



DZIENNIK USTAW

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Warszawa, dnia 29 lipca 2015 r.

Poz. 1061

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY I ROZWOJU¹⁾

z dnia 21 lipca 2015 r.

w sprawie wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI)²⁾

Na podstawie art. 17a ust. 11 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2013 r. poz. 1594, z późn. zm.³⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa wspólne wskaźniki bezpieczeństwa (CSI), które Prezes Urzędu Transportu Kolejowego zamieszcza w rocznym raporcie w sprawie bezpieczeństwa, na podstawie wskaźników otrzymywanych od zarządców i przewoźników kolejowych oraz sposób ich obliczania i zestawiania.

§ 2. Wspólne wskaźniki bezpieczeństwa (CSI) określa załącznik do rozporządzenia.

§ 3. W przypadku zmian wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI), ich korekty dokonuje się najpóźniej w następnym rocznym raporcie w sprawie bezpieczeństwa.

§ 4. 1. Raporty w sprawie bezpieczeństwa za rok 2015 zawierają wspólne wskaźniki bezpieczeństwa (CSI) określone w przepisach dotychczasowych.

2. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego sporządza roczny raport w sprawie bezpieczeństwa za rok 2015 w oparciu o wspólne wskaźniki bezpieczeństwa (CSI) określone w przepisach dotychczasowych.

§ 5. Traci moc rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 20 lipca 2010 r. w sprawie wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI) (Dz. U. Nr 142, poz. 952).

§ 6. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 30 lipca 2015 r.

Minister Infrastruktury i Rozwoju: *M. Wasiak*

¹⁾ Minister Infrastruktury i Rozwoju kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 22 września 2014 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Rozwoju (Dz. U. poz. 1257).

²⁾ Rozporządzenie w zakresie swojej regulacji dokonuje wdrożenia dyrektywy Komisji 2014/88/UE z dnia 9 lipca 2014 r. zmieniającej dyrektywę 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do wspólnych wskaźników bezpieczeństwa oraz wspólnych metod obliczania kosztów wypadków (Dz. Urz. UE L 201 z 10.07.2014, str. 9).

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2014 r. poz. 644, 768 i 962 oraz z 2015 r. poz. 200 i 978.

Załącznik do rozporządzenia Ministra Infrastruktury
i Rozwoju z dnia 21 lipca 2015 r. (poz. 1061)

WSPÓLNE WSKAŹNIKI BEZPIECZEŃSTWA (CSI), KTÓRE PREZES URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO
ZAMIESZCZA W ROCZNYM RAPORCIE W SPRAWIE BEZPIECZEŃSTWA

I. Wskaźniki odnoszące się do działalności podstawowej transportu kolejowego

1. Informacje dotyczące infrastruktury kolejowej otrzymywane od zarządców infrastruktury kolejowej

Lp.	Wyszczególnienie	Wielkość
	1	
1.	Długość eksploatowanych linii kolejowych (w kilometrach), w tym:	
	- dwutorowych	
	- jednotorowych	
2.	Długość eksploatowanych torów eksploatowanych linii kolejowych, tj. torów szlakowych i torów głównych zasadniczych na stacjach (w kilometrach)	
3.	Długość eksploatowanych torów stacyjnych bez torów głównych zasadniczych (w kilometrach)	
4.	Długość torów eksploatowanych linii kolejowych wyposażonych w trakcję elektryczną, tj. torów szlakowych i torów głównych zasadniczych na stacjach (w kilometrach)	
5.	Liczba przejazdów kolejowych i przejść dla pieszych na eksploatowanych liniach kolejowych (w sztukach)	

2. Informacje dotyczące przewozów osób otrzymywane od przewoźników kolejowych

Lp.	Wyszczególnienie	Wielkość
	1	
1.	Przewozy osób (w tysiącach pasażerów)	
2.	Praca przewozowa (w milionach pasażerokilometrów)	
3.	Wykonana praca eksploatacyjna przez pociągi pasażerskie (w milionach pociągokilometrów)	

3. Informacje dotyczące przewozów towarów, w tym towarów niebezpiecznych otrzymywane od przewoźników kolejowych

Lp.	Wyszczególnienie	Wielkość
	1	
1.	Przewozy towarów (w tysiącach ton)	
2.	Wykonane tonokilometry (w miliardach)	
3.	Wykonane pociągokilometry (w milionach)	

- 2 -

4. Informacje dotyczące przewozów towarów niebezpiecznych otrzymywane od przewoźników kolejowych

Lp.	Wyszczególnienie	Wielkość
	1	2
1.	Przewozy towarów (w tysiącach ton)	
2.	Wykonane tonokilometry (w miliardach)	
3.	Wykonane pociągokilometry (w milionach)	

5. Informacje dotyczące zatrudnienia otrzymywane od przewoźników kolejowych

Lp.	Wyszczególnienie	Wielkość
	1	2
1.	Liczba zatrudnionych maszynistów (w osobach)	
2.	Liczba personelu drużyn konduktorskich (w osobach)	

Objaśnienia do części I:

- 1) informacje o wykonanych pociągokilometrach podają przewoźnicy kolejni i zarządcy infrastruktury kolejowej; przewoźnicy podają tę liczbę pociągokilometrów, którą przyjęto jako podstawę obliczenia należności za udostępnianie infrastruktury w fakturach wystawionych przez zarządców infrastruktury kolejowej; zarządcy infrastruktury kolejowej podają łączną liczbę wykonanych pociągokilometrów, za które zgodnie z wystawionymi fakturami powinny być pobrane opłaty z tytułu udostępnienia infrastruktury kolejowej. Suma pociągokilometrów wykazanych przez poszczególnych przewoźników dla tej samej sieci powinna być równa pociągokilometrom wykazanym przez zarządcę infrastruktury kolejowej tej sieci (dotyczy tabel 2 i 3);
- 2) długość eksploatowanych linii kolejowych - długość eksploatowanych linii kolejowych mierzona w kilometrach; w przypadku wielotorowych linii kolejowych uwzględnia się tylko odległość pomiędzy punktem początkowym i punktem końcowym linii;
- 3) długość torów linii kolejowych - długość eksploatowanych linii kolejowych mierzona w kilometrach, z uwzględnieniem długości każdego toru wielotorowych linii kolejowych;
- 4) pociągokilometr - jednostka miary pracy eksploatacyjnej, odpowiadająca przejazdowi jednego pociągu na odległość jednego kilometra;
- 5) pasażerokilometr - jednostka miary pracy przewozowej, odpowiadająca przewozowi jednego pasażera na odległość jednego kilometra;
- 6) towar niebezpieczny - materiał lub przedmiot, który nie jest dopuszczony do przewozu koleją albo jest dopuszczony do takiego przewozu na warunkach określonych w Regulaminie międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID), stanowiącym załącznik C do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF), sporządzonej w Bernie dnia 9 maja 1980 r. (Dz. U. z 2013 r. poz. 840), zwanym dalej „Regulaminem RID”.

- 3 -

II. Wskaźniki odnoszące się do zdarzeń kolejowych i ich skutków

Informacje dotyczące wypadków otrzymywane od zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych

Wypadki z podziałem na:	1. Całkowita liczba znaczących wypadków [w sztukach]	2. Względna liczba znaczących wypadków [w mln pociągokilometrów]	3. Całkowita liczba osób ciężko rannych [w osobach]	4. Względna liczba osób ciężko rannych [w osobach na mln pociągokilometrów]	5. Całkowita liczba pasażerów rannych [w pasażerach]	6. Względna liczba pasażerów ciężko rannych: - [w pasażerach na mln pociągokilometrów], - [w pasażerach na mlpasażerokilometrów],
1) kolizje pociągu z pojazdem szynowym						
2) kolizje pociągu z obiektami wewnątrz skrajni						
3) wykolejenia pociągu						
4) wypadki na przejazdach kolejowych łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach i przejściach dla pieszych, z podziałem						

	na 5 rodzajów przejazdów kolejowych, o których mowa w części VII w tabeli 2 załącznika								
5)	wypadki kolejowe z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw i prób samobójstw								
6)	pożary pojazdów kolejowych								
7)	innego rodzaju wypadki niż te, o których mowa w pkt 1- 6								
	Razem								

- 5 -

ciąg dalszy tabeli

Wypadki z podziałem na:	7. Całkowita liczba pracowników ciężko rannych łącznie z personelem podwykonawców [w pracownikach]	8. Względna liczba pracowników ciężko rannych łącznie z personelem podwykonawców [w pracownikach na mln pociągokilometrów]	9. Całkowita liczba ciężko rannych użytkowników pojazdów kolejowych [w osobach]	10. Względna liczba ciężko rannych użytkowników pojazdów kolejowych [w osobach na mln pociągokilometrów]	11. Całkowita liczba osób ciężko rannych nieuprawnionych [w osobach]	12. Względna liczba osób ciężko rannych nieuprawnionych [w osobach na mln pociągokilometrów]
1) kolizje pociągu z pojazdem szynowym						
2) kolizje pociągu z obiektami wewnątrz skrajni						
3) wykolejenia pociągu						
4) wypadki na przejazdach kolejowych łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach i przejściach dla pieszych, z podziałem na 5 rodzajów przejazdów kolejowych, o których mowa w części VII w tabeli 2 załącznika						
5) wypadki kolejowe z udziałem osób i po-						

- 7 -

ciąg dalszy tabeli

Wypadki z podziałem na:	13. Całkowita liczba innych osób ciężko rannych na peronie [w osobach]	14. Względna liczba innych rannych na peronie [w osobach na mln pociągokilometrów]	15. Całkowita liczba innych osób ciężko rannych nie na peronie [w osobach]	16. Względna liczba innych osób ciężko rannych nie na peronie [w osobach na mln pociągokilometrów]	17. Całkowita liczba osób zabitych [w osobach]	18. Względna liczba osób zabitych [w osobach na mln pociągokilometrów]
1) kolizje pociągu z pojazdem szynowym						
2) kolizje pociągu z obiektami wewnątrz skrajni						
3) wykolejenia pociągu						
4) wypadki na przejazdach kolejowych łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach i przejściach dla pieszych, z podziałem na 5 rodzajów przejazdów kolejowych, o których mowa w części VII w tabeli 2 załącznika						
5) wypadki kolejowe z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw i prób samobójstw						

- 9 -

ciąg dalszy tabeli

Wypadki z podziałem na:	19. Całkowita liczba pasażerów zabitych [w pasażerach]	20. Względna liczba pasażerów zabitych [w pasażerach na mln pociągokilometrów]	21. Całkowita liczba zabitych pracowników z powodu podwykonawców [w pracownikach]	22. Względna liczba zabitych pracowników z powodu podwykonawców [w pracownikach na mln pociągokilometrów]	23. Całkowita liczba zabitych pracowników [w osobach]	24. Względna liczba zabitych pracowników [w osobach na mln pociągokilometrów]
1) kolizje pociągu z pojazdem kolejowym						
2) kolizje pociągu z obiektami wewnątrz skrajni						
3) wykolejenia pociągu						
4) wypadki na przejazdach kolejowych łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach i przejściach dla pieszych, z podziałem na 5 rodzajów przejazdów kolejowych, o których mowa w części VII w tabeli 2 załącznika						
5) wypadki kolejowe z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych,						

- 11 -

ciąg dalszy tabeli

Wypadki z podziałem na:	25. Całkowita liczba osób zabitych nieuprawnionych [w osobach]	26. Względna liczba osób zabitych nieuprawnionych [w osobach na mln pociągokilometrów]	27. Całkowita liczba innych osób zabitych na peronie [w osobach]	28. Względna liczba innych osób zabitych na peronie [w osobach na mln pociągokilometrów]	29. Całkowita liczba innych osób zabitych nie na peronie [w osobach]	30. Względna liczba innych osób zabitych nie na peronie [w osobach na mln pociągokilometrów]
1) kolizje pociągu z pojazdem szynowym						
2) kolizje pociągu z obiektami wewnątrz skrajni						
3) wykolejenia pociągu						
4) wypadki na przejazdach kolejowych łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach i przejściach dla pieszych, z podziałem na 5 rodzajów przejazdów kolejowych, o których mowa w części VII w tabeli 2 załącznika						
5) wypadki kolejowe z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw i prób samobójstw						

Objaśnienia do części II:

- 1) znaczący wypadek – wypadek z udziałem co najmniej jednego pojazdu kolejowego będącego w ruchu:
 - a) z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub ciężko ranną lub
 - b) powodujący znaczne szkody w taborze, torach kolejowych, instalacjach lub środowisku, tj. szkodę o wartości co najmniej 150 tysięcy euro, lub
 - c) 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;
- 2) pociąg – co najmniej jeden pojazd kolejowy ciągnięty przez co najmniej jedną lokomotywę lub co najmniej jeden 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;
- 3) kolizja pociągu z pojazdem szynowym – zderzenie, najechanie lub starcie z innym pociągiem, pojazdem szynowym lub z manewrującymi pojazdami kolejowymi;
- 4) kolizja pociągu z obiektami wewnątrz skrajni – kolizja pociągu z obiektami znajdującymi w torach kolejowych lub w pobliżu, w tym kolizja z siecią trakcyjną, z wyjątkiem elementów zgubionych na przejazdach przez pojazdy lub użytkowników przejazdów;
- 5) wykolejenie pociągu – wypadek, w którym nastąpił brak kontaktu powierzchni tocznej koła pojazdu kolejowego z powierzchnią toczną główki szyny;
- 6) wypadek na przejeździe kolejowym – wypadek na przejeździe z udziałem co najmniej jednego pojazdu kolejowego i co najmniej jednego pojazdu drogowego przekraczającego przejazd, innych użytkowników przekraczających przejazd, takich jak piesi lub innych obiektów i elementów znajdujących się tymczasowo na torach kolejowych lub w pobliżu, zgubionych na przejeździe przez pojazdy lub użytkowników przejazdów;
- 7) wypadek kolejowy z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych – wypadek, w którym 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;
- 8) pożar pojazdu kolejowego – pożar lub wybuch w pojeździe kolejowym (włącznie z przewożonym ładunkiem) podczas:
 - a) przejazdu,
 - b) postoju:
 - między stacją początkową a końcową,
 - na stacji początkowej,
 - na stacji końcowej,
 - c) rozrządzenia wagonów;
- 9) inny wypadek – inny wypadek kolejowy, niż te o których mowa w pkt 3-8 objaśnień;
- 10) pasażer - każda osoba odbywająca podróż koleją, z wyłączeniem obsady pociągu; do celów statystyki wypadków uwzględnia się osoby usiłujące wsiąść lub wysiąść z pociągu będącym w ruchu;
- 11) pracownik lub podwykonawca – każda osoba, której zatrudnienie ma związek z koleją i która w czasie wypadku znajdują się w pracy; obejmuje obsadę pociągu wraz personelem podwykonawców, samozatrudnionymi podwykonawcami oraz osobami odpowiedzialnymi za obsługę pojazdów kolejowych i elementów infrastruktury;
- 12) użytkownik przejazdu – osoba korzystająca z przejazdu kolejowego za pomocą wszelkich środków transportu lub pieszo;
- 13) osoba nieuprawniona – osoba przebywająca na terenie kolejowym w miejscu niedozwolonym, z wyjątkiem użytkowników przejazdów kolejowych;
- 14) inna osoba na peronie – każda osoba na peronie kolejowym, która nie jest pasażerem, pracownikiem lub podwykonawcą, użytkownikiem przejazdu kolejowego, inną osobą nie na peronie, albo osobą nieuprawnioną;

- 14 -

- 15) inna osoba nie na peronie – każda osoba nie na peronie kolejowym, która nie jest pasażerem, pracownikiem lub podwykonawcą, użytkownikiem przejazdu kolejowego, inną osobą na peronie, albo osobą nieuprawnioną;
- 16) osoba zabita – osoba, która zmarła na skutek wypadku bezpośrednio lub w ciągu trzydziestu dni po wypadku, z wyłączeniem samobójstw;
- 17) osoba ciężko ranna – osoba ranna na skutek wypadku, hospitalizowana przez ponad 24 godziny, z wyłączeniem prób samobójstw.

Uwaga: Każdy znaczący wypadek powinien być zgłaszany zgodnie z rodzajem pierwotnego wypadku, nawet jeżeli skutki wtórnego wypadku są poważniejsze (np. pożar po wykolejeniu się pociągu).

III. Wskaźniki odnoszące się do samobójstw

Informacje dotyczące samobójstw i prób samobójstwa otrzymywane od zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych

Całkowita liczba samobójstw [w osobach]	Względna liczba samobójstw [w osobach na mln pociągokilometrów]

Całkowita liczba prób samobójstw [w osobach]	Względna liczba prób samobójstw [w osobach na mln pociągokilometrów]

Objaśnienie do części III:

- 1) samobójstwo - czyn polegający na rozmyślnym uszkodzeniu swojego ciała, którego skutkiem jest śmierć, zarejestrowany i sklasyfikowany przez właściwy organ;
- 2) próba samobójstwa - czyn polegający na rozmyślnym uszkodzeniu swojego ciała, którego skutkiem są poważne obrażenia.

IV. Wskaźniki odnoszące się do towarów niebezpiecznych

Informacje dotyczące wypadków przy przewozie towarów niebezpiecznych otrzymywane od przewoźników kolejowych

Wypadki przy przewozie towarów niebezpiecznych z podziałem na:	1. Całkowita liczba wypadków przy przewozie towarów niebezpiecznych [liczba]	2. Względna liczba wypadków przy przewozie towarów niebezpiecznych [liczba na mln pociągokilometrów]
1) wypadki z udziałem co najmniej jednego pojazdu kolejowego przewożącego towary niebezpieczne		
2) liczba wypadków, o których mowa w pkt 1, w których doszło do uwolnienia towarów niebezpiecznych		

Objaśnienie do części IV:

- wypadek związany z przewozem towarów niebezpiecznych – oznacza wypadek lub zdarzenie, które jest objęte obowiązkiem zgłaszania zgodnie z rozdziałem 1.8.5 Regulaminu RID.

