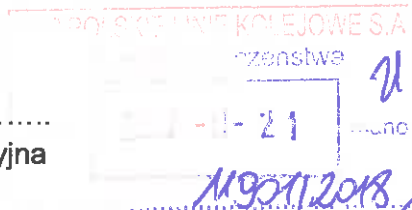


komórka / jednostka organizacyjna  
IZDKO-00907-2/2018



Bydgoszcz, dnia 22.10.2018r.

## Raport z oceny znaczenia zmiany

Niżej podpisani stwierdzają, iż przeprowadzono ocenę znaczenia zmiany w systemie kolejowym dotyczącą zmiany technicznej i eksploatacyjnej polegającej na budowie przejścia podziemnego dla pieszych, rowerzystów i osób niepełnosprawnych pod torami linii kolejowej nr 18 Kutno-Piła w km 57.407, wraz z infrastrukturą towarzyszącą: budową ciągów komunikacyjnych na dojściach do obiektu, budową instalacji oświetleniowej i odcinków przyłącza kanalizacyjnego i energetycznego, przebudową sieci teletechnicznych, budową/przebudową schodów prowadzących na perony i realizacją robót powiązanych – budową ogrodzenia linii kolejowej i częściową rozbiórką fragmentu schodów istniejącej kładki dla pieszych, w ramach inwestycji Gminy Miasto Włocławek pn.: „Budowa przejścia podziemnego dla pieszych pod torami kolejowymi w rejonie ul. Radosnej” i uznano, że zmiana

**JEST ZNACZĄCA / NIE JEST ZNACZĄCA<sup>1</sup>**

z punktu widzenia jej wpływu na bezpieczeństwo systemu kolejowego.

W tym uznano, że zmiana w podsystemie<sup>1</sup>:

1. „Infrastruktura”: NIE JEST ZNACZĄCA / JEST ZNACZĄCA<sup>1</sup>.
2. „Energia”: NIE JEST ZNACZĄCA / JEST ZNACZĄCA<sup>1</sup>.
3. „Sterowanie-urządzenia przytorowe”: NIE JEST ZNACZĄCA / JEST ZNACZĄCA<sup>1</sup>.
4. „Sterowanie — urządzenia pokładowe”: NIE JEST ZNACZĄCA / JEST ZNACZĄCA<sup>1</sup>.
5. „Tabor”: NIE JEST ZNACZĄCA / JEST ZNACZĄCA<sup>1</sup>.

### UZASADNIENIE<sup>2</sup>:

W oparciu o ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) Nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylające Rozporządzenie (WE) nr 352/2009 (Dz. Urz. UE L121 z 03.05.2013 r.), zdefiniowano system kolejowy przed wprowadzeniem zmiany oraz w trakcie jej wprowadzania wraz z identyfikacją zagrożeń dotyczących ocenianego systemu wynikających z tytułu wprowadzenia zmiany.

Zespół, kierując się fachowym osądem, zdecydował o znaczeniu zmiany na podstawie zestawu kryteriów wyszczególnionych w art. 4 ust. 2 ww. Rozporządzenia:

- a. skutki awarii systemu: wiarygodny najgorszy scenariusz dla awarii ocenianego systemu z uwzględnieniem istnienia barier zabezpieczających poza systemem:

Najgorszym możliwym scenariuszem w przypadku awarii ocenianego systemu jest katastrofa budowlana obiektu, której następstwem mogą być ofiary śmiertelne.

- b. innowacja wykorzystana przy wprowadzaniu zmiany:

Niski stopień innowacyjności. Zastosowane zostaną powszechnie stosowane w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i Unii Europejskiej: technologie, rozwiązania konstrukcyjne oraz

<sup>1</sup> niewłaściwe skreślić,

<sup>2</sup> należy również wymienić kryteria, które zdecydowały o tym, że zmiana została uznana za „znaczącą”

sprzęt i materiały. Zmiana nie stanowi nowości dla PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. jako zarządcy infrastruktury oraz przewoźników kolejowych. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. mają odpowiednie doświadczenie i wiedzę wynikającą z wieloletniej eksploatacji, utrzymania i obsługi bieżącej na zarządzanych liniach kolejowych, analogicznych obiektów infrastruktury kolejowej.

c. złożoność zmiany:

Średni stopień złożoności. Zmiana obejmuje wprowadzenie prace w podsystemie „Infrastruktura” i „Energia”, lecz nie narusza istniejącej integracji pomiędzy podsystemami systemu kolejowego. Poprawi natomiast w sposób odczuwalny bezpieczeństwo.

d. monitoring:

Zakład Linii Kolejowych w Bydgoszczy będzie monitorować system, poprzez okresowe przeglądy i kontrole wykonywane przez Inspektora ds. obiektów inżynierskich, Inspektora ds. nawierzchni i podtorza, kontrole pracowników Sekcji Eksploatacji Toruń Główny mające na celu reagować na pojawiające się zagrożenia w oparciu o procedury kontrolne obowiązujące w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Częstotliwość czynności monitorujących i kontrolnych wykonywanych w procesie diagnostyki technicznej i kontroli okresowych nawierzchni i obiektów inżynierskich wraz z ich zakresem są określone w regulacjach wewnętrznych obowiązujących w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

W trakcie prowadzenia prac związanych z realizacją projektu, zapewniony będzie bieżący monitoring w zakresie bezpieczeństwa i prawidłowości wykonywania robót z ramienia Zamawiającego przez Inspektorów nadzoru jak i Wykonawcy przez wyznaczonego Kierownika Budowy z uwzględnieniem zapisów w „Planie BIOZ” oraz „Regulaminie tymczasowym prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót”.

e. odwracalność zmiany:

Pełna odwracalność - wprowadzana zmiana z technicznego punktu widzenia jest w pełni odwracalna, jednak powrót do stanu poprzedniego z eksploatacyjnego i społecznego punktu widzenia jest nieracjonalny i nieuzasadniony, gdyż pogarszałby kwestię bezpieczeństwa na linii kolejowej nr 18 oraz dla użytkowników przejścia przez tory kolejowe. Odwrócenie zmiany, wpłynęłoby również na pogorszenie standardów linii kolejowej nr 18.

f. dodatkowo:

Brak wcześniejszych zmian ocenianego systemu, które byłyby związane z bezpieczeństwem i nie zostały ocenione jako znaczące.

**Dodatkowe środki kontroli ryzyka:**

Ponieważ nie został jeszcze wyłoniony Wykonawca robót na zadanie inwestycyjne, którego dotyczy zmiana, na obecnym etapie nie można wymienić żadnych konkretnych „Świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu...” i/lub „Zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu...” bowiem zostałyby naruszone wymogi określone m.in. w ustawie z dnia 29 stycznia 2004r. prawo zamówień publicznych (t.j. Dz. U. z 2018r. poz. 1986) m.in. dotyczące unikania wszelkich sformułowań lub parametrów, które by wskazywały na konkretny wyrób albo na konkretnego wykonawcę. Po wyłonieniu w drodze przetargu

wykonawcy niezbędne będzie dokonanie ponownej oceny znaczenia zmiany zgodnie z wymogami określonymi w procedurze SMS/MMS-PR-03.

Lp.	Imię i Nazwisko	Jednostka/ komórka org.	Stanowisko/ specjalność (branża)*	Funkcja w Zespole	Podpis
1.	Magdalena Kropidłowska	Zakład Linii Kolejowych w Bydgoszczy	Główny Inżynier ds. obiektów inżynierskich	Przewodniczący Zespołu	Główny Inżynier Magdalena Kropidłowska
2.	Piotr Mróz	Zakład Linii Kolejowych w Bydgoszczy Sекcja Eksploatacji Toruń Główny	Zawiodowca ds. drogowych	Członek Zespołu	ZAWIADOWCA Piotr Mróz
3.	Łukasz Basiński	Zakład Linii Kolejowych w Bydgoszczy	Specjalista ds. infrastruktury pasażerskiej	Członek Zespołu	SPECJALISTA Łukasz Basiński
4.	Andrzej Buczkowski	Zakład Linii Kolejowych w Bydgoszczy Sекcja Eksploatacji Toruń Główny	zawiodowca ds. automatyki i telekomunikacji	Członek Zespołu	ZAWIADOWCA Andrzej Buczkowski
5.	Leszek Aranin	Zakład Linii Kolejowych w Bydgoszczy Sекcja Eksploatacji Toruń Główny	Mistrz ds. energetyki	Członek Zespołu	MISTRZ Leszek Aranin
6.	Małgorzata Komorowska	Zakład Linii Kolejowych w Bydgoszczy Sекcja Eksploatacji Toruń Główny	Zawiodowca ds. inżynierii ruchu	Członek Zespołu	Zawiodowca Małgorzata Komorowska
7.	Dariusz Śmierka	Biuro Usług Projektowo-Budowlanych Maciej Boberski	Projektant Sprawdzający – specjalność mostowa	Członek Zespołu	Śmierka

\* - o ile można wskazać

Akceptuje  
DYREKTOR BIURA  
Włodzimierz Kłoczyński  
/data i podpis Dyrektora Biura Bezpieczeństwa/

Opracował/a Magdalena Kropidłowska

Tel.: 571339555

Zatwierdzam:

DYREKTOR  
Piotr Kwabiszewski

/podpis kierownika jednostki / komórki/