyczące m.in.:*

1. *działań w zakresie wykonanych napraw głównych (w tym modernizacji) i bieżących infrastruktury kolejowej,*
2. *stałych i czasowych ograniczeń prędkości (liczba/km torów) oraz prędkości rozkładowych – zmiany w stosunku do ubiegłego okresu sprawozdawczego,*
3. *linii kolejowych (km linii i procent całej sieci) wyposażonych w urządzenia radiołączności pociągowej – typ urządzeń i ich funkcje,*
4. *stacji (liczba stacji i procent wszystkich stacji) wyposażonych w urządzenia kontroli niezajętości torów (obwody torowe, liczniki osi itp.),*
5. *stacji (liczba stacji i procent wszystkich stacji) bez urządzeń kontroli niezajętości torów (niezajętość torów stwierdzana wzrokowo przez personel ruchu),*
6. *usterek infrastruktury powodujących konieczność użycia specjalnych procedur ruchowych i ograniczeń ruchowych (konieczność jazdy na widoczność, użycie sygnału zastępczego Sz lub rozkazu pisemnego, ograniczenia prędkości itp.),*
7. *ogólnej oceny stanu technicznego infrastruktury kolejowej (torów, rozjazdów, urządzeń sterowania ruchem kolejowym, sieci trakcyjnej) i obiektów inżynieryjnych na podstawie badań diagnostycznych.*

***Kryteria oceny stanu technicznego torów i rozjazdów:***

***dobry*** *– wymagana tylko konserwacja, niezbędne pojedyncze wymiany elementów nawierzchni, brak ograniczeń eksploatacyjnych;*

***dostateczny*** *– potrzebna wymiana elementów nawierzchni do 30%, obniżenie prędkości rozkładowych lub wprowadzenie ograniczeń eksploatacyjnych;*

***niezadowalający*** *– konieczna wymiana kompleksowa, znaczne obniżenie prędkości rozkładowych oraz duża liczba ograniczeń eksploatacyjnych;*

***NIEDOSTATECZNY*** *– wyłączone z eksploatacji.*

***Kryteria oceny stanu technicznego urządzeń srk:***

***dobry*** *– nie występują usterki lub usterki występujące można usunąć siłami własnymi bez ponoszenia dodatkowych kosztów (np. dokręcić luźne połączenie, oczyścić, nasmarować, przeprowadzić regulacje, itp.);*

***dostateczny*** *– występujące uszkodzenia i usterki elementów można usunąć siłami własnymi wymieniając uszkodzony element lub podzespół;*

***niezadowalający*** *– występujące wady i usterki elementów lub liczba uszkodzonych elementów kwalifikują urządzenia do wymiany lub remontu kapitalnego.*

***Kryteria oceny stanu technicznego sieci trakcyjnej:***

***dobry*** *– dotychczasowy okres eksploatacji urządzeń nie przekracza 50 % przewidywanego okresu eksploatacji, posiada parametry techniczne i eksploatacyjne zgodne z normami i wymaganiami określonymi dla przedmiotowych urządzeń oraz nie wymagają remontów (z wyjątkiem elementów wynikłych z naturalnego zużycia w trakcie eksploatacji);*

***dostateczny*** *– dotychczasowy okres eksploatacji wynosi od 50 % do 100 % przewidywanego okresu eksploatacji, posiada parametry techniczne i eksploatacyjne zgodne z normami i wymaganiami określonymi dla przedmiotowych urządzeń oraz wymaga wymiany wyeksploatowanych elementów w ramach planowych napraw lub remontów);*

***niezadowalający*** *– przekroczony okres przewidywanej eksploatacji, stan techniczny urządzeń umożliwia ich bezpieczną eksploatację, oraz urządzenia wymagają kompleksowego remontu lub modernizacji.*

***niedostateczny*** *– z powodu wyeksploatowania urządzenia nie posiadają wymaganych parametrów technicznych i eksploatacyjnych oraz z powodu zagrożenia powstawania awarii i zagrożenia bezpieczeństwa urządzenia powinny zostać wyłączone z eksploatacji.*

***Należy podać długość przyjętego okresu eksploatacji sieci trakcyjnej.***

* 1. Informacje przewoźnika kolejowego

*Podaj informacje istotne dla analizowania poziomu bezpieczeństwa sektora kolejowego, dotyczące m.in.:*

1. *działania w zakresie modernizacji lub zakupu nowych pojazdów kolejowych,*
2. *liczba i odsetek pojazdów trakcyjnych wyposażonych w urządzenia kontroli czujności maszynisty (np.: SHP - samoczynnego hamowania pociągu; CA - czuwak aktywny, SIFA) i automatycznej kontroli prowadzenia pociągu (np.: ETCS) – typy urządzeń i ich funkcje,*
3. *liczba i odsetek pojazdów trakcyjnych wyposażonych w urządzenia radiołączności pociągowej z uwzględnieniem typu urządzeń,*
4. *liczba i odsetek pojazdów trakcyjnych wyposażonych w wideorejestratory,*
5. *ogólna ocena stanu technicznego eksploatowanych pojazdów kolejowych.*

Tabela 9. Ocena stanu technicznego pojazdów wg. stanu na 31.12.2020 r.

| **Rodzaj pojazdu** | **Stan techniczny** | **Ogólna liczba użytkowanych pojazdów z uwzględnieniem stanu technicznego** | **Ogólna liczba pojazdów własnych z uwzględnieniem stanu technicznego** | **Liczba pojazdów własnych użytkowanych przez przewoźnika** **z uwzględnieniem stanu technicznego** | **Liczba pojazdów własnych udostępnionych innym przewoźnikom** **z uwzględnieniem stanu technicznego** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Lokomotywy spalinowe | Bardzo dobry |  |  |  |  |
| Dobry |  |  |  |  |
| Dostateczny |  |  |  |  |
| Niezadowalający |  |  |  |  |
| Zły |  |  |  |  |
| Lokomotywy elektryczne | Bardzo dobry |  |  |  |  |
| Dobry |  |  |  |  |
| Dostateczny |  |  |  |  |
| Niezadowalający |  |  |  |  |
| Zły |  |  |  |  |
| Elektryczne zespoły trakcyjne | Bardzo dobry |  |  |  |  |
| Dobry |  |  |  |  |
| Dostateczny |  |  |  |  |
| Niezadowalający |  |  |  |  |
| Zły |  |  |  |  |
| Spalinowe zespoły trakcyjne | Bardzo dobry |  |  |  |  |
| Dobry |  |  |  |  |
| Dostateczny |  |  |  |  |
| Niezadowalający |  |  |  |  |
| Zły |  |  |  |  |
| Spalinowe/elektryczne wagony silnikowe | Bardzo dobry |  |  |  |  |
| Dobry |  |  |  |  |
| Dostateczny |  |  |  |  |
| Niezadowalający |  |  |  |  |
| Zły |  |  |  |  |
| Wagony towarowe | Bardzo dobry |  |  |  |  |
| Dobry |  |  |  |  |
| Dostateczny |  |  |  |  |
| Niezadowalający |  |  |  |  |
| Zły |  |  |  |  |
| Pojazdy specjalne | Bardzo dobry |  |  |  |  |
| Dobry |  |  |  |  |
| Dostateczny |  |  |  |  |
| Niezadowalający |  |  |  |  |
| Zły |  |  |  |  |
| Pozostałe *(podać jakie)* | Bardzo dobry |  |  |  |  |
| Dobry |  |  |  |  |
| Dostateczny |  |  |  |  |
| Niezadowalający |  |  |  |  |
| Zły |  |  |  |  |

***Kryteria oceny stanu technicznego pojazdów:***

***BARDZO dobry*** *– pojazdy użytkowane zbudowane lub zmodernizowane w okresie ostatnich 5 lat oraz takie, które miały wykonane naprawy okresowe w ostatnich dwóch latach;*

