

952

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia 20 lipca 2010 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 2007 r. Nr 16, poz. 94, 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. 1. Wskaźniki bezpieczeństwa są informacjami statystycznymi odnoszącymi się do:

1) działalności podstawowej transportu kolejowego;

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej — transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

²⁾ Przepisy niniejszego rozporządzenia dokonują w zakresie swojej regulacji wdrożenia dyrektywy Komisji 2009/149/WE z dnia 27 listopada 2009 r. zmieniającej dyrektywę 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do wspólnych wskaźników bezpieczeństwa oraz wspólnych metod obliczania kosztów wypadków (Dz. Urz. UE L 313 z 28.11.2009, str. 65).

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 176, poz. 1238 i Nr 191, poz. 1374, z 2008 r. Nr 59, poz. 359, Nr 144, poz. 902, Nr 206, poz. 1289 i Nr 227, poz. 1505 oraz z 2009 r. Nr 1, poz. 3, Nr 18, poz. 97, Nr 19, poz. 100, Nr 98, poz. 817, Nr 115, poz. 966, Nr 157, poz. 1241 i Nr 214, poz. 1658.

2) zdarzeń kolejowych i ich skutków;

3) samobójstw;

4) towarów niebezpiecznych;

5) zdarzeń poprzedzających wypadki;

6) ekonomicznych skutków wypadków;

7) bezpieczeństwa technicznego infrastruktury kolejowej;

8) zarządzania bezpieczeństwem.

2. Wskaźniki, o których mowa w ust. 1, 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. Traci moc rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 sierpnia 2009 r. w sprawie wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI) (Dz. U. Nr 142, poz. 1159).

§ 5. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Minister Infrastruktury: *C. Grabarczyk*

Załącznik do rozporządzenia Ministra Infrastruktury
z dnia 20 lipca 2010 r. (poz. 952)

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 torów linii kolejowych, tj. torów szlakowych i torów głównych zasadniczych na stacjach (w kilometrach)	
3	Długość torów stacyjnych bez torów głównych zasadniczych (w kilometrach)	
4	Długość torów 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)	

4. Informacje dotyczące przewozów 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)	

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 kolejowi 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 tabeli 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 miejscem przeznaczenia;
- 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) towary niebezpieczne — materiał lub przedmiot, który nie jest dopuszczony do przewozu koleją albo jest dopuszczony do takiego przewozu na warunkach określonych w Regulaminie dla 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 2007 r. Nr 100, poz. 674), zwanym dalej „Regulaminem RID”.

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 sztukach na 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 ciężko rannych [w pasażerach]	6. Względna liczba pasażerów ciężko rannych: — [w pasażerach na mln pociągokilometrów] — [w pasażerach na mld pasażerokilometrów]
1) kolizje pociągów łącznie z kolizjami najechania na przeszkody w skrajni						
2) wykojenia pociągów						
3) wypadki na przejazdach kolejowych łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach i przejściach dla pieszych						
4) wypadki kolejowe z udziałem osób spowodowane przez poruszające się pojazdy kolejowe, z wyjątkiem samobójstw						
5) pożary pojazdów kolejowych						
6) innego rodzaju wypadki niż te, o których mowa w pkt 1—5						
Razem						

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 pociągów łącznie z kolizjami najeżdżania na przeszkody w skrajni						
2) wykojenia pociągów						
3) wypadki na przejazdach kolejowych łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach i przejściach dla pieszych						
4) wypadki kolejowe z udziałem osób spowodowane przez poruszające się pojazdy kolejowe, z wyjątkiem samobójstw						
5) pożary pojazdów kolejowych						
6) innego rodzaju wypadki niż te, o których mowa w pkt 1 – 5						
Razem						

ciąg dalszy tabeli

Wypadki z podziałem na:	13. Całkowita liczba innych osób ciężko rannych [w osobach]	14. Względna liczba innych osób ciężko rannych [w osobach na mln pociągokilometrów]	15. Całkowita liczba osób zabitych [w osobach]	16. Względna liczba osób zabitych [w osobach na mln pociągokilometrów]	17. Całkowita liczba pasażerów zabitych [w pasażerach]	18. Względna liczba pasażerów zabitych [w pasażerach na mln pociągokilometrów]
1) kolizje pociągów łącznie z kolizjami najechania na przeszkody w skrajni						
2) wykolejenia pociągów						
3) wypadki na przejazdach kolejowych łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach i przejściach dla pieszych						
4) wypadki kolejowe z udziałem osób spowodowane przez poruszające się pojazdy kolejowe, z wyjątkiem samobójstw						
5) pożary pojazdów kolejowych						
6) innego rodzaju wypadki niż te, o których mowa w pkt 1—5						
Razem						

ciąg dalszy tabeli

Wypadki z podziałem na:	19. Względna liczba pasażerów zabitych [w pasażerach na mld pasażerokilometrów]	20. Całkowita liczba zabitych pracowników łącznie z personelem podwykonawców [w pracownikach]	21. Względna liczba zabitych pracowników łącznie z personelem podwykonawców [w pracownikach na mln pociągokilometrów]	22. Całkowita liczba zabitych pracowników łącznie z personelem podwykonawców [w osobach]	23. Względna liczba zabitych użytkowników pojazdów [w osobach na mln pociągokilometrów]	24. Całkowita liczba osób zabitych nieuprawnionych [w osobach]
1) kolizje pociągów łącznie z kolizjami najechania na przeszkody w skrajni						
2) wykolejenia pociągów						
3) wypadki na pojazdach kolejowych łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na pojazdach i przejściach dla pieszych						
4) wypadki kolejowe z udziałem osób spowodowane przez poruszające się pojazdy kolejowe, z wyjątkiem samobójstw						
5) pożary pojazdów kolejowych						
6) innego rodzaju wypadki niż te, o których mowa w pkt 1—5						
Razem						

ciąg dalszy tabeli

Wypadki z udziałem na:	25. Względna liczba osób zabitych nieuprawnionych [w osobach na mln pociągokilometrów]	26. Całkowita liczba innych osób zabitych [w osobach]	27. Względna liczba innych osób zabitych [w osobach na mln pociągokilometrów]
1) kolizje pociągów łącznie z kolizjami najechania na przeszkody w skrajni			
2) wykolejenia pociągów			
3) wypadki na przejazdach kolejowych łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach i przejściach dla pieszych			
4) wypadki kolejowe z udziałem osób spowodowane przez poruszające się pojazdy kolejowe, z wyjątkiem samobójstw			
5) pożary pojazdów kolejowych			
6) innego rodzaju wypadki niż te, o których mowa w pkt 1 – 5			
Razem			

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 raną 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 poruszający się pojedynczo, przemieszczający się pod określonym numerem lub oznaczeniem z punktu początkowego do końcowego; za pociąg uważa się również lokomotywę jadącą luzem;
- 3) kolizje pociągów łącznie z kolizjami najechania na przeszkody w skrajni — zderzenie, najechanie lub starcie między dwoma pociągami lub z:
 - a) manewrującym taborem kolejowym lub
 - b) obiektami znajdującymi się w torach kolejowych lub w pobliżu, z wyjątkiem elementów zgubionych na przejazdach przez pojazdy lub użytkowników przejazdów;
- 4) wykolejenie pociągu — wypadek, w którym nastąpił brak kontaktu powierzchni tocznej koła pojazdu kolejowego z powierzchnią toczną głowki szyny;
- 5) 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;
- 6) 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 upadły lub w które w czasie podróży w pociągu uderzył jakiś przedmiot;
- 7) pożary pojazdów kolejowych — pożary lub wybuchy w pojeździe kolejowym (włącznie z przewożonym ładunkiem) podczas przejazdu lub postoju między stacją początkową i docelową oraz przy rozrządaniu wagonów;
- 8) pasażer — każda osobę, z wyłączeniem obsady pociągu, odbywającą podróż koleją; do celów statystyki wypadków uwzględnia się osoby usiłujące wsiąść i wysiąść z pociągu będącego w ruchu;
- 9) 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;
- 10) użytkownicy przejazdów — osoby korzystające z przejazdu za pomocą wszelkich środków transportu lub pieszo;
- 11) osoby nieuprawnione — osoby przebywające na terenie kolei, których obecność jest niedozwolona, z wyjątkiem użytkowników przejazdów;
- 12) osoba zabita — osoba, która zmarła na skutek wypadku bezpośrednio lub w ciągu trzydziestu dni po wypadku, z wyłączeniem samobójstw;
- 13) inne osoby — inne osoby niż te, o których mowa w pkt 8–11 objaśnień;
- 14) osoba ciężko ranna — osoba ranna na skutek wypadku, hospitalizowana przez ponad 24 godziny, z wyłączeniem prób samobójstw.

