URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO

Funkcjonowanie i bezpieczeństwo transportu kolejowego

2018

Misja:
Kreowanie bezpiecznych i konkurencyjnych warunków świadczenia usług transportu kolejowego

Wizja:
Nowoczesny i otwarty urząd dbający o wysokie standardy wykonywania usług na rynku transportu kolejowego

Urząd Transportu Kolejowego

Al. Jerozolimskie 134
02-305 Warszawa

www.utk.gov.pl

NIP: 526-26-95-081
REGON: 015481433

W dokumencie użyto ikon ze strony www.flaticon.com stworzonych przez Freepik

ISBN: 978-83-65709-37-0

dr inż. Ignacy Góra
Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego

Szanowni Państwo,

by poznać i ocenić sytuację polskiej kolei, także w jej europejskim kontekście, warto opierać się na całościowych danych. Takie są informacje zawarte w dwóch publikacjach Urzędu Transportu Kolejowego: „Sprawozdaniu z funkcjonowania rynku transportu kolejowego w 2018 r." oraz „Sprawozdaniu ze stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego w 2018 r.". Opracowanie, które mają Państwo przed sobą, to streszczenie obu analiz. Zawiera ono podstawowe dane dotyczące funkcjonowania rynku i bezpieczeństwa.

W ubiegłym roku z usług wszystkich przewoźników kolejowych skorzystało 310 mln pasażerów. Oznacza to wzrost o 6,7 mln osób w porównaniu z 2017 r. W 2018 r. utrzymywał się również trend wzrostu w segmencie transportu towarowego. Koleją przewieziono 250 mln ton towarów - o 10 mln ton więcej niż rok wcześniej. Transportowano przede wszystkim materiały budowlane przeznaczone do realizacji największych inwestycji infrastrukturalnych. Rozwijały się przewozy intermodalne. Przewieziono 17 mln ton tego typu ładunków, podczas gdy rok wcześniej 14,7 mln ton. Oznacza to wzrost o 15,6%. Taki wynik pozwala prognozować dalszy stały wzrost tej najbardziej efektywnej metody transportu.

Wzrastająca liczba przewozów nie wpływa negatywnie na poziom bezpieczeństwa. Z roku na rok miernik wypadkowości na kolei ulega obniżeniu. W 2018 r. ukształtował się na poziomie 2,39. Oznacza to, że doszło do 2,39 zdarzenia na milion pociągo-kilometrów. Prawie 74% niebezpiecznych zdarzeń, które miały miejsce w ubiegłym roku, spowodowane było czynnikami leżącymi poza systemem kolejowym. Biorąc pod uwagę liczbę wypadków, kolej niezaprzeczalnie jest najbezpieczniejszym rodzajem transportu lądowego.

Zachęcam do lektury pełnych wydań sprawozdań dostępnych na stronie internetowej UTK. Można je także łatwo pobrać korzystając z kodów umieszczonych na ostatnich stronach tego streszczenia.

Jestem przekonany, że dane zebrane przez Urząd Transportu Kolejowego i zaprezentowane analizy stanowią cenne źródło wiedzy o stanie i kondycji kolei w Polsce.

Z wyrazami szacunku

Spis Treści

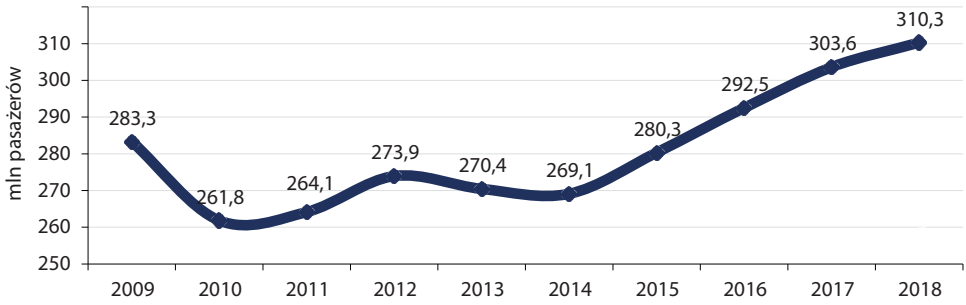
1. Przewozy pasażerskie 5
   1.1. Liczba pasażerów i praca przewozowa 5
   1.2. Udział przewoźników w rynku 6
   1.3. Zatrudnienie 7
   1.4. Wyniki finansowe rynku przewozów pasażerskich 7
   1.5. Sprzedaż biletów 8
   1.6. Punktualność 9
   1.7. Przewozy użyteczności publicznej oraz komercyjne 9
   1.8. Licencje 11
2. Przewozy towarowe 12
   2.1. Masa towarów 12
   2.2. Grupy towarowe 13
   2.3. Średnia prędkość handlowa 13
   2.4. Udział przewoźników w rynku 14
   2.5. Zatrudnienie 15
   2.6. Wyniki finansowe rynku przewozów towarowych 15
   2.7. Przewozy towarowe w komunikacji międzynarodowej 16
   2.8. Transport intermodalny 16
   2.9. Przewozy towarów niebezpiecznych 21
   2.10. Licencje 21
3. Infrastruktura kolejowa 22
   3.1. Zarządcy infrastruktury 22
   3.2. Opłaty za dostęp do infrastruktury 23
   3.3. Inwestycje 24
4. Tabor 25
   4.1. Struktura taboru przewoźników pasażerskich 25
   4.2. Struktura taboru przewoźników towarowych 27
5. Bezpieczeństwo ruchu kolejowego w Polsce w roku 2018 29
   5.1. Obniżenie liczby wypadków, przy zwiększonej pracy eksploatacyjnej 29
   5.2. Cele bezpieczeństwa (CST), ustalone progi (NRV) i osiągnięte wartości celów 30
   5.3. Rezultaty działań nadzorczych 33
   5.4. Wypadki w ramach systemu kolejowego i z udziałem strony trzeciej 38
   5.5. Projekty i kampanie 54

1. Przewozy pasażerskie

1.1. Liczba pasażerów i praca przewozowa

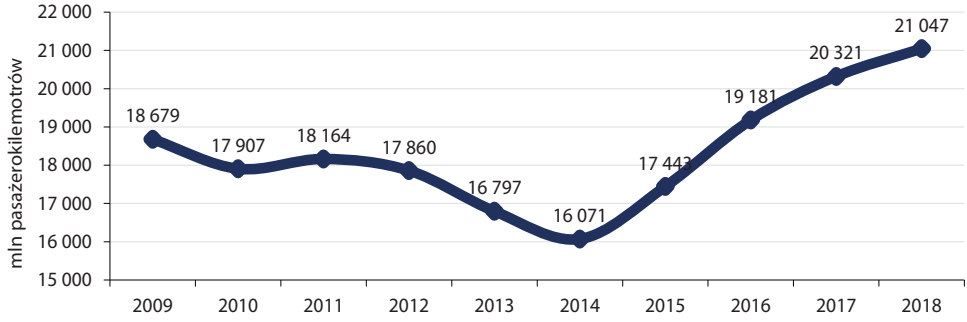
W 2018 r. odnotowano wzrost przewozów pasażerskich, zarówno w liczbie pasażerów, jak i w wykonanej pracy przewozowej. W 2018 r. z usług kolei skorzystało blisko 310,3 mln osób, o 2,2% więcej niż w roku poprzednim. W ciągu ostatnich 4 lat liczba pasażerów zwiększyła się o ponad 15%. W porównaniu do 2014 r. oznacza to wzrost o 41 mln pasażerów.

Rys. 1: Liczba pasażerów kolei w Polsce w latach 2009-2018 (przewozy normalnotorowe)



Praca przewozowa wyniosła ponad 21 mld pas-km i była wyższa o 0,7 mld pas-km niż w 2017 r., co oznacza wzrost o blisko 3,6%.

Rys. 2: Praca przewozowa w kolejowych przewozach pasażerskich w latach 2009-2018 (przewozy normalnotorowe)



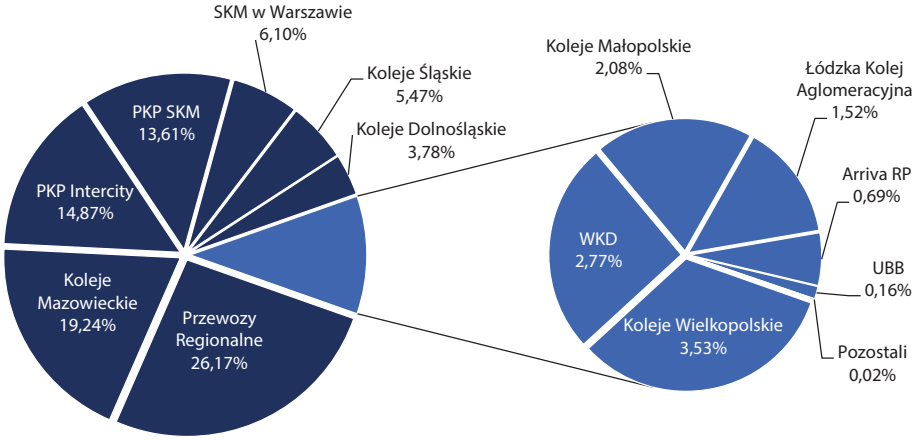
Wartość pracy eksploatacyjnej w 2018 r. osiągnęła 165,5 mln poc-km. Była o 2% większa od roku poprzedniego, co oznacza, że pociągi przejechały o 3,2 mln km więcej.

1.2. Udział przewoźników w rynku

Liczba pasażerów w 2018 r. wzrosła zarówno u przewoźników dalekobieżnych, regionalnych i aglomeracyjnych. Najwięcej pasażerów korzystało z usług Przewozów Regionalnych, Kolei Mazowieckich, PKP Intercity i PKP SKM w Trójmieście (łącznie 73,9%).

Największy udział w rynku mierzony przewiezioną liczbą pasażerów odnotowała spółka Przewozy Regionalne działająca pod marką konsumencką POLREGIO. Z usług tego operatora skorzystało 81,2 mln pasażerów (o 1,3 mln pasażerów więcej niż w 2017 r.), przy czym jego udział w rynku pod względem liczby przewiezionych pasażerów spadł o 0,14 punktu procentowego i wyniósł 26,17%. Przewoźnik ten odgrywa ważną rolę zwłaszcza w przypadku ruchu regionalnego obsługującego mniejsze ośrodki. Jest także głównym operatorem kolejowym w województwach, w których nie powstały indywidualne spółki samorządowe.

Rys. 3: Udział przewoźników pasażerskich w rynku wg liczby pasażerów w 2018 r.



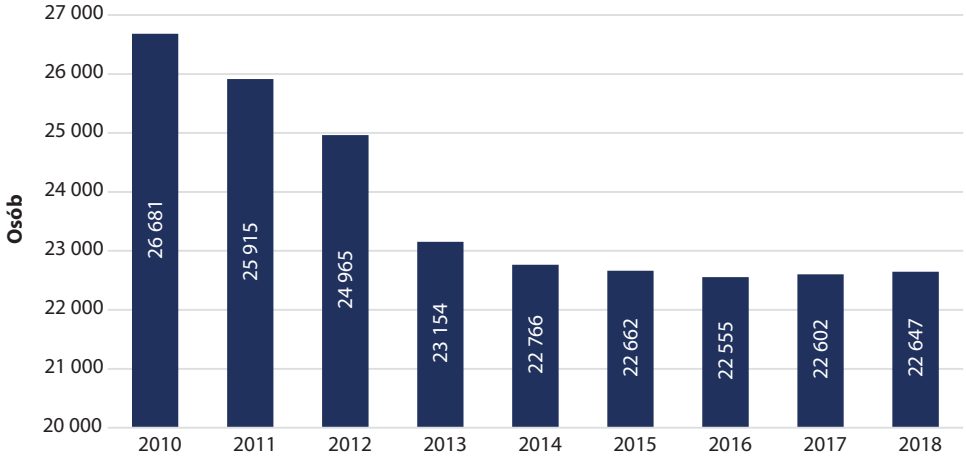
Największy wzrost liczby podróżnych miał miejsce w przypadku PKP Intercity, które w stosunku do ubiegłego roku przewiozło o blisko 3,3 mln pasażerów więcej. Koleje Wielkopolskie przewiozły blisko 2,9 mln pasażerów więcej, zaś Koleje Dolnośląskie 2,3 mln pasażerów więcej. PKP Intercity największe wzrosty liczby pasażerów zanotowało w drugim półroczu. W przypadku Kolei Wielkopolskich wzrost związany był m.in. z większym wykorzystaniem Poznańskiego Węzła Kolejowego. W przypadku trzech przewoźników wzrosty udziału w rynku pod względem liczby pasażerów przekroczyły 0,5 punktu procentowego w porównaniu z ubiegłym rokiem. Były to Koleje Wielkopolskie, (0,87 punktu procentowego), PKP Intercity (0,76 punktu procentowego) oraz Koleje Dolnośląskie (0,69 punktu procentowego).Największy spadek udziałów oraz wartości bezwzględnych w zakresie liczby pasażerów miał miejsce w przypadku dwóch najważniejszych przewoźników regionalnych i aglomeracyjnych w województwie mazowieckim, tj. SKM w Warszawie oraz Kolei Mazowieckich. Łącznie liczba przewiezionych osób była niższa o blisko 6,5 mln pasażerów niż rok wcześniej. Liczne zamknięcia torowe, takie jak zamknięcie linii nr 20 (Warszawa Główna Towarowa – Warszawa Gdańska

– Warszawa Praga) oraz 447 (Warszawa Zachodnia – Grodzisk Mazowiecki) oraz ograniczenia na najważniejszych odcinkach spowodowały znaczne zmniejszenie potoków podróżnych.

1.3. Zatrudnienie

W 2018 r. (wg stanu na dzień 31 grudnia 2018 r.) w sektorze przewozów pasażerskich zatrudnionych było 22 647 osób. Analiza danych od 2014 r. pozwala zauważyć utrzymujący się stały poziom zatrudnienia, z jedynie niewielkim wzrostem w 2018 r., który wyniósł 0,2%.

Rys. 4: Zatrudnienie w sektorze przewozów pasażerskich w latach 2010-2018



Wzrost zatrudnienia kolejny rok z rzędu odnotowały Koleje Małopolskie, gdzie liczba pracowników zwiększyła się o 9% (26 osób). W Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej przyjęto 25 nowych osób (wzrost o 9,1%). W 2018 r. tylko trzy spółki zredukowały liczbę pracowników: Przewozy Regionalne zmniejszyły ich liczbę o 442 osoby (o 6%), Koleje Mazowieckie o 13 osób (0,5%), a PKP SKM w Trójmieście o 2 osoby (0,2%).

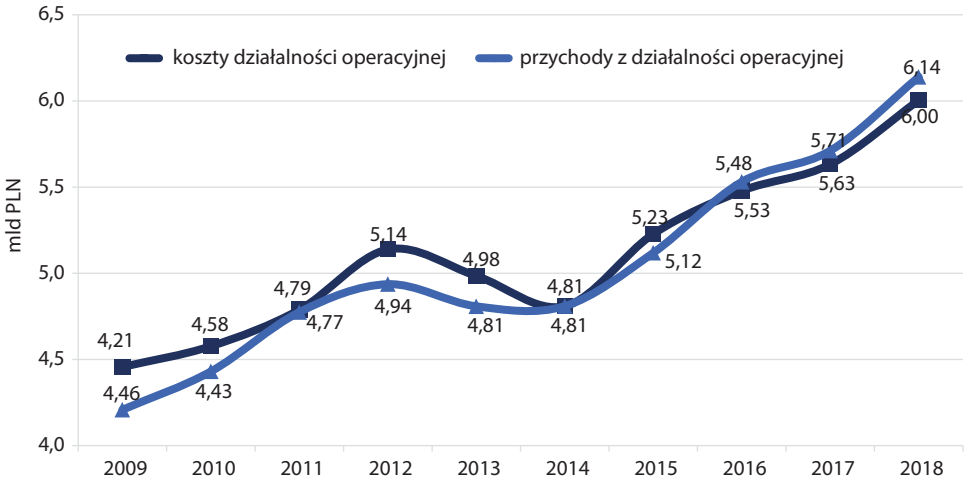
1.4. Wyniki finansowe rynku przewozów pasażerskich

Rok 2018 był kolejnym, w którym wzrósł poziom przychodów przewoźników pasażerskich. Odnotowano także wzrost kosztów. Ostatecznie operatorzy pasażerscy zamknęli 2018 r. z przychodami na poziomie 6,14 mld PLN. Koszty osiągnęły poziom 6 mld PLN, co oznacza, że spółki wypracowały zysk operacyjny na poziomie ok. 140 mln PLN.

Wzorem lat ubiegłych, głównym elementem przychodów była sprzedaż biletów. Do przychodów doliczono również dotacje z budżetu państwa oraz z budżetów samorządów, przeznaczone na świadczenie usług publicznych oraz na pokrycie deficytu z tytułu przyznawania ulg ustawowych.

Wśród kosztów przewoźników znajdują się m.in. koszty dostępu do infrastruktury kolejowej (m.in. opłata za minimalny dostęp do infrastruktury) oraz wydatki związane ze zużyciem energii i paliw. W 2018 r. średnia opłata za minimalny dostęp do infrastruktury za 1 pockm wyniosła 6,47 PLN i była prawie identyczna jak w 2017 r. (wzrost na poziomie 0,03 PLN). Dodatkowo przewoźnicy ponieśli koszty w wysokości ponad 21,78 mln PLN w ramach pozostałych opłat na rzecz zarządców infrastruktury liniowej. Koszty dostępu do infrastruktury wyniosły łącznie 1,1 mld PLN, stanowiąc 18% wszystkich kosztów działalności operacyjnej przewoźników pasażerskich.

Rys. 5: Wyniki działalności przewoźników pasażerskich (mld PLN) w latach 2009-2018



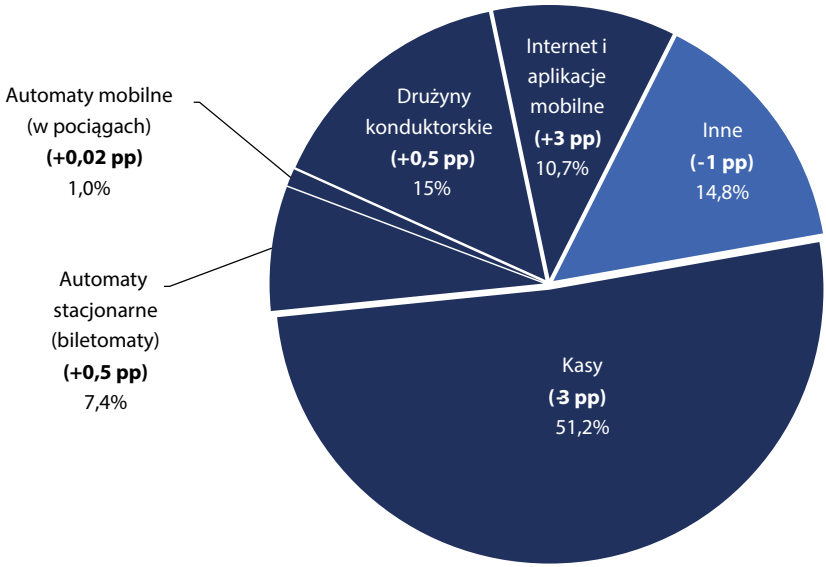
1.5. Sprzedaż biletów

Porównanie zmian w strukturze kanałów dystrybucji w 2018 r. w stosunku do 2017 r. wskazuje na spadek udziału przejazdów, które odbyły się na podstawie biletów kupionych w kasach (z 54,2% na 51,2%) na rzecz wzrostu udziału we wszystkich pozostałych kanałach (oprócz kanału „inne"). Pod uwagę wzięto kasy własne przewoźników, jak i kasy agencyjne oraz kasy innych przewoźników.

W przypadku pasażerów realizujących przejazd na podstawie biletów zakupionych u drużyn konduktorskich odnotowano wzrost z 14,5% na 15,0%. Mogło to być spowodowane zmniejszeniem dostępności kas i tym samym koniecznością zakupu biletu u drużyny konduktorskiej bez dodatkowych opłat w przypadku rozpoczęcia podróży na przystanku/stacji, gdzie kasy są niedostępne (w szczególności koleje regionalne).

Należy zwrócić uwagę na stosunkowo duży wzrost (z 7,7% na 10,7%) udziału kanału „Internet i aplikacje mobilne", co może być spowodowane jego zaletami, takimi jak wygoda zakupu i płatności, a także powszechna dostępność. Udział kanału „inne" (np. sprzedaż biletów przez maszynistę WKD, dystrybucja w kioskach biletów kartonikowych PKP SKM, wspólna oferta ZTM w Warszawie) spadł o 0,9 punktu procentowego.

Rys. 6: Udział kanałów dystrybucji w ogólnej liczbie sprzedanych biletów wg liczby pasażerów w 2018 r. ze wskazaniem zmiany w stosunku do 2017 r. w punktach procentowych (pp)



1.6. Punktualność

Za pociągi punktualne w 2018 r. uważne były te, które dotarły do stacji docelowej o czasie lub z opóźnieniem do 5 minut. W 2018 r. punktualność pociągów na stacji docelowej wyniosła 88,5% (w 2017 r. było to 90,2%). Licencjonowani przewoźnicy kolejowi uruchomili łącznie ponad 1,78 mln pociągów, o ok. 3,9% więcej niż w roku poprzednim (wzrost o 66,6 tys.). W 2018 r. łącznie wszystkie pociągi były opóźnione o 66 069 godzin. W 2017 r. było to 57 184 godzin, a więc nastąpił wzrost łącznego czasu opóźnień o 8 885 godzin w stosunku do roku poprzedzającego.

1.7. Przewozy użyteczności publicznej oraz komercyjne

Przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym obecnie są wykonywane na zlecenie 18 organizatorów zawierających umowy o świadczenie usług publicznych: ministra właściwego ds. transportu, marszałków województw i Prezydenta m.st. Warszawy. Zakres i czas obowiązywania umów jest ustalany przez poszczególnych organizatorów indywidualnie. Łącznie w 2018 r. operatorzy otrzymali dofinansowanie na świadczenie usług publicznych w wysokości 581 mln PLN z budżetu państwa (więcej o 15 mln PLN w porównaniu do 2017 r.) i 1 649 mln PLN z samorządów (więcej o 113 mln PLN w porównaniu do 2017 r.).

Oprócz przewozów użyteczności publicznej, operatorzy mogą wykonywać przewozy komercyjne w ramach otwartego dostępu. Są to relacje, na które przewoźnik nie otrzymuje dofinansowania w przypadku niewystarczających wpływów z biletów. Realizacja połączeń komercyjnych na trasach krajowych i międzynarodowych wymaga wydania przez Prezesa UTK decyzji o przyznaniu otwartego dostępu. Przewoźnik, który otrzyma taką decyzję, może ubiegać się o dostęp do infrastruktury kolejowej u zarządcy infrastruktury na wskazanej trasie. Regulacje te nie dotyczą połączeń, na które podpisano umowę z organizatorem publicznego transportu zbiorowego.

W przypadku wniosków o przyznanie otwartego dostępu złożonych w 2018 r. Prezes UTK badał, czy nowe połączenie komercyjne nie wpłynie negatywnie na równowagę ekonomiczną relacji już funkcjonujących na podstawie umów o świadczenie usług publicznych. Analizowano potencjalne korzyści dla pasażerów wynikające z rozwoju konkurencji, w tym m.in. zwiększenie liczby dostępnych połączeń, atrakcyjność oferty dla osób, które dotychczas nie korzystały z transportu kolejowego, skomunikowanie obszarów popularnych wśród turystów lub regionów z niezadowalającą ofertą przewozową. Brano pod uwagę potrzeby pasażerów korzystających z już dostępnych pociągów oraz natężenie ruchu na linii kolejowej.

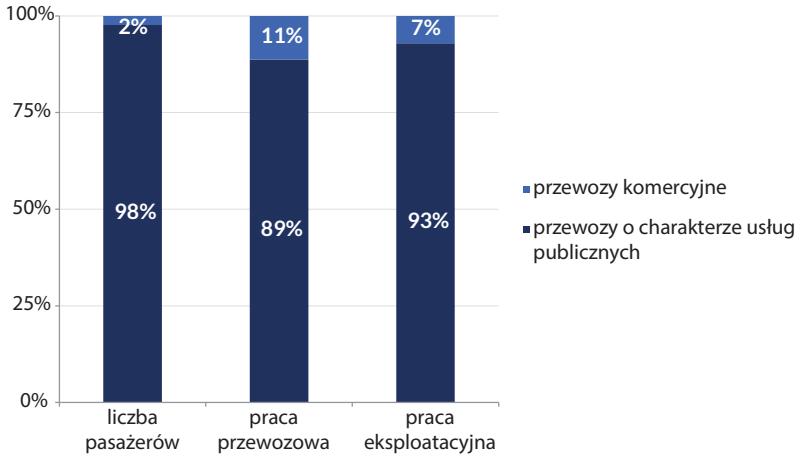
W przypadku wszystkich otrzymanych wniosków, analiza przeprowadzona przez Prezesa UTK wykazała, że nowe usługi pasażerskie stanowić będą uzupełnienie przewozów służby publicznej i przyniosą korzyści w rozwoju rynku kolejowych przewozów pasażerskich. Biorąc pod uwagę powyższe kryteria, w 2018 r. wszystkie wnioski w sprawie wydania decyzji o otwartym dostępie zostały rozpatrzone pozytywnie.

Decyzje przyznające otwarty dostęp w 2018 r. otrzymali następujący przewoźnicy kolejowi:

- PKP Intercity – 15 decyzji;
- Arriva RP – 1 decyzja;
- Koleje Dolnośląskie – 1 decyzja;
- Przewozy Regionalne – 5 decyzji.

W 2018 r. do Prezesa UTK wpłynęło 12 wniosków Przewozów Regionalnych oraz 1 wniosek Leo Express Global w sprawie przyznania otwartego dostępu. Część wniosków była procedowana w 2019 r.

Rys. 7: Udziały przewozów o charakterze usług publicznych i komercyjnych w liczbie przewiezionych pasażerów, pracy przewozowej oraz pracy eksploatacyjnej w 2018 r.



1.8. Licencje

Przewoźnikiem kolejowym, zgodnie z zapisami ustawy o transporcie kolejowym, jest:

- przedsiębiorca uprawniony na podstawie licencji do wykonywania przewozów kolejowych lub świadczenia usługi trakcyjnej lub
- podmiot wykonujący przewozy na infrastrukturze kolei wąskotorowej.

W zakresie licencjonowania przewozów pasażerskich Prezes UTK w 2018 r.:

- nie udzielił ani jednej licencji na działalność polegającą na wykonywaniu przewozów pasażerskich;
- jednemu przewoźnikowi kolejowemu (MPK we Wrocławiu) zawieszono licencję na wykonywanie przewozów pasażerskich;
- jednemu przewoźnikowi (Koleje Wschodnie) cofnięto licencje na przewóz rzeczy i świadczenie usług trakcyjnych;
- jednemu przewoźnikowi (Rail Services Europe) cofnięto licencje na przewóz osób, przewóz rzeczy i świadczenie usług trakcyjnych.

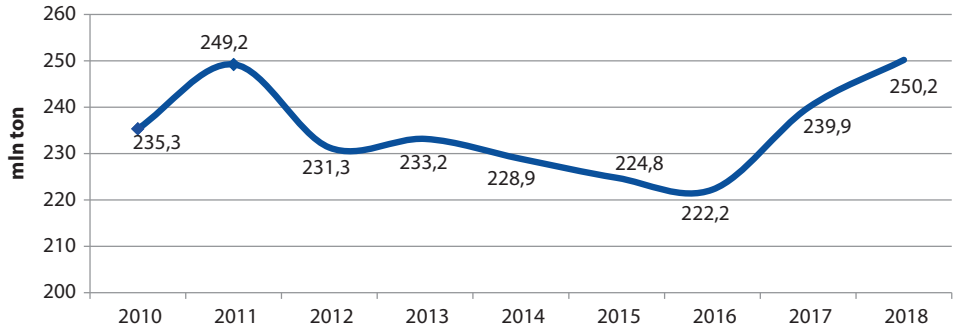
Na koniec 2018 r. aktywne licencje na wykonywanie przewozów kolejowych osób (z wyłączeniem zawieszonych) posiadało 32 przewoźników kolejowych, z czego 16 sprawozdawało o regularnym wykonywaniu przewozów osób na infrastrukturze normalnotorowej.

2. Przewozy towarowe

2.1. Masa towarów

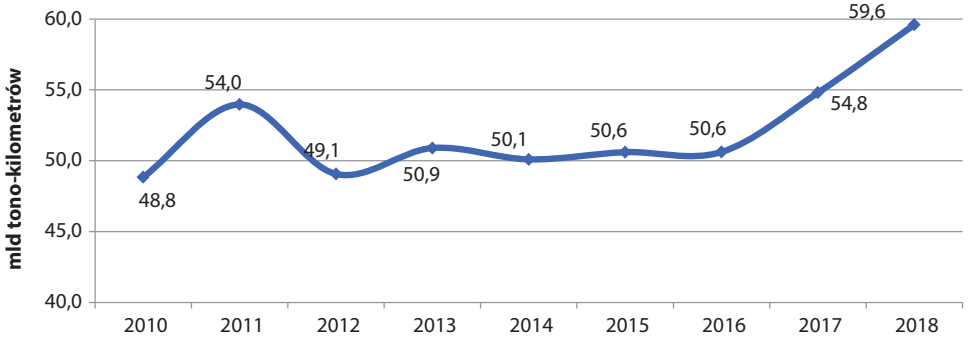
W porównaniu do 2017 r., w 2018 r. nastąpił wzrost przewiezionej masy ładunków z 239,9 mln ton do 250,2 mln ton (wzrost o 4,3%). Mimo utrzymującej się tendencji wzrostowej to zauważalne jest jej wyhamowanie, ponieważ w 2017 r. odnotowano dynamikę wzrostu masy przewiezionych towarów w stosunku do 2016 r. na poziomie 7,9% (o 3,6 punktu procentowego wyższa niż w 2018 r.).

Rys. 8: Masa ładunków w kolejowych przewozach towarowych w latach 2010-2018 (przewozy normalnotorowe)



Z analizy danych przewozów towarowych wynika, że wzrosła także praca przewozowa o 4,8 mld tono-km (8,8%). Praca przewozowa jest zależna od długości trasy pokonywanej przez pociągi. Większy wzrost tego parametru niż przewiezionej masy towarów powodowany był licznymi zamknięciami torowymi i koniecznością przewozu towarów po dłuższych trasach.

Rys. 9: Praca przewozowa w kolejowych przewozach towarowych w latach 2010-2018 (przewozy normalnotorowe)



2.2. Grupy towarowe

W 2018 r. wzrosła masa przewożonych towarów, jednak zmieniła się struktura przewożonych grup towarowych. Na znaczeniu zyskał transport intermodalny, realizowany przez większą liczbę przewoźników kolejowych. Niektórzy przewoźnicy świadczyli także usługi transportowe polegające na przejęciu części ładunku na drodze relacji handlowej od innego operatora kolejowego.

W 2018 r. największy udział w transporcie pod względem przewiezionej masy miały następujące grupy towarowe:

- węgiel kamienny, brunatny, ropa naftowa i gaz ziemny – 39,2% (ponad 98 mln ton);
- rudy metali i pozostałe produkty górnictwa i kopalnictwa (w tym rudy żelaza oraz kruszywo, piasek, żwir i gliny) –28,3% (70, 7 mln ton);
- koks, brykiety, produkty rafinacji ropy naftowej, gazy wytwarzane metodami przemysłowymi – 11,2% (28 mln ton).

Łącznie te trzy grupy stanowiły ponad 78,6% ładunków, jakie były transportowane przez przewoźników kolejowych w Polsce w 2018 r. Pod względem masy przewiezionych ładunków największy wzrost dotyczył grupy rudy metali, produktów górnictwa i kopalnictwa – o ponad 8,4 mln ton, z czego wzrost podgrupy kruszyw to 9 mln ton, rud żelaza blisko 0,5 mln ton, natomiast w pozostałych podgrupach odnotowano spadki.

Kolejnymi grupami towarowymi, których bezwzględna masa przewozowa wzrosła w stosunku do roku poprzedniego były: węgiel kamienny, brunatny, ropa naftowa i gaz ziemny – 0,9 mln ton oraz metale i wyroby metalowe 0,8 mln ton. Łącznie w tym zakresie przewieziono ponad 10 mln ton towarów więcej niż w 2017 r.

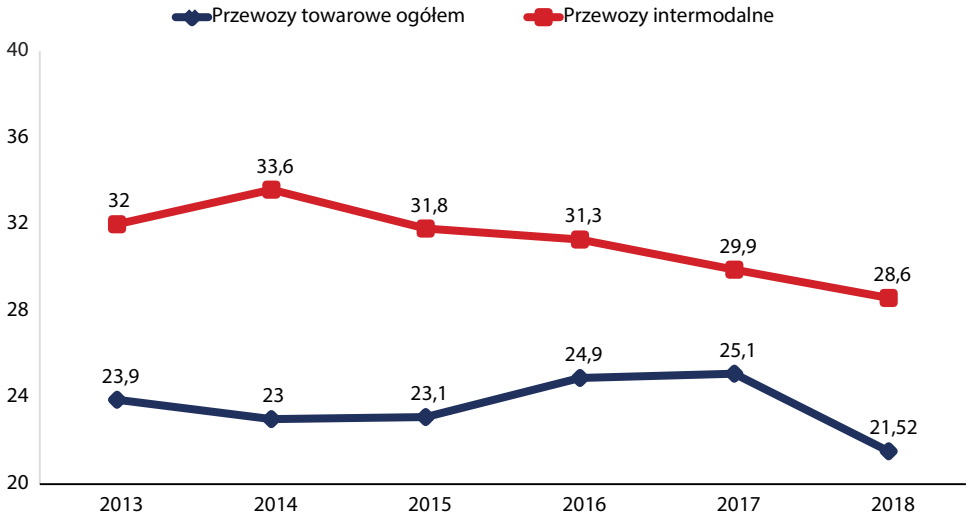
2.3. Średnia prędkość handlowa

Średnia prędkość handlowa pociągów towarowych w Polsce jest niska i wpływa negatywnie na konkurencyjność transportu kolejowego. Prędkość w przewozach towarowych ogółem w 2018 r. spadła o ponad 3 km/h w porównaniu do 2017 r. Mniejszy spadek zanotowano w przewozach intermodalnych – nieco ponad 1 km/h. Na zmniejszenie prędkości pociągów towarowych w Polsce wpływ miały dwa kluczowe czynniki, którymi są modernizacje linii kolejowych oraz zwiększenie pracy przewozowej.

W 2018 r. miał miejsce kolejny wzrost przewozów intermodalnych, które charakteryzują się wyższą prędkością. Analiza danych dotyczących przewozów intermodalnych wykazuje spadek średniej prędkości w latach 2015-2018. Mogło to wynikać przede wszystkim z tego, że skala przewozów intermodalnych systematycznie rosła, zwiększała się liczba przewoźników i tras, przez co utrudnienia i opóźnienia na sieci w większym stopniu dotykały transportu intermodalnego. Średnia prędkość na poziomie 28,6 km/h jest jednym z czynników utrudniających kolei konkurowanie z transportem drogowym.

Według danych zebranych przez Komisję Europejską średnia prędkość rozkładowa w 9 z 12 krajów projektu Trójmorza w 2017 r. kształtowała się w granicach od 24,2 km/h w Bułgarii aż do 60 km/h w Czechach. Przy czym w Polsce prędkość ta wyniosła jedynie 31,2 km/h. W „Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)" jako cel przyjęto osiągnięcie średniej prędkości kursowania pociągów towarowych na sieci PKP PLK na poziomie 40 km/h w 2020 r.

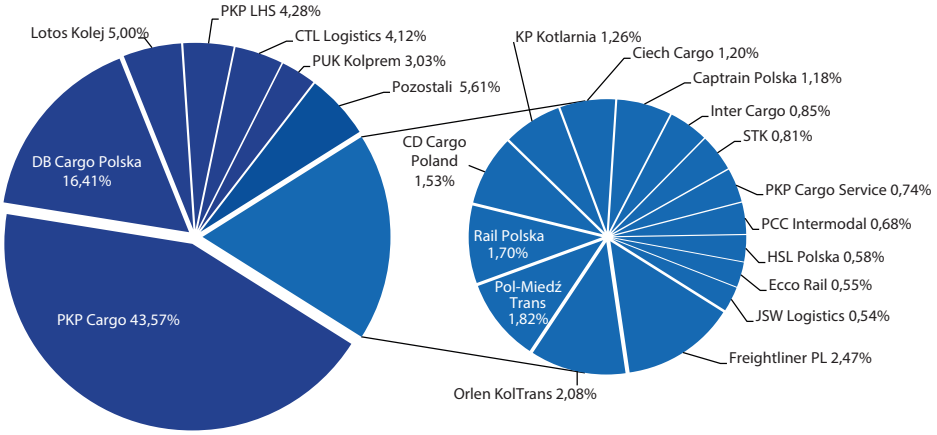
Rys. 10: Średnia prędkość handlowa pociągów towarowych ogółem i pociągów intermodalnych w Polsce w km/h w latach 2013-2018



2.4. Udział przewoźników w rynku

Liderem polskiego rynku przewozów towarowych jest PKP Cargo, które posiada 43,57% udziałów w rynku wg masy przewiezionych towarów. Spółka w 2018 r. przewiozła ponad 109 mln ton, co oznaczało wzrost przewiezionej masy o blisko 3 mln ton w stosunku do 2017 r. W przypadku innych przewoźników największe wzrosty nastąpiły w PCC Intermodal (o 0,6 punktu procentowego), co stanowiło wzrost o 1,6 mln ton, w Captrain Polska (0,4 punktu procentowego), co stanowiło 1,1 mln ton oraz Orlen KolTrans (0,3 punktu procentowego), co stanowiło 0,9 mln ton.

Rys. 11: Udział w rynku największych przewoźników wg masy przewiezionych towarów na koniec 2018 r.



W 21 spółkach udział procentowy w rynku wg masy przekroczył wartość 0,5%. W przypadku pracy przewozowej udział w rynku powyżej 0,5% zanotowało 19 spółek. Udział PKP Cargo w rynku pod względem przewiezionej masy w stosunku do 2017 r. spadł o 0,67 punktu procentowego. Jednocześnie PKP Cargo odnotowało spadek udziału rynkowego wg pracy przewozowej o 3,08 punktu procentowego. Praca przewozowa wykonana przez tę spółkę wyniosła 28,8 mld tono-km i wzrosła o ok. 0,6 mld tono-km w stosunku do 2017 r. W przypadku spółek, u których udział pod względem pracy przewozowej przekroczył 0,5%, największy wzrost wystąpił w PCC Intermodal (o 0,8 punktu procentowego). Ponadto zwiększenie udziałów zanotowano w CD Cargo Poland (0,6 punktu procentowego), Captrain Polska (0,6 punktu procentowego), LTE Polska (0,5 punktu procentowego), Inter Cargo (0,5 punktu procentowego) oraz Orlen KolTrans (0,4 punktu procentowego).

2.5. Zatrudnienie

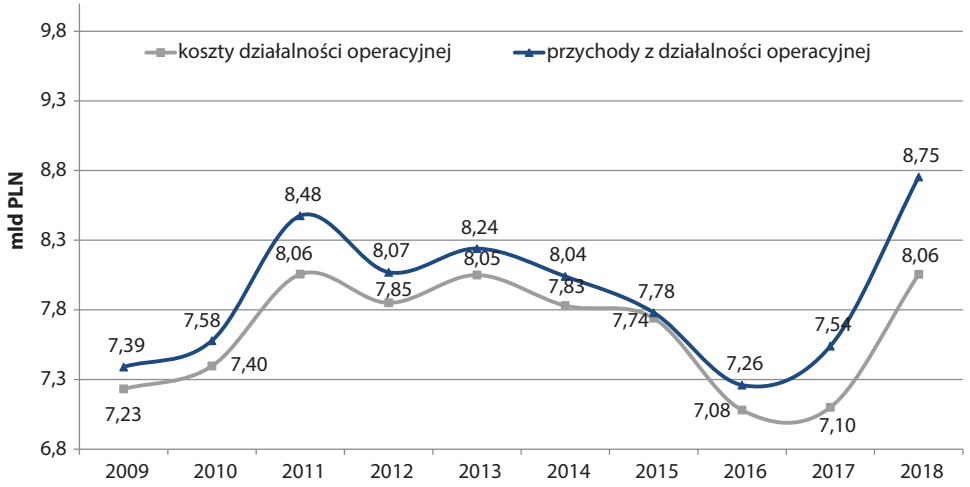
W 2018 r. w sektorze przewozów towarowych pracowało 28 274 osób. Analizując poziom zatrudnienia od 2010 r., zauważalny był ciągły spadek zatrudnionych na kolei. W 2018 r. ta tendencja została przełamana. Największym na rynku pracodawcą pozostaje PKP Cargo (61% udziałów). Spółki DB Cargo Polska i DB Cargo Spedkol łącznie posiadały udział w wysokości 4%. Łącznie w 10 spółkach zatrudnionych było ponad 86% pracowników przewoźników towarowych.