***dobry*** *– pojazdy użytkowane zbudowane lub zmodernizowane w okresie powyżej 5 lat oraz takie, które miały wykonane naprawy okresowe powyżej dwóch lat, ale poniżej 5;*

***dostateczny*** *– pojazdy użytkowane, które miały wykonane naprawy okresowe powyżej 5 lat;*

***niezadowalający*** *– pojazdy wyłączone z użytkowania ponad 6 miesięcy, oczekujące na wykonanie napraw okresowych (modernizacji);*

***ZŁY*** *– pojazdy wyłączone z użytkowania ponad 6 miesięcy, nie przewidziane do wykonania napraw okresowych (modernizacji) lub przeznaczone do kasacji.*

1. Rezultaty zaleceń Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych w zakresie bezpieczeństwa

*Przedstaw* ***krótkie podsumowanie*** *realizacji zaleceń wydanych w roku sprawozdawczym przez Państwową Komisję Badania Wypadków Kolejowych (PKBWK).*

*Zalecenia PKBWK wydane w 2020 r. zostały zawarte w poniższych dokumentach:*

* ***Raport roczny za 2019 r.*** *z działalności Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych*
* ***Raport Nr PKBWK/01/2020*** *z badania wypadku kat. B 13 zaistniałego w dniu 19.05.2019 r. o godz. 15:25 w stacji Rybnik Towarowy linia nr 140 Katowice Ligota - Nędza w torze nr 308, km 43,450 obszar zarządcy infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Zakład Linii Kolejowych w Tarnowskich Górach*
* ***Raport Nr PKBWK/02/2020*** *z badania poważnego wypadku kategorii A 20 zaistniałego w dniu 15 czerwca 2019 r. o godzinie 18:22 szlak Kąty Wrocławskie – podg. Mietków, tor nr 2, przejazd kolejowo – drogowy kategorii „C” w km 22,788, linia kolejowa nr 274 Wrocław Świebodzki – Zgorzelec*
* ***Raport Nr PKBWK/03/2020*** *z badania poważnego wypadku kat. A19 zaistniałego w dniu 03 lipca 2019 r. o godz. 08:50 szlak Wargowo – Złotniki, tor zamknięty nr 2, na przejeździe kolejowo-drogowym kat. „B” w km 13,916 linii kolejowej nr 354 Poznań Główny PoD – Piła Główna*
* ***Raport Nr PKBWK/04/2020*** *z badania poważnego wypadku kategorii A21 zaistniałego w dniu 2 sierpnia 2019 r. o godzinie 19:42 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D, szlak Starzyny – Koniecpol, tor nr 1, w km 34,751 linii kolejowej nr 64 Kozłów – Koniecpol*
* ***Raport Nr PKBWK/05/2020*** *z badania incydentu kolejowego kategorii C 41 zaistniałego w dniu 30 lipca 2019 r. o godzinie 16:53 na stacji Złocieniec, tor nr 2, w km 114,131, linia kolejowa nr 210 Chojnice – Runowo Pomorskie*
* ***Raport Nr PKBWK/06/2020*** *z badania wypadku kategorii B11 zaistniałego 08 sierpnia 2019 r. o godzinie 23:18 szlak Tarnów Opolski – Opole Groszowice, tor nr 1, w km 87,973 linii kolejowej nr 132 Bytom - Wrocław Główny*
* ***Raport Nr PKBWK/07/2020*** *z badania wypadku kategorii B21 zaistniałego 17 lutego 2020 r. o godzinie 19:34 szlak Czerwonak - Bolechowo, tor nr 1, przejazd kolejowo-drogowy kategorii „D” w km 7,765 linia kolejowa nr 356 Poznań Wschód - Bydgoszcz Główna*
* ***Raport Nr PKBWK/8/2020*** *z badania poważnego wypadku kategorii A35 zaistniałego w dniu 28 października 2019 r. o godzinie 12:55 szlak Paczyna - Toszek, tor nr 1, w km 48,180; linia kolejowa nr 132 Bytom - Wrocław Główny*
* ***Raport Nr PKBWK/09/2020*** *z badania poważnego wypadku kategorii A23 zaistniałego 11 stycznia 2020 r. o godzinie 04:35 szlak Szamotuły - Pęckowo, tor nr 1, w km 34,102; linia kolejowa nr 351 Poznań Główny – Szczecin Główny*
* ***Raport Nr PKBWK/10/2020*** *z badania poważnego wypadku kategorii A19 zaistniałego 29 kwietnia 2020 r. o godzinie 17:32 szlak Bolechowo - Murowana Goślina, tor nr 1, przejazd kolejowo-drogowy kategorii „B” w km 15,753 linia kolejowa nr 356 Poznań Wschód – Bydgoszcz Główna*