V. Wskaźniki odnoszące się do zdarzeń poprzedzających wypadki

Informacje dotyczące zdarzeń poprzedzających wypadki otrzymywane od zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych

Zdarzenia poprzedzające wypadki z podziałem na:	1. Całkowita liczba zdarzeń poprzedzających wypadki [w sztukach]	2. Względna liczba zdarzeń poprzedzających wypadki [w sztukach na mln pociągokilometrów]
1) złamana szyna		
2) odkształcenie lub inne przesunięcie torów linii kolejowych, tj. torów szlakowych i torów głównych zasadniczych na stacjach kolejowych		
3) defekt sygnalizacji		
4) minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie przy przejeździe przez punkt niebezpieczny		

5)	minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie bez przejeżdżania przez punkt niebezpieczny		
6)	pęknięcia kół w eksploatowanych pojazdach kolejowych		
7)	pęknięcia osi w eksploatowanych pojazdach kolejowych		
	Razem		

Objaśnienia do części V:

- 1) złamana szyna - pęknięcie szyny w całym przekroju lub wykruszenie na długości powyżej 50 mm i głębokości powyżej 10 mm;
- 2) odkształcenie lub inne przesunięcie toru – odkształcenie toru w planie lub profilu oraz wyboczenia wymagające wstrzymania ruchu lub ograniczenia prędkości w celu zachowania bezpieczeństwa ruchu kolejowego;
- 3) defekt sygnalizacji – defekt systemu sygnalizacji (zarówno infrastruktury jak i taboru kolejowego) w wyniku czego nadawana informacja jest mniej rygorystyczna od wymaganej;
- 4) minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie przy przejeżdżaniu przez punkt niebezpieczny - pociąg lub część pociągu kontynuuje jazdę bez zezwolenia i przejeżdża poza punkt niebezpieczny;
- 5) minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie bez przejeżdżania przez punkt niebezpieczny - pociąg lub część pociągu kontynuuje jazdę bez zezwolenia, ale nie przejeżdża poza punkt niebezpieczny;
- 6) jazda bez zezwolenia, o której mowa w pkt 4 i 5 oznacza minięcie:
 - a) sygnału „Stój” na sygnalizatorze, jeżeli nie funkcjonują systemy bezpiecznej kontroli jazdy pociągu (BKJP) klasy ATC lub ATP,
 - b) wskazanego kilometrażem w rozkazie pisemnym miejsca na szlaku lub przekazanego ustnie podczas manewrów na stacji,
 - c) sygnału „Stój” na wskaźnikach, oprócz koźłów oporowych lub sygnałów przekazywanych manualnie (ręcznie, akustycznie), z wyłączeniem przypadków, gdzie pociąg lub skład pociągu bez nadzoru przejechał sygnał „Stój” oraz przypadków, gdzie z dowolnej przyczyny sygnał „Stój” nie pojawił się na sygnalizatorze wystarczająco wcześniej, aby maszynista mógł zatrzymać pociąg;
- 7) pęknięcia kół w eksploatowanych pojazdach kolejowych – pęknięcie w całym przekroju, które stwarza ryzyko wypadku (wykolejenia lub kolizji);
- 8) pęknięcia osi w eksploatowanych pojazdach kolejowych – pęknięcie w całym przekroju, które stwarza ryzyko wypadku (wykolejenia lub kolizji).

- 17 -

Uwaga: Należy zgłaszać wszystkie zdarzenia poprzedzające, zarówno skutkujące, jak i nieskutkujące wypadkami. Zdarzenia poprzedzające wypadek skutkujące znaczącym wypadkiem należy również zgłosić w części wskaźników odnoszących się do zdarzeń poprzedzających wypadki. Zdarzenia poprzedzające wypadek nieskutkujące znaczącym wypadkiem należy zgłosić w części dotyczących wskaźników odnoszących się do zdarzeń poprzedzających wypadki.

VI. Wskaźniki odnoszące się do ekonomicznych skutków wypadków otrzymywane od zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych

Informacje dotyczące obliczania ekonomicznych skutków wypadków

Ekonomiczne skutki wypadków z podziałem na:	1. Całkowity koszt wszystkich wypadków [w PLN]	2. Względny koszt wszystkich wypadków [w PLN na mln pociągokilometrów]
1) liczba zabitych pomnożona przez wartość zapobiegania ofiarom w ludziach (VPC)		
2) liczba ciężko rannych pomnożona przez wartość zapobiegania ofiarom w ludziach (VPC)		
3) szkody w środowisku		
4) koszty szkód materialnych w pojazdach kolejowych lub infrastrukturze kolejowej		
5) koszty opóźnień spowodowanych wypadkami		

Objaśnienia do części VI:

- 1) wartość zapobiegania ofiarom w ludziach (VPC) - wartość jaką społeczeństwo ponosi w związku z ofiarami wypadków, która nie stanowi podstawy do rekompensaty dla uczestników wypadków, podawana corocznie w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, ustalona w oparciu o badania preferencji w ramach projektu HEATCO - Developing Harmonised European Approaches for Transport Costing and Project Assessment.

Na wartość zapobiegania ofiarom w ludziach (VPC) składa się:

- a) wartość bezpieczeństwa - wartość gotowości do płacenia (WTP) oparta na badaniach preferencji przeprowadzonych w Rzeczypospolitej Polskiej;

- 18 -

w przypadku wartości bezpieczeństwa ocenę, czy dostępne dane szacunkowe są odpowiednie przeprowadza się według następujących kryteriów:

- szacunki odnoszą się do systemu szacowania zmniejszenia ryzyka śmiertelności w sektorze transportu i są zgodne z podejściem gotowości do płacenia (WTP) według metod preferencji,
 - grupa respondentów użyta do określenia wartości bezpieczeństwa powinna odzwierciedlać wiek, dochody oraz inne istotne cechy dla danej populacji,
 - przy badaniu gotowości do płacenia (WTP) pytania do respondentów powinny być sformułowane w sposób jasny i zrozumiały,
- b) pośrednie i bezpośrednie ekonomiczne koszty wypadków oszacowane w Rzeczypospolitej Polskiej, na które składają się:
- koszty leczenia i rehabilitacji,
 - koszty sądowe, koszty poniesione przez Policję, koszty prywatnych dochodzeń związanych z wypadkami, koszty akcji ratunkowej i koszty ubezpieczenia,
 - straty w produkcji – wartość towarów i usług, które mogłyby powstać gdyby wypadek się nie wydarzył;
- pośrednie i bezpośrednie koszty ekonomiczne szacuje się na podstawie realnych kosztów ponoszonych przez społeczeństwo;
- 2) koszty szkód w środowisku - koszty, które poniesie przewoźnik kolejowy lub zarządca infrastruktury w celu przywrócenia środowiska do stanu sprzed wypadku kolejowego;
- 3) koszty szkód materialnych w pojazdach kolejowych lub w infrastrukturze kolejowej - koszty zapewnienia nowych pojazdów kolejowych lub infrastruktury z takimi samymi funkcjami i parametrami technicznymi, jak te uszkodzone nienadające się do naprawy oraz koszty przywrócenia pojazdów kolejowych lub infrastruktury kolejowej, nadających się do naprawy do stanu sprzed wypadku, ustalane przez przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury, w tym koszty wynajmu pojazdów kolejowych z powodu uszkodzenia w wypadku;
- 4) koszty opóźnień spowodowanych wypadkami – wartość pieniężna opóźnień poniesiona przez użytkowników transportu kolejowego (pasażerów i odbiorców towarów) na skutek wypadków; na koszty opóźnień spowodowanych wypadkami składają się:
- a) wartość czasu w przypadku pasażera pociągu (na godzinę), obliczana według wzoru:

$$VT_p = [VT \text{ pasażerów dojeżdżających do pracy}] \times [\text{średni odsetek pasażerów dojeżdżających do pracy rocznie}] + [VT \text{ pasażerów podróżujących w celach innych niż praca}] \times [\text{średni odsetek pasażerów podróżujących w celach innych niż praca rocznie}]$$

gdzie:

VT – wartość pieniężna oszczędności czasu podróży,

VT pasażerów dojeżdżających do pracy i VT pasażerów podróżujących w celach innych niż praca, wyrażone w PLN na pasażera (na godzinę), podawane corocznie w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, ustalonymi w oparciu o badania preferencji w ramach projektu HEATCO - Developing Harmonised European Approaches for Transport Costing and Project Assessment,

b) wartość czasu w przypadku pociągu towarowego (na godzinę), oblicza się według wzoru:

$$VT_F = [VT \text{ pociągów towarowych}] \times [(\text{tonokilometry})/(\text{pociągakilometry})]$$

- 19 -

gdzie:

VT – wartość pieniężna oszczędności czasu podróży, w przypadku pociągu towarowego,
VT pociągów towarowych wyrażona w PLN na tonę towaru (na godzinę), podawana corocznie w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, ustalona w oparciu o badania preferencji w ramach projektu HEATCO - Developing Harmonised European Approaches for Transport Costing and Project Assessment,

c) średnia ilość ton towarów przewożonych przez pociąg w ciągu roku = (tonokilometry)/(pociągokilometry),

d) C_M - koszt 1 minuty opóźnienia pociągu oblicza się według wzoru:

- dla pociągów pasażerskich:

$$C_{MP} = K1 \times (VT_p/60) \times [(pasażerokilometry)/(pociągokilometry)]$$

gdzie:

- [(pasażerokilometry)/(pociągokilometry)] = średnia liczba pasażerów na pociąg w ciągu roku

- dla pociągów towarowych:

$$C_{MF} = K2 \times (VT_T/60)$$

gdzie:

współczynniki $K1=2,5$ i $K2=2,15$ mieszczą się między wartością czasu a wartością opóźnienia, jak wynika z szacunków podanych badań preferencji, biorąc pod uwagę, że czas stracony na skutek opóźnień jest postrzegany bardziej negatywnie niż zwykły czas podróży,

e) koszty opóźnień spowodowanych wypadkiem = $C_{MP} \times$ (opóźnienie pociągów pasażerskich w minutach) + $C_{MF} \times$ (opóźnienie pociągów towarowych w minutach)

Koszty opóźnień oblicza się dla znaczących wypadków

gdzie:

- 20 -

jako opóźnienia podaje się rzeczywiste opóźnienia na liniach kolejowych na których miały miejsce wypadki, mierzone na stacji końcowej, a w przypadku braku możliwości określenia ich wielkości przybliżone na pozostałych liniach.

Uwaga: Prezes Urzędu Transportu Kolejowego w Rocznym raporcie w sprawie bezpieczeństwa przedstawia skutki ekonomiczne znaczących wypadków.

- 21 -

VII. Wskaźniki odnoszące się do bezpieczeństwa technicznego infrastruktury kolejowej

1. Informacje dotyczące Systemów Kontroli Pociągów (TPS) otrzymywane od zarządców infrastruktury kolejowej

Lp.	Wyszczególnienie	Ogółem	Z urządzeniami TPS	Udział w [%] (4:3)
	1	2	3	4
1)	Długość torów linii kolejowej, tj. torów szlakowych i torów głównych zasadniczych na stacjach (w kilometrach)			
2)	Wykonane pociągokilometry (w tysiącach) na torach, o których mowa w Lp. 1)			

2. Informacje dotyczące liczby przejazdów i przejść otrzymywane od zarządców infrastruktury kolejowej

Lp.	Liczba przejazdów na eksploatowanych liniach kolejowych:	Ogółem	Na kilometr linii kolejowych	Na kilometr torów linii kolejowych
	1	2	3	4
1)	Przejazdy kolejowe z biernym systemem zabezpieczeń			
2)	Przejazdy kolejowe z czynnym systemem zabezpieczeń, w tym z:			
	a) ręczne			
	b) automatyczne z systemem ostrzegania użytkownika			
	c) automatyczne z systemem zabezpieczeń użytkownika			
	d) systemem zabezpieczeń torów			
3)	Razem (wszystkie przejazdy)			

Objaśnienia do części VII:

- 1) systemy kontroli pociągu (TPS) – systemy przytorowe i systemy pokładowe, które pomagają egzekwować przestrzeganie sygnałów i ograniczeń prędkości oraz zapewniają:
- ostrzeżenie, poprzez automatyczne ostrzeżenia dla maszynisty,
 - ostrzeżenie i automatyczne zatrzymywanie poprzez automatyczne ostrzeżenia dla maszynisty oraz automatyczne zatrzymywanie po minięciu sygnału informującego o niebezpieczeństwie,
 - ostrzeżenie i automatyczne zatrzymywanie oraz nadzór prędkości zapewniający bezpieczeństwo w punktach niebezpiecznych i przy zbliżaniu się do sygnału,
 - ostrzeżenie i automatyczne zatrzymywanie oraz stały nadzór prędkości zapewniający bezpieczeństwo w punktach niebezpiecznych, a także stałe wskazywanie i egzekwowanie przestrzegania prędkości na wszystkich odcinkach linii kolejowej; typ ten jest uważany jako system automatycznej kontroli pociągów (ATP);

- 22 -

- 2) przejazd kolejowy – skrzyżowanie w jednym poziomie linii kolejowej z drogą publiczną lub prywatną lub przejściami przeznaczonymi dla ludzi, zwierząt, pojazdów lub maszyn, z wyłączeniem przejść między peronami w obrębie stacji i przejść po torach przeznaczonych dla pracowników;
- 3) droga – dla celów statystyki wypadków kolejowych oznacza każdą drogę publiczną lub prywatną, ulicę lub autostradę wraz z sąsiadującymi chodnikami i ścieżkami rowerowymi;
- 4) przejście – inne niż droga przejście dla ludzi, zwierząt, pojazdów lub maszyn;
- 5) przejazd kolejowy z biernym system zabezpieczeń – przejazd kolejowy bez żadnego systemu ostrzegania lub zabezpieczeń, które byłyby uruchamiane gdy przekroczenie przejazdu nie jest bezpieczne dla użytkownika;
- 6) przejazdy kolejowe z czynnym systemem zabezpieczeń – przejazdy kolejowe, na których przez uruchomienie urządzeń fizycznych lub ostrzeżeń przy użyciu stałego sprzętu na przejazdach, o których mowa w pkt 5 i 6 objaśnień, użytkownicy są zabezpieczeni lub ostrzegani przed nadjeżdżającym pociągiem, gdy przekroczenie przejazdu jest niebezpieczne dla użytkownika; przejazdy te dzielą się na:
 - a) ręczne – przejazdy, na których zabezpieczenie lub ostrzeganie użytkownika jest uruchamiane ręcznie przez pracownika kolei,
 - b) automatyczne z systemem ostrzegania użytkownika jest uruchamiane przez nadjeżdżający pociąg,
 - c) automatyczne z systemem zabezpieczeń użytkownika zabezpieczenie użytkownika jest uruchamiane przez nadjeżdżający pociąg; system ten obejmuje przejazd kolejowy z jednoczesnym zabezpieczeniem i ostrzeganiem użytkownika,
 - d) przejazdy kolejowe z systemem zabezpieczeń torów – przejazdy, na których sygnalizacja lub inny system ochrony pociągu pozwala na przejazd pociągu jedynie wówczas, gdy przejazd kolejowy jest wolny od przeszkód i zapewnia pełne zabezpieczenie użytkownika;
- 7) urządzenia fizyczne - roгатki, półroгатki lub barierki;
- 8) ostrzeżenia przy użyciu stałego sprzętu na przejazdach – widoczne urządzenia (sygnalizatory świetlne), urządzenia dźwiękowe (dzwonki, syreny, klaksony) lub spowalniacze (progi zwalniające) na dojazdach do przejazdów.

Objaśnienia do części I - VII:

- 1) informacje podawane w poszczególnych tabelach powinny dotyczyć tego samego roku kalendarzowego z wyjątkiem informacji o kosztach, które niezależnie od czasu w jakim zostały ujawnione są kosztami związanymi ze zgłaszanym w informacji zdarzeniem;
- 2) w informacji określa się liczbę poszczególnych rodzajów zdarzeń, przekazywanych Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego, odpowiednio przez zarządców infrastruktury kolejowej i przewoźników kolejowych, jeżeli niewłaściwe funkcjonowanie rzeczy lub działanie albo zaniechanie osób pozostających w ich dyspozycji lub w dyspozycji ich podwykonawców zostało wskazane jako bezpośrednia przyczyna zdarzenia w raporcie z postępowania w sprawie wypadku lub incydentu, sporządzonym przez Państwową Komisję Badania Wypadków Kolejowych lub rozstrzygnięte w sposób ostateczny w innym trybie;
- 3) w przypadku niezastnienia przyczyn wynikających z niewłaściwego funkcjonowania rzeczy lub działania osób, o których mowa w pkt 2, informację o zdarzeniach takich, jak: wypadki na przejazdach kolejowych, przejechania lub potrącenia osób przez poruszające się pojazdy kolejowe, a także samobójstwa z udziałem poruszających się pojazdów kolejowych, zgłasza właściwy miejscowo zarządca infrastruktury;
- 4) koszty spowodowane przez zdarzenie, podawane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, stanowią sumę kosztów wykazanych w złotych przez zarządców infrastruktury kolejowej i przewoźników kolejowych po przeliczeniu na euro, przy zastosowaniu średniorocznego kursu ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski dla roku którego dotyczy informacja.