2.6. Wyniki finansowe rynku przewozów towarowych

W 2018 r. zaobserwowano znaczący wzrost przychodów i kosztów działalności operacyjnej u przewoźników towarowych, które wyniosły odpowiednio 16% i 14%. Przychody przewoźników towa-

rowych były większe od kosztów prowadzonej działalności o 690 mln PLN. Tym samym dochody osiągnięte przez całą branżę w 2018 r. są większe niż w 2017 r. o 250 mln PLN.

Rys. 12: Wyniki działalności przewoźników towarowych (mld PLN) w latach 2009-2018



2.7. Przewozy towarowe w komunikacji międzynarodowej

W 2018 r. przewozy towarowe w komunikacji międzynarodowej wykonywało 33 licencjonowanych przewoźników. Przetransportowano blisko 82 442 tys. ton i wykonano pracę przewozową na poziomie 26 466 661 tys. tono-km. W porównaniu z rokiem ubiegłym, przewieziona masa towarów wzrosła o 10,8%, przy jednoczesnym wzroście wykonanej pracy przewozowej o 13,2%. W 2018 r. w porównaniu do 2017 r. w imporcie odnotowano wzrost przewiezionej masy towarowej o 19,4% do poziomu 49,4 mln ton oraz wykonanej pracy przewozowej o 19% do poziomu 13,8 mld tono-km rok do roku. W eksporcie w porównaniu do roku poprzedzającego spadł wolumen przewiezionej masy o 5,2%, przy jednoczesnym wzroście wykonanej pracy przewozowej o 2,1%. Przewieziona masa towarów wyniosła 25,3 mln ton, a praca przewozowa 8,0 mld tono-km. W tranzycie, w porównaniu do 2017 r., nastąpił wzrost przewiezionej masy o 23% przy jednoczesnym zwiększeniu wykonanej pracy przewozowej o 21,4%. Przez Polskę przewieziono blisko 7,7 mln ton masy towarowej, a praca przewozowa wyniosła 4,6 mld tono-km.

2.8. Transport intermodalny

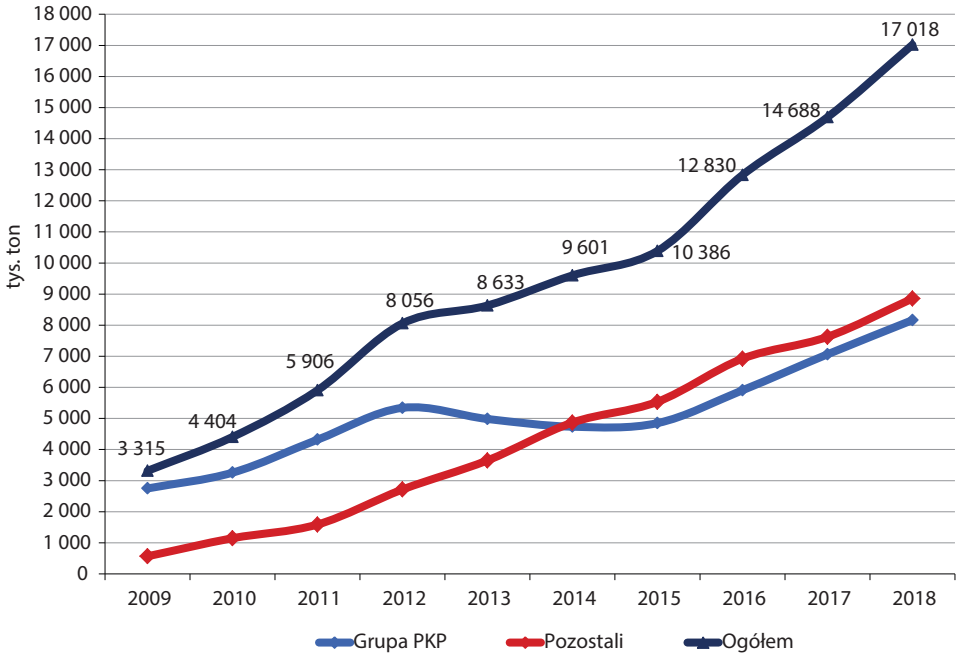
Z danych zebranych przez UTK wynika, że przewozy intermodalne w 2018 r. rozwijały się dynamicznie i charakteryzowały się wzrostem wszystkich parametrów w stosunku do wyników z 2017 r. Analiza danych wskazuje na rosnące zainteresowanie przewozami intermodalnymi. Wzrosła liczba przewoźników świadczących usługi w tym segmencie rynku. W 2017 r. przewozy intermodalne realizowało

18 podmiotów, a w 2018 r. było ich 21. Na tle ogółu spółek świadczących przewozy towarowe nadal jest to niewiele. Zauważyć jednak należy, że w 2012 r. było to jedynie 9, a w 2016 r. 13 podmiotów.

W 2018 r. w transporcie intermodalnym przewieziono ok. 17 mln ton ładunków, podczas gdy w 2017 r. osiągnięto poziom 14,7 mln ton. Oznacza to wzrost o 2,3 mln ton (ok. 15,6%). Tym samym udział przewozów intermodalnych w rynku przewozów kolejowych mierzony masą przewiezionych ładunków osiągnął poziom 6,8% i był wyższy o 0,7 punktu procentowego niż w 2017 r.

Praca przewozowa wykonana przy przewozie ładunków intermodalnych kształtowała się na poziomie 6,2 mld tono-km. Porównując to z rokiem 2017, odnotowano wzrost o ok. 0,8 mld tono-km (14,8%). W 2018 r. udział przewozów intermodalnych w rynku przewozów kolejowych mierzony wykonaną pracą przewozową osiągnął poziom ponad 10,3% i był wyższy o blisko 0,5 punktu procentowego niż w roku poprzednim. Jest to najlepszy wynik odnotowany w historii kolejowych przewozów intermodalnych w Polsce. W 2018 r. przewoźnicy kolejowi przetransportowali rekordową liczbę jednostek ładunkowych. Po raz pierwszy w historii rynek osiągnął poziom 1 259 tys. sztuk jednostek, z czego blisko 1 212 tys. były to kontenery. W porównaniu z 2017 r. liczba przetransportowanych jednostek wzrosła o ok. 16,4%. Analizując przewozy intermodalne pod kątem liczby przewiezionych TEU w 2018 r., koleją przewieziono 1 894 tys. TEU, co stanowiło wzrost o 13,6%. w porównaniu do 2017 r.

Rys. 13: Kolejowe przewozy intermodalne w Polsce (w tys. ton)

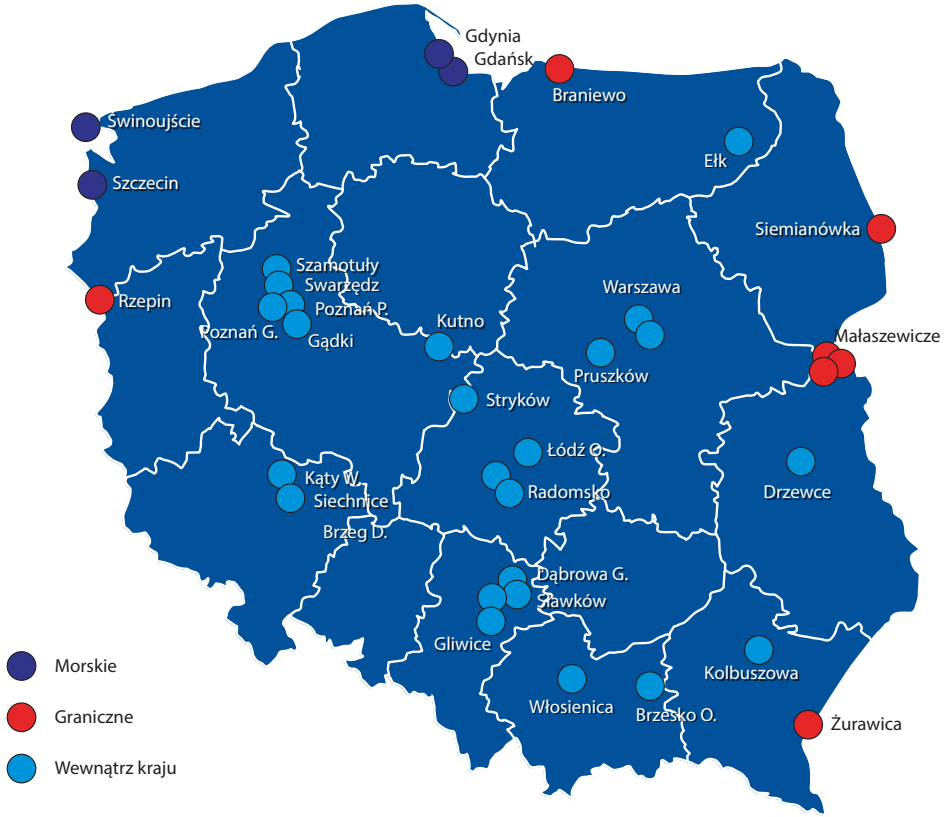


W 2018 r. przewozy intermodalne na największą skalę pod względem przewiezionej masy i wykonanej pracy przewozowej podobnie jak w latach poprzednich wykonała spółka PKP Cargo. Udział w rynku tego przewoźnika wyniósł odpowiednio 46,5% (wg masy) i 52,3% (wg pracy przewozowej). Z roku na rok rośnie znaczenie innych spółek na rynku intermodalnym. Znaczący udział pod względem przewiezionej masy w transporcie intermodalnym w 2018 r. posiadali również Captrain Polska oraz DB Cargo Polska, PCC Intermodal i LTE Polska. Łącznie spółki te przetransportowały 37,3% masy. W 2018 r. zauważalny był znaczny spadek przewozów intermodalnych wykonywanych przez spółkę Lotos Kolej w porównaniu z wynikami z 2017 r. Przewoźnik ten skupił swoją działalność na przewozach w innych grupach ładunków.

Na terytorium Polski w 2018 r. znajdowało się 37 terminali przeładowujących jednostki transportu intermodalnego. Terminale intermodalne zajmują powierzchnię ok. 490 ha. Ich roczna estymowana przepustowość w 2018 r. kształtowała się na poziomie 8 547 720 TEU, z czego:

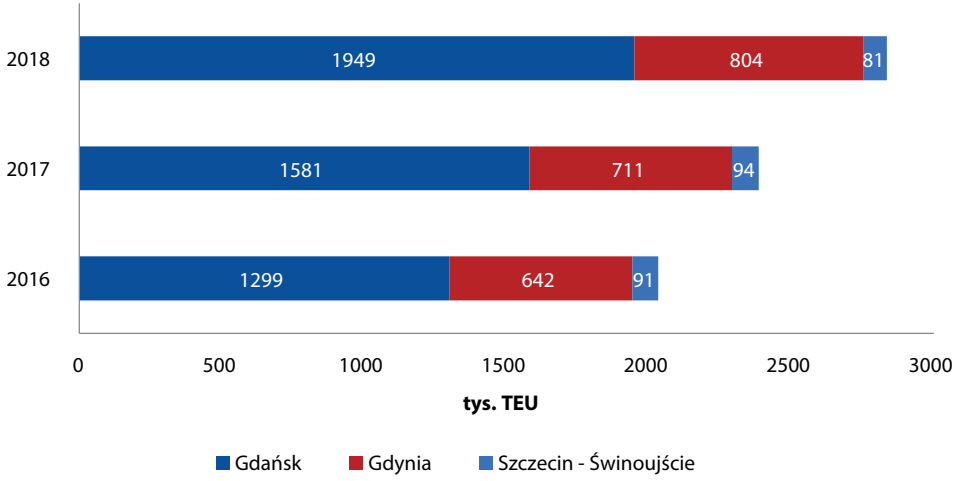
- porty reprezentują potencjał na poziomie 5 126 000 TEU (ok. 60,5 %);
- terminale graniczne znajdujące się na Nowym Jedwabnym Szlaku 663 830 TEU (ok. 7,5 %);
- terminale wewnątrz krajowe – 2 757 890 TEU (ok. 32,5 %).

Rys. 14: Rozmieszczenie terminali intermodalnych w Polsce.



Głównym źródłem wolumenu ładunków intermodalnych trafiających do naszego kraju są porty trójmiejskie – Gdynia (GCT, BCT) i Gdańsk (DCT, GTK), a w mniejszym stopniu porty Zachodniej Europy – wśród których dominującą rolę odgrywa Hamburg. Jest on jednocześnie największym portem, skąd pochodzą ładunki trafiające do Czech i Słowacji przejeżdżające tranzytem przez Polskę. W 2018 r. w polskich portach przeładowano łącznie ponad 2,83 mln TEU, z czego 69% w Gdańsku, 28% w Gdyni, a jedynie 3% w Szczecinie.

Rys. 15: Przeładunek w polskich portach w latach 2016-2018 (w tys. TEU)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie statystyk terminalowych

2.9. Przewozy towarów niebezpiecznych

Przewozy towarów niebezpiecznych realizowało w 2018 r. 30 przewoźników – o dwóch więcej niż w 2017 r. Wzrosła zarówno masa towarów, jak i wykonana praca przewozowa: masa 27,7 mln ton (25,9 mln ton w 2017 r.), praca 9,1 mld tono-km (8,5 mld tono-km w 2017 r.).

Udział przewozów towarów niebezpiecznych w rynku kolejowym uległ niewielkim zmianom: wg masy 11,1% (10,8% w 2017 r.), wg wykonanej pracy przewozowej 15,2% (15,5% w 2017 r.).

Zmianie nie uległa praktycznie średnia odległość przewozu, która wyniosła 328 km (329 km w 2017 r.)

Przewozy towarów niebezpiecznych realizowane są głównie w komunikacji krajowej. W tym zakresie nastąpiły bardzo nieznaczne zmiany: w 2018 r. transport krajowy stanowił 66,4% (67,6% w 2017 r.) wg masy i 72,9% (74,8% w 2017 r.) wg wykonanej pracy przewozowej. W 2018 r. import towarów niebezpiecznych przewożonych koleją kształtował się na poziomie 15,3%, eksport 9,1%, a tranzyt 2,6% (analogicznie w 2017 r. – 14,6%, 7,4% oraz 3,2%).

Towary niebezpieczne rozpatrywane są zgodnie z Regulaminem międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID).

2.10. Licencje

Na koniec 2018 r. aktywne licencje (z wyłączeniem zawieszonych) uprawniające do realizacji działalności posiadało 94 przewoźników kolejowych, w tym 1 posiadał licencję tymczasową. W całym 2018 r. działalność przewozową realizowało 69 przedsiębiorców z 94 posiadających licencje.

W 2018 r. o licencję przewoźnika kolejowego na wykonywanie przewozów rzeczy koleją lub o licencję przewoźnika kolejowego na wykonywanie przewozów rzeczy koleją oraz świadczenie usług trakcyjnych wnioskowało 9 podmiotów. Prezes UTK udzielił licencji 3 przedsiębiorcom: 2 licencje dotyczyły działalności polegającej na wykonywaniu przewozów towarowych i świadczeniu usług trakcyjnych (dla OCTOPUS Rail sp. z o.o. i TKOL sp. z o.o.) oraz 1 licencja na wykonywanie przewozów towarowych (dla przedsiębiorstwa „Żwirownia Dolata" „Beton Dolata" Agnieszka Dolata). Pozostałych 6 przedsiębiorców uzyskało licencję w 2019 r.

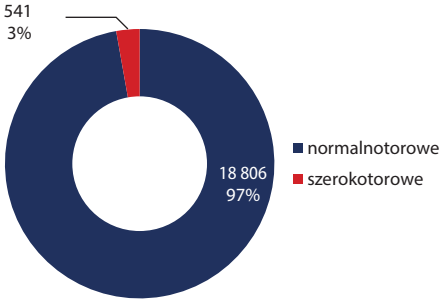
3. Infrastruktura kolejowa

3.1. Zarządcy infrastruktury

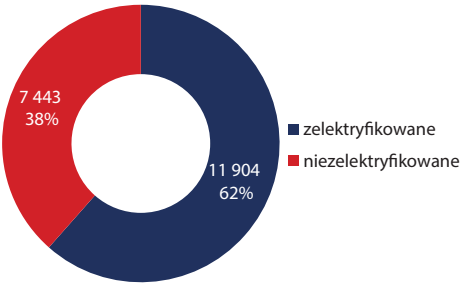
Długość eksploatowanych linii kolejowych w 2018 r. przez wszystkich zarządców infrastruktury, włączając koleje normalnotorowe i szerokotorowe, wyniosła 19 347 km, co oznacza wzrost o 55,7 km w porównaniu do 2017 r. Największy zarządca infrastruktury (PKP PLK) dysponował 18 536 km czynnych linii – o 23 km więcej niż w 2017 r. Ponadto w jego gestii było również 2 043 km linii wyłączonych z eksploatacji. Łącznie spółka zarządzała 20 579 km linii (63 km mniej niż w 2017 r.). PMT Linie Kolejowe wydłużyły zarządzaną przez siebie sieć kolejową o blisko 33 km – długość tę stanowiły bocznice przekwalifikowane na linie kolejowe.

Najdłuższą siecią linii szerokotorowych (395 km) zarządzała spółka PKP LHS. Jej długość w 2018 r. nie uległa zmianie w porównaniu do 2017 r.

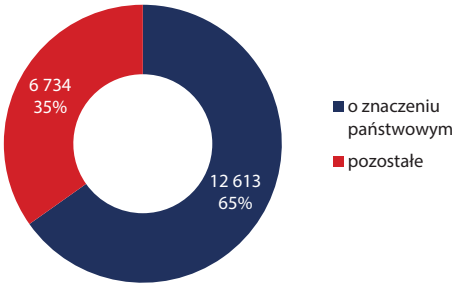
Rys. 16: Struktura linii kolejowych eksploatowanych w Polsce w 2018 r. wg rozstawu szyn



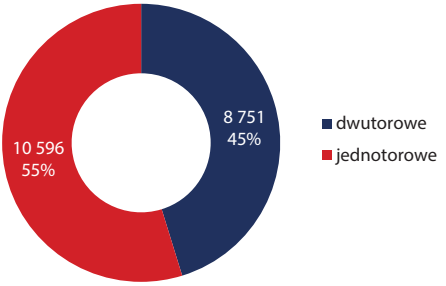
Rys. 17: Struktura linii kolejowych eksploatowanych w Polsce w 2018 r. wg stopnia elektryfikacji



Rys. 18: Struktura linii kolejowych eksploatowanych w Polsce w 2018 r. wg znaczenia linii



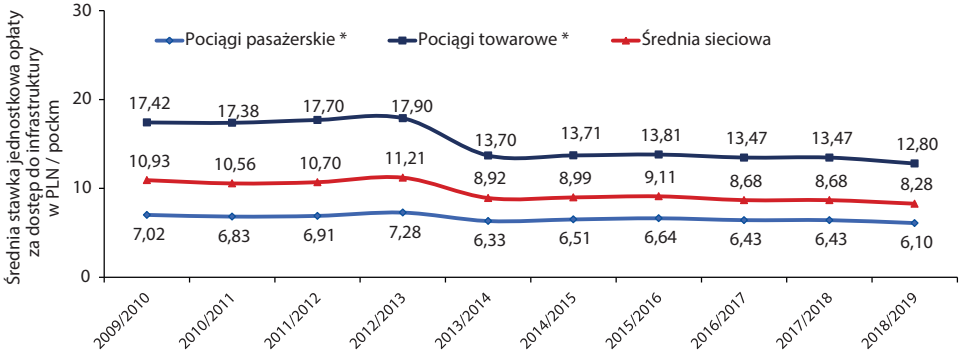
Rys. 19: Struktura linii kolejowych eksploatowanych w Polsce w 2018 r. wg liczby torów



3.2. Opłaty za dostęp do infrastruktury

Największe znaczenie dla rozwoju rynku mają stawki PKP PLK, które obejmują obszar całego kraju i dotyczą przewozów towarowych i pasażerskich. Dla potrzeb zbilansowania działalności, PKP PLK zawarły z Ministerstwem Infrastruktury i Rozwoju umowę o dofinansowanie z budżetu państwa kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową i jej ochrony.

Rys. 20: Średni koszt poc-km za minimalny dostęp do infrastruktury PKP PLK od rozkładu jazdy pociągów 2008/2009 do 2017/2018



* średnia sieciowa dla pociągów pasażerskich i towarowych na podstawie informacji z wniosku zarządcy

Średnia wysokość stawki sieciowej za minimalny dostęp do infrastruktury zarządcy PKP PLK spadła z poziomu 8,68 PLN/pockm w rozkładzie jazdy 2017/2018 do 8,28 PLN/pockm w rozkładzie jazdy 2018/2019. Począwszy od rozkładu jazdy pociągów 2013/2014 wysokość średniej stawki sieciowej za minimalny dostęp do infrastruktury PKP PLK dla wszystkich pociągów spadała i ustabilizowała się na obniżonym poziomie.

3.3. Inwestycje

W 2018 r. spółka PKP PLK kontynuowała realizację projektów inwestycyjnych ujętych w Krajowym Programie Kolejowym do 2023 roku, który został uchwalony we wrześniu 2015 r., a ostatnia przeprowadzona aktualizacja przyjęta została Uchwałą Rady Ministrów nr 181/2018 z dnia 6 grudnia 2018 r. Głównym celem Programu jest wzmocnienie roli transportu kolejowego w zintegrowanym systemie transportowym kraju poprzez stworzenie spójnej i nowoczesnej sieci linii kolejowych. Wynika on bezpośrednio z zapisów „Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. z perspektywą do 2030 r.)" w zakresie dotyczącym transportu kolejowego. KPK zakłada maksymalne wykorzystanie środków UE na sfinansowanie projektów w ramach: Programu Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ) na lata 2014-2020, instrumentu „Łącząc Europę" (CEF), Programu Polska Wschodnia (PO PW) na lata 2014-2020 oraz Regionalnych Programów Operacyjnych (RPO) na lata 2014-2020. W ramach KPK, oprócz środków unijnych, zaplanowano również wydatkowanie publicznych środków krajowych (budżet państwa),

środków własnych spółki oraz środków pochodzących z emisji obligacji. Istotnym źródłem finansowania wydatków są także środki pochodzące z kredytów Europejskiego Banku Inwestycyjnego (EBI).

Okres realizacji i rozliczenia inwestycji w ramach KPK pokrywa się z perspektywą finansową UE na lata 2014-2020 i uwzględnia zasadę n+3, co oznacza, że okres kwalifikowalności wydatków zakończy się z dniem 31 grudnia 2023 r. Wartość wydatków z listy podstawowej KPK, po uwzględnieniu refundacji związanych z projektami perspektywy 2007-2013, wynosi ponad 66 mld PLN.

4. Tabor

4.1. Struktura taboru przewoźników pasażerskich

Przewoźnicy pasażerscy w 2018 r. dysponowali mniejszą liczbą pojazdów trakcyjnych oraz wagonów niż w roku ubiegłym, co ma związek z kończącym się cyklem życia eksploatowanego przez nich taboru lub przekazaniem pojazdów do modernizacji. W ostatnich latach dostrzegalny jest wzrost liczby spalinowych pojazdów trakcyjnych.

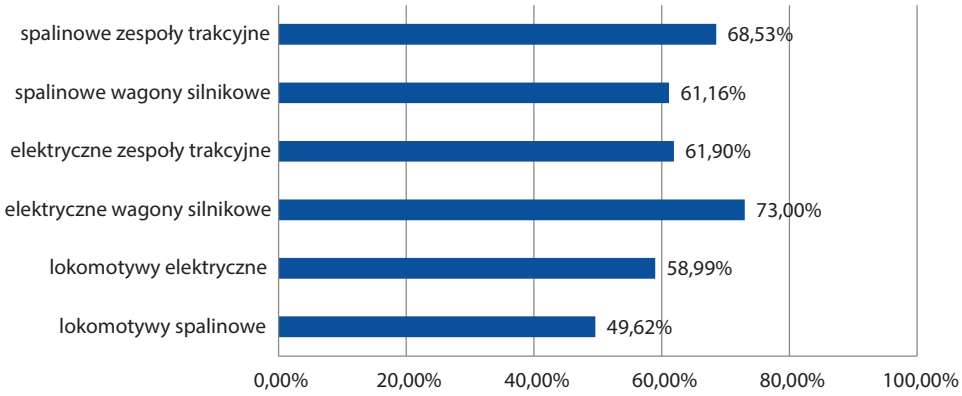
Tab. 1: Struktura pojazdów będących w dyspozycji pasażerskich przewoźników normalnotorowych w latach 2015-2018

pojazdy	rok			
	2015	2016	2017	2018
lokomotywy	484	441	429	423
elektryczne	332	322	320	314
spalinowe	152	119	109	109
wagony silnikowe	85	77	81	79
elektryczne	8	2	2	2
spalinowe	77	75	79	77
zespoły trakcyjne	1518	1445	1466	1437
elektryczne	1341	1268	1279	1245
spalinowe	177	177	187	192
wagony z miejscami do siedzenia	2344	2237	2215	2047
pierwszej klasy	559	497	471	450
drugiej klasy	1653	1619	1605	1505
pierwszej i drugiej klasy	33	40	40	40
gastronomiczne lub z częścią gastronomiczną	103	86	96	79
bagażowe lub z częścią bagażową	26	18	18	15
wagony z miejscami do leżenia	248	236	220	195
sypialne	146	143	140	135
kuszetki	102	93	80	60

Zmiany w liczbie pojazdów znajdujących się w dyspozycji pasażerskich przewoźników kolejowych wpływają w znaczący sposób na wzrost współczynnika wykorzystania taboru . Od kilku lat zauważalny jest stały wzrost współczynnika wykorzystania lokomotyw, co ma związek z postępującą odnową parku taborowego oraz likwidacją starych pojazdów. Tymczasowe wycofanie z eksploatacji

elektrycznych zespołów trakcyjnych oraz zmiany w strukturze wykorzystania tego taboru (likwidacja wysłużonych EZT) spowodowało, że współczynnik wykorzystania tej grupy pojazdów zmniejszył się o 3 punkty procentowe względem 2017 r.

Rys. 21: Udział pojazdów trakcyjnych wykorzystywanych przez przewoźników normalnotorowych w ilostanie ogólnym w 2018 r.



Wysoki współczynnik procentowy dotyczący wyposażenia pojazdu w cztery z pięciu przedstawionych parametrów posiadają elektryczne oraz spalinowe wagony silnikowe wykorzystywane przez przewoźników do obsługi połączeń lokalnych. Poprawia się również sytuacja w przypadku elektrycznych zespołów trakcyjnych, które obsługują największą liczbę pasażerów. Obecnie 56% pojazdów wyposażonych jest w klimatyzację, 40% posiada stały dostęp do sieci Internet, 56% wyposażonych jest w toaletę z systemem zamkniętym, 73% posiada miejsca dla rowerów, a 70% dostosowanych jest do przewozu osób o ograniczonej mobilności.

Podobnie jak w poprzednich latach prezentują się klasyczne składy wagonowe. Zaledwie 36% wagonów z miejscami do siedzenia wyposażonych jest w klimatyzację, 11% wyposażonych jest w dostęp do sieci Internet, 45% posiada zamknięty system toalet, a 12% ma miejsca dla rowerów. Niestety korzystanie z klasycznych składów wagonowych stanowi znaczący problem dla osób o ograniczonej mobilności – w 2018 r. jedynie 4% wszystkich eksploatowanych wagonów z miejscami do siedzenia pozwalało na przewóz osób o ograniczonej mobilności.

Tab. 2: Wyposażenie dodatkowe pasażerskiego taboru kolejowego w 2018 r.

rodzaj taboru	klimatyzacja	internet	toaleta	dostosowanie dla osób o ograniczonej mobilności	miejsca dla rowerów
wagony silnikowe					
elektryczne	100%	100%	100%	100%	100%
spalinowe	92%	0%	98%	99%	58%
zespoły trakcyjne					
elektryczne	56%	40%	56%	70%	73%
spalinowe	77%	6%	88%	69%	64%
wagony					
z miejscami do siedzenia	36%	11%	45%	4%	12%
gastronomiczne lub z częścią gastronomiczną	6%	3%	6%	0%	0%
bagażowe lub z częścią bagażową	-	-	-	-	100%
sypialne	18%	7%	61%	10%	0%
kuszetki	38%	20%	38%	17%	0%

4.2. Struktura taboru przewoźników towarowych

Poprawa koniunktury w transporcie towarów wpłynęła również na zmiany w liczbie pojazdów znajdujących się w dyspozycji licencjonowanych przewoźników towarowych. Względem poprzedniego roku liczba lokomotyw elektrycznych oraz spalinowych zwiększyła się o 89 egzemplarzy. Wciąż jednak są eksploatowane lokomotywy będące u schyłku cyklu życia.

Tab. 3: Struktura pojazdów trakcyjnych będących w dyspozycji przewoźników towarowych w latach 2015-2018

pojazdy trakcyjne	rok			
	2015	2016	2017	2018
lokomotywy	3596	3632	3451	3540
elektryczne	1475	1502	1419	1470
spalinowe	2121	2130	2032	2070
pozostałe	201	198	220	170

Tab. 4: Struktura wagonów będących w dyspozycji przewoźników towarowych w latach 2015-2018

wagony		rok			
		2015	2016	2017	2018
węglarki		59558	61919	59432	62991
budowy normalnej	E	45446	46752	45173	48108
budowy specjalnej	F	14112	15167	14259	14883
kryte		4100	3976	3897	2075
budowy normalnej	G	2082	1992	1940	171
budowy specjalnej	H	2018	1984	1957	1904
platformy		11603	11541	12551	13216
budowy normalnej na osiach	K	590	578	570	555
budowy specjalnej na osiach	L	14	20	58	100
budowy normalnej na wózkach	R	5186	5029	5125	5524
budowy specjalnej na wózkach	S	5813	5914	6798	7037
w tym przystosowane do przewozu kontenerów		3271	3396	4335	4608
pozostałe		15645	14902	15249	14624
z otwieranym dachem	T	1256	1273	1289	1596
specjalne	U	6308	6374	6472	5534
cysterny	Z	7708	6890	7143	7147
robocze, socjalne		373	365	345	347

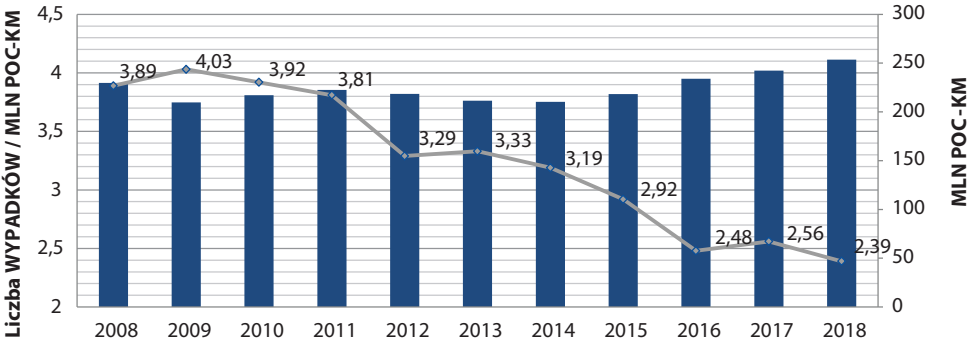
5. Bezpieczeństwo ruchu kolejowego w Polsce w roku 2018

Kolej w Polsce jest tradycyjnie najbezpieczniejszym środkiem transportu lądowego. Potwierdzają to dane za 2018 r., w którym wartość współczynnika wypadków w odniesieniu do wykonanej pracy eksploatacyjnej była najniższa w historii jego gromadzenia i wyniosła 2,39. Założone cele osiągnięto również w obszarze wspólnych celów bezpieczeństwa (CST).

W dalszej części opracowania przedstawiono najistotniejsze zagadnienia z obszaru bezpieczeństwa ruchu kolejowego, których szczegółowy opis znajduje się w pełnej wersji sprawozdania zamieszczonej na stronie Urzędu Transportu Kolejowego.

5.1. Obniżenie liczby wypadków przy zwiększonej pracy eksploatacyjnej

Rys. 22: Miernik wypadkowości w latach 2008–2018



W celu zaprezentowania danych dotyczących poziomu bezpieczeństwa i trendów w tym zakresie Prezes UTK oblicza corocznie tzw. miernik wypadków, odnosząc liczbę wypadków na liniach kolejowych do wykonanej w danym roku pracy eksploatacyjnej.

W 2018 r. nieznacznie zmniejszyła się liczba wypadków, a wielkość pracy eksploatacyjnej wzrosła o około 4,6%. Miernik wypadków jest zatem niższy o 0,17 od wartości z 2017 r., a jednocześnie najniższy od 2008 r. Na zmniejszenie liczby wypadków mają niewątpliwie wpływ działania podejmo-

wane zarówno przez podmioty rynku kolejowego, wdrażanie i stosowanie wewnętrznych systemów zarządzania opierających się na zarządzaniu ryzykiem, jak również działania ze strony organów odpowiedzialnych za monitorowanie i nadzorowanie bezpieczeństwa w transporcie kolejowym, w tym Prezesa UTK.

5.2. Cele bezpieczeństwa (CST), ustalone progi (NRV) i osiągnięte wartości celów

CST, zgodnie z dyrektywą w sprawie bezpieczeństwa, określają minimalne, wyrażone w kryteriach akceptacji ryzyka, poziomy bezpieczeństwa, które muszą być osiągnięte przez różne części systemu kolejowego oraz przez system kolejowy jako całość. CST są wyznaczane przez EUAR na podstawie tzw. NRV dla poszczególnych państw, zgodnie z procedurą określoną w decyzji Komisji z dnia 5 czerwca 2009 r. dotyczącej przyjęcia wspólnej metody oceny bezpieczeństwa służącej stwierdzeniu, czy osiągnięto wymagania bezpieczeństwa, o której mowa w art. 6 dyrektywy 2004/49/WE.

Państwa członkowskie zobowiązane są do stałego monitorowania poziomu bezpieczeństwa swoich systemów kolejowych, w tym do monitorowania osiągnięcia CST, określonych w sposób ilościowy i jakościowy.

Tab. 5: Osiągnięte wartości CST dla Polski w 2018 r.

wspólne cele bezpieczeństwa (CST)		NRV dla Polski	wyliczona wartość wskaźnika	osiągnięty poziom wskaźnika
1.1. NRV dla ryzyka dla pasażerów (x 10^{-9})				
CST 1.1.	ofiary śmiertelne i ważone ciężko ranne (FWSI) wśród pasażerów na miliard pociągokilometrów pociągów pasażerskich	116,1	16,918	14,6%
CST 1.2.	ofiary śmiertelne i ważone ciężko ranne (FWSI) wśród pasażerów na miliard pasażerokilometrów	0,849	0,133	15,7%
1.2. NRV dla ryzyka dla pracowników (x 10^{-9})				
CST 2.	ofiary śmiertelne i ważone ciężko ranne (FWSI) wśród pracowników na miliard pociągokilometrów	17,2	16,7	97,1%
1.3. NRV dla ryzyka dla użytkowników przejazdu kolejowego (x 10^{-9})				

wspólne cele bezpieczeństwa (CST)		NRV dla Polski	wyliczona wartość wskaźnika	osiągnięty poziom wskaźnika
CST 3.1.	ofiary śmiertelne i ważone ciężko ranne (FWSI) wśród użytkowników przejazdów na miliard pociągokilometrów	277	196,064	70,8%
CST 3.2.	ofiary śmiertelne i ważone ciężko ranne (FWSI) wśród użytkowników przejazdów na miliard pasażerokilometrów (km torów) pomnożona przez liczbę przejazdów	nd.	nd.	nd.
1.4. NRV dla ryzyka dla osób zaklasyfikowanych jako „inne osoby" (x 10^{-9})				
CST 4.	ofiary śmiertelne i ważone ciężko ranne (FWSI) wśród innych osób na miliard pociągokilometrów	11,6	0,379	3,3%
1.5. NRV dla ryzyka dla nieupoważnionych osób na terenie kolejowym (x 10^{-9})				
CST 5.	ofiary śmiertelne i ważone ciężko ranne (FWSI) wśród osób nieupoważnionych na miliard pociągokilometrów	1210	545,799	45,1%
1.6. NRV dla ryzyka dla ogółu społeczeństwa (x 10^{-9})				
CST 6.	ofiary śmiertelne i ważone ciężko ranne (FWSI) wśród wszystkich osób na miliard pociągokilometrów	1590	769,493	48,4%

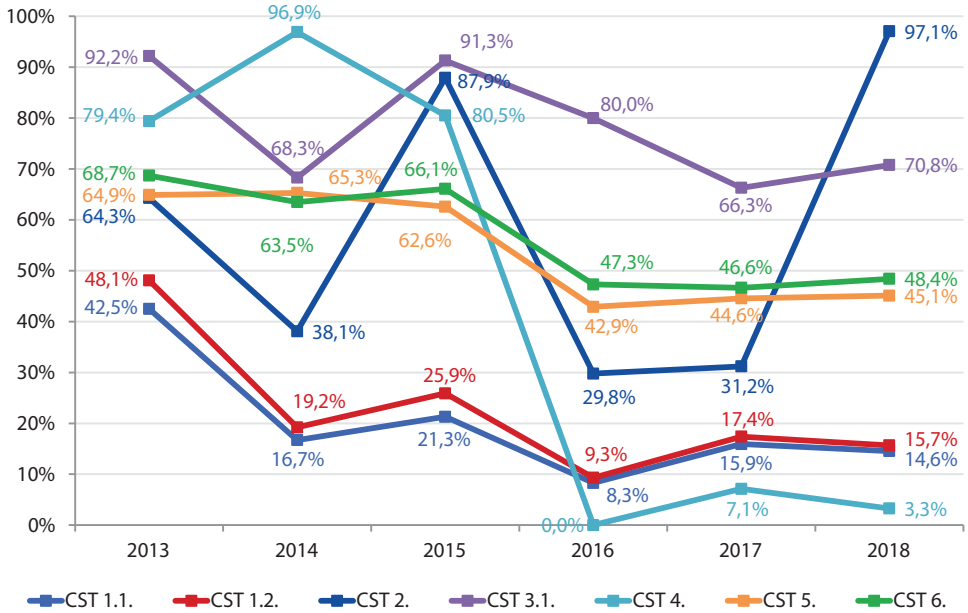
W 2018 r. żaden ze wskaźników, obliczonych dla poszczególnych grup ryzyka w oparciu o dane statystyczne ujęte w formie wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI), nie przekroczył akceptowanego poziomu ryzyka (NRV) ustalonych dla Polski.

Najniższe wartości wskaźnika, wskazujące na podnoszący się poziom bezpieczeństwa, osiągnięte zostały dla grupy ryzyka dotyczącego osób innych: 3,3%. W grupie ryzyka dotyczącego pasażerów osiągnięte wartości są również niższe niż w 2017 r. i wynoszą odpowiednio 14,6% dla CST 1.1 oraz 15,7% dla CST 1.2.

Wartość wskaźnika ryzyka dla pracowników wynosi 97,1%, co stanowi wzrost o 65,9 punktu procentowego w stosunku do roku ubiegłego. Jest to równocześnie najwyższa z osiągniętych wartości CST.

Dwóch z ciężko rannych pracowników to ofiary poważnego wypadku kat. A21, który miał miejsce 13 czerwca 2018 r. na szlaku Szczecin Podjuchy – Daleszewo Gryfińskie. Jednak w większości przypadków pracownicy zostają poszkodowani w wypadkach podczas prowadzenia prac inwestycyjnych bądź remontowych. Dlatego też obszar ten jest monitorowany przez Prezesa UTK (pkt 16.2.1). Wartość wskaźnika jest ustalona na takim poziomie w stosunku do pracy eksploatacyjnej wykonywanej na liniach kolejowych w Polsce, że jedna ofiara śmiertelna wśród pracowników to osiągnięte 22,1% wskaźnika. Dlatego też przy czterech ofiarach śmiertelnych osiąganych jest prawie 90% wskaźnika ryzyka dla pracowników.

Rys. 23: Realizacja wspólnych celów w zakresie bezpieczeństwa (2013-2018)



Działania prowadzone przez Prezesa UTK mają na celu obniżenie zwłaszcza wartości wskaźnika ryzyka użytkowników przejazdów, osób nieupoważnionych oraz pracowników, mającego wpływ na wskaźnik dla ogółu społeczeństwa.

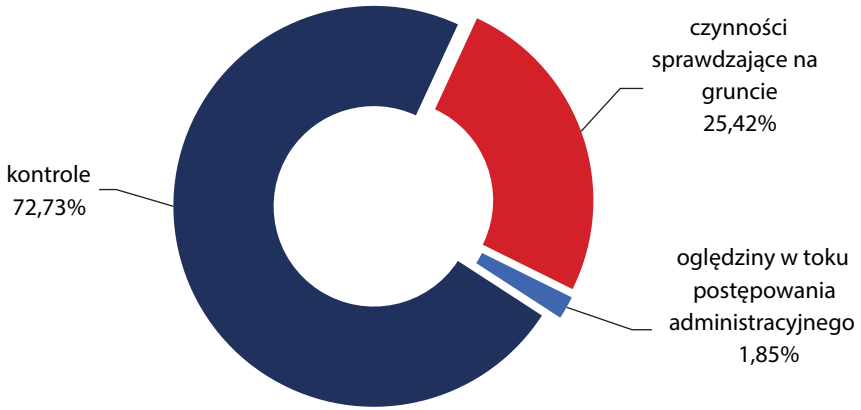
Pomimo zmniejszenia liczby wypadków, wzrosła liczba poszkodowanych w nich osób. Liczba ofiar wypadków w 2018 r. na ogólnodostępnej sieci kolejowej i sieci funkcjonalnie oddzielonej wyniosła 278, z czego 195 to ofiary śmiertelne, a 83 – ciężko ranni. W 2018 r. w stosunku do 2017 r. ogólna liczba osób zabitych wzrosła o 14%, natomiast liczba osób ciężko rannych obniżyła się o 4,6%.

W 2018 r. największy wzrost liczby ofiar śmiertelnych nastąpił wśród osób nieupoważnionych ze 127 w 2017 r. do 140 osób (+10.2%), natomiast liczba ofiar śmiertelnych wśród użytkowników przejazdów zwiększyła się z 42 do 49 (+16,7%).

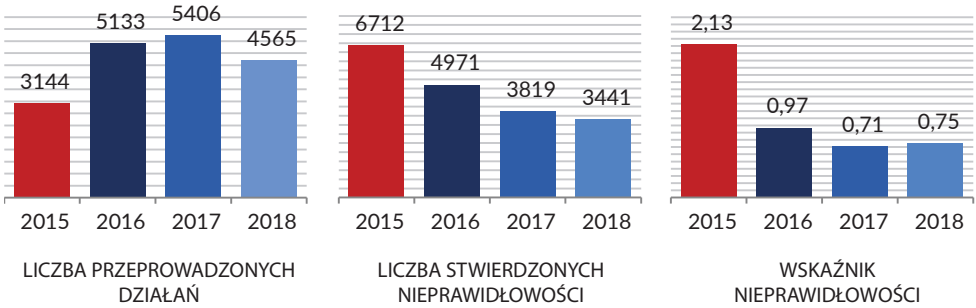
5.3. Rezultaty działań nadzorczych

W 2018 r. Prezes UTK przeprowadził 4 565 działań nadzorczych, w wyniku których stwierdzonych zostało 3 441 nieprawidłowości. W zakresie wskaźnika nieprawidłowości na przestrzeni ostatnich czterech lat, szczególnie zauważalną kwestią jest znaczący spadek tej wartości w 2018 r. w porównaniu do 2015 r. oraz niewielki wzrost w porównaniu do 2017 r. W 2018 r. miernik ten znajdował się na poziomie 0,75, co oznacza wzrost o 0,04 (+5,6%) w stosunku do 2017 r.

Rys. 24: Rodzaj działań nadzorczych realizowanych w terenie w 2018 r.



Rys. 25: Ogólne dane w zakresie działań nadzorczych w latach 2015-2018

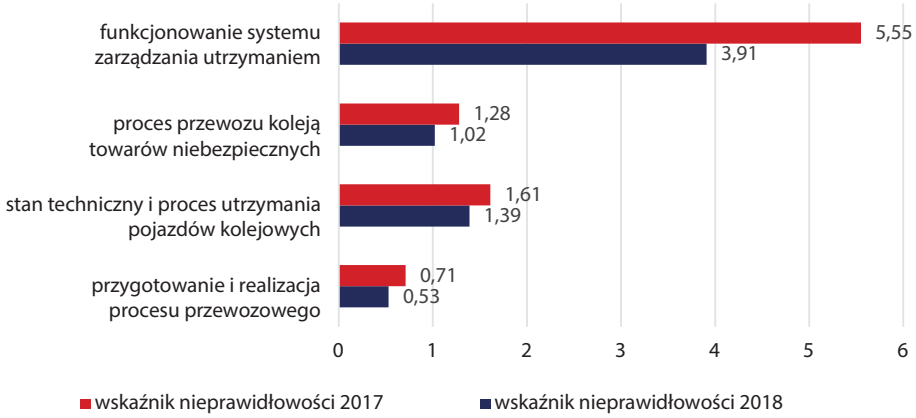


Wskazane obszary stanowią newralgiczne elementy systemu kolejowego i wpływają w znaczący sposób na kreowanie bezpiecznego transportu kolejowego. Warto jednak zaznaczyć, że w przypadku działań nadzorczych dotyczących SMS/MMS oraz bezpieczeństwa eksploatacji bocznic kolejowych są to działania wielowątkowe, odnoszące się do całokształtu działalności danego przedsiębiorstwa kolejowego. Również zagadnienia dotyczące infrastruktury kolejowej należą do kwestii znacznie rozbudowanych, zależnych od wielu czynników. Dlatego rozważając kwestie bezpieczeństwa w tych

obszarach, należy wziąć pod uwagę nie tylko samą wartość wskaźnika nieprawidłowości za dany okres sprawozdawczy, ale przede wszystkim zmianę, jaka miała miejsce w tych zakresach tematycznych.

Analizując zmianę wskaźnika nieprawidłowości w stosunku do roku 2017, zauważyć można znaczący jego wzrost w obszarze bocznic kolejowych. W 2018 r. zanotowano jego zwiększenie o 2,59 punktu, co stanowi niemal 57% różnicę. Na podstawie dalszych analiz Prezes UTK podjął decyzję o objęciu bocznic kolejowych dodatkowymi działaniami nadzorczymi w planie kontroli na kolejne lata.

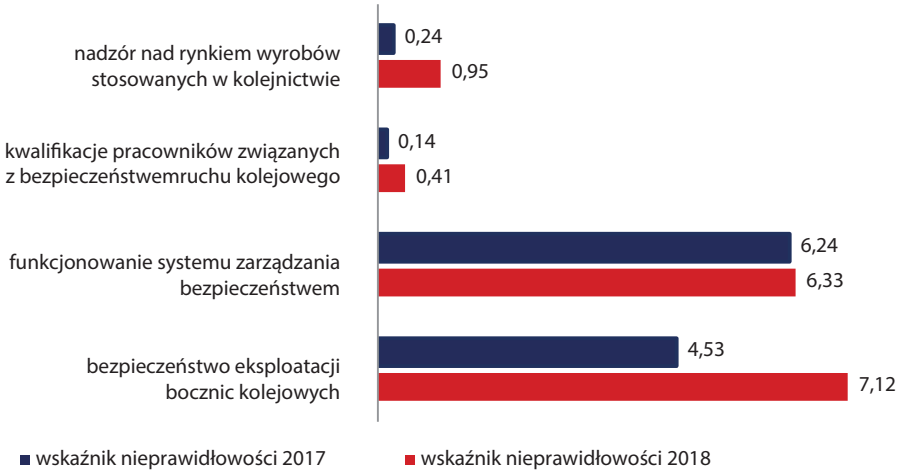
Rys. 26: Obszary, w których odnotowano największy spadek wskaźnika nieprawidłowości w 2018 r.



Największy spadek wskaźnika nieprawidłowości w 2018 r. w porównaniu do roku poprzedniego odnotowano dla następujących obszarów tematycznych:

- funkcjonowanie systemu zarządzania utrzymaniem (-1,64);
- proces przewozu koleją towarów niebezpiecznych (- 0,26);
- stan techniczny i proces utrzymania pojazdów kolejowych (-0,22);
- przygotowanie i realizacja procesu przewozowego (- 0,18).

Rys. 27: Obszary, w których odnotowano największy wzrost wskaźnika nieprawidłowości w 2018 r.



Tab. 6: Wybrane obszary, w których podczas działań nadzorczych stwierdzono nieprawidłowości w 2018 r. oraz porównanie wskaźnika nieprawidłowości w latach 2017-2018

szczegółowy zakres działania	liczba działań	liczba działań, w których stwierdzono nieprawidłowości	łączna liczba stwierdzonych nieprawidłowości	wskaźnik nieprawidłowości 2018 r.	Wskaźnik nieprawidłowości 2017 r.	Zmiana wskaźnika 2018/2017
funkcjonowanie systemu zarządzania utrzymaniem	57	36	223	3,91	5,55	-1,64
proces przewozu koleją towarów niebezpiecznych	56	22	57	1,02	1,28	-0,26
stan techniczny i proces utrzymania pojazdów kolejowych	158	75	220	1,39	1,61	-0,22
przygotowanie i realizacja procesu przewozowego, w tym m.in. przygotowanie pociągów do jazdy, funkcjonowanie Systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej, zmiany rozkładów jazdy	641	161	339	0,53	0,71	-0,18
bezpieczeństwo eksploatacji infrastruktury kolejowej	448	179	773	1,73	1,82	-0,09

szczegółowy zakres działania	liczba działań	liczba działań, w których stwierdzono nieprawidłowości	łączna liczba stwierdzonych nieprawidłowości	wskaźnik nieprawidłowości 2018 r.	Wskaźnik nieprawidłowości 2017 r.	Zmiana wskaźnika 2018/2017
spełnianie wymagań przez ciśnieniowe urządzenia transportowe	14	0	0	0,00	0,05	-0,05
praca komisji egzaminacyjnych	297	9	17	0,06	0,05	0,01
funkcjonowanie systemu zarządzania bezpieczeństwem	153	123	968	6,33	6,24	0,09
kwalifikacje pracowników związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego	286	54	117	0,41	0,14	0,27
nadzór nad rynkiem wyrobów stosowanych w kolejnictwie	74	22	70	0,95	0,24	0,71
bezpieczeństwo eksploatacji bocznic kolejowych	75	64	534	7,12	4,53	2,59

W celu zapewnienia jak najwyższego poziomu bezpieczeństwa ruchu kolejowego, ustalenia poczynione w toku postępowania kontrolnego mogą być materiałem wejściowym do wszczęcia, z inicjatywy Prezesa UTK, postępowania administracyjnego. Postępowanie administracyjne prowadzone jest, co do zasady, gdy ustalony stan faktyczny świadczy o naruszeniu przez kontrolowany podmiot obowiązków nałożonych treścią przepisów w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego, w szczególności spełniania warunków technicznych i organizacyjnych zapewniających bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego oraz bezpieczną eksploatację pojazdów kolejowych.

W 2018 r. Prezes UTK zakończył wydaniem decyzji 741 postępowań administracyjnych. Było to 28 postępowań więcej niż w 2017 r. (wzrost o 3,93%).

W 2018 r. najwięcej procedowanych przez Prezesa UTK spraw dotyczyło wyłączenia lub ograniczenia eksploatacji pojazdu kolejowego – wydano 285 decyzji administracyjnych w tym zakresie. W omawianej grupie 176 decyzji administracyjnych rozstrzygało postępowania związane z nieprawidłowym stanem technicznym wagonów pasażerskich, natomiast 9 dotyczyło elektrycznych i spalinowych zestawów trakcyjnych. Z kolei 79 spraw związanych było z wyłączeniem z eksploatacji wagonów towarowych z uwagi na ich niewłaściwy stan techniczny. Ponadto 21 decyzji zostało wydanych z powodu nieprawidłowego utrzymania lokomotyw.

W wyniku postępowań prowadzonych w sprawie stwierdzenia naruszeń bezpieczeństwa transportu kolejowego i usunięcia nieprawidłowości w wyznaczonym terminie wydanych zostało 69 decyzji ad-

ministracyjnych. Większość z nich, bo aż 44, dotyczyła niewłaściwego stanu infrastruktury kolejowej (w tym utrzymania bocznic kolejowych). Ponadto w 12 przypadkach stwierdzony został niewłaściwy stan pojazdów kolejowych, natomiast 9 postępowań zakończyło się stwierdzeniem naruszenia zasad określonych w Systemach Zarządzania Bezpieczeństwem funkcjonujących w kontrolowanych podmiotach. W 2018 r. wydano również 4 decyzje w przedmiocie braku zachowania wymagań, jakie powinni spełniać pracownicy związani z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych.

W 2018 r. wydano 51 decyzji w sprawach związanych z wprowadzeniem ograniczeń ruchu kolejowego. Ze wskazanej grupy przeważająca większość, bo aż 45, była związana z ograniczeniem ruchu kolejowego na liniach kolejowych i stacjach. W 4 przypadkach wydano decyzję ograniczającą ruch na bocznicach kolejowych, a w 2 na infrastrukturze kolei wąskotorowej.

Wobec podmiotów rynku kolejowego w 2018 r. zostało wydanych 61 decyzji administracyjnych w zakresie kar pieniężnych, z czego 54 zakończyło się nałożeniem kary. Łączna kwota nałożonych kar wyniosła 331 932,90 zł. Ponad połowa nałożonych kar (32) dotyczyła nieprzekazania Prezesowi UTK oświadczenia maszynistów o świadczeniu pracy zgodnie z art. 22ca ust. 1 pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym. Z uwagi na nieprawidłowości w trakcie przewozu towarów niebezpiecznych nałożono 8 kar pieniężnych na przewoźników kolejowych oraz jedną karę na użytkownika bocznicy. Ponadto wydano 5 decyzji nakładających karę pieniężną za niezgłoszenie zdarzenia wbrew obowiązkowi, o którym mowa w art. 28g ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym oraz 5 decyzji nakładających karę za eksploatację bocznicy kolejowej bez dokumentu uprawniającego, czyli świadectwa bezpieczeństwa. W 2018 r. przewoźnicy kolejowi trzykrotnie zostali ukarani za nieprzekazanie w terminie raportu w sprawie bezpieczeństwa.

Mając na względzie właściwe przygotowanie i ukierunkowanie działań nadzorczych Prezesa UTK, corocznie opracowywany jest plan nadzoru, który wskazuje obszary wymagające podejmowania czynności kontrolnych. Plan nadzoru opracowywany jest w oparciu o dotychczasowe wyniki dotyczące funkcjonowania rynku kolejowego, w tym prowadzonych działań nadzorczych w poszczególnych obszarach tematycznych, zgłoszeń w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego kierowanych do Prezesa UTK oraz danych w zakresie zdarzeń kolejowych. Identyfikacja głównych obszarów ryzyka prowadzona jest w sposób cykliczny, w okresach rocznych, a uzyskana w ten sposób wiedza pozwala na adekwatne zaplanowanie działań na kolejny rok.

Wszystkie z przyjętych i opracowanych metod analizy i oceny rynku kolejowego, mają na celu właściwe i rzeczowe ukierunkowanie działań nadzorczych w obszarach najbardziej newralgicznych z punktu widzenia bezpieczeństwa i rozwoju tego sektora. Przy podejmowaniu decyzji dotyczącej przedmiotu i powodu nadzoru, kluczowe znaczenie ma uzyskanie odpowiedzi na pytanie, gdzie nadzór przyniesie największą poprawę poziomu bezpieczeństwa.

W oparciu o analizy przeprowadzone na podstawie danych za 2018 r. dokonano wyboru priorytetów nadzoru Prezesa UTK na 2019 r., w wyniku których wskazano 24 obszary, będące kluczowymi z punktu widzenia dalszej poprawy poziomu bezpieczeństwa transportu kolejowego w Polsce. Stanowią one aż 78% wszystkich zaplanowanych działań nadzorczych na 2019 rok.

5.4. Wypadki w ramach systemu kolejowego i z udziałem strony trzeciej

Wypadki na kolei możemy zakwalifikować do jednej z dwóch grup, w zależności od tego, czy przyczyna ich powstania leży wyłącznie po stronie systemu kolejowego czy też ma związek z czynnikami lub osobami spoza tego systemu. Według tych kryteriów wszystkie wypadki dzielą się na:

- wypadki w ramach systemu kolejowego;
- wypadki na styku pomiędzy systemem kolejowym i stroną trzecią.

Wypadki w ramach systemu kolejowego w 2018 r. wynikały m.in. z następujących przyczyn:

- niezatrzymanie się przed sygnałem „Stój" lub sygnałem „Jazda manewrowa zabroniona" (27 wypadków);
- uszkodzenie lub zły stan techniczny nawierzchni kolejowej lub obiektu inżynieryjnego (21 wypadków);
- najechanie na pojazd kolejowy lub inną przeszkodę (18 wypadków);
- nałożenie się jednocześnie kilku przyczyn, tworzących równoważne przyczyny (15 wypadków);
- nieprawidłowości w czynnościach ładunkowych (15 wypadków);
- zły stan techniczny wagonu (14 wypadków);
- przedwczesne rozwiązanie drogi przebiegu i przełożenie zwrotnicy pod pojazdem (12 wypadków);
- wyprawienie pojazdu po niewłaściwie ułożonej niezabezpieczonej drodze przebiegu (11 wypadków).

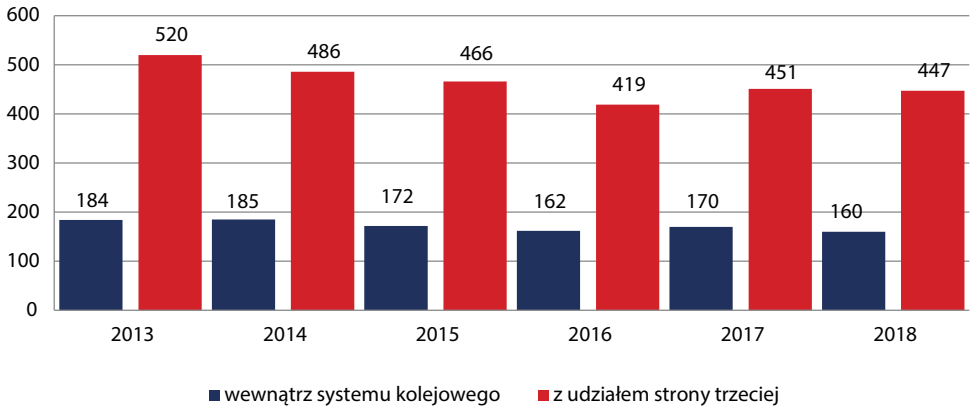
W wypadkach tych nie było ofiar śmiertelnych. Jedna osoba (kierownik pociągu) została ciężko ranna w wyniku uderzenia uchylonych drzwi pociągu w pozostawione na krawędzi peronu (w pasie bezpieczeństwa) płytki chodnikowe.

Wypadki z udziałem podmiotów zewnętrznych i zasadniczo niezależnych od systemu kolejowego to wypadki:

- na przejazdach i przejściach kolejowo-drogowych (215);
- z udziałem osób znajdujących się na torach w miejscach niedozwolonych (203);
- z udziałem osób i pojazdów kolejowych w ruchu, w tym podczas wskakiwania do i wyskakiwania z pociągu (21);
- z udziałem pojazdów drogowych poza przejazdami na stacjach i szlakach (5);
- wskutek działania czynników atmosferycznych (huragan, powódź itp.) (2);
- wskutek rozmyślnego działania osób trzecich na szkodę systemu kolejowego (1).

W 2018 r. miało miejsce łącznie 447 tego rodzaju wypadków, w których zginęło 195 osób, a 82 zostały ciężko ranne. Zdarzenia z udziałem strony trzeciej stanowią łącznie 73,6% wszystkich wypadków, jakie odnotowano w 2018 r. na liniach kolejowych.

Rys. 28: Wypadki zależne i niezależne od systemu kolejowego w latach 2013–2018



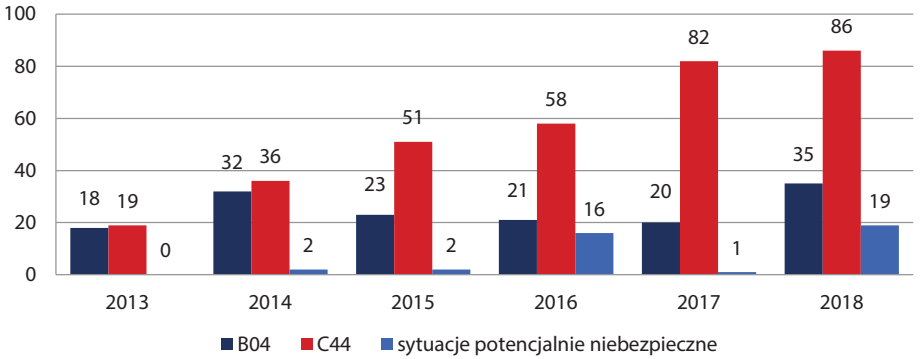
Liczba wypadków w ramach systemu kolejowego w 2018 r. spadła o 10 zdarzeń w stosunku do roku ubiegłego. Nie odnotowano w nich ofiar śmiertelnych, natomiast jedna osoba została ciężko ranna.

Nadal dominującą grupą są wypadki zaistniałe z przyczyn leżących na styku systemu kolejowego i strony trzeciej. Generują one blisko 100% ofiar śmiertelnych i ciężko rannych we wszystkich wypadkach.

5.4.1. Wzrost liczby zdarzeń „SPAD" na liniach i bocznicach

W 2018 r. odnotowano niepokojący wzrost zdarzeń tzw. „SPAD". Dotyczyło to zarówno miejsc, w których nie dochodziło do zagrożenia, jak i miejsc, w których maszyniści pomijali sygnał „Stój" na semaforze i wjeżdżali w przestrzeń zarezerwowaną dla innych pojazdów. W odniesieniu do incydentów (C44) można to przypisać podnoszeniu się poziomu kultury bezpieczeństwa (wzrost liczby rejestrowanych zdarzeń). Jednak również w ich przypadku trudno pominąć fakt, że z tego typu sytuacjami związany jest bardzo duży poziom ryzyka.

Rys. 29: Liczba zdarzeń kat. B04, C44 oraz sytuacji potencjalnie niebezpiecznych u wszystkich przewoźników w latach 2013–2018 (na liniach i bocznicach)



Zdarzenia SPAD stały się przedmiotem wnikliwej analizy Prezesa UTK oraz podmiotów rynku. Uwzględniając powagę tych zdarzeń, Prezes UTK podjął decyzję o podjęciu tego tematu podczas dedykowanego posiedzenia Zespołu ds. monitorowania. W trakcie spotkania przedstawiciele przewoźników wymieniali się doświadczeniami i dobrymi praktykami, które, mogą skutecznie zapobiegać tego typu zdarzeniom. Prezes UTK będzie kontynuował działania monitorujące w odniesieniu do ww. kategorii zdarzeń, mając na uwadze ich istotny wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego oraz podejmował dalsze inicjatywy mające na celu minimalizowanie ryzyka związanego z pominięciem sygnału „Stój". Jednym z takich projektów jest utworzenie Centrum Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów. Będzie to miejsce, w którym kompetencje wszystkich maszynistów będą weryfikowane w sposób niezależny i obiektywny, co również przyczyni się do poprawy poziomu bezpieczeństwa w transporcie kolejowym.

5.4.2. Wypadki na liniach kolejowych

W 2018 r. na ogólnodostępnej sieci kolejowej i sieci funkcjonalnie wyodrębnionej z systemu kolei doszło do 607 wypadków i poważnych wypadków. W porównaniu do 2017 r. oznacza to spadek liczby zdarzeń o 2,3%.

Najliczniejszymi rodzajami wypadków, do których dochodziło na sieci kolejowej w 2018 r., były zdarzenia z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, które stanowiły 36,9% wszystkich wypadków. Drugą co do liczebności grupą były wypadki na przejazdach, których udział procentowy wyniósł 35,4%. Łącznie te dwa rodzaje zdarzeń stanowiły 72,3% wszystkich wypadków na liniach kolejowych. Było to jednocześnie 98,2% wypadków, na które system kolejowy miał wpływ minimalny, albo nie miał go wcale.

Kolizje i wykolejenia, stanowiące w 2018 r. w sumie 26,4% wypadków, są zdarzeniami, do których dochodzi zwykle z przyczyn leżących po stronie systemu kolejowego: wskutek niesprawności urządzeń technicznych lub braku efektywności procedur oraz czynnika ludzkiego (po stronie

przewoźnika kolejowego lub zarządcy infrastruktury). Możliwość ograniczenia liczby tych dwóch typów wypadków zależy bezpośrednio od działań podejmowanych przez zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych, ale także projektantów, producentów i dostawców oraz wykonawców usług budowlanych i utrzymaniowych.

Tab. 7: Rodzaje wypadków (sieć ogólnodostępna i funkcjonalnie oddzielona) w latach 2013–2018

lp.	rodzaje zdarzeń	2013		2014		2015		2016		2017		2018	
		W	PW	W	PW	W	PW	W	PW	W	PW	W	PW
1.	kolizje	55	0	56	1	53	0	59	0	84	1	57	0
2.	wykolejenia	136	0	134	0	122	0	110	0	108	0	103	0
3.	wypadki na przejazdach	254	1	216	0	206	2	210	2	211	3	209	6
4.	wypadki z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych	253	0	254	0	247	0	194	0	207	0	224	0
5.	pożar pojazdu kolejowego	2	0	3	0	0	0	3	0	1	0	5	0
6.	inne	3	0	7	0	8	0	3	0	6	0	3	0
	łączna liczba	704		671		638		581		621		607	

W – wypadek, PW – poważny wypadek

W 2018 r. spośród 607 wypadków, 6 zakwalifikowanych zostało jako wypadki poważne (wszystkie miały miejsce na przejazdach kolejowo-drogowych).

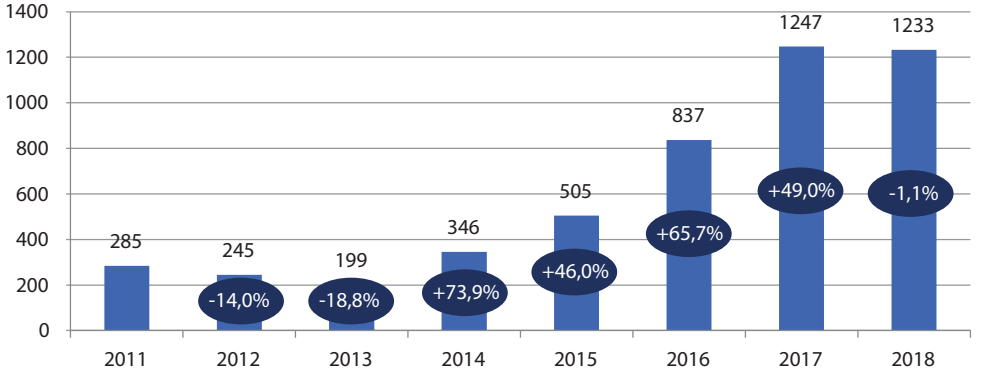
Minimalizacja zagrożeń w tym zakresie nie zależy jednak wyłącznie od działań podmiotów sektora kolejowego. Prezes UTK podejmuje działania mające na celu propagowanie bezpiecznych zachowań podczas przekraczania przejazdów kolejowo-drogowych.

5.4.3. Incydenty na liniach kolejowych

Istotną grupę zdarzeń związanych z ruchem pociągów, wymagającą stałego monitorowania, stanowią incydenty. W odróżnieniu od wypadków i poważnych wypadków incydenty nie niosą ze sobą skutków w postaci zabitych i ciężko rannych oraz znacznych szkód materialnych. Wskazują natomiast źródło zagrożenia i są ważną informacją pomagającą ustalić obszary działalności przewoźników lub zarządców wymagające poprawy z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Przyczyny zaistniałych w 2018 r. incydentów w 77% leżą po stronie systemu kolejowego.

Rys. 30: Liczba incydentów na liniach kolejowych w latach 2011–2018



Prowadzone od połowy 2013 r. działania nadzorcze w obszarze związanym z systemami zarządzania bezpieczeństwem przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury kolejowej wykazały niewłaściwą klasyfikację części zdarzeń, co skutkować mogło nieujmowaniem ich w oficjalnych statystykach Prezesa UTK i Przewodniczącego PKBWK. Na skutek podjęcia przez Prezesa UTK działań edukacyjnych oraz egzekwujących poprawną kwalifikację zdarzeń, od 2014 r. zaobserwowany został wzrost liczby zgłaszanych incydentów. Najbardziej wzrosła liczba incydentów związanych ze stanem technicznym wagonu: z 50 zdarzeń w 2013 r. do 239 w 2018 r. Wyraźny wzrost liczby zgłaszanych incydentów widać również w kategoriach dotyczących działania osób trzecich, tj. występki chuligańskie i niezatrzymanie się pojazdu drogowego przed zamkniętą rogatką (półrogatką) i uszkodzenie jej lub sygnalizatorów drogowych. W pierwszej z tych kategorii (występki chuligańskie) w 2013 r. zgłoszonych było 15 zdarzeń, zaś w 2018 r. – 132. W przypadku niezatrzymania pojazdu przed rogatką w 2013 r. zanotowano 1 zdarzenie, a w 2018 r. – 133 (w 2017 r. było ich aż 171). Incydenty na skutek złego stanu wagonu stanowiły 19,4% wszystkich incydentów na liniach kolejowych w 2018 r., incydenty wskutek występków chuligańskich – 10,7%, niezatrzymanie przed zamkniętą rogatką – 10,8%.

Rozporządzenie w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów, obowiązujące od 19 marca 2016 r., wprowadziło nową kategorię incydentu (kat. C68) – „Rozerwanie się pociągu lub składu manewrowego, które nie spowodowało zbiegnięcia wagonów". Wprowadzenie kategorii C68 wynikało z działań podejmowanych wspólnie przez Przewodniczącego PKBWK i Prezesa UTK, w następstwie analizy zdarzeń kolejowych i sytuacji potencjalnie niebezpiecznych. Od początku obowiązywania rozporządzenia do końca 2016 r. odnotowano 159 incydentów tej kategorii, co stanowiło 19% wszystkich incydentów na liniach kolejowych, w 2017 r. – 371 incydentów (29,8%), zaś w 2018 r. – 329 incydentów (26,7%).

Łącznie zdarzenia czterech powyżej wymienionych kategorii (C54, C64, C66 i C68) stanowiły 67,6% wszystkich incydentów na liniach kolejowych w 2018 r. Pełna informacja o przyczynach i liczbie zdarzeń pozwala Prezesowi UTK na podejmowanie odpowiednich działań, np. poprzez wymianę informacji w ramach Zespołu ds. monitorowania.

5.4.4. Wypadki przy przechodzeniu przez tory w miejscach niedozwolonych

Wypadki w wyniku najechania pojazdu kolejowego na osoby przechodzące przez tory w miejscach niedozwolonych, zgodnie z rozporządzeniem w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów, kwalifikowane są do kategorii 34.

Potrącenia osób znajdujących się na torach, poza oczywistą tragedią dla bliskich ofiar, powodują też zakłócenia w funkcjonowaniu systemu kolejowego i generują straty dla przedsiębiorstw kolejowych i ich klientów. W 2018 r. łączny czas opóźnień pociągów pasażerskich i towarowych z powodu tych wypadków wyniósł 107 519 minut i był zbliżony do wyniku z 2017 r. (107 385 minut).

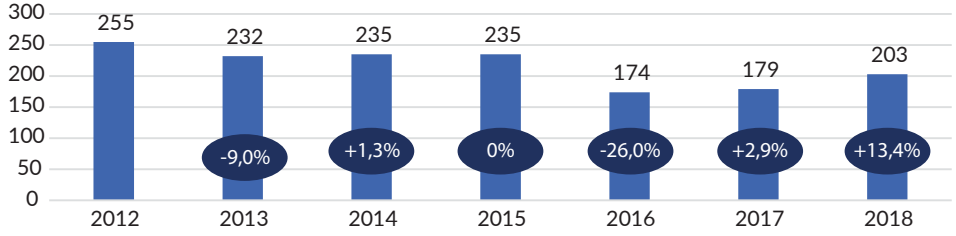
Prezes UTK, jak i zarządcy infrastruktury oraz Straż Ochrony Kolei podejmują działania na rzecz walki z „dzikimi przejściami". Prowadzone działania polegają na monitorowaniu zagrożonych obszarów oraz na licznych kampaniach społecznych na rzecz bezpieczeństwa kolejowego. Równie istotne jest odpowiednie gospodarowanie przestrzenią, uwzględniające potrzeby mieszkańców obszarów wzdłuż linii kolejowych oraz inwestycje takie jak budowa wiaduktów lub tuneli.

Ważnym działaniem podejmowanym przez Prezesa UTK jest „Kampania Kolejowe ABC", której celem jest propagowanie zasad bezpieczeństwa oraz wartości i wzorców związanych z odpowiedzialnym zachowaniem się podczas korzystania z transportu kolejowego, a także podczas poruszania się na obszarach stacji, przystanków i przejazdów kolejowych.

5.4.5. Wypadki z udziałem osób poza przejazdami na stacjach i szlakach

W 2018 r. doszło do 203 wypadków wskutek najechania pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory poza przejazdami na stacjach i szlakach (kat. 34), co stanowiło 33,4% wszystkich zarejestrowanych wypadków. W 2018 r., w porównaniu do 2017 r., zwiększyła się liczba wypadków w tej grupie o 13,4%. Liczba zabitych wzrosła z 122 osób w 2017 r. do 139 osób w 2018 r. (+13,9%), a liczba ciężko rannych wzrosła z 35 do 43 osób, czyli o 22,9%.

Rys. 31: Liczba wypadków wskutek najechania na osoby podczas przechodzenia przez tory na liniach kolejowych w latach 2012–2018



Przechodzący przez tory kolejowe w miejscach niedozwolonych stanowili 65,5% wszystkich osób zabitych i ciężko rannych w wypadkach na liniach kolejowych w 2018 r.

Ponad połowę wszystkich poszkodowanych związanych z wypadkami kolejowymi stanowiły osoby przekraczające tory poza miejscami do tego wyznaczonymi (65,5%).

Uwzględniając porę dnia występowania wypadków w analizowanej grupie w 2018 r. zauważalna jest tendencja występowania większej liczby zdarzeń w godzinach wieczornych niż przedpołudniowych.

W 2018 r., uwzględniając porę roku, najwięcej wypadków spowodowanych przekraczaniem torów poza miejscami do tego wyznaczonymi miało miejsce we wrześniu (24, tj. 11,82%), w listopadzie (23, tj. 11,33%) oraz w grudniu (21, tj. 10,34%).

5.4.6. Samobójstwa i próby samobójcze

Samobójstwa i próby samobójcze wstępnie są kwalifikowane przez komisję kolejową do kategorii B34, czyli „najechanie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory poza przejazdami na stacjach i szlakach". Dopiero na podstawie orzeczenia prokuratury zmieniana jest kategoria zdarzenia z B34 na „samobójstwo". W 2018 r. miały miejsce 121 tego typu zdarzenia, które w 105 [1] przypadkach skutkowały zgonem osób podejmujących czyn samobójczy, w tym 10 samobójstw miało miejsce na przejazdach kolejowych. Natomiast w 14 przypadkach byli ciężko ranni lub ranni. Od 3 lat liczba samobójstw utrzymuje się na zbliżonym, wysokim poziomie.

Tab. 8: Zestawienie liczby samobójstw i prób samobójczych w latach 2013–2018

lp.	zdarzenie	2013	2014	2015	2016	2017	2018
1.	samobójstwa	71	71	87	114	112	105
2.	próby samobójcze	8	6	7	10	12	16
3.	łączna liczba	79	77	94	124	124	121
4.	zmiana	-	-2,5%	+22,1%	+31,9%	0,0%	-2,4%

Najwięcej samobójstw i prób samobójczych łącznie w latach 2013–2018 wystąpiło w marcu oraz w październiku (po 63 zdarzenia). W 2018 r. miesiącami o największej liczbie zdarzeń o charakterze samobójstwa były październik (16 zdarzeń) oraz marzec i listopad (po 1 zdarzeniu).

5.4.7. Bezpieczeństwo na przejazdach kolejowo-drogowych

Przejazdy kolejowo-drogowe, czyli skrzyżowania linii kolejowych z drogami kołowymi w jednym poziomie, należą do najbardziej newralgicznych miejsc w systemie kolejowym. To w tych miejscach występuje ścisła interakcja między dwoma rodzajami transportu. Przejazdy kolejowo-drogowe stanowią również ten element systemu, w którym podmioty sektora kolejowego mają ograniczony

1 *W 2018 r. w jednym zdarzeniu samobójstwo popełniły dwie osoby.*

wpływ na minimalizację ryzyka. Ryzyko generowane jest bowiem w przeważającej mierze przez osoby funkcjonujące poza systemem kolejowym. Konsekwencjami zdarzeń na przejazdach kolejowo-drogowych są ofiary śmiertelne i ciężko ranni, znaczne szkody materialne oraz ograniczenia lub przerwy w ruchu kolejowym.

Wypadki na przejazdach kolejowo-drogowych w zdecydowanej większości występują wskutek niewłaściwego zachowania użytkowników dróg. W ograniczonym zakresie przyczyniają się do nich awarie urządzeń na przejazdach oraz błędy w postępowaniu personelu kolejowego.

W celu zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa użytkowników, przejazdy kolejowo-drogowe wyposażane są w urządzenia zabezpieczające różnej kategorii, które służą do ostrzegania użytkowników dróg o zagrożeniu wywołanym przez nadjeżdżający pociąg oraz do zamykania przejazdu zaporami drogowymi. Inicjowanie działania urządzeń zabezpieczających następuje przez personel kolejowy lub automatycznie.

Według stanu na dzień 31 grudnia 2018 r. na czynnych liniach krajowej sieci kolejowej zarządzanej przez trzynastu zarządców infrastruktury funkcjonowało 12 801 przejazdów kolejowo-drogowych oraz przejść dla pieszych. Najliczniejszą grupę stanowiły przejazdy kategorii D – 6 580 (51,4% wszystkich przejazdów). Drugą co do liczebności grupą były przejazdy kategorii A – 2 415 (18,9%), a trzecią przejazdy kategorii C – 1 431 (11,2%). Liczba przejazdów kategorii B wynosiła 1 270 (9,9% wszystkich przejazdów), natomiast przejazdów w kategorii F było 616 (4,8%). Przejścia dla pieszych kategorii E (489) stanowiły 3,8% ogółu przejazdów na czynnych liniach. Liczba przejazdów i przejść dla pieszych w 2018 r. zmniejszyła się w stosunku do roku poprzedniego o 77 (-0,6%), przy czym zauważalny jest spadek liczby przejazdów kategorii D o 131 (-1,95%), przy równoczesnym wzroście liczby przejazdów kategorii B o 64 (5,31%) i kategorii C o 31 (2,21%).

Tab. 9: Liczba czynnych przejazdów na sieci ogólnodostępnej i wydzielonej na koniec 2018 r.

lp.	zarządca infrastruktury	kategoria przejazdu						ogółem
		A	B	C	D	E	F	
1.	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	2 337	1 255	1 415	6 200	468	584	12 259
2.	PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa sp. z o.o.	37	5	7	184	9	16	258
3.	PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o.	0	0	0	1	1	0	2
4.	CTL Maczki-Bór S.A.	6	0	0	11	0	2	19
5.	Infra SILESIA S.A.	14	0	0	15	2	2	33
6.	Jastrzębska Spółka Kolejowa sp. z o.o.	8	1	1	17	2	2	31
7.	„Kopalnia Piasku Kotlarnia – Linie Kolejowe" sp. z o. o.	6	0	0	70	1	7	84
8.	„PMT Linie Kolejowe" sp. z o.o.	4	2	2	29	0	0	37
9.	CARGOTOR sp. z o.o.	0	0	0	0	0	0	0
10.	„Euroterminal Sławków" sp. z o.o.	3	0	0	4	0	0	7

lp.	zarządca infrastruktury	kategoria przejazdu						ogółem
		A	B	C	D	E	F	
11.	Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu	0	3	2	20	1	0	26
12.	Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o.	0	4	4	29	5	3	45
13.	Pomorska Kolej Metropolitalna S.A.	0	0	0	0	0	0	0
Łączna liczba		2 415	1 270	1 431	6 580	489	616	12 801

W Polsce średnia odległość między skrzyżowaniami w poziomie szyn na liniach eksploatowanych w ramach ogólnodostępnej sieci kolejowej (z wyłączeniem sieci wydzielonej) w 2018 r. kształtowała się na takim samym poziomie jak w 2017 r. i wynosiła 1,51 km.

5.4.7.1 Wypadki na przejazdach kolejowo - drogowych

W 2018 r. miało miejsce 215 wypadków, w tym 6 wypadków poważnych, na przejazdach kolejowo-drogowych na sieci ogólnodostępnej i wyizolowanej, w których zginęło 49 osób, a 33 zostały ciężko ranne.

Wypadki na przejazdach stanowią znaczny procent ogółu wszystkich wypadków. W 2018 r. było to 35,42%, natomiast w latach 2013–2017 wypadki te wynosiły od 31% do 36%.

Tab. 10: Liczba wypadków na przejazdach na sieci ogólnodostępnej i wyizolowanej w latach 2013–2018

lp.	kategoria przejazdu lub przejścia	liczba wypadków					
		2013	2014	2015	2016	2017	2018
1.	kategoria A	13	9	17	15	14	7
	zmiana	-	-30,8%	+88,9%	-11,8%	-6,7%	-50,0%
2.	kategoria B	18	17	20	19	23	27
	zmiana	-	-5,6%	+17,6%	-5,0%	+21,1%	+17,4%
3.	kategoria C	41	44	36	26	27	40
	zmiana	-	+7,3%	-18,2%	-27,8%	+3,8%	+48,1%
4.	kategoria D	173	137	123	147	141	132
	zmiana	-	-20,8%	-10,2%	+19,5%	-4,1%	-6,4%
5.	kategoria E	6	9	7	5	9	9
	zmiana	-	+50,0%	-22,2%	-28,6%	+80,0%	0,0%
6.	kategoria F	4	0	5	0	0	0
	zmiana	-	-100,0%	-	-100,0%	-	-
7.	Łączna liczba	255	216	208	212	214	215
	zmiana	-	-15,3%	-3,7%	+1,9%	+0,9%	+0,5%

W 2018 r. na przejazdach kolejowo-drogowych odnotowano o 1 wypadek więcej niż w 2017 r. (+0,5%). Do największej liczby wypadków doszło na przejazdach kategorii D, których odnotowano 132 (o 9 mniej niż w 2017 r., tj. -6,4%). Należy zwrócić uwagę, że przejazdy kat. D stanowią największy udział w ogólnej liczbie przejazdów (6 580, tj. 51,4%). Na przejazdach kat. A miało miejsce 7 wypadków mniej w porównaniu do 2017 r. (-50%), natomiast na przejazdach kat. B odnotowano o 4 zdarzenia więcej (+17,4%). Liczba wypadków na przejazdach kat. C zwiększyła się o 13 zdarzeń (+48,1%).

W 2018 r. do 61,4% wypadków doszło na przejazdach niewyposażonych w urządzenia ostrzegania (sygnalizacja świetlna) ani urządzenia zabezpieczenia (rogatki lub półrogatki) – przejazdy kat. D. Wypadki na przejazdach kat. C stanowiły 18,6%. Blisko 16% wypadków miało miejsce na przejazdach zabezpieczonych rogatkami (kat. A i kat. B) oraz 4,2% na przejazdach kat. E. Na przejazdach kategorii E nie odnotowano żadnego wypadku.

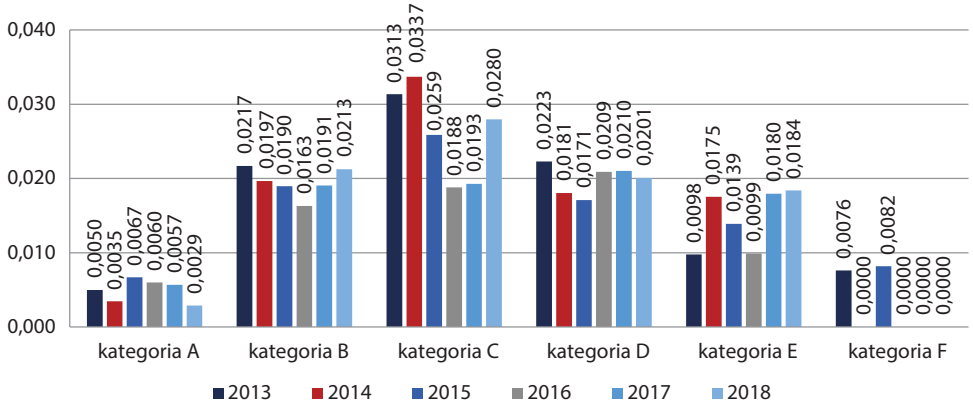
W 2018 r. – jak wcześniej zaznaczono - doszło do 6 poważnych wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych:

- 27 lutego 2018 r. w Opolu na przejeździe kolejowo-drogowym kat. D zlokalizowanym na szlaku Opole Zachodnie – Szydłów linii kolejowej nr 287;
- 13 czerwca 2018 r. w Daleszewie na przejeździe kolejowo-drogowym kat. D zlokalizowanym na szlaku Szczecin Podjuchy – Daleszewo Gryfińskie linii kolejowej nr 273;
- 23 sierpnia 2018 r. w Szaflarach na przejeździe kolejowo-drogowym kat. D zlokalizowanym na stacji Szaflary zlokalizowanej na linii kolejowej nr 99;
- 2 sierpnia 2018 r. w Gnieźnie na przejeździe kolejowo-drogowym kat. A zlokalizowanym na szlaku Pierzyska - Gniezno linii kolejowej nr 353;
- 17 listopada 2018 r. w Wiśniowej na przejeździe kolejowo-drogowym kat. D zlokalizowanym na szlaku Dobrzechów - Frysztak linii kolejowej nr 106;
- 19 grudnia 2018 r. w Rzeszowie na przejeździe kolejowo-drogowym kat. C zlokalizowanym na szlaku Głogów Małopolski - Rzeszów linii kolejowej nr 71.

5.4.7.2 Analiza wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach

Trafne zobrazowanie bezpieczeństwa na przejazdach poszczególnych kategorii oddaje wskaźnik wypadkowości, odnoszący liczbę wypadków na przejazdach danej kategorii do ogólnej liczby tych przejazdów.

Rys. 32: Wskaźnik wypadkowości na przejazdach kolejowo-drogowych według kategorii w latach 2013–2018

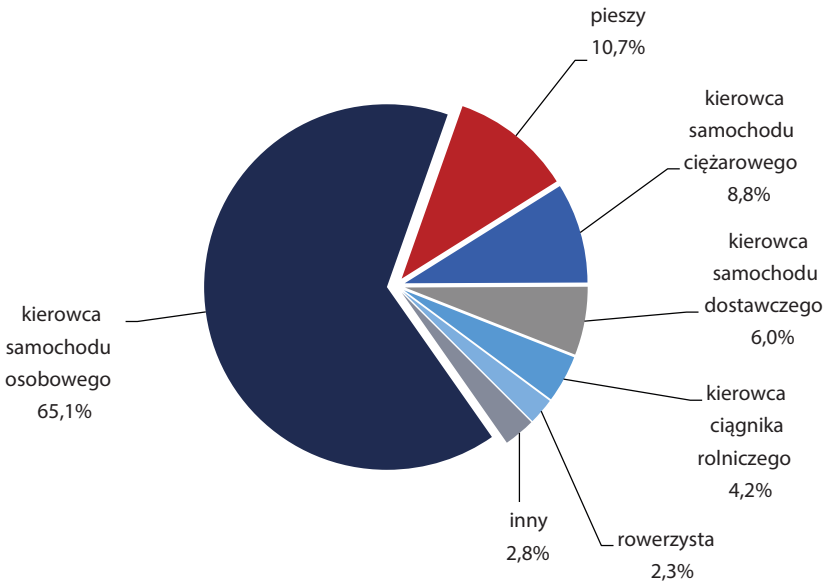


W 2018 r. miernik wypadkowości dla przejazdów kategorii C - podobnie jak w latach 2013–2015 - osiągnął wyższą wartość niż dla pozostałych kategorii przejazdów (kat. A, B, D, E i F). W latach 2016–2017 najwyższą wartością tego miernika charakteryzowały się przejazdy kategorii D.

W wypadkach, do których doszło na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach dla pieszych, można wyróżnić poszczególne grupy uczestników oraz przypisać liczbę zdarzeń, w których brali oni udział.

W 2018 r. najliczniejszą grupę użytkowników przejazdów kolejowo–drogowych biorących udział w wypadkach stanowili kierowcy samochodów osobowych. W 2018 r. uczestniczyli oni w 140 wypadkach, - o 22 (13,6%) mniej niż w 2017 r.

Rys. 33: Udział procentowy poszczególnych grup uczestników ruchu drogowego w wypadkach na przejazdach w 2018 r.



W 2018 r. na przejazdach kolejowo-drogowych zginęło 49 osób. Jest to o 7 osób więcej niż w 2017 r. (+16,7%). Wzrosła również liczba ciężko rannych z 29 osób do 33 (+13,8%).

W zdecydowanej większości przyczyną wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych byli użytkownicy dróg, którzy nie przestrzegali przepisów prawa o ruchu drogowym oraz nie zachowywali szczególnej ostrożności podczas przekraczania przejazdu.

Przejazdy kolejowo-drogowe są systematycznie poddawane działaniom nadzorczym. Dane statystyczne dotyczące zdarzeń na przejazdach kolejowo-drogowych stanowią podstawę analiz bezpieczeństwa na przejazdach. Ich wyniki uwzględniane są w planach nadzoru. Przyjęta koncepcja zakłada podjęcie właściwych działań kontrolnych na wszystkich przejazdach, na których doszło do wystąpienia zdarzenia kolejowego więcej niż jeden raz. Działania w obszarze kontroli przejazdów pozwalają rozwiązywać punktowe problemy na sieci kolejowej.

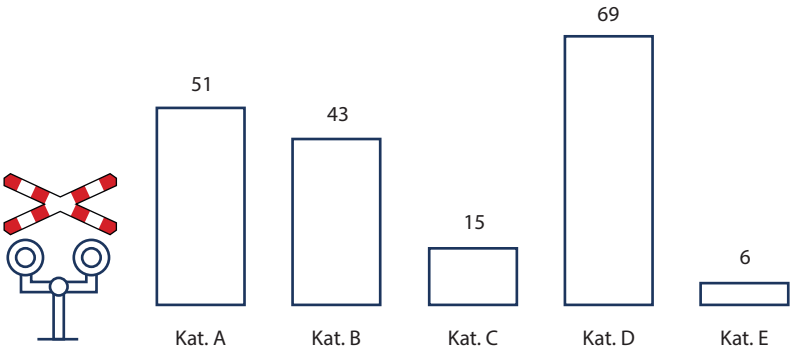
5.4.7.3 Działania nadzorcze prowadzone na przejazdach kolejowo-drogowych

Przejazdy kolejowo-drogowe stanowią punkt styku systemu kolejowego i drogowego. Obszar ten cechuje się występowaniem zagrożeń, które w dużym stopniu pochodzą spoza systemu kolejowego.

Źródła zagrożeń identyfikowane poza systemem kolejowym są składowymi ryzyka, które niejednokrotnie są trudne do oszacowania przy ocenie poziomu ryzyka związanego z występowaniem zdarzeń kolejowych na przejazdach. Należy zatem ograniczyć poziom tego ryzyka poprzez wyeliminowanie możliwie największej liczby zagrożeń po stronie systemu kolejowego.

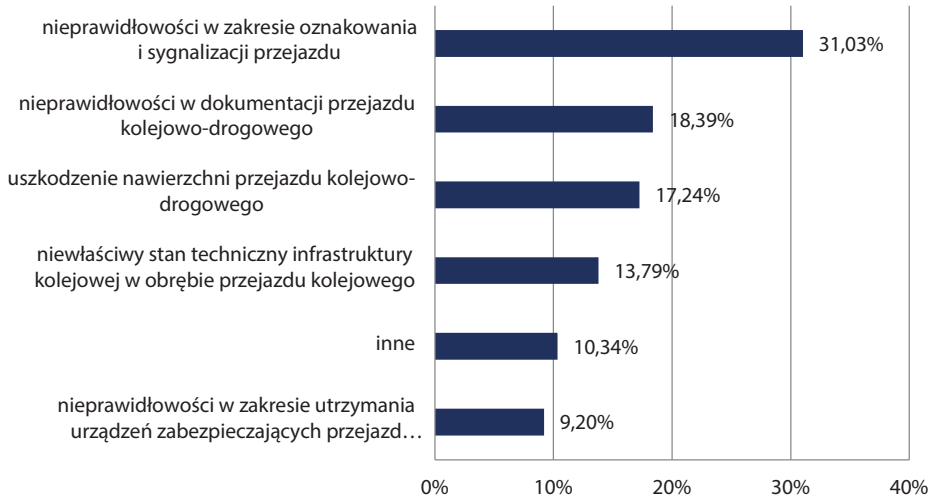
Prezes UTK w 2018 r. przeprowadził 94 czynności kontrolne na przejazdach kolejowo–drogowych, w wyniku których skontrolowano 184 przejazdy i stwierdzono 133 nieprawidłowości. Dla porównania w 2017 r. przeprowadzono 117 kontroli i stwierdzono 250 nieprawidłowości. Warto podkreślić, że w toku jednej czynności kontrolnej weryfikacji może zostać poddana większa liczba przejazdów kolejowo–drogowych znajdujących się w bliskiej lokalizacji.

Rys. 34: Liczba czynności kontrolnych w 2018 r. w podziale na kategorie przejazdów



W wyniku podjętych czynności kontrolnych obliczono wskaźnik nieprawidłowości dla przejazdu kolejowo–drogowego. Wyniósł on odpowiednio w 2018 r. 0,72, a w 2017 r. 0,67. Niewielka zmiana w obrębie powyższego wskaźnika nieprawidłowości dla przejazdu kolejowego (+0,05) oznacza, że ogólna wartość nieprawidłowości stwierdzanych w tym zakresie utrzymuje się na stałym poziomie.

Rys. 35: Najczęściej stwierdzane nieprawidłowości na przejazdach kolejowo-drogowych w 2018 r.



Tab. 11: Przykłady najczęściej stwierdzanych nieprawidłowości wybranych obszarach dotyczących przejazdów kolejowo-drogowych

OBSZAR STWIERDZANYCH NIEPRAWIDŁOWOŚCI	PRZYKŁADY NAJCZĘŚCIEJ STWIERDZANY NIEPRAWIDŁOWOŚCI
NIEPRAWIDŁOWOŚCI W ZAKRESIE OZNAKOWANIA I SYGNALIZACJI PRZEJAZDU	• niekompletne i niezgodne z wymaganiami oznakowanie od strony drogi; • brak umiejscowienia wskaźników dotyczących wprowadzonych doraźnych ograniczeń; • uszkodzone i nieczytelne oznakowanie kilometracji linii kolejowej w obszarze przejazdu kolejowego;
NIEPRAWIDŁOWOŚCI W DOKUMENTACJI PRZEJAZDU KOLEJOWO-DROGOWEGO	• nieprawidłowe prowadzenie metryk przejazdów kolejowo–drogowych; • brak opracowanego harmonogramu badań diagnostycznych przejazdów kolejowo-drogowych; • niezgodne ze stanem faktycznym wyniki badań i pomiarów, zdefiniowanych w dokumentacji diagnostycznej; • niespójne zapisy Regulaminu obsługi przejazdu kolejowo- drogowego lub przejścia z zapisami metryki przejazdu kolejowo – drogowego;
USZKODZENIE NAWIERZCHNI PRZEJAZDU KOLEJOWO-DROGOWEGO	• nierówności oraz ubytki w nawierzchni przejazdu kolejowo-drogowego; • niewłaściwe utrzymanie stanu asfaltu na dojeździe do płyt skrajnych przejazdu; • zapadnięte płyty oraz zużyty pas uszczelniający na przejeździe; • zanieczyszczone żłobki przejazdowe;

OBSZAR STWIERDZANYCH NIEPRAWIDŁOWOŚCI	PRZYKŁADY NAJCZĘŚCIEJ STWIERDZANY NIEPRAWIDŁOWOŚCI
NIEWŁAŚCIWY STAN TECHNICZNY INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ W OBRĘBIE PRZEJAZDU KOLEJOWEGO	• zanieczyszczona i porośnięta roślinnością podsypka w torach w obrębie przejazdu kolejowo-drogowego; • brak odwodnienia przejazdu;
NIEPRAWIDŁOWOŚCI W ZAKRESIE UTRZYMANIA URZĄDZEŃ ZABEZPIECZAJĄCYCH PRZEJAZD KOLEJOWO-DROGOWY	• brak odgrodzenia dostępu do toru z ominięciem rogatek na odcinku od rogatki do toru; • niepełne wygrodzenie przejazdu kolejowo-drogowego; • nieodpowiednie barierki zabezpieczające przejście;
INNE	• brak spełniania warunków odpowiedniej widoczności; • brak skutecznej współpracy pomiędzy zarządcą infrastruktury kolejowej i zarządcą drogi; • niewykonanie zaleceń pokontrolnych z protokołu z badania diagnostycznego;

W 2018 r. wydano 9 decyzji dotyczących nieprawidłowości na przejazdach kolejowych. Ponadto skierowano 38 pism do zarządców dróg w celu weryfikacji stwierdzonych nieprawidłowości w oznakowaniu i stanie technicznym skrzyżowań linii kolejowych z drogami.

5.4.8. Wypadki i poważne wypadki na bocznicach kolejowych

Obowiązek zgłaszania Przewodniczącemu PKBWK i Prezesowi UTK zdarzeń zaistniałych na bocznicach kolejowych wprowadzony został w wyniku zmiany ustawy o transporcie kolejowym i rozporządzenia w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów, które weszło w życie 19 marca 2016 r. Dlatego rok 2017 jest pierwszym rokiem, dla którego dane są pełne i możliwe jest ich porównywanie.

W 2018 r. liczba wypadków na bocznicach kolejowych wyniosła 125, co stanowiło 17,1% wszystkich wypadków, które zostały zgłoszone do Prezesa UTK. Liczba ta utrzymuje się na poziome 2017 r., w którym wypadki na bocznicach stanowiły 17,3% wszystkich zgłoszonych wypadków.

Tab. 12: Liczba wypadków poszczególnych rodzajów na bocznicach w latach 2016–2018

lp.	rodzaje zdarzeń	liczba wypadków		
		III – XII 2016	2017	2018
1.	kolizje	31	41	42
2.	wykolejenia	66	63	61
3.	wypadki na przejazdach	18	20	11
4.	wypadki z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych	2	6	9
5.	pożar pojazdu kolejowego	0	0	1
6.	inne	3	0	1
	łączna liczba	120	130	125

Wśród wypadków zgłoszonych do Prezesa UTK w 2018 r., wypadki na bocznicach stanowiły odpowiednio: kolizje – 42,4% wszystkich kolizji, wykolejenia – 37,2%, wypadki na przejazdach – 4,9%, wypadki z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych – 3,9%, pożary pojazdu kolejowego – 16,7%, zaś inne wypadki – 25,0% wszystkich zgłoszonych wypadków z rodzaju „inne".

5.4.8.1 Wypadki w ramach systemu kolejowego i z udziałem strony trzeciej występujące na bocznicach kolejowych

Podobnie jak na liniach kolejowych, również na bocznicach wyróżnić można wypadki zależne wyłącznie od systemu kolejowego i wypadki z udziałem strony trzeciej, przy czym większość wypadków na bocznicach, to wypadki w ramach systemu kolejowego, odwrotnie niż ma to miejsce na liniach kolejowych.

Wypadki na bocznicach w 2018 r. wynikały z przyczyn wewnątrz systemu kolejowego w 78,3%, zaś w pozostałych 21,7% przypadków miała w nich udział strona trzecia.

5.4.8.2 Ofiary wypadków na bocznicach kolejowych

W wypadkach kolejowych na bocznicach w 2018 r. zginęły cztery osoby, a trzy zostały ciężko ranne. Trzy ofiary śmiertelne i trzy osoby ciężko ranne to poszkodowani w wypadkach z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych. Siódma z osób poszkodowanych zginęła w wypadku na przejeździe kolejowo-drogowym.

W 2018 r. nastąpił wzrost liczby ofiar śmiertelnych z 1 do 4 osób. Trzech pracowników zostało ciężko rannych w wypadkach z udziałem osób i pojazdów kolejowych będących w ruchu.

5.4.8.3 Analiza przyczyn występowania zdarzeń na bocznicach kolejowych

Przyczyną 23,2% wypadków na bocznicach kolejowych było najechanie pojazdu kolejowego na pojazd kolejowy lub inną przeszkodę (kat. 13); 17,6% to uszkodzenie lub złe utrzymanie nawierzchni (kat. 09); 12,8% to wypadki wskutek przyjęcia lub jazdy pojazdu kolejowego po niewłaściwie ułożonej drodze przebiegu lub nieprawidłowej obsługi urządzeń sterowania ruchem kolejowym; 8,8% - najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D (kat. 21), zaś 6,4% - minięcie sygnału zabraniającego dalszej jazdy (kat. 04).

Najliczniejsza kategoria wypadków na bocznicach to najechania na pojazd kolejowy lub inną przeszkodę (kat. 13), utrzymuje się od trzech lat na podobnym poziomie. Druga co do liczebności wypadków kategoria to uszkodzenie lub złe utrzymanie nawierzchni, mostu lub wiaduktu, w tym również niewłaściwe wykonywanie robót, np. nieprawidłowy rozładunek materiałów, nawierzchni, pozostawienie materiałów i sprzętu (w tym maszyn drogowych) na torze lub w skrajni pojazdu kolejowego lub najechanie pojazdu kolejowego na elementy budowli (kat. 09). Odnotowuje się w niej spadek o 2 zdarzenia rocznie od 2016 r.

5.4.9. Incydenty zaistniałe na bocznicach kolejowych

W 2018 r. na bocznicach kolejowych odnotowano 23 incydenty, wśród których najczęściej występowały zdarzenia na skutek: niezatrzymania się pojazdu drogowego przed zamkniętą rogatką (kat. 66 – 5 zdarzeń; uszkodzenia nawierzchni (kat. 51 – 3 zdarzenia), najechania pojazdu kolejowego na przeszkodę bez wykolejenia (kat. 60 – 3 zdarzenia) oraz wskutek rozerwania się pociągu lub składu manewrowego (kat. 68 – 3 zdarzenia). Zdarzenia tych kategorii stanowią łącznie 60,9% wszystkich incydentów odnotowanych na bocznicach.

Znaczący wzrost, z 1 do 5 incydentów, odnotowany został w kat. 66 (niezatrzymanie się pojazdu drogowego przed zamkniętą rogatką).

5.5. Projekty i kampanie

5.5.1. Podniesienie poziomu kultury bezpieczeństwa

W celu zwiększenia bezpieczeństwa transportu kolejowego, Prezes UTK kontynuuje znaczące projekty, które skierowane są nie tylko do podmiotów rynku kolejowego, ale także do całego społeczeństwa. Deklaracja oraz Konkurs Bezpieczeństwa w transporcie kolejowym są kluczowymi inicjatywami, dzięki którym przedsiębiorcy, obok poprawy techniki i organizacji pracy, dbają także o kształtowanie świadomości swoich pracowników. Wśród zasad rozwijanych w ramach powyższej koncepcji należy wskazać m.in. brak tolerancji dla naruszeń przepisów prawa oraz procedur wewnętrznych, akcep-

towanie standardów bezpieczeństwa czy ukierunkowanie na znalezienie rozwiązania. Szczególnie ważne jest kształtowanie czynnika ludzkiego w kwestii bezpiecznego transportu kolejowego, ponieważ to właśnie kompetencje, zachowania i doświadczenia pracowników wpływają w istotny sposób na funkcjonowanie branży kolejowej.

W 2018 r. miały miejsce VII, VIII i IX edycja podpisania Deklaracji Kultury Bezpieczeństwa. Do grona sygnatariuszy dołączyło łącznie 16 podmiotów.

Do końca 2018 r. „Deklarację" podpisało 186[2] przedsiębiorstw, organizacji, uczelni i urzędów związanych z rynkiem kolejowym, a także z pozostałych sektorów transportu (lotnictwo) oraz organów administracji państwowej.

Sygnatariusze Deklaracji są uprawnieni do udziału w Konkursie „Kultura bezpieczeństwa w transporcie kolejowym", który jest organizowany od 2016 r. jako kontynuacja podpisania Deklaracji. Celem konkursu jest nagradzanie lub wyróżnianie osób lub podmiotów, które swoją pracą, dzięki wprowadzonym innowacyjnym rozwiązaniom lub promowaniem właściwych postaw, przyczyniają się do podnoszenia kultury bezpieczeństwa w transporcie kolejowym oraz możliwość docenienia i nagrodzenia osób, które swoim zachowaniem lub działaniem wdrażają zasady kultury bezpieczeństwa w codziennej pracy.

Z każdym rokiem zaangażowanie sygnatariuszy w promowanie kluczowych zasad kultury bezpieczeństwa rośnie. Stosowane rozwiązania, systematycznie wdrażane i doskonalone, stają się fundamentem dojrzałego postrzegania priorytetu w postaci bezpieczeństwa.

Projekt ten jest kontynuowany i stale rozwijany. Poprzez doskonalenie formuły konkursu Prezes UTK oddziałuje na coraz szersze grono uczestników sektora kolejowego, a także poza nim. W 2018 r. odbyła się III edycja konkursu, w której Sygnatariusze mogli zgłaszać swoje prace w pięciu kategoriach.

2 *W 2019 r. Deklaracja podpisana została przez 200 sygnatariuszy.*

Nagrody i wyróżnienia w konkursie zostały przyznane przez kapitułę, którą tworzą Prezes UTK, Sekretarz oraz pracownicy naukowi uczelni wyższych.

Rokrocznie ogromnym zaszczytem dla Prezesa UTK oraz Kapituły konkursu jest wyróżnianie pracowników odznaczających się niebywałą dbałością o bezpieczeństwo, szczególnym respektowaniem podstawowych zasad kultury bezpieczeństwa, współżycia społecznego, a nade wszystko odpowiedzialnością za siebie i za innych.

W 2018 r. został opracowany Biuletyn Kultury Bezpieczeństwa w transporcie kolejowym. W jego treści można znaleźć Kalendarium Kultury Bezpieczeństwa, a także opis nagrodzonych i wyróżnionych rozwiązań w latach 2016-2018. Publikacja ma służyć promocji aktywności w podejmowaniu wszelkich działań zmierzających do podniesienia poziomu bezpieczeństwa, a także poszerzaniu wiedzy i informacji w tym zakresie.

Deklaracja ciągle się rozwija i przynosi oczekiwane efekty. Dzieje się tak, ponieważ zapewnienie wysokiego poziomu bezpieczeństwa polskiego transportu kolejowego stało się priorytetem przedsiębiorców działających w branży kolejowej i jest wspierane przez działania całego środowiska, w tym również przez organy państwa, jednostki naukowe, organizacje, stowarzyszenia i media.

5.5.2. Kampania Kolejowe ABC

„Kampania Kolejowe ABC" to ogólnopolski projekt informacyjno-edukacyjny z zakresu bezpieczeństwa na terenach kolejowych realizowany przez UTK. Celem Kampanii jest propagowanie zasad bezpieczeństwa oraz wartości i wzorców związanych z odpowiedzialnym zachowaniem się podczas korzystania z transportu kolejowego, a także podczas poruszania się na obszarach stacji, przystanków i przejazdów kolejowych. Głównymi odbiorcami „Kampanii Kolejowe ABC" są dzieci w wieku przedszkolnym i szkolnym ze szkół podstawowych (klasy I-VI). Pośredni odbiorcy projektu to nauczyciele, wychowawcy oraz opiekunowie dzieci – mają oni nieoceniony wpływ na kształtowanie konkretnych nawyków, zachowań i postaw wśród swoich podopiecznych.

5 kwietnia 2017 r. Prezes UTK i Dyrektor Centrum Unijnych Projektów Transportowych podpisali umowę na dofinansowanie projektu ze środków Funduszu Spójności w ramach POIiŚ 2014-2020 w wysokości 23,5 mln zł (całkowita wartość projektu to 27,6 mln zł).

Działania prowadzone w ramach projektu to:

- zajęcia z zakresu bezpieczeństwa na obszarach kolejowych prowadzone w wybranych placówkach edukacyjnych;
- kampania medialna.

Rok 2018 był czasem intensywnych prac nad przeprowadzaniem postępowań w ramach projektu oraz realizacją poszczególnych działań. Zostały opracowane, wykonane i dostarczone interaktywne pomoce dydaktyczne (aplikacje do prowadzenia zajęć, gra symulacyjna i aplikacja mobilna), książki

edukacyjne oraz materiały edukacyjno-promocyjne. Została też przygotowana kampania medialna, której realizację UTK rozpoczął w listopadzie 2018 r.

Do 2021 r. zostanie przeprowadzonych około 700 lekcji w przedszkolach i szkołach podstawowych na terenie całej Polski, w gminach, w których na przestrzeni ostatnich lat doszło do tragicznych wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych oraz na tzw. dzikich przejściach. Dzięki interaktywnym zajęciom przygotowanym w ramach projektu ok. 21 000 dzieci pozna zasady prawidłowego zachowania się na przejeździe kolejowym, dworcu, w pociągu oraz w okolicach torowisk. Tego typu lekcje, w dużej mierze wymagające interakcji ze strony uczestników, ich zaangażowania oraz aktywnego uczestnictwa, utrwalają zasadniczy przekaz merytoryczny kampanii.

W ramach kampanii medialnej w listopadzie 2018 r. rozpoczęła się emisja pierwszego spotu reklamowego z udziałem bohatera akcji, nosorożca Rogatka, który pokazuje dzieciom, jak zachować się w pobliżu przejazdów kolejowych. Odbyła się także konferencja inaugurująca nową, medialną odsłonę „Kampanii Kolejowe ABC".

Pod koniec 2018 r. Urząd rozpoczął ponadto współpracę z dziecięcymi vlogerami popularnych kanałów serwisu YouTube. Twórcy przygotowali pierwsze filmy z cyklu dotyczącego bezpieczeństwa na peronach, w pociągach i na przejazdach kolejowych. Przekaz kierowany jest do dzieci w wieku 9-12 lat.

W 2018 r. została również stworzona aplikacja na urządzenia mobilne „Kolejowe ABC", którą w kolejnych latach będzie można pobrać z App Store (dla systemu iOS) oraz z Google Play (dla systemu Android). Dzięki aplikacji dzieci będą mogły w przyjemny sposób poznawać zasady bezpieczeństwa na kolei. W ramach gry „Kolejowe ABC" w następnych latach realizacji projektu przeprowadzane będą konkursy z nagrodami dla uczniów klas IV-VI ze szkół podstawowych w całej Polsce.

Ponadto dzieci, ich rodzice, opiekunowie i nauczyciele mogą znaleźć ciekawe gry, quizy i materiały multimedialne na internetowej platformie edukacyjnej Peronowo, dostępnej na stronie internetowej www.kolejoweabc.pl.

Główne założenia projektu to:

- stworzenie spójnego, kompletnego i uniwersalnego programu edukacyjnego, który będzie mógł być realizowany także po zakończeniu projektu bezpośrednio przez placówkę edukacyjną;
- dostarczenie placówkom edukacyjnym narzędzi do prowadzenia zajęć (e-podręcznik dla nauczycieli, materiały edukacyjne dla dzieci, edukacyjna aplikacja internetowa);
- zwiększenie stopnia zainteresowania tematyką bezpiecznego korzystania z transportu kolejowego oraz poruszania się na obszarze/w pobliżu terenów kolejowych;
- podniesienie stopnia wiedzy, umiejętności praktycznych i prawidłowych zachowań w przypadku wystąpienia zagrożenia dla bezpieczeństwa pasażerów/uczestników ruchu kolejowo-drogowego;
- pozytywny wpływ uczestników projektu poprzez promowanie szeroko rozumianej kultury bezpieczeństwa wśród rówieśników, członków rodziny, lokalnych społeczności – a w ujęciu globalnym na skalę całej Polski.

5.5.3. Projekt „Poprawa bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych"

W 2018 r. Prezes UTK kontynuował zainicjowany pod koniec 2017 r. projekt poprawy bezpieczeństwa na przejazdach.

Harmonogram projektu obejmuje grupy działań zrealizowanych w 2018 r. i zaplanowanych na 2019 r., z perspektywą ich kontynuacji w latach następnych. Uwzględniają one wielopłaszczyznową współpracę, edukację i monitorowanie.

Współpraca odbywać się będzie zarówno w ramach działalności Zespołu ds. monitorowania, jak również w drodze spotkań roboczych i uzgodnień pomiędzy zarządcami infrastruktury, Policją, Krajową Radą Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego oraz Wojewódzkimi Ośrodkami Ruchu Drogowego, przy udziale Prezesa UTK. Zacieśnianie współpracy między instytucjami i podmiotami, których profil działalności pozwala na kreowanie warunków do szerzenia wiedzy z zakresu bezpiecznego przekraczania przejazdów kolejowo-drogowych jest konieczne dla zminimalizowania ryzyka, na jakie często nieświadomie narażają się użytkownicy przejazdów, w szczególności kierowcy.

Działalność edukacyjna w 2018 r. obejmowała kontynuowanie szkoleń w ramach Akademii UTK oraz „Kampanii Kolejowe ABC", które propagują zasady bezpieczeństwa oraz wartości i wzorców związanych z odpowiedzialnym zachowaniem się podczas korzystania z transportu kolejowego, a także podczas poruszania się na obszarach stacji, przystanków i przejazdów kolejowych.

Całości dopełniają zagadnienia związane z monitorowaniem wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych i analizy, które pozwalają na zidentyfikowane występujących problemów.

Prezes UTK od 2018 r. koordynuje również działania związane z włączeniem przejazdów kolejowo-drogowych wszystkich zarządców infrastruktury do systemu numeru alarmowego 112 – na wzór działania wdrożonego w 2018 r. przez PKP PLK. Każdy przejazd oznakowany zostanie unikatowym numerem, co przyspieszy zlokalizowanie miejsca, w którym wystąpiło zagrożenie.

W ramach współpracy z narodowym zarządcą infrastruktury oraz Policją, Prezes UTK w 2018 r. przekazał do Komendanta Głównego Policji uzyskany z PKP PLK wykaz 24 przejazdów o podwyższonym ryzyku wystąpienia zdarzeń kolejowych wraz z ich danymi lokalizacyjnymi. Celem przekazania wykazu miało być zwiększenie przez Policję intensywności działań nadzorczych nad przestrzeganiem przepisów ruchu drogowego przez kierowców, szczególnie w lokalizacjach wskazanych w wykazie przygotowanym przez PKP PLK. Działania takie w ocenie Prezesa UTK mogą znacząco przyczynić się do zmniejszenia liczby wypadków, zwłaszcza dzięki temu, że obecność funkcjonariuszy Policji działa dyscyplinująco na kierowców.

Prezes UTK zagwarantował, że będzie wspierać zarządców infrastruktury w pracach dotyczących znakowania przejazdów, a także zasugerował współpracę i korzystanie z doświadczeń PKP PLK.

W ocenie Prezesa UTK w celu zmniejszenia liczby wypadków na przejazdach kolejowo–drogowych istotne jest podejmowane działań zmierzających do wyposażania przejazdów w nowoczesne urządzenia zabezpieczające, urządzenia aktywnego ostrzegania kierowców przed zbliżaniem się do przejazdu kolejowo-drogowego, elementy wibroakustyczne przywracające uwagę kierowcy przed skrzyżowaniem z linią kolejową, ale również instalacja systemów rejestrujących przypadki łamania przepisów prawa przez kierowców połączonych z systemem ogólnokrajowym (np. CANARD), a w uzasadnionych przypadkach zupełną eliminację zagrożenia poprzez budowę skrzyżowań bezkolizyjnych (dwupoziomowych).

Mając na względzie, że jednym z największych zagrożeń dla ruchu kolejowego oraz drogowego jest zachowanie kierowców na przejazdach kolejowych, Prezes UTK będzie realizował program poprawy bezpieczeństwa na przejazdach poprzez działania legislacyjne, nadzorcze oraz edukacyjne.

5.5.4. Zespół zadaniowy do spraw monitorowania poziomu bezpieczeństwa sektora kolejowego w Polsce

Od 2014 r. działa powołany z inicjatywy Prezesa UTK, Zespół zadaniowy ds. monitorowania poziomu bezpieczeństwa sektora kolejowego w Polsce. Celem funkcjonowania Zespołu ds. monitorowania jest m.in. monitorowanie poziomu bezpieczeństwa krajowego sektora kolejowego, identyfikowanie niepokojących zjawisk i trendów w obszarze bezpieczeństwa oraz informowanie o tym podmiotów sektora kolejowego a także analizowanie wyników prac komisji kolejowych, o których mowa w art. 28m ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym w związku z zadaniem Prezesa UTK, o którym mowa w art. 13 ust. 1a pkt 7a ustawy o transporcie kolejowym.

Do głównych zadań Zespołu ds. monitorowania należy w szczególności:

- identyfikowanie źródeł informacji dotyczących bezpieczeństwa krajowego sektora kolejowego;
- analizowanie informacji dotyczących bezpieczeństwa krajowego sektora kolejowego w celu identyfikacji niepokojących zjawisk i trendów;
- określanie optymalnego trybu komunikacji z sektorem oraz przekazywanie informacji o zidentyfikowanych zagadnieniach problemowych dotyczących bezpieczeństwa krajowego sektora kolejowego;
- inicjowanie działań ukierunkowanych na przyjmowanie i wdrażanie przez podmioty sektora kolejowego środków zapobiegawczych oraz eliminację zidentyfikowanych nieprawidłowości;
- opracowywanie rekomendacji i zaleceń kierowanych do podmiotów rynku kolejowego dotyczących zadań systemowych mających przyczynić się do poprawy poziomu bezpieczeństwa w odniesieniu do zidentyfikowanych zagrożeń i nieprawidłowości oraz „dobrych praktyk" związanych z badaniem zdarzeń kolejowych i innych sytuacji potencjalnie niebezpiecznych.

W 2018 r. zorganizowano 6 spotkań Zespołu ds. monitorowania.

Spis rysunków

Rys. 1: Liczba pasażerów kolei w Polsce w latach 2009-2018 (przewozy normalnotorowe) 5
Rys. 2: Praca przewozowa w kolejowych przewozach pasażerskich w latach 2009-2018 (przewozy normalnotorowe) 5
Rys. 3: Udział przewoźników pasażerskich w rynku wg liczby pasażerów w 2018 r. 6
Rys. 4: Zatrudnienie w sektorze przewozów pasażerskich w latach 2010-2018 7
Rys. 5: Wyniki działalności przewoźników pasażerskich (mld PLN) w latach 2009-2018 8
Rys. 6: Udział kanałów dystrybucji w ogólnej liczbie sprzedanych biletów wg liczby pasażerów w 2018 r. ze wskazaniem zmiany w stosunku do 2017 r. w punktach procentowych (pp) 9
Rys. 7: Udziały przewozów o charakterze usług publicznych i komercyjnych w liczbie przewiezionych pasażerów, pracy przewozowej oraz pracy eksploatacyjnej w 2018 r. 11
Rys. 8: Masa ładunków w kolejowych przewozach towarowych w latach 2010-2018 (przewozy normalnotorowe) 12
Rys. 9: Praca przewozowa w kolejowych przewozach towarowych w latach 2010-2018 (przewozy normalnotorowe) 12
Rys. 10: Średnia prędkość handlowa pociągów towarowych ogółem i pociągów intermodalnych w Polsce w km/h w latach 2013-2018 14
Rys. 11: Udział w rynku największych przewoźników wg masy przewiezionych towarów na koniec 2018 r. 15
Rys. 12: Wyniki działalności przewoźników towarowych (mld PLN) w latach 2009-2018 16
Rys. 13: Kolejowe przewozy intermodalne w Polsce (w tys. ton) 18
Rys. 14: Rozmieszczenie terminali intermodalnych w Polsce. 19
Rys. 15: Przeładunek w polskich portach w latach 2016-2018 (w tys. TEU) 20
Rys. 16: Struktura linii kolejowych eksploatowanych w Polsce w 2018 r. wg rozstawu szyn 22
Rys. 17: Struktura linii kolejowych eksploatowanych w Polsce w 2018 r. wg stopnia elektryfikacji 22
Rys. 18: Struktura linii kolejowych eksploatowanych w Polsce w 2018 r. wg znaczenia linii 22
Rys. 19: Struktura linii kolejowych eksploatowanych w Polsce w 2018 r. wg liczby torów 22
Rys. 20: Średni koszt poc-km za minimalny dostęp do infrastruktury PKP PLK od rozkładu jazdy pociągów 2008/2009 do 2017/2018 23
Rys. 21: Udział pojazdów trakcyjnych wykorzystywanych przez przewoźników normalnotorowych w ilostanie ogólnym w 2018 r. 26
Rys. 22: Miernik wypadkowości w latach 2008–2018 29
Rys. 23: Realizacja wspólnych celów w zakresie bezpieczeństwa (2013-2018) 32
Rys. 24: Rodzaj działań nadzorczych realizowanych w terenie w 2018 r. 33
Rys. 25: Ogólne dane w zakresie działań nadzorczych w latach 2015-2018 33
Rys. 26: Obszary, w których odnotowano największy spadek wskaźnika nieprawidłowości w 2018 r. 34
Rys. 27: Obszary, w których odnotowano największy wzrost wskaźnika nieprawidłowości w 2018 r. 35
Rys. 28: Wypadki zależne i niezależne od systemu kolejowego w latach 2013–2018 39
Rys. 29: Liczba zdarzeń kat. B04, C44 oraz sytuacji potencjalnie niebezpiecznych u wszystkich przewoźników w latach 2013–2018 (na liniach i bocznicach) 40

Rys. 30: Liczba incydentów na liniach kolejowych w latach 2011–2018 42
Rys. 31: Liczba wypadków wskutek najechania na osoby podczas przechodzenia przez tory na liniach kolejowych w latach 2012–2018 43
Rys. 32: Wskaźnik wypadkowości na przejazdach kolejowo-drogowych według kategorii w latach 2013–2018 48
Rys. 33: Udział procentowy poszczególnych grup uczestników ruchu drogowego w wypadkach na przejazdach w 2018 r. 49
Rys. 34: Liczba czynności kontrolnych w 2018 r. w podziale na kategorie przejazdów 50
Rys. 35: Najczęściej stwierdzane nieprawidłowości na przejazdach kolejowo-drogowych w 2018 r. 51

Sprawozdanie z funkcjonowania rynku transportu kolejowego w 2018 r.

URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO

Warszawa 2019

Sprawozdanie ze stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego w 2018 r.

KULTURA BEZPIECZEŃSTWA W TRANSPORCIE KOLEJOWYM

URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO

Warszawa, 2019

Urząd Transportu Kolejowego
Al Jerozolimskie 134
02-305 Warszawa
www.utk.gov.pl