*Treść raportów została podana do publicznej wiadomości przez PKBWK w serwisie internetowym polskiego rządu www.gov.pl (zakładka Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji > Co robimy > Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych > Raporty,  
link: https://www.gov.pl/web/mswia/raporty).*

### NADZÓR NAD BEZPIECZEŃSTWEM RUCHU KOLEJOWEGO

*Opisy, które zawrzesz w tym punkcie odnosić się będą do spełnienia wymogów art. 17a ust 5 ustawy o transporcie kolejowym.*

*Treści wskazane w tym artykule są niezbędnym elementem Raportu, który przedkładasz.*

1. Spełnienie wewnętrznych wymagań bezpieczeństwa oraz realizacja programów poprawy bezpieczeństwa (art. 17a ust 5 pkt 1 ustawy)

*Przedstaw ogólny opis osiągania celów ilościowych i jakościowych, zgodnie z kryterium K wspólnej metody bezpieczeństwa w zakresie oceny zgodności i podaj informację o* ***stopniu realizacji*** *poszczególnych celów zawartych w Programie poprawy bezpieczeństwa na rok sprawozdawczy (jako wartość procentową, ewentualnie opisowo, np. „zrealizowano w całości”). W przypadku dużej liczby celów możesz podać informację o obszarach objętych celami oraz o stopniu realizacji celów w poszczególnych obszarach. Możesz wykorzystać do tego tabelę, którą umieściłeś w Programie poprawy bezpieczeństwa na 2020 r., dopisując w odpowiedniej kolumnie* ***(WAŻNE!)******stopień realizacji*** *każdego z celów lub podobny wzorzec w przypadku wskazywania tylko obszarów realizowanych celów.*

1. Przedstawienie wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (art. 17a ust 5 pkt 2 ustawy)

*Wspólne wskaźniki bezpieczeństwa za rok sprawozdawczy przedstaw w załączonym arkuszu Excel pod nazwą „Arkusz CSI”. Wyjaśnienia odnośnie do sposobu wypełniania Arkusza CSI znajdziesz w Rozdziale III Wytycznych i w samym Arkuszu CSI.*

1. Zauważone nieprawidłowości i wnioski związane z eksploatacją kolei (art. 17a ust 5 pkt 3 ustawy)

*Poinformuj o problemach i zagrożeniach zidentyfikowanych w okresie sprawozdawczym, które mogą negatywnie wpływać na poziom bezpieczeństwa systemu kolejowego. W szczególności dotyczy to takich zagadnień, dla których działania naprawcze powinny zostać podjęte na poziomie więcej niż jednego przedsiębiorstwa kolejowego.*

*Dodatkowo przewoźnicy kolejowi powinni wskazać problemy i zagrożenia identyfikowane na poziomie działania zarządcy infrastruktury, a zarządca infrastruktury powinien poinformować o problemach związanych z funkcjonowaniem przewoźników kolejowych, którym udostępnia infrastrukturę. W punkcie tym należy również wskazać zidentyfikowane zagrożenia o charakterze systemowym, wymagające zmian prawnych.*

1. Wyniki wewnętrznych audytów bezpieczeństwa (art. 17a ust 5 pkt 4 ustawy)

*Przedstaw informacje dotyczące* ***audytów wewnętrznych systemu zarządzania bezpieczeństwem*** *(patrz:* ***kryterium S*** *wspólnej metody bezpieczeństwa w zakresie oceny zgodności), zawierające w szczególności poniższe informacje:*

* *określenie obszarów, które zostały poddane audytom,*
* *liczbę zaplanowanych audytów w roku sprawozdawczym,*
* *liczbę* ***przeprowadzonych*** *audytów* ***z zaplanowanych****; audyty przeprowadzone, ale nieprzewidziane w planie nie są tu uwzględniane,*
* *przyczyny nieprzeprowadzenia wszystkich zaplanowanych audytów,*
* *liczba audytów pozaplanowych i powód przeprowadzenia audytu,*
* *analizy i oceny wyników audytu,*
* *nieprawidłowości stwierdzone w wyniku audytów (zarówno planowych, jak i pozaplanowych), w tym stwierdzone niezgodności krytyczne, liczba innych niezgodności, liczba spostrzeżeń,*
* *przeprowadzone ponowne audyty danego obszaru,*
* *opis działań korygujących podjętych w wyniku audytów oraz opis weryfikacji ich skuteczności.*

### ZASTOSOWANIE CSM W ZAKRESIE OCENY I WYCENY RYZYKA

*Przedstaw krótkie sprawozdanie ze swoich doświadczeń dotyczących zastosowania CSM w zakresie wyceny i oceny ryzyka, zgodnie z rozporządzeniem UE 402/2013. Uwzględnij wyniki procesu zarządzania zmianami oraz zidentyfikowane zagrożenia i zastosowane środki kontroli przed wdrożeniem zmiany (patrz:* ***kryterium M*** *wspólnej metody bezpieczeństwa w zakresie oceny zgodności).*

*Dla zmian mających wpływ na bezpieczeństwo podaj w szczególności:*

* *informację czego dotyczy zmiana (np. zmiany w systemie utrzymania, zmian obowiązujących trybów postępowania w wyniku zmiany przepisów lub wyniki działań doskonalących);*
* *charakter wprowadzonej zmiany (organizacyjna/techniczna/eksploatacyjna);*
* *wynik przeprowadzonego procesu oceny znaczenia zmiany (znacząca/nieznacząca);*
* *termin wprowadzenia zmiany (rrrr-mm-dd);*
* *czy dla zmian nieznaczących przeprowadzono ocenę ryzyka;*
* *informację o wdrożonych, w związku ze zmianą, środkach bezpieczeństwa (nowych lub zamierzonych), gdzie środki bezpieczeństwa oznaczają pakiet działań zmniejszających częstotliwość zagrożeń albo łagodzących ich skutki, które mają na celu osiągnięcie lub utrzymanie dopuszczalnego poziomu ryzyka;*
* *nazwę instytucji, która pełniła funkcję jednostki oceniającej;*
* *streszczenie wyników niezależnej oceny, w tym stwierdzone niezgodności stosowania rozporządzenia 402/2013 i zalecenia jednostki oceniającej.*

*Powyższe informacje umieść w tabeli, której wzór zawarto w Załączniku 1 (Tabela I).*

### WSPÓLNA METODA OCENY BEZPIECZEŃSTWA W ZAKRESIE MONITOROWANIA

*Opisz w skrócie doświadczenia przedsiębiorstwa związane ze stosowaniem procesu monitorowania, określonego we wspólnej metodzie bezpieczeństwa w zakresie monitorowania (Rozporządzenie KE nr 1078/2012). Informacja powinna obejmować:*

1. **krótki opis prowadzonego procesu monitorowania:**

* *informacja o opracowanej strategii,*
* *wskazanie priorytetów przyjętych dla procesu monitorowania, sposobu ich wyznaczenia,*
* *informacja o planie (planach) monitorowania, obejmująca m.in. wskazanie liczby zaplanowanych działań, obszarów jakie dotyczą itp.,*
* *stwierdzone przypadki braku zgodności i podjęte w związku z tym działania oraz wdrożone środki kontroli ryzyka,*
* *informacje na temat stosowanych w podmiocie narzędzi monitorowania systemu zarządzania;*
* *informacji na temat sposobu wykorzystania wyników monitorowania przez najwyższe kierownictwo firmy i kierownictwo średniego szczebla w celu określenia niezbędnych planów działania i przeglądu strategii, priorytetów i planów monitorowania;*
* *informacje na temat koordynacji przekazu informacji (lub jej braku) z innymi podmiotami (w tym dostawcami i podwykonawcami) w celu monitorowania skuteczności środków kontrolnych w zakresie ryzyka współdzielonego, w szczególności zgłaszania producentom usterek i niezgodności lub awarii technicznych.*

1. **krótki opis sposobu monitorowania środków kontroli ryzyka w kontekście usług zleconych podmiotom trzecim;**
2. **informacja o ewentualnych wątpliwościach lub trudnościach związanych ze stosowaniem wspólnej metody bezpieczeństwa w zakresie monitorowania.**

### PODSUMOWANIE, PRIORYTETY W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA

*Podsumowanie powinno zawierać koncepcje dotyczące dalszego postępowania. Należy przedstawić priorytety na następny rok w zakresie działań opisanych w raporcie.*

*Załącznik 1*

Tabela I. Informacje o stosowaniu wspólnej metody bezpieczeństwa w zakresie oceny i wyceny ryzyka

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Lp.** | **Czego dotyczyła zmiana[[7]](#footnote-7)** | **Charakter wprowadzonej zmiany**  **(*techniczny, eksploatacyjna, organizacyjny*)** | **Ocena zmiany**  **(*znacząca, nieznacząca*)** | **Termin wprowadzenia zmiany (*rrrr-mm-dd*)** | **Czy dla zmian nieznaczących przeprowadzono ocenę ryzyka?**  **(*tak, nie, nie dotyczy*)** | **Środki bezpieczeństwa** | **Informacje dotyczące jednostki oceniającej i niezależnej oceny** | | | |
| **Nazwa jednostki oceniającej** | **Krótkie streszczenie wyników niezależnej oceny** | **Stwierdzone niezgodności stosowania rozporządzenia 402/2013** | **Zalecenia jednostki oceniającej** |
| 1. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 2. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 3. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

1. Wynika z rozporządzenia MT nr 328 w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem. [↑](#footnote-ref-1)
2. Wynika z rozporządzenia UE nr 402/2013. [↑](#footnote-ref-2)
3. Wynika z rozporządzenia UE nr 1078/2012. [↑](#footnote-ref-3)
4. Należy uwzględnić maszynistów prowadzących pociągi, w tym lokomotywy, lokomotywy manewrowe, pociągi robocze (budowlane), kolejowe pojazdy specjalne lub pociągi przeznaczone do kolejowego przewozu pasażerów lub towarów. [↑](#footnote-ref-4)
5. Statystyki CSI odnoszą się tylko do taboru w ruchu, z wyjątkiem pożarów taboru kolejowego oraz wypadków związanych z transportem towarów niebezpiecznych. [↑](#footnote-ref-5)
6. szkody zewnętrzne – szkody nieobejmujące kosztów uszkodzonych podczas zdarzenia środka transportu i infrastruktury. [↑](#footnote-ref-6)
7. W tej rubryce należy ogólnie opisać zmiany ocenione w ramach jednego sprawozdania – liczba wpisów powinna być zgodna z liczbą sporządzonych w danym roku sprawozdań z oceny znaczenia zmiany. [↑](#footnote-ref-7)