III. Wskaźniki odnoszące się do samobójstw

Informacje dotyczące samobójstw otrzymywane od zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych

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

Objaśnienie do części III:

samobójstwo — czyn polegający na rozmyślnym uszkodzeniu swojego ciała, którego celem jest zgon, zarejestrowany i sklasyfikowany przez właściwy organ.

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)	wypadki, 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 [liczba]	2. Względna liczba zdarzeń poprzedzających wypadki [liczba na mln pociągokilometrów]
1)	złamania szyn		
2)	odkształcenia torów linii kolejowych, tj. torów szlakowych i torów głównych zasadniczych na stacjach kolejowych		
3)	defekty sygnalizacji		
4)	minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie		
5)	pęknięcia kół i pęknięcia osi w eksploatowanych pojazdach kolejowych		
	Razem		

Objaśnienia do części V:

- 1) należy zgłaszać wszystkie zdarzenia poprzedzające zarówno skutkujące, jak i nieskutkujące wypadkiem. Zdarzenia poprzedzające skutkujące wypadkiem są uwzględniane w niniejszych informacjach dotyczących zdarzeń poprzedzających wypadki. Zdarzenia zaistniałe skutkujące znaczącym wypadkiem należy uwzględnić w części II (tabela 1);
- 2) złamanie szyn — pęknięcia szyn w całym przekroju oraz wykruszenia na długości powyżej 50 mm i głębokości 10 mm;
- 3) odkształcenie toru — odkształcenie toru w planie i profilu oraz wyboczenia wymagające wstrzymania ruchu lub ograniczenia prędkości w celu zachowania bezpieczeństwa ruchu kolejowego;

- 4) defekt sygnalizacji — defekt systemu sygnalizacji (zarówno infrastruktury, jak i taboru kolejowego), w wyniku czego nadawana informacja jest mniej rygorystyczna od wymaganej;
- 5) 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 przekazywanych manualnie (ręcznie, akustycznie), z wyłączeniem przypadków, gdy pociąg lub skład pociągu pod nadzorem przejechał sygnał „Stój”, oraz przypadków, gdy z dowolnej przyczyny sygnał „Stój” nie pojawił się na sygnalizatorze wystarczająco wcześnie, aby maszynista mógł zatrzymać pociąg;
- 6) pęknięcia kół i pęknięcia osi — pęknięcie w całym przekroju, które stwarza ryzyko wypadku (wykolejenia lub kolizji).

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)	liczbę zabitych i ciężko rannych pomnożoną przez wartość zapobiegania ofiarom w ludziach (VPC)		
2)	szkody w środowisku		
3)	koszty szkód materialnych w pojazdach kolejowych lub infrastrukturze kolejowej		
4)	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:
- wartość bezpieczeństwa — wartość gotowości do płacenia (WTP) oparta na badaniach preferencji przeprowadzonych w Rzeczypospolitej Polskiej,
 - 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;
- 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 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; do kosztów tych zalicza się także 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:
- 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:

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

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 liczba 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:

$$C_{MP} = K_1 \times (VT_p/60) \times [(\text{pasażerokilometry})/(\text{pociągokilometry})]$$

gdzie:

$[(\text{pasażerokilometry})/(\text{pociągokilometry})]$ = średnia liczba pasażerów na pociąg w ciągu roku,

– dla pociągów towarowych:

$$C_{MF} = K_2 \times (VT_F/60)$$

gdzie:

współczynniki $K_1 = 2,5$ i $K_2 = 2,15$ 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)

gdzie:

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

Koszty opóźnień oblicza się dla wszystkich wypadków, zarówno znaczących, jak i innych.

VII. Wskaźniki odnoszące się do bezpieczeństwa technicznego infrastruktury kolejowej

1. Informacje dotyczące urządzeń Automatycznej Kontroli Pociągu (ATP) otrzymywane od zarządców infrastruktury kolejowej

Lp.	Wyszczególnienie	Ogółem	Z urządzeniami ATP	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 czynnym systemem zabezpieczeń, w tym z:			
	a) automatycznym systemem ostrzegania użytkownika			
	b) automatycznym systemem zabezpieczeń użytkownika			
	c) automatycznym systemem zabezpieczeń i ostrzegania użytkownika			

	1	2	3	4
	d) automatycznym systemem zabezpieczeń i ostrzegania użytkownika oraz systemem zabezpieczeń torów			
	e) ręcznym systemem ostrzegania użytkownika			
	f) ręcznym systemem zabezpieczeń użytkownika			
	g) ręcznym systemem zabezpieczeń i ostrzegania użytkownika			
2)	Przejazdy kolejowe z biernym systemem zabezpieczeń			
	Razem (wszystkie przejazdy)			

Objaśnienia do części VII:

- 1) system ATP (automatycznej kontroli pociągów) — system bezpieczny, który w określonych punktach kontroluje zgodność prowadzenia pociągu przez maszynistę ze wskazaniami sygnalizatorów, w tym automatyczne zatrzymanie przed sygnałem;
- 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) system zabezpieczeń torów — sygnał lub inny system zabezpieczenia zezwalający na przejazd pociągu tylko wówczas, gdy przejazd ten jest zabezpieczony i wolny od przeszkód;
- 4) przejazdy kolejowe z czynnym systemem zabezpieczeń — przejazdy kolejowe, na których przez uruchomienie urządzeń fizycznych, o których mowa w pkt 5 objaśnień, lub ostrzeżeń przy użyciu stałego sprzętu na przejazdach, o których mowa w pkt 6 objaśnień, użytkownicy są zabezpieczeni lub ostrzegani przed nadjeżdżającym pociągiem; przejazdy te dzielą się na:
 - a) przejazdy kolejowe wyposażone w automatyczny system zabezpieczeń lub ostrzegania użytkownika uruchamiany przez nadjeżdżający pociąg:
 - przejazdy z automatycznym systemem ostrzegania użytkownika,
 - przejazdy z automatycznym systemem zabezpieczeń użytkownika,
 - przejazdy z automatycznym systemem zabezpieczeń i ostrzegania użytkownika,
 - przejazdy z automatycznym systemem zabezpieczeń i ostrzegania użytkownika oraz systemem zabezpieczeń torów,
 - b) przejazdy kolejowe wyposażone w ręczny system zabezpieczeń lub ostrzegania użytkownika — przejazdy kolejowe, na których system zabezpieczeń lub ostrzegania jest uruchamiany ręcznie i nie ma sprzężonej z pociągiem sygnalizacji informującej o możliwości przejazdu, gdy na przejeździe uruchomiony jest system ostrzegania lub zabezpieczeń:
 - przejazdy z ręcznym systemem ostrzegania użytkownika,
 - przejazdy z ręcznym systemem zabezpieczeń użytkownika,
 - przejazdy z ręcznym systemem zabezpieczeń i ostrzegania użytkownika;
- 5) urządzenia fizyczne — rogatki, półrogatki lub bariery;
- 6) ostrzeżenia przy użyciu stałego sprzętu na przejazdach — widoczne urządzenia (światła), urządzenia dźwiękowe (dzwonki, syreny, klaksony) lub spowalniacze (progi zwalniające) na dojazdach do przejazdów;
- 7) przejazd kolejowy z biernym systemem zabezpieczeń — przejazd kolejowy bez żadnego systemu ostrzegania lub zabezpieczeń uruchamianego, gdy przekroczenie przejazdu nie jest bezpieczne dla użytkownika.

VIII. Wskaźniki odnoszące się do zarządzania bezpieczeństwem

Informacje dotyczące audytów wewnętrznych otrzymywane od zarządców infrastruktury kolejowej i przewoźników kolejowych

Lp.	Wyszczególnienie	Całkowita liczba przeprowadzonych audytów	Liczba planowanych audytów	Stosunek w [%] (3:4)
	1	2	3	4
1	Audyty wykonane przez zarządców infrastruktury kolejowej			
2	Audyty wykonane przez przewoźników kolejowych (osób i rzeczy)			
	Razem			

Objaśnienie do części VIII:

audyt — systematyczny, niezależny i udokumentowany proces uzyskiwania dowodów i przeprowadzania ich obiektywnej oceny, w celu określenia zakresu spełnienia kryteriów audytowych, przeprowadzany zgodnie z systemem zarządzania bezpieczeństwem.

Objaśnienia do części I—VIII:

- 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.