

Poz. 33

**OBWIESZCZENIE
PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO**

z dnia 28 września 2018 r.

**w sprawie ogłoszenia rocznego
„Raportu w sprawie bezpieczeństwa transportu kolejowego w Polsce w 2017 r.”.**

Na podstawie art. 17a ust. 7 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 2117 z późn. zm.) ogłasza się roczny „Raport w sprawie bezpieczeństwa transportu kolejowego w Polsce w 2017 r.” stanowiący załącznik do obwieszczenia.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego *Ignacy Góra*



Raport w sprawie bezpieczeństwa transportu kolejowego w Polsce w 2017 r.



**KULTURA
BEZPIECZEŃSTWA
W TRANSPORCIE KOLEJOWYM**



15 LAT  **URZĄD
TRANSPORTU
KOLEJOWEGO**

Warszawa, 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

ISBN 978-83-65709-29-5

Spis treści

Spis treści.....	3
1. Wprowadzenie.....	4
1.1. Cel i zakres raportu	4
1.2. Główne wnioski dotyczące roku sprawozdawczego	5
2. Summary	11
3. Krajowa strategia, programy i inicjatywy w zakresie bezpieczeństwa.....	12
3.1. Zmiany organizacyjne.....	12
3.2. Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 r.	12
3.3. Krajowy Program Kolejowy do 2023 r.....	12
3.4. Krajowy Plan Wdrażania Technicznej Specyfikacji Interoperacyjności „Sterowanie”	13
3.5. Memorandum w sprawie współpracy na rzecz przeciwdziałania zjawisku kradzieży i dewastacji infrastruktury.....	14
3.6. Zgłaszanie nieprawidłowości w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego	15
3.7. „Kampania Kolejowe ABC”	15
3.8. „Dzień Pasażera”	17
3.9. „Piątki z UTK”	17
3.10. Akademia UTK	17
3.11. Lista Prezesa UTK.....	19
3.12. Projekt systemu Kolejowe e-Bezpieczeństwo	20
3.13. Inwestycje kolejowe z punktu widzenia bezpieczeństwa systemu kolejowego	20
3.14. Dopuszczenie do eksploatacji pojazdów kolejowych	21
3.15. Kształcenie maszynistów	21
4. Zmiana stanu bezpieczeństwa	23
4.1. Szczegółowa analiza danych	23
4.2. Wyniki zaleceń w zakresie bezpieczeństwa.....	30
4.3. Wdrożone środki niezwiązane z zaleceniami w zakresie bezpieczeństwa	32
5. Certyfikacja i autoryzacja bezpieczeństwa.....	35
5.1. Wydawanie certyfikatów i autoryzacji bezpieczeństwa	35
5.2. Kontakty z innymi krajowymi organami ds. bezpieczeństwa	36
5.3. Kwestie proceduralne	36
5.4. Informacje zwrotne	37
6. Nadzór	38
6.1. Strategia nadzoru.....	38
6.2. Plan nadzoru	42
6.3. Wnioski z podjętych działań nadzorczych	44
6.4. Współpraca z organami innych państw członkowskich	53
6.5. Wymiana informacji z podmiotami działającymi na rynku kolejowym	54
6.6. Nadzór nad SMS, w tym badanie przyczyn zdarzeń kolejowych zgodnie z dyrektywą (EU) 798/2016	57
7. Implementacja głównych projektów unijnych.....	63
7.1. Implementowane głównych projektów UE	63
7.2. Wynik wcześniejszych inicjatyw na rzecz poprawy bezpieczeństwa	66
8. Zmiany otoczenia prawnego.....	67
8.1. Dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei	67
8.2. Odstępstwa od systemu certyfikacji ECM.....	69
9. Kultura bezpieczeństwa.....	71
Spis rysunków	74
Spis tabel.....	75
Załącznik 1: Wspólne wskaźniki bezpieczeństwa	76

1. Wprowadzenie

1.1. Cel i zakres raportu

Zgodnie z art. 16 dyrektywy 2004/49/WE w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych (dalej: dyrektywa bezpieczeństwa), w każdym z państw członkowskich należy ustanowić organ, który realizował będzie wskazane w dyrektywie zadania **krajowego organu do spraw bezpieczeństwa (NSA)** dla sektora kolejowego. W warunkach polskich, zgodnie z art. 10 ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (dalej: ustawa o transporcie kolejowym), funkcja ta przypisana została Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego (dalej: Prezes UTK).

Zgodnie z art. 18 dyrektywy bezpieczeństwa, władza bezpieczeństwa corocznie publikuje raport roczny w sprawie swoich działań za poprzedni rok i przesyła go do Agencji Kolejowej Unii Europejskiej (dalej: Agencja) najpóźniej do dnia 30 września każdego roku.

Raport zawiera informacje o:

- stanie bezpieczeństwa kolei, łącznie z agregacją wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI), określonych w załączniku I do dyrektywy bezpieczeństwa, na szczeblu państwa członkowskiego;
- ważnych zmianach w prawodawstwie i uregulowaniach dotyczących bezpieczeństwa kolei;
- stanie certyfikacji i autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa;
- wynikach i doświadczeniach związanych z nadzorowaniem zarządców infrastruktury i przedsiębiorstw kolejowych;
- odstępstwach zastosowanych zgodnie z art. 14a ust. 8 dyrektywy bezpieczeństwa.

Na mocy postanowień art. 17a ust. 7 ustawy o transporcie kolejowym, niniejszy Raport przekazywany jest do Agencji, a także podlega publikacji w Dzienniku Urzędowym Prezesa UTK oraz na witrynie internetowej Agencji (www.era.europa.eu), na której publikowane są roczne raporty opracowywane przez wszystkie państwa członkowskie posiadające własne systemy kolejowe. Dostępny będzie dla wszystkich zainteresowanych stron – organów administracji publicznej, przedsiębiorców kolejowych, stowarzyszeń i izb gospodarczych.

Pod względem przedmiotowym ten Raport obejmuje swoim zakresem ogólnodostępną krajową sieć kolejową, zarządzaną przez jedenastu autoryzowanych zarządców infrastruktury. Raport nie obejmuje sieci, które wyłączone są spod zakresu wymagań dyrektywy bezpieczeństwa, w tym systemu kolei funkcjonalnie wydzielonej, systemu kolei wąskotorowych, kolejowego transportu wewnątrzzakładowego, systemu transportu tramwajowego, transportu linowego i linowo terenowego oraz systemu metra. Zgodnie z przyjętymi wytycznymi Raport nie obejmuje wszystkich zdarzeń, jakie miały miejsce na krajowym obszarze kolejowym. W Raporcie uwzględniane są wyłącznie zdarzenia klasyfikowane jako znaczące wypadki, w tym poważne wypadki. Definicje tych terminów przedstawione zostaną w dalszej części opracowania.

Kluczowa część niniejszego Raportu opracowana została w oparciu o dane przekazane Prezesowi UTK przez certyfikowanych przewoźników kolejowych oraz autoryzowanych zarządców infrastruktury kolejowej w rocznych raportach w sprawie bezpieczeństwa, przedkładanych w oparciu o wymagania przepisów ustawy o transporcie kolejowym, transponującej do krajowego systemu prawnego odpowiednie wymagania dyrektywy bezpieczeństwa. Uzyskane za pośrednictwem raportów dane uzupełnione zostały danymi otrzymywanymi przez Prezesa UTK z innych źródeł, w tym w szczególności danymi gromadzonymi w prowadzonym przez Prezesa UTK Rejestrze Zdarzeń Kolejowych (dalej: RZK), stanowiącym jedno z podstawowych narzędzi bieżącego monitorowania poziomu bezpieczeństwa sektora kolejowego w Polsce.

Dane zawarte w Raporcie wykorzystane zostaną przy opracowywaniu przez Agencję „Dwuletniego raportu w sprawie bezpieczeństwa systemu kolejowego w Unii Europejskiej”.

Zgodnie z obowiązującymi wytycznymi Raport przygotowany został zgodnie z jednolitym, zestandaryzowanym wzorem opracowanym przez Agencję i jest zgodny z przyjętą w tym wzorze systematyką.

Prezes UTK wzorem roku ubiegłego opublikował na stronie internetowej (<https://utk.gov.pl/pl/aktualnosci/14042,Wytyczne-do-raportow-bezpieczenstwa-za-rok-2017.html>) szczegółowe wytyczne dotyczące sporządzania raportów w sprawie bezpieczeństwa. Dane przedstawiane w raportach podlegają weryfikacji przez Prezesa UTK i w razie konieczności podmioty składają stosowne korekty, w celu zapewnienia maksymalnej rzetelności danych prezentowanych w Raporcie.

Zaznaczyć również należy, że analiza zdarzeń kolejowych w oparciu o ich podział na poważne wypadki, wypadki i incydenty (wynikający z dyrektywy bezpieczeństwa) wykorzystywana jest w bieżących działaniach monitorujących stan bezpieczeństwa rynku kolejowego podejmowanych przez Prezesa UTK oraz prezentowana jest corocznie w Sprawozdaniu ze stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego (dawniej: Ocenie stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego), publikowanym w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Transportu Kolejowego. Natomiast niniejszy Raport opracowany został w oparciu o klasyfikację zdarzeń jako znaczące wypadki (w tym poważne wypadki). Porównując zatem dane zawarte w obu dokumentach należy mieć na uwadze wspomnianą różnicę.

1.2. Główne wnioski dotyczące roku sprawozdawczego

Analizując bezpieczeństwo ruchu kolejowego w 2017 r. można stwierdzić, że pod kątem liczby znaczących wypadków okazał się on bezpieczniejszy w stosunku do roku poprzedniego. Miały w nim miejsce 252 zdarzenia (spadek o niespełna 5%), w wyniku których zginęło 171 osób, natomiast 87 osób odniosło poważne obrażenia.

Transport kolejowy uważany jest za najbezpieczniejszą gałąź transportu lądowego. Na ogólny obraz bezpieczeństwa w transporcie kolejowym składają się dwa czynniki: wypadki mające swoje źródło w systemie kolejowym oraz wypadki powstałe poza tym systemem. Podstawowymi czynnikami wpływającymi na stan bezpieczeństwa ruchu kolejowego są:

- stan techniczny infrastruktury kolejowej;
- stan techniczny taboru kolejowego;
- kompetencje pracowników;
- stan techniczny urządzeń sterowania ruchem kolejowym;
- funkcjonowanie przejazdów kolejowo-drogowych;
- kultura bezpieczeństwa społeczeństwa.

Zapewnienie dalszego, stabilnego wzrostu poziomu bezpieczeństwa w transporcie kolejowym opierać się powinno zarówno na bezpieczeństwie techniczno-organizacyjnym (ang. safety), jak również zabezpieczeniu przed działaniem czynników zewnętrznych (ang. security).

Podsumowując informacje dotyczące bezpieczeństwa rynku kolejowego za rok 2017, należy zwrócić uwagę na następujące kwestie:

Wspólne cele bezpieczeństwa

Wspólne cele bezpieczeństwa (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 Agencję na podstawie tzw. krajowych wartości referencyjnych (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 bezpieczeństwa.

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

Osiągnięty w 2017 r. poziom wspólnych celów bezpieczeństwa w ujęciu ilościowym i jakościowym dla pięciu grup ryzyka indywidualnego obejmujących pasażerów, pracowników, użytkowników przejazdów, osoby przebywające w sposób nieuprawniony na obszarze kolejowym i tzw. „inne osoby” oraz poziom ryzyka wspólnego zaprezentowany został w poniżej tabeli. Tabela zawiera informacje o konkretnym wymaganiu bezpieczeństwa, krajowej wartości referencyjnej dla danego wymagania oraz osiągniętej wartości wskaźnika w ujęciu liczbowym i procentowym. Im niższy osiągnięty poziom wskaźnika, tym poziom bezpieczeństwa w danej grupie ryzyka jest wyższy.

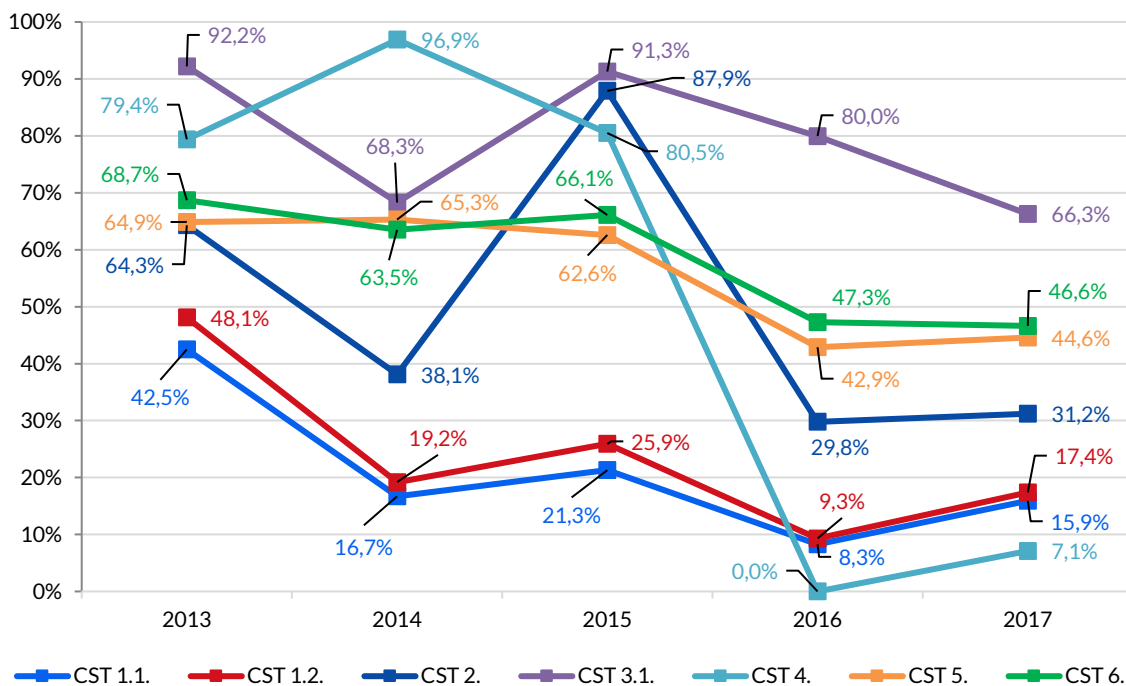
Tab. 1 Osiągnięte wartości CST dla Polski w 2017 r.

Wspólne cele bezpieczeństwa (CST)		NRV dla Polski	Wyliczona wartość wskaźnika	Osiągnięty poziom wskaźnika
1.1. NRV dla ryzyka dla pasażerów ($\times 10^{-9}$) 2017				
CST 1.1.	Ofiary śmiertelne i ważone ciężko ranne (FWSI) wśród pasażerów na miliard pociągokilometrów pociągów pasażerskich	116,1	18,489	15,9%
CST 1.2.	Ofiary śmiertelne i ważone ciężko ranne (FWSI) wśród pasażerów na miliard pasażerokilometrów	0,849	0,148	17,4%
1.2. NRV dla ryzyka dla pracowników ($\times 10^{-9}$)				
CST 2.	Ofiary śmiertelne i ważone ciężko ranne (FWSI) wśród pracowników na miliard pociągokilometrów	17,2	5,364	31,2%
1.3. NRV dla ryzyka dla użytkowników przejazdu kolejowego ($\times 10^{-9}$)				
CST 3.1.	Ofiary śmiertelne i ważone ciężko ranne (FWSI) wśród użytkowników przejazdów na miliard pociągokilometrów	277	183,620	66,3%
CST 3.2.	Ofiary śmiertelne i ważone ciężko ranne (FWSI) wśród pasażerokilometrów (km torów) pomnożona przez liczbę przejazdów	nd.	-	-
1.4. NRV dla ryzyka dla osób zaklasyfikowanych jako „inne osoby” ($\times 10^{-9}$)				
CST 4.	Ofiary śmiertelne i ważone ciężko ranne (FWSI) wśród innych osób na miliard pociągokilometrów	11,6	0,825	7,1%
1.5. NRV dla ryzyka dla nieupoważnionych osób na terenie kolejowym ($\times 10^{-9}$)				
CST 5.	Ofiary śmiertelne i ważone ciężko ranne (FWSI) wśród osób nieupoważnionych na miliard pociągokilometrów	1210	539,305	44,6%
1.6. NRV dla ryzyka dla ogółu społeczeństwa ($\times 10^{-9}$)				
CST 6.	Ofiary śmiertelne i ważone ciężko ranne (FWSI) wśród wszystkich osób na miliard pociągokilometrów	1590	741,493	46,6%

W 2017 r. żaden ze wskaźników obliczonych dla ustalonych grup ryzyka w oparciu o dane statystyczne ujęte w formie wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI), nie przekroczył akceptowanego poziomu ryzyka, określonego przez wartości referencyjne (NRV) ustalone dla Polski.

Wartości wskaźnika, wskazujące na podnoszący się poziom bezpieczeństwa, osiągnięte zostały dla grupy ryzyka dotyczącego osób innych: 7,1%. W grupie ryzyka dotyczącego pasażerów osiągnięte wartości są wyższe niż w 2016 r. i wynoszą odpowiednio 15,9% dla CST 1.1 oraz 17,4% dla CST 1.2. Wartość wskaźnika ryzyka dla użytkowników przejazdów wynosi 31,2%, co stanowi spadek o 13,7 punktu procentowego w stosunku do roku ubiegłego. Jest to równocześnie najwyższa z osiągniętych wartości CST.

Rys. 1 Realizacja wspólnych celów w zakresie bezpieczeństwa (2013-2017)



Wzrost liczby zdarzeń „SPAD”

Ze względu na wagę zdarzeń związanych z pominięciem sygnału „Stój” Prezes UTK prowadzi bieżące monitorowanie wszystkich tego rodzaju przypadków. Analiza zgromadzonych danych pozwala zauważyć, że od 2014 r. notowany jest spadek zdarzeń kategorii B04 (wypadki), natomiast od 2012 r. widoczna jest tendencja wzrostowa incydentów (kat. C44). Może to być interpretowane jako podnoszący się poziom kultury bezpieczeństwa – pracownicy bezpośrednio zaangażowani w zdarzenie nie boją się przekazywać zgłoszenia do swoich pracodawców, a następnie do Prezesa UTK. Dzięki temu ich przyczyny mogą być badane, analizowane, a docelowo proponowane właściwe działania zapobiegawcze. Dogłębna analiza przyczyn incydentów prowadzi do zmniejszenia liczby wypadków.

W trakcie posiedzenia Zespołu zadaniowego ds. monitorowania poziomu bezpieczeństwa sektora kolejowego w Polsce, Prezes UTK zwrócił szczególną uwagę na aspekt psychologiczny i uwarunkowania zewnętrzne, które nie są bezpośrednio powiązane z wykonywaną pracą i wynikają np. z różnego rodzaju problemów osobistych maszynistów. W tym obszarze istotne będzie przekonywanie pracowników, aby nie ignorowali żadnych problemów natury psychicznej oraz korzystali ze wsparcia psychologicznego, zanim przyczynią się do zdarzenia. Rola psychologa w takich przypadkach jest bardzo pomocna. Ponadto Prezes UTK przedstawił metodę *Pointing and calling*, która stosowana jest w Japonii i przyczynia

się do minimalizacji ryzyka wystąpienia tego typu zdarzeń. Metoda ta w ocenie Prezesa UTK mogłaby być przetestowana, a docelowo wdrożona również u polskich przewoźników. Polega ona na wskazaniu gestem indykatora, sygnalizatora, kierunkowskazu itp. oraz wypowiedzenia na głos jego statusu. Wykonywanie gestów i potwierdzanie stanu wskaźnika głosem pomaga w utrzymaniu skupienia i uwagi, a szczególnie zmniejsza ryzyko popełnienia błędu wynikającego z rutyny.

W ocenie Prezesa UTK na zmniejszenie ilości zdarzeń SPAD i innych wynikających z tzw. „czynnika ludzkiego” wpływ będzie miało zwiększenie nadzoru nad szkoleniem i egzaminowaniem maszynistów. Z tego względu już w 2016 r. zainicjowano prace nad innowacyjnym projektem, który pozwoli minimalizować wpływ czynnika ludzkiego na poziom bezpieczeństwa. Inicjatywa utworzenia Centrum Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów ma wzmocnić i usprawnić proces nadawania i weryfikowania kompetencji personelu kolejowego. Będzie to miejsce, w którym kompetencje wszystkich maszynistów można w sposób niezależny i obiektywny zweryfikować, co w ocenie Prezesa UTK bezpośrednio przyczyni się do poprawy poziomu bezpieczeństwa w transporcie kolejowym.

Monitorowanie i weryfikacja obszaru kompetencji maszynistów skutecznie zapobiegnie przypadkom nierespektowania przez nich właściwego czasu odpoczynku przed podjęciem kolejnej służby oraz pozwoli na podjęcie decyzji o ewentualnym skierowaniu maszynisty na dodatkowe szkolenie. Na poziom wyszkolenia maszynistów niewątpliwie wpływ mają również kompetencje instruktorów i egzaminatorów w ośrodkach szkolenia i egzaminowania maszynistów oraz kandydatów na maszynistów, które również zgodnie z założeniami projektu będą poddawane okresowej weryfikacji.

Dodatkowej minimalizacji ryzyka zaistnienia zdarzeń związanych z czynnikiem ludzkim w aspekcie prowadzenia ruchu kolejowego sprzyjałoby wdrożenie krajowych rozwiązań technicznych zabezpieczających przed błędami popełnianymi przez człowieka. Rozwiązanie takie mogłoby być oparte na urządzeniach przytorowych, które są uzależnione od sygnałów wyświetlanych na semaforach oraz urządzeniach pokładowych, które powinny być zainstalowane na pojeździe i uzupełniać te części sieci kolejowej, na której nie będzie wdrażany europejski system ERTMS. W 2017 r. Prezes UTK występował z taką inicjatywą do ministra właściwego ds. transportu.

Kolejną istotną z punktu widzenia zapewnienia bezpieczeństwa w transporcie kolejowym inicjatywą podjętą przez Prezesa UTK jest kwestia przeciwdziałania negatywnym skutkom wpływu czynnika ludzkiego przy zdarzeniach związanych z pominięciem sygnału „Stój”. W ocenie Prezesa UTK, w obliczu nadchodzącej migracji do cyfrowego standardu radiołączności GSM-R, istotną kwestią w tym zakresie jest wywołanie alarmowe. W standardzie GSM-R wywołanie alarmowe (REC), w odróżnieniu do obecnie stosowanego wywołania Radio-Stop, nie powoduje automatycznego zatrzymania pociągu. W związku z tym Prezes UTK zlecił opracowanie ekspertyzy w tym zakresie oraz podjął kroki w celu zbadania technicznych i prawnych rozwiązań, które zapewnią, że poziom bezpieczeństwa nie ulegnie obniżeniu po migracji do radiołączności opartej o standard GSM-R. Opracowano pięć wariantów funkcjonalności awaryjnego zatrzymania pociągu. Autorzy ekspertyzy zaproponowali zmiany formalne na poziomie zarówno krajowym jak i europejskim, mające na celu określenie skali prac legislacyjnych dla poszczególnych wariantów. Wskazano jednocześnie na zasadność utrzymania używanej w Polsce funkcjonalności „Radio-stop”.

Poważne wypadki na przejazdach kolejowo-drogowych

Wypadki, do których dochodzi na przejazdach kolejowo-drogowych, stanowią znaczny procent ogółu wypadków, odpowiednio: w 2013 r. - 36,2%, w 2014 r. - 32,2%, w 2015 r. - 32,6%, w 2016 r. - 36,5% i w 2017 r. - 31,9%. Każda kolizja na takim skrzyżowaniu powoduje zagrożenie dla życia i zdrowia ludzkiego oraz dla bezpieczeństwa ładunków przewożonych zarówno w pojazdach drogowych, jak i kolejowych. Może ona także generować istotne koszty społeczne, powodowane przerwami i ograniczeniami w ruchu.

W 2017 r. doszło do trzech poważnych wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych:

- 4 kwietnia na przejeździe kat. A na szlaku Zawadówka - Uherka linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa - Dorohusk;
- 7 kwietnia na przejeździe kat. C na szlaku Ozimek - Chrzastowice linii kolejowej nr 144 Tarnowskie Góry - Opole Główne;
- 2 listopada na przejeździe kat. A na szlaku Śniadowo - Łapy linii kolejowej nr 36 Ostrołęka - Łapy.

Statystyki wskazują, że **do ponad 65% wypadków** doszło na przejazdach niewyposażonych w urządzenia ostrzegania (sygnalizacja świetlna) ani urządzenia zabezpieczenia (rogatki). Ponad 17% wypadków miało natomiast miejsce na przejazdach zabezpieczonych rogatekami (kat. A i kat. B). Na przejazdach kat. A był jeden wypadek mniej w stosunku do 2016 r. (-6,7%), zaś na przejazdach kat. B miało miejsce o 4 zdarzenia więcej (+21,1%). Liczba wypadków na przejazdach kat. C zwiększyła się o 1 zdarzenie (+3,8%). Nieznacznie natomiast spadła liczba wypadków na przejazdach kat. D - o 6 zdarzeń (-4,1%).

Liczba wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych wyposażonych w urządzenia samoczynnej sygnalizacji świetlnej oraz rogatki wygradzające połowę jezdni (przejazdy kat. B i C) jest trzykrotnie mniejsza niż na przejazdach wyposażonych jedynie w tzw. systemy bierne (przejazdy kategorii D). Przejazdy kategorii D stanowią najliczniejszą grupę przejazdów na polskiej sieci kolejowej, a iloczynny ruchu na tych przejazdach są najniższe. Likwidacja niektórych przejazdów kategorii D oraz stopniowe przekwalifikowywanie części z nich do wyższych kategorii, prowadzone przez zarządców infrastruktury, może zatem przyczynić się do stopniowego podnoszenia poziomu bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych.

Wyliczone wartości miernika za lata 2012-2017 wskazują, że podobnie jak w 2016 r., w 2017 r. miernik wypadkowości dla przejazdów kategorii D osiągnął wyższą wartość niż dla pozostałych kategorii. W latach wcześniejszych najwyższą wartością miernika cechowały się przejazdy kategorii C.

Sprawcami zdecydowanej większości wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych byli użytkownicy dróg, którzy nie przestrzegali przepisów prawa o ruchu drogowym, nie zachowując szczególnej ostrożności podczas przechodzenia lub przejeżdżania przez przejazd. Należy również zwrócić uwagę na dyscyplinę pracy części pracowników kolejowych obsługujących przejazdy kat. A, którzy w kilku przypadkach nie zamykali rogatki w przepisowym czasie przed zbliżającym się pociągiem lub otwierali je po zjeździe pierwszego pociągu bez sprawdzenia, czy po sąsiednim torze nie zbliża się kolejny pociąg.

Mniej kradzieży infrastruktury

W 2017 r. odnotowano również spadek (o 11,1%) liczby wszystkich rodzajów czynów chuligańskich na obszarze kolejowym. Liczba kradzieży i dewastacji infrastruktury spadła natomiast w stosunku do 2016 r. o 14,7%. Przyczyny spadku należy dopatrywać się zarówno w działaniach operacyjnych Straży Ochrony Kolei, jak również zaangażowaniu sygnatariuszy Memorandum w sprawie przeciwdziałania kradzieżom infrastruktury. Prezes UTK jest jednym z sygnatariuszy Memorandum i aktywnie angażuje się w realizację jego założeń.

Wzrost liczby kontroli i zmniejszenie liczby nieprawidłowości

W 2017 r., tak jak w roku poprzednim zauważono wzrost skuteczności działań nadzorczych prowadzonych przez Prezesa UTK - przeprowadzono o ok. 5% więcej działań nadzorczych, podczas których odnotowano spadek liczby nieprawidłowości o ok. 26%. Jest to efekt systemowego podejścia do nadzoru nad rynkiem kolejowym, jak również poprawiającej się świadomości podmiotów. Rezultatem tego jest zdecydowana poprawa kultury bezpieczeństwa wśród wszystkich podmiotów działających na rynku kolejowym. Wynika to nie tylko ze skuteczności działań podejmowanych przez pracowników Oddziałów Terenowych, ale również z aktywnej wymiany informacji i samodzielnego dążenia do rozwoju wdrożonych i odpowiednio nadzorowanych Systemów Zarządzania Bezpieczeństwem i Utrzymaniem przez ich użytkowników, m.in. w ramach takich działań, jak konkurs „Kultura bezpieczeństwa”.

Podniesienie poziomu kultury bezpieczeństwa

Kluczowym zagadnieniem dla systematycznego wzrostu poziomu bezpieczeństwa sektora kolejowego jest kontynuowanie dotychczasowych oraz podejmowanie nowych działań w zakresie propagowania zasad kultury bezpieczeństwa w transporcie kolejowym, której filarem jest stosowanie proaktywnego podejścia do kwestii bezpieczeństwa. Kształtowanie świadomości kultury bezpieczeństwa wśród osób kierujących podmiotami rynku kolejowego, ich pracowników oraz przyszłych pokoleń pozwoli na właściwe prowadzenie zarządzania ryzykiem, w tym wykorzystywanie wiedzy i kompetencji do identyfikowania zagrożeń i wdrażania adekwatnych środków kontroli ryzyka. Ogromną rolę w tym procesie odgrywają instytucje publiczne, jednostki naukowe, media branżowe, jak i inne podmioty związane z szeroko rozumianym sektorem kolejowym.

2. Summary

Railway transport is the safest form of land transport. It offers safety, comfort, robust network of connections and often significant reduction of travel time which result in continuous growth of number of passengers. Only in 2017 over 303 million people in Poland chose this mode of transport.

When we take into account the number of significant accidents which occurred on the Polish railway network, 2017 was so far the safest year: only 252 occurrences were classified as significant, 171 people died and 87 were seriously injured. The accident rate of 'significant accidents' in 2017, calculated using these data, is roughly 1 significant accident per million train-kilometers.

In 2017, all of the indicators calculated for the specified risk groups basing on statistic data included in the Common Safety Indicators (CSI) form were on the accepted level of risk as well as in accordance with National Reference Values (NRV) set for Poland. The lowest values which indicated the improvement of the safety level were observed for the risk group specified as 'other people' (7.1%). In the passenger risk group, the values were higher than in 2016 (15.9% for CST 1.1 and 17.4% for CST 1.2). The risk indicator for users of railway crossing was 31.2% which was also the highest of the CST values observed so far.

In 2017, like in the previous year, the increase of effectiveness of supervision activities conducted by the Polish NSA was noticeable as the number supervision activities carried out rose by 5% and the number of non-compliances fell by 26%. However, it is still possible to achieve a higher level of safety culture as a consequence of an increase in efficiency and adoption of a system approach to various supervision activities, as well as by an active exchange of information and continuous improvement of Safety and Maintenance Management Systems.

It should be also noted that in 2017 we could observe a further advancement of the safety culture. On President of UTK initiative the 'Declaration of the Safety Culture in Rail Transport' was signed by 177 entities, operating in or connected to railway sector. The implementation of the safety culture project resulted in change of attitude among of railway companies and their greater willingness to report incidents and potentially dangerous occurrences. The 'just culture' principles applied in rail companies' activities and a positive change in the relations between companies and the Polish NSA result in trust and transparency in exchange of information on factors affecting safety. The process of advancing of the safety culture contributes directly to better recognition of threats to safety of rail transport and early identification of its causes.

Having in mind the need to constantly improve the safety of rail transport, the Polish NSA continued to actively engage also on educational plane, organizing various campaigns as 'Railway ABC', 'Passenger's Day' or 'Fridays at UTK'. In the coming years, the Polish NSA plans to focus on improvement of the safety of railway crossings as negative trends here are still very visible.

3. Krajowa strategia, programy i inicjatywy w zakresie bezpieczeństwa

3.1. Zmiany organizacyjne

Prezes Rady Ministrów, na mocy ustawy z dnia 16 listopada 2016 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. 2016 poz. 1923), 30 marca 2017 r. powołał Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego na pięcioletnią kadencję, w czasie której może on być odwołany tylko w szczególnych przypadkach wskazanych w ustawie. Ponadto na wniosek Prezesa UTK, 4 września 2017 r. Prezes Rady Ministrów powołał dwóch wiceprezesów Urzędu Transportu Kolejowego.

Oprócz zmian kierownictwa Urzędu Transportu Kolejowego, 7 listopada 2017 r. Prezes Rady Ministrów zatwierdził nowy Statut Urzędu. Prowadzono działania mające na celu dostosowanie wewnętrznej organizacji Urzędu Transportu Kolejowego do nowego Statutu. Finałem było zatwierdzenie przez Prezesa UTK nowego Regulaminu Organizacyjnego Urzędu Transportu Kolejowego, który obowiązuje od stycznia 2018 r.

3.2. Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 r.

Dokumentem obrazującym na poziomie państwa członkowskiego strategię bezpieczeństwa w transporcie kolejowym jest *Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 r.*, opracowany w grudniu 2008 r. przez ministerstwo właściwe do spraw transportu. Dokument ten zawiera w swojej strukturze część obejmującą działania strategiczne ukierunkowane na podniesienie poziomu bezpieczeństwa systemu kolejowego.

Problematyka bezpieczeństwa sektora kolejowego ujęta jest w dwóch aspektach:

- jako bezpieczeństwo ruchu kolejowego wynikające z cech transportu kolejowego jako procesu technicznego i uwarunkowanego przede wszystkim parametrami technicznymi wykorzystywanych urządzeń i systemów;
- jako bezpieczeństwo przewozu, określane również mianem bezpieczeństwa podróży w przypadku transportu osób, obejmujące wszelkie zagrożenia dla pasażerów i ładunków przewożonych koleją, ale niezwiązane bezpośrednio z cechami technicznymi systemu kolejowego.

W zakresie obejmującym bezpieczeństwo ruchu kolejowego działania ujęte w planie dotyczą przede wszystkim stopniowego wdrażania nowoczesnych systemów sterowania ruchem kolejowym na krajowej sieci kolejowej, takich jak Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS). Dokument podkreśla również wagę procesów inwestycyjnych i rewitalizacyjnych, w szczególności w odniesieniu do infrastruktury kolejowej, oraz wskazuje na konieczność zapewnienia odpowiedniego poziomu środków finansowych przeznaczanych na właściwe utrzymanie infrastruktury kolejowej.

W kontekście zapisów strategicznych dotyczących rewitalizacji i utrzymania infrastruktury kolejowej istotne znaczenie ma skala trwających obecnie w wielu miejscach na polskiej sieci kolejowej projektów inwestycyjnych, ukierunkowanych na poprawę stanu infrastruktury kolejowej oraz podniesienie poziomu bezpieczeństwa. Znaczna część z tych prac jest współfinansowana ze środków Unii Europejskiej.

3.3. Krajowy Program Kolejowy do 2023 r.

15 września 2015 r. Rada Ministrów uchwaliła *Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku* (dalej: KPK), który jest kontynuacją zakończonego 31 grudnia 2015 r. *Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych do roku*

2015. Głównym celem tego dokumentu jest wzrost znaczenia transportu kolejowego, będącego elementem zintegrowanego systemu transportowego kraju. Cel ma zostać osiągnięty poprzez stworzenie spójnej i nowoczesnej sieci linii kolejowych. Cel główny uzupełniają cele szczegółowe, które obejmują: wzmocnienie efektywności transportu kolejowego, zwiększenie bezpieczeństwa funkcjonowania transportu kolejowego oraz poprawę jakości w przewozach pasażerskich i towarowych.

Na realizację celów zawartych w KPK, w 2017 r. zaplanowano wydanie blisko 5 750,3 mln PLN, z czego na chwilę obecną wydano ok. 5 570,2 mln PLN, co stanowi wykonanie planu finansowego na poziomie 96,9%

W 2017 roku zakończono realizację 22 projektów. Łącznie od początku realizacji programu, tj. od 2015 r. zrealizowano 97 projektów o wartości 4,16 mld PLN. Na koniec 2017 r. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (dalej: PKP PLK S.A.) prowadziła postępowania przetargowe szacowane na 22 922,1 mln PLN (netto), przy czym zawarto umowy na kwotę około 18 569,1 mln PLN.

Zarządca infrastruktury PKP PLK złożył w 2017 roku wnioski o dofinansowanie z CEF dla 5 projektów na łączną wartość niespełna 996,8 mln EUR. Komisja Europejska pozytywnie oceniła 4 z 5 złożonych wniosków, na kwotę 816,3 mln EUR. Narodowy zarządca infrastruktury kolejowej aplikował również o środki unijne w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (dalej: POIiŚ) oraz Programu Operacyjnego Polska Wschodnia (dalej: PO PW). W ramach POIiŚ PKP PLK S.A. złożyła 6 wniosków o dofinansowanie, których wartość wyniosła niespełna 5 130,7 mln PLN, a w ramach tego programu operacyjnego podpisała 10 umów o dofinansowanie na łączną kwotę netto 6 495,3 mln PLN. W ramach PO PW PKP PLK S.A. aplikowała o środki unijne dla ośmiu projektów. Dla 7 z 8 ośmiu projektów została zawarta umowa o dofinansowanie na łączną kwotę netto 1 128,4 mln PLN.

W kontekście zapewnienia bezpieczeństwa przewozów istotne znaczenie mają zadania obejmujące kompleksową wymianę nawierzchni kolejowej, urządzeń sterowania ruchem kolejowym i elektroenergetyki (trakcyjnej i nietrakcyjnej), a także modernizacje przejazdów kolejowo-drogowych w jednym poziomie oraz, tam gdzie to zasadne, ich likwidacje i zastępowanie skrzyżowaniami dwupoziomowymi.

Działania w tym zakresie są realizowane zarówno w ramach modernizacji i rewitalizacji linii (w 2017 r. w ramach tych działań zmodernizowano, zrewitalizowano lub wybudowano m.in. 1037,45 km torów, 534 rozjazdy i 182 przejazdy kolejowo-drogowe, a także wybudowano lub zmodernizowano 39 skrzyżowań dwupoziomowych), jak i w ramach odrębnych projektów inwestycyjnych (projekt POIiŚ 5.2-20, POIiŚ 5.2-12.2 - etap II oraz POIiŚ 5.2-9). Ponadto inwestycje mające na celu poprawę stanu bezpieczeństwa dotyczyły m.in.: wymiany i doposażenia rozjazdów, doposażenia rozjazdów w uniwersalne zamki zwrotnicowe, montażu układów kontroli niezajętości torów, zakup wskaźników W24 wykonanych w technologii LED.

3.4. Krajowy Plan Wdrażania Technicznej Specyfikacji Interoperacyjności „Sterowanie”

W czerwcu 2017 r. powstał *Krajowy Plan Wdrażania Technicznej Specyfikacji Interoperacyjności „Sterowanie”*. Dokument ten zakłada stopniowe wyposażenie w system ERTMS głównych linii kolejowych na terenie Polski w latach 2017-2050. W tym okresie przewiduje się wyposażenie w sumie ok. 7 900 km linii w system ETCS poziomu 1 (Limited Supervision) lub ETCS poziomu 2, a także objęcie 13 680 km linii systemem GSM-R. W połączeniu z dotychczas zrealizowanymi inwestycjami w tym zakresie, pozwoli to unowocześnić system sterowania ruchem kolejowym na znacznej części krajowej sieci kolejowej.

W 2023 r. planowane jest uruchomienie w Polsce na szeroką skalę systemu GSM-R. Po tej dacie planowane jest zakończenie eksploatacji dotychczasowego systemu łączności analogowej opartego na radiu w paśmie 150 MHz. Przewoźnicy (zarówno polscy, jak i zagraniczni) będą zatem zobowiązani

do wyposażenia swoich pojazdów w radiotelefony GSM-R w celu zapewnienia dostępu do polskiej sieci kolejowej. Na chwilę obecną nie określa się jednak konkretnej daty wyłączenia dotychczasowego systemu radia analogowego – będzie to bowiem przedmiotem kolejnych aktualizacji planu.

Zakłada się, że istniejące pojazdy transgraniczne w pełni skorzystają z eksploatacji przy wyposażeniu wyłącznie w pokładowy ETCS w korytarzach towarowych w Polsce nie wcześniej niż w 2030 r. System ETCS na niektórych odcinkach korytarzy może być dostępny już wcześniej, niemniej jednak całościowe wdrożenie ETCS w ramach bazowej sieci TEN-T jest zaplanowane na okres do 2030 r. Z tego też względu na chwilę obecną nie przewiduje się likwidacji systemu klasy B, tj. Samoczynnego Hamowania Pociągu (SHP) na liniach kolejowych Polski.

3.5. Memorandum w sprawie współpracy na rzecz przeciwdziałania zjawisku kradzieży i dewastacji infrastruktury

Kontynuując działania podjęte w 2012 r., Prezes UTK uczestniczy w pracach „Memorandum w sprawie współpracy na rzecz przeciwdziałania zjawisku kradzieży i dewastacji infrastruktury”. Memorandum zainicjowane zostało przez Prezesów trzech urzędów regulacyjnych: Urzędu Komunikacji Elektronicznej, Urzędu Regulacji Energetyki oraz Urzędu Transportu Kolejowego. Podpisały je również – na prawach sygnatariuszy – podmioty sektora telekomunikacyjnego, energetycznego i kolejowego, pragnące aktywnie włączyć się w działania objęte jego zakresem. W tę tematykę wpisują się również działania prewencyjne Policji na rzecz zapobiegania kradzieży i dewastacji mienia.

Narodowy zarządca infrastruktury podejmuje corocznie szereg działań na rzecz ochrony infrastruktury kolejowej. Do działań podjętych w ubiegłym roku należały (informacje na podstawie Roczego raportu w sprawie bezpieczeństwa PKP PLK S.A. za 2017 r.):

- monitorowanie miejsc, w których najczęściej dochodzi do kradzieży i dewastacji infrastruktury, prowadzone przez funkcjonariuszy SOK, Policji i pracowników PKP PLK S.A.;
- kierowanie na zagrożone szlaki wzmożonych sił funkcjonariuszy SOK, w tym również prowadzenie działań w ubraniach cywilnych;
- prowadzenie regionalnych i ogólnopolskich wzmożonych działań na najbardziej zagrożonych szlakach kolejowych. Działania pod kryptonimem: „INFRASTRUKTURA”;
- wykorzystanie samochodów specjalnych MCM (Mobilne Centrum Monitoringu) na najbardziej zagrożonych odcinkach linii kolejowych oraz w miejscach, gdzie dokonywane są kradzieże infrastruktury;
- współpraca z Policją, kierowanie pisemnych wystąpień do właściwych Komend Wojewódzkich Policji o zintensyfikowanie działań prewencyjnych i przeciw-kradzieżowych w rejonach częstych kradzieży;
- kontrole punktów skupu złomu i metali kolorowych wspólnie z Policją, Inspekcją Handlową oraz przedstawicielami spółek kolejowych w ramach posiadanych uprawnień;
- pisemne powiadomienia o zdarzeniu, jak też o zatrzymaniu sprawcy do właściwej spółki Grupy PKP S.A. z informacją, że uszkodzony zakład ma możliwość sporządzenia doniesienia karnego oraz dochodzenia na drodze prawnej odszkodowań za poniesione straty;
- wspólne obchody linii kolejowych z pracownikami zarządców infrastruktury w celu wytypowania miejsc, gdzie kradzieże dokonywane są najczęściej oraz wypracowanie wspólnych działań na szczeblu zakładu;

- nadzór i monitoring szlaków kolejowych, na których są planowe zamknięcia realizowane przez pociągi sieciowe w celu zapewnienia bezpieczeństwa i nadzór nad urządzeniami sterowania ruchem kolejowym;
- kierowanie do właścicieli punktów skupu złomu informacji o dokonaniu kradzieży (po każdej kradzieży urządzeń infrastruktury kolejowej), z wyszczególnieniem, jakie elementy zostały skradzione, o sankcjach prawnych wynikających ze skupowania mienia pochodzącego z przestępstwa, o zagrożeniu bezpieczeństwa w ruchu pociągów;
- działania pod kryptonimem „Bezpieczny Tory” w celu dokonywania kontroli osób, które wykonują prace na obszarze kolejowym;
- wykorzystanie sprzętu technicznego w postaci fotopułapek, noktowizorów, termowizorów oraz gogli noktowizyjnych podczas prowadzonych działań na najbardziej zagrożonych odcinkach linii kolejowych oraz w miejscach, gdzie dokonywane są kradzieże infrastruktury.

W roku 2017 odnotowano spadek o 11,1% spadek łącznej liczby wybryków chuligańskich na sieci kolejowej u wszystkich autoryzowanych zarządców infrastruktury.

3.6. Zgłaszanie nieprawidłowości w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego

Prezes UTK stale monitoruje poziom bezpieczeństwa ruchu kolejowego i reaguje na wszelkie sygnały wskazujące na występowanie nieprawidłowości. W przypadku powzięcia informacji o możliwości wystąpienia zagrożenia podejmowane są dodatkowe działania nadzorcze, niezależne od opracowanego planu nadzoru. Sygnały dotyczące stanu bezpieczeństwa systemu kolejowego pochodzą z wielu źródeł. Prezes UTK uruchomił szereg kanałów, za pomocą których można zgłaszać skargi i wnioski związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego. Zgłoszenia można kierować za pośrednictwem formularza kontaktowego zamieszczonego na stronie UTK, jak również poprzez infolinię, pocztę elektroniczną i tradycyjną, a także przez platformę ePUAP.

Skargi pasażerów są niezwykle cennym źródłem informacji o nieprawidłowościach mogących stać się przyczyną wystąpienia zagrożenia w ruchu kolejowym. Jest to również ważny instrument wspierający wzrost świadomości społecznej w kontekście bezpieczeństwa transportu kolejowego.

Część wpływających do Prezesa UTK zgłoszeń kierowana jest również ze strony pracowników branży kolejowej. Informacje o wystąpieniu nieprawidłowości pozyskane od osób, które w codziennej pracy uczestniczą w procesie realizacji przewozów bądź odpowiedzialne są za funkcjonowanie poszczególnych elementów systemu kolejowego stanowią wartość szczególną, gdyż pozwalają na weryfikację stanu bezpieczeństwa rynku na wielu płaszczyznach.

Analiza danych statystycznych dotyczących tego obszaru, wskazuje na cykliczny wzrost liczby zgłoszeń dotyczących bezpieczeństwa ruchu kolejowego. W 2017 r. za pośrednictwem wszystkich kanałów kontaktowych do Prezesa UTK wpłynęło 481 zgłoszeń, w tym największy udział stanowiły zgłoszenia dotyczące stanu technicznego infrastruktury kolejowej i przyległych gruntów (22,2%). Często wskazywaną tematyką były również warunki podróżowania oraz stan techniczny i utrzymanie pojazdów kolejowych.

3.7. „Kampania Kolejowe ABC”

W 2017 r. Prezes UTK rozpoczął realizację 4-letniego projektu edukacyjnego „Kampania Kolejowe ABC”. To ogólnopolski projekt informacyjno-edukacyjny skierowany do dzieci oraz ich nauczycieli i wychowawców. Jego 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.

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.

Celem projektu jest propagowanie zasad bezpieczeństwa oraz wartości i wzorców związanych z odpowiedzialnym zachowaniem podczas korzystania z transportu kolejowego, a także podczas poruszania się na obszarach stacji, przystanków i przejazdów kolejowych. Działania prowadzone w ramach projektu to:

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

Zajęcia pozytywnie i stymulująco wpływają na rozwój zdolności poznawczych dzieci, takich jak uwaga, myślenie przyczynowo skutkowe czy spostrzegawczość. Kształcą one umiejętności bezpiecznego poruszania się w pobliżu linii kolejowych oraz przewidywania i podejmowania właściwych decyzji. Zajęcia rozwijają wyobraźnię odbiorców oraz poczucie odpowiedzialności za bezpieczeństwo swoje i innych. Mają także wpływ na prawidłowe zachowania i reakcje na sytuacje, które występują w trakcie korzystania z transportu kolejowego oraz poruszania się na terenie kolejowym lub w jego pobliżu.

Drugą warstwą projektu „Kampania Kolejowe ABC” jest realizowana zarówno na szczeblu ogólnopolskim, jak i lokalnym, informacyjno-edukacyjna kampania medialna na rzecz poprawy szeroko rozumianego bezpieczeństwa pasażerów. Jej odbiorcami docelowymi są dzieci w wieku przedszkolnym i szkolnym oraz – pośrednio – ich rodzice, nauczyciele, wychowawcy i opiekunowie. Kampania medialna wzmacniająca przekaz płynący z zajęć rozpocznie się jesienią 2018 r.

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 edukacyjnych (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.

Wcześniej, bo od 2013 r. Prezes UTK prowadził kampanię informacyjno-edukacyjną „Kolejowe ABC” – ogólnopolski program z zakresu edukacji na temat bezpieczeństwa skierowany do dzieci w wieku przedszkolnym i szkolnym. Od tego czasu zespół edukatorów przeprowadził zajęcia dla ok. 7 000 dzieci i młodzieży. Zajęcia odbywały się nie tylko w salach lekcyjnych, ale także na boiskach szkolnych lub w naturalnym środowisku, czyli na stacji kolejowej lub w pociągu.

3.8. „Dzień Pasażera”

„Dzień Pasażera” to kampania informacyjno-edukacyjna prowadzona przez Urząd Transportu Kolejowego od 2011 r. Z inicjatywy Prezesa UTK na dworcach kolejowych w całej Polsce organizowane są bezpłatne spotkania z pasażerami na temat przysługujących im praw. Podróżni mają okazję porozmawiać o problemach związanych z transportem kolejowym, uzyskać poradę w indywidualnych sprawach, a także wymienić się z pracownikami UTK swoimi spostrzeżeniami w zakresie funkcjonowania transportu kolejowego. Podczas spotkań dostępne są także materiały informacyjno-edukacyjne dotyczące praw przysługujących pasażerom w transporcie kolejowym oraz wskazujące możliwości dochodzenia roszczeń.

Jednym z elementów spotkań jest badanie ankietowe, które dotyczy m.in. satysfakcji pasażerów z usług oferowanych na dworcach i w pociągach. W 2017 r. w 5 polskich miastach – Opolu, Częstochowie, Bydgoszczy, Gliwicach i Szczecinie Podróżni wypełnili ponad 400 ankiet, odpowiadając na pytania o dostępność usług, poziom obsługi, bezpieczeństwo i inne kwestie związane z podróżowaniem koleją. Blisko 80% ankietowanych stwierdziło, że kampania informacyjno-edukacyjna taka jak „Dzień Pasażera” jest dla nich ważna, a uzyskane informacje są przydatne.

Podczas „Dnia Pasażera” w punkcie informacyjnym UTK można spotkać pracownika UTK biegle posługującego się Polskim Językiem Migowym, który chętnie tłumaczy osobom głuchym i niedosłyszącym wszelkie kwestie związane z prawami pasażerów w transporcie kolejowym. Dla osób niewidomych dostępne są ulotki w języku Braille'a.

3.9. „Piątki z UTK”

Każda osoba zainteresowana zagadnieniami transportu kolejowego oraz funkcjonowaniem UTK może wziąć udział w cyklicznie organizowanych spotkaniach w ramach akcji „Piątki z UTK”. W 2017 r. odbyło się w sumie 60 takich spotkań, prowadzonych zarówno w Centrali UTK jak i w Oddziałach Terenowych.

W trakcie spotkań pracownicy UTK są gotowi odpowiedzieć na wszelkie pytania związane z rynkiem kolejowym lub działalnością Urzędu. W ubiegłym roku poruszane zagadnienia dotyczyły m.in. wymagań, jakie powinien spełniać ośrodek szkolenia i egzaminowania, funkcjonowania bocznic kolejowych w świetle nowelizacji ustawy o transporcie kolejowym, funkcjonowania operatorów obiektu infrastruktury usługowej, spraw związanych z czasem pracy maszynistów, procesu uzyskiwania licencji maszynisty, interpretacji przepisów prawa, nieprawidłowości wykazanych podczas kontroli czy zasad nadzoru nad pracą komisji kolejowych. Istotnymi kwestiami poruszonymi na spotkaniach były również zagadnienia dotyczące np. systemów zarządzania bezpieczeństwem (SMS) w przedsiębiorstwach kolejowych. Wśród omawianych zagadnień znalazły się też kwestie zasad wprowadzania wyrobów kolejowych na rynek czy utrzymania pojazdów.

W celu usprawnienia organizacji i przebiegu spotkań, na stronie internetowej Urzędu zamieszczony jest specjalny formularz, dzięki któremu każdy zainteresowany może zarezerwować właściwy termin spotkania.

3.10. Akademia UTK

Od 2016 r. w Urzędzie Transportu Kolejowego realizowany jest projekt Akademia UTK. Celem projektu jest transfer wiedzy pomiędzy pracownikami UTK (w ramach bloku UTK dla UTK) oraz pomiędzy pracownikami UTK, a uczestnikami szeroko rozumianego rynku kolejowego (w ramach bloku Akademii Wiedzy Kolejowej). Zadanie to realizowane jest poprzez organizację nieodpłatnych szkoleń i warsztatów. By uczestniczyć w szkoleniach realizowanych w ramach projektu wystarczy założyć konto na platformie Akademii i dokonać rejestracji na wybrane szkolenie. Po każdym szkoleniu uczestnicy za pośrednictwem

platformy mają obowiązek wypełnić ankietę ewaluacyjną i mogą pobrać zaświadczenie potwierdzające ich udział w szkoleniu.

Zdaniem Kierownictwa UTK, rola Prezesa UTK jako organu będącego krajową władzą bezpieczeństwa nie może ograniczać się jedynie do wprowadzania sankcji. Bardziej skuteczne dla poprawy bezpieczeństwa są działania prewencyjne podejmowane przez UTK, w tym działania związane z podnoszeniem kompetencji osób mających bezpośredni wpływ na poprawę bezpieczeństwa. Osoby te to zarówno uczestnicy szeroko rozumianego rynku kolejowego jak i inspektorzy UTK prowadzący kontrole w podmiotach kolejowych, a także pozostali pracownicy UTK prowadzący postępowania administracyjne. W 2017 r. przeprowadzono w ramach Akademii UTK 14 szkoleń, w których łącznie uczestniczyło 1046 pracowników podmiotów działających na rynku kolejowym. Główne tematy zrealizowane w ramach tego bloku to:

- proces szkolenia na symulatorze pojazdu kolejowego;
- szkolenie z nowelizacji ustawy o transporcie kolejowym i określonych w niej nowych kompetencjach Prezesa UTK;
- szkolenie dla audytorów w przedsiębiorstwach kolejowych (SMS, MMS, ISO);
- warsztaty dla członków komisji badających zdarzenia kolejowe;
- funkcjonowanie obiektów infrastruktury usługowej;
- IV pakiet kolejowy - nowe rozwiązania;
- funkcjonowanie kolei wąskotorowych;
- przepisy dotyczące maszynistów (SOLM);
- funkcjonowanie bocznic i obiektów infrastruktury usługowej - wymagania prawne;
- podsumowanie i doświadczenia z nadzoru Prezesa UTK nad komisjami kolejowymi;
- utrzymanie pojazdów kolejowych po zmianach rozporządzenia w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych;
- szkolenie w zakresie prowadzenia postępowań przez komisje kolejowe oraz proaktywnego badania wydarzeń kolejowych w ramach SMS;
- szkolenie dla audytorów MMS, SMS, ISO;
- normalizacja dla kolejnictwa.

W ramach bloku UTK dla UTK zorganizowano 42 szkolenia, w których uczestniczyły ponad 500 osób. Zrealizowano szkolenia dotyczące sprawnej realizacji zadań i poprawy komfortu pracy (np. skuteczna komunikacja, obsługa programów komputerowych czy też kursy języka angielskiego i języka migowego). Ponadto odbyły się szkolenia stricte związane z poszerzaniem wiedzy w zakresie technicznym i procedur związanych z przeprowadzaniem kontroli. W tym zakresie zrealizowano następujące szkolenia:

- szkolenie MOPS (Model Oceny Poziomu Systemów);
- badania NDT (non destructive testing – badania nieniszczące) w kolejnictwie. Badania pełnych i drążonych osi zestawów kołowych, badania obręczy i kół zestawów kołowych;
- prawa osób z niepełnosprawnościami w praktyce oraz sposób prowadzenia kontroli ich przewozu;
- zagadnienia związane z prowadzeniem działań kontrolnych podsystemów i elementów bezpieczeństwa stanowiących wyposażenie urządzeń kolei linowych;
- utrzymanie i diagnostyka pojazdów kolejowych;

- bezpieczeństwo przewozu koleją towarów niebezpiecznych w zakresie działań nadzorczych realizowanych przez Prezesa UTK.

Od początku realizacji projektu zrealizowano 78 szkoleń, w których uczestniczyły łącznie 1934 osoby.

Szkolenia realizowane w ramach projektu cieszą się olbrzymim zainteresowaniem, dlatego też w przyszłości UTK zamierza rozwijać działalność w zakresie podnoszenia kompetencji swoich interesariuszy.

3.11. Lista Prezesa UTK

Wymagania techniczne stawiane w procesie dopuszczenia do eksploatacji nowym projektem pojazdów kolejowych i wyrobów powinny być stale monitorowane i aktualizowane. Muszą one uwzględnić postęp technologiczny lub potrzeby społeczne. Cel ten został wprost wskazany w odniesieniu do technicznych specyfikacji interoperacyjności (TSI) w dyrektywie w sprawie interoperacyjności. Za jego realizację odpowiedzialna jest Agencja Kolejowa Unii Europejskiej. Krajowa część wymagań technicznych podlega weryfikacji Prezesa UTK i jest publikowana w ramach tzw. Listy Prezesa UTK. Wymagania krajowe zawarte w tym dokumencie uzupełniają wymagania techniczne zawarte w TSI.

Po przeprowadzeniu szerokich konsultacji z podmiotami rynku kolejowego, na początku 2017 r. w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa opublikowana została nowa Lista Prezesa UTK w sprawie właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei.

Aktualizacja wymagań technicznych odpowiadająca tendencjom rynkowym jest zadaniem kluczowym w kontekście bezpieczeństwa transportu kolejowego. Gwarantuje, że wyroby i pojazdy kolejowe wprowadzane na rynek będą zapewniały poziom bezpieczeństwa ściśle określony w najnowszych wydaniach dokumentów normalizacyjnych. Jedną ze zmian wpisujących się w tę tendencję jest aktualizacja wymagań w zakresie ochrony przeciwpożarowej w pojazdach szynowych poprzez wprowadzenie obowiązku stosowania norm z grupy PN-EN 45545. Normy te stanowią pierwszy zharmonizowany zbiór regulacji dla tej części oceny nowego i zmodernizowanego taboru.

Nowe wymagania techniczne zawarte w Liście Prezesa UTK mają zastosowanie do wszystkich projektów nowych i modernizowanych pojazdów kolejowych oraz wyrobów wprowadzonych do eksploatacji po 27 stycznia 2017 r. W dokumencie przewidziano rozwiązania przejściowe dotyczące projektów będących na zaawansowanym etapie realizacji.

Oprócz aktualizacji wymagań technicznych, w ramach Listy Prezesa UTK wprowadzono również istotne zmiany w strukturze dokumentu. Ich celem było uporządkowanie i skategoryzowanie poszczególnych wymagań. Listę Prezesa UTK podzielono na następujące obszary weryfikacji:

- wymagania techniczne dla typów budowli i urządzeń kolejowych, dla których konieczne jest uzyskanie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu;
- wymagania dla podsystemów strukturalnych i pojazdów kolejowych w zakresie punktów otwartych i szczególnych przypadków we właściwych TSI;
- wymagania dla pojazdów kolejowych, dla których nie stosuje się TSI.

Precyzyjne wskazanie wymagań wraz z odniesieniem do poszczególnych przypadków pozwala na ograniczenie ryzyka błędnego zastosowania lub pominięcia niektórych z nich już na etapie projektowania. Miałoby to niewątpliwie wpływ na realizację inwestycji. Przyjęta struktura Listy Prezesa UTK jest znacznie czytelniejsza dla odbiorcy.

W 2017 r. Prezes UTK podpisał z krajowymi organami ds. bezpieczeństwa Republiki Czeskiej, Republiki Słowackiej, Republiki Federalnej Niemiec, Republiki Austrii, Królestwa Niderlandów oraz Węgier porozumienie dotyczące wzajemnego uznawania weryfikacji technicznej prowadzonej w oparciu o wymagania zawarte w krajowych listach specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych (tzw. porozumienie GIG-CEN). Działanie to miało na celu zmniejszenie obciążeń administracyjnych związanych z koniecznością powtarzania badań i sprawdzeń w odniesieniu do norm krajowych o komplementarnym zakresie wymagań.

3.12. Projekt systemu Kolejowe e-Bezpieczeństwo

W ramach swoich zadań ustawowych Prezes UTK dba o bezpieczne i konkurencyjne warunki świadczenia usług transportu kolejowego. Jednym z podstawowych środków realizacji tego celu jest analiza danych pozyskiwanych od podmiotów rynku kolejowego, ich przetwarzanie oraz szybka i skuteczna reakcja na uzyskane wnioski.

W Urzędzie Transportu Kolejowego powstała inicjatywa stworzenia nowoczesnego narzędzia informatycznego do realizacji tego celu. W roku 2017 opracowano projekt systemu Kolejowe e-Bezpieczeństwo. System ten będzie narzędziem wspierającym monitorowanie stanu bezpieczeństwa kolejowego w Polsce oraz umożliwi precyzyjne zaplanowanie działań nadzorczych oraz działań proaktywnych ukierunkowanych na podniesienie poziomu bezpieczeństwa. Kolejowe e-Bezpieczeństwo będzie centralną bazą danych gromadzonych przez Prezesa UTK, nadsyłanych głównie przez podmioty rynku kolejowego oraz inne organy i podmioty spoza niego. Narzędzie w kolejnych latach rozwijane będzie w myśl założeń ogólnych – ciągłego rozwoju i optymalizacji.

Zunifikowanie zakresu i formy przekazywanych danych, a także zapewnienie sprawnie działającej aplikacji do ich przetwarzania pozwoli na pozyskanie danych przy możliwie najmniejszej pracochłonności i obciążeniu administracyjnym. System ten umożliwi szybką analizę zebranych danych, wyciąganie wniosków i określanie działań zmierzających w stronę likwidacji zagrożeń w transporcie kolejowym i wzmacnianie szans rozwojowych stojących przed sektorem. Projekt będzie realizowany w 2018 r.

3.13. Inwestycje kolejowe z punktu widzenia bezpieczeństwa systemu kolejowego

Realizacja inwestycji to proces długotrwały i skomplikowany, którego zwieńczeniem jest wydanie przez Prezesa UTK zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji. Rok 2017 to początek intensyfikacji działań w tym obszarze, w miarę rosnącej liczby napływających wniosków. Z tego też względu był to okres wymiany doświadczeń w zakresie realizacji tych procesów, a także promowania dobrych praktyk. Doświadczenia z 2017 r. pokazują, że nierzadko dopiero na etapie realizacji procesów dopuszczenia do eksploatacji pojawiają się dodatkowe aspekty, które powinny być uwzględnione na etapie inwestycji. Każde takie działanie wymaga czasu, co przełożyło się na fakt wydania przez Prezesa UTK w 2017 r. dwóch zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji. O ile zatem udało się w pewien sposób uporządkować obszar związany z przygotowaniem inwestycji i wymaganiem od wykonawców uwzględnienia TSI w dokumentacji przetargowej, o tyle dużo pracy pozostało jeszcze do zrealizowania na kolejnym etapie – realizacji inwestycji, weryfikacji odpowiednich wymagań przez jednostkę notyfikowaną, a także wystawienia odpowiednich dokumentów.

Obszar dopuszczania do eksploatacji modernizowanej infrastruktury kolejowej z roku na rok coraz bardziej się rozwija. Pojawiają się nowe zagadnienia problemowe np. dotyczące interfejsów czy granic podsystemu, a także stosowania wyrobów i certyfikacji składników interoperacyjności. Prezes UTK będzie podejmował dalsze działania porządkujące w tym obszarze, a także monitorował realizację

obowiązków wynikających z przepisów dotyczących interoperacyjności systemu kolei. Przełoży się to na sprawniejsze funkcjonowanie rynku i realizację procesów inwestycyjnych, tak aby inwestycje infrastrukturalne realizowane zgodnie ze specyfikacjami europejskimi i krajowymi zapewniały szybką i komfortową podróż pasażerom, a także umożliwiały efektywne konkurowanie przewoźnikom towarowym.

Liczba wniosków o wydanie decyzji stwierdzającej, czy w związku z planowanym zakresem prac niezbędne jest uzyskanie nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego po modernizacji utrzymuje się na podobnym poziomie co w roku ubiegłym. W latach 2016-2017 obserwujemy stabilny wpływ wniosków (ok. 40) dotyczący modernizacji podsystemów strukturalnych. Dodatkowo potwierdza to, że modernizacje linii kolejowych w Polsce są prowadzone systematycznie. Duża liczba inwestycji jest kolejnym wyzwaniem z punktu widzenia bezpieczeństwa. Prezes UTK monitoruje spełnienie wymagań zasadniczych poprzez weryfikację czy inwestycje są prowadzone w oparciu o TSI oraz z udziałem jednostek notyfikowanych.

3.14. Dopuszczenie do eksploatacji pojazdów kolejowych

W kwietniu 2017 r. Prezes UTK wydał dwa stanowiska w zakresie dopuszczeń do eksploatacji taboru. Pierwsze z nich dotyczyło pojazdów trakcyjnych, wagonów pasażerskich oraz w odpowiednim zakresie – pojazdów specjalnych, a jego tło stanowiła okoliczność upływu terminu końcowego okresu przejściowego zawartego w TSI dla podsystemu „Tabor – lokomotywy i tabor pasażerski” (Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1302/2014). Nastąpiło to 31 maja 2017 r. Drugie stanowisko odnosiło się do kwestii dopuszczenia do eksploatacji wagonów towarowych, co w związku z aktualizacją Listy Prezesa UTK od 27 kwietnia 2017 r. możliwe jest jedynie w drodze uzyskania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji.

Ważnym krokiem na drodze do ujednoczenia standardów technicznych i proceduralnych, a przez to do zagwarantowania wysokiego poziomu w dziedzinie bezpieczeństwa było objęcie obowiązkiem uzyskania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji wszystkich pojazdów kolejowych przeznaczonych do użytkowania na głównej sieci kolejowej położonej na terytorium Polski.

Skutkiem powyższych stanowisk jest to, że każdy egzemplarz pojazdu będzie podlegał ocenie prowadzonej przez niezależne jednostki oceniające, które zweryfikują mające zastosowanie wymagania zasadnicze (w oparciu o system zarządzania jakością producenta). To odróżnia proces dopuszczenia do eksploatacji prowadzony w warunkach określonych w Dyrektywie 2008/57/WE od „trybu świadectwowego”, w którym jedynie pierwszy egzemplarz danego typu był poddawany weryfikacji przez jednostkę oceniającą, a wprowadzenie do eksploatacji kolejnych egzemplarzy nie podlegało ocenie podmiotu niezależnego od producenta pojazdu. Zwiększenie poziomu i zakresu kontroli jednostek oceniających niewątpliwie wpłynie pozytywnie na podniesienie poziomu bezpieczeństwa wprowadzanych na rynek rozwiązań technicznych. Inną korzyścią płynącą z tej zmiany będzie objęcie wszystkich nowych i modernizowanych pojazdów obowiązkiem stosowania TSI, w tym dla pojazdów przeznaczonych do przewozu pasażerów (TSI „Tabor – osoby niepełnosprawne i osoby o ograniczonej możliwości poruszania się”). Wymagania zasadnicze zawarte w tej TSI wpływają znacząco na podniesienie dostępności i poziomu komfortu podróżowania koleją.

3.15. Kształcenie maszynistów

Prezes UTK wykonuje liczne działania związane z procesem szkolenia i egzaminowania kandydatów na maszynistów oraz samych maszynistów. Działania te mają zarówno charakter stały, związany z ciągłymi procesami realizowanymi w Urzędzie, w tym procesem monitorowania poziomu bezpieczeństwa, jak również są reakcją na zaobserwowane trendy.

Prezes UTK prowadzi „Rejestr szkoleń i egzaminów”, w którym zamieszczane są dane pozyskane z protokołów i zawiadomień przekazywanych przez ośrodki szkolenia i egzaminowania maszynistów i kandydatów na maszynistów. Działanie w tym obszarze ma charakter stały i wpisuje się w proces monitorowania aktywności ośrodków szkolenia i egzaminowania maszynistów. Celem takiego postępowania jest zapobieganie niepożądanym zdarzeniom, jakie mogą powstać w toku prowadzenia działalności przez ośrodki szkolenia i egzaminowania. Przykładem takiego niepożądanego działania jest np. powołanie osoby nieuprawnionej (to znaczy nieznajdującej się w wykazie instruktorów i egzaminatorów prowadzonym przez Prezesa UTK) do składu komisji egzaminacyjnej, co może skutkować niewłaściwym poziomem przeprowadzania egzaminu. Ma to szczególne znaczenie podczas egzaminów praktycznych odbywających się na pojeździe trakcyjnym.

Dostrzegając konieczność wdrożenia w Polsce nowoczesnych narzędzi szkoleniowych dla maszynistów, Prezes UTK przeprowadził kampanię informacyjną związaną ze szkoleniem i egzaminowaniem maszynistów i kandydatów na maszynistów na symulatorze pojazdu kolejowego. Szkolenie takie będzie obowiązkowe dla maszynistów od 1 stycznia 2019 r. Na stronie internetowej Urzędu opublikowano artykuł: „Szkolenia z wykorzystaniem symulatora” z 8 listopada 2016 r. Jednocześnie na potrzeby wewnętrzne sporządzona została „Ekspertyza dotycząca możliwości wykorzystania rozwiązań systemu szkoleń symulacyjnych w transporcie kolejowym”. Na przełomie 2016 i 2017 roku sporządzono i opublikowano scenariusze szkoleń na symulatorach. W związku z dużym zainteresowaniem tą tematyką 12 stycznia 2017 r. zorganizowano w ramach Akademii Wiedzy Kolejowej UTK warsztaty „Proces szkolenia na symulatorze pojazdu kolejowego”, w których udział wzięło około 70 osób. Dyrektor Departamentu Bezpieczeństwa Kolejowego UTK współprowadził 31 stycznia 2017 r. konferencję „Symulator pracy maszynisty” w ramach cyklu „Debata z Kurierem”. Ponadto, na stronie Urzędu opublikowano dwa stanowiska Prezesa UTK obejmujące tematykę szkoleń maszynistów na symulatorach: „Symulatory muszą spełniać wymogi prawa – stanowisko Prezesa UTK” oraz „Stanowiskiem Prezesa UTK dotyczącym wymagań dla symulatora pojazdu kolejowego”. W wyniku akcji informacyjnej opublikowano w czasopiśmie branżowym szereg artykułów poświęconych symulatorom pojazdów kolejowych. Kwestie szkolenia maszynistów były poruszane także w wywiadach z Prezesem UTK.

W celu określenia jednolitego standardu i poziomu wyszkolenia przyszłych maszynistów, Prezes UTK zaproponował rozdzielenie funkcji szkolenia od funkcji egzaminowania. Taki podział istnieje w innych gałęziach transportu – w przypadku stanowisk kierowców pojazdów samochodowych i pilotów statków powietrznych.

4. Zmiana stanu bezpieczeństwa

W tym rozdziale przedstawiona została analiza zdarzeń kolejowych w oparciu o wspólne wskaźniki bezpieczeństwa (CSI), które wykorzystywane są do monitorowania stanu bezpieczeństwa sektora kolejowego we wszystkich państwach Unii Europejskiej. Analiza obejmuje swoim zakresem wyłącznie znaczące wypadki, w tym mieszczące się w ich zakresie poważne wypadki, zaistniałe na ogólnodostępnej sieci kolejowej (bez sieci funkcjonalnie wyodrębnionej z systemu kolei).

W Sprawozdaniu ze stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego, opublikowanym w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Transportu Kolejowego na mocy prawa krajowego, dokonana została analiza wszystkich zdarzeń kolejowych zaistniałych w Polsce w 2017 r. Ponadto we wspomnianym Sprawozdaniu ze stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego nie ujęto pracy eksploatacyjnej dla innych przewozów, czyli np. przewozu roboczego lub technologicznego.

4.1. Szczegółowa analiza danych

4.1.1. Liczba ofiar śmiertelnych

Liczba ofiar śmiertelnych w znaczących wypadkach zaistniałych w 2017 r. na ogólnodostępnej sieci kolejowej **zwiększyła się** o 2,4% (4 osoby) w porównaniu do 2016 r., tj. z ogólnej liczby 167 do 171 osób.

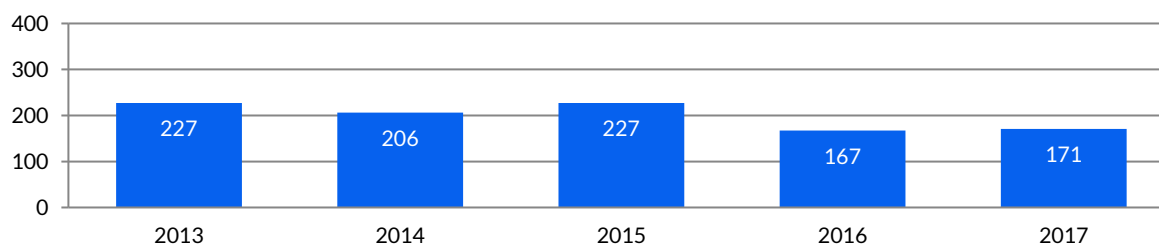
Zmiany w liczbie ofiar śmiertelnych, w podziale na poszczególne kategorie osób objęte wspólnymi wskaźnikami bezpieczeństwa, między rokiem 2016 a 2017 przedstawiają się następująco:

- pasażerowie: **bez zmian** (1 osoba);
- pracownicy: **bez zmian** (1 osoba);
- użytkownicy przejazdów kolejowych: **spadek** o 12,5% (z 48 do 42 osób);
- osoby nieupoważnione: **wzrost** o 8,5% (ze 117 do 127 osób);
- inne: **bez zmian** (bez ofiar śmiertelnych w tej kategorii).

Tab. 2 Łączna liczba ofiar śmiertelnych w latach 2013–2017

Rok	Ofiary śmiertelne		Ofiary śmiertelne na mln pociągokilometrów	
	Liczba	Zmiana	Wartość	Zmiana
2013	227	-	1,05	-
2014	206	-9%	0,96	-9%
2015	227	10%	1,01	5%
2016	167	-26%	0,71	-35%
2017	171	2%	0,70	-1%

Rys. 2 Łączna liczba ofiar śmiertelnych w latach 2013–2017



Wskaźniki bezpieczeństwa dotyczące ofiar śmiertelnych wypadków w 2017 r. utrzymują się na podobnym poziomie co w roku poprzednim. Największymi grupami ofiar śmiertelnych są osoby nieupoważnione (127 osób) i użytkownicy przejazdów kolejowych (42 osoby).

Ze względu na utrzymujący się wysoki odsetek osób poszkodowanych w wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych pod koniec 2017 r. Prezes UTK zainicjował projekt poprawy bezpieczeństwa na przejazdach. Jest to kontynuacja prowadzonych już wcześniej działań, w ramach których odbywały się spotkania Zespołu zadaniowego ds. monitorowania poziomu bezpieczeństwa sektora kolejowego w Polsce oraz prowadzone były szkolenia dla podmiotów rynku kolejowego oraz dzieci i młodzieży (Akademia UTK, „Kampania Kolejowe ABC”). Opracowano również projekt ulotki, która stała się elementem poradnika dla kierowców zawodowych wydanego przez Główny Inspektorat Transportu Drogowego (GITD). W ulotce zamieszczono wskazówki na temat bezpiecznego zachowania na przejazdach kolejowo-drogowych. Poradnik ten był rozdawany kierowcom przez inspektorów GITD podczas kontroli drogowych.

Harmonogram „Projekt poprawy bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych” obejmuje grupy działań, zaplanowanych na 2018 r., z perspektywą ich kontynuacji w latach następnych. Uwzględniają one wielopłaszczyznową współpracę, edukację i monitorowanie.

Współpraca odbywać się będzie zarówno w ramach działalności Zespołu zadaniowego ds. monitorowania poziomu bezpieczeństwa, jak również w drodze spotkań roboczych i uzgodnień pomiędzy zarządcami infrastruktury kolejowej, 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 Projekcie została ujęta w dwie kategorie. Pierwsza z nich obejmuje kontynuowanie szkoleń w ramach Akademii UTK i „Kampanii Kolejowe ABC”. Druga zaś to zwrócenie się do przyszłych kierowców za pośrednictwem szkół jazdy. Dla nich właśnie zostanie przygotowany krótki film informujący o zagrożeniach związanych z przekraczaniem przejazdów kolejowo-drogowych oraz o sposobach zachowania się przy dojeżdżaniu do przejazdu i na samym przejeździe. Większy nacisk w ośrodkach szkolenia i egzaminowania kierowców na sposób przekraczania przejazdów kolejowo-drogowych pomoże ugruntować wiedzę z tego zakresu i zaszczepić prawidłowe reakcje wśród młodych kierowców. Wiedza zdobyta podczas szkolenia i zweryfikowana w trakcie egzaminu, łącznie z praktyczną weryfikacją właściwego zachowania w terenie, może przyczynić się do zmniejszenia zagrożenia wypadkiem w przyszłości.

W ramach działalności edukacyjnej planowana jest również publikacja artykułów w czasopiśmie branżowym dla kierowców, które dotyczyć będą m.in. zagadnień związanych z bezpieczeństwem na przejazdach kolejowo-drogowych, nowoczesnych rozwiązań technicznych oraz działań nadzorczych Prezesa UTK związanych z tym elementem infrastruktury kolejowej.

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

W ramach Projektu przejazdy kolejowo-drogowe wszystkich zarządców infrastruktury zostaną włączone do systemu numeru alarmowego 112 – na wzór działania zrealizowanego przez PKP PLK. Każdy przejazd otrzyma swój unikatowy numer, co przyspieszy zlokalizowanie miejsca, w którym wystąpiło zagrożenie. Pogotowie ratunkowe, straż pożarna i policja dotrą wówczas na miejsce w znacznie krótszym czasie. Zwiększą się też szanse na uratowanie poszkodowanych.

4.1.2. Liczba osób ciężko rannych

Liczba osób ciężko rannych w zaistniałych w 2017 r. znaczących wypadkach na ogólnodostępnej sieci kolejowej w Polsce **obniżyła się** o 5% w porównaniu do roku 2016, tj. z 92 do 87 osób (spadek o 5 osób ciężko rannych).

W rozbiciu na poszczególne kategorie osób ciężko rannych objętych monitorowaniem za pośrednictwem wspólnych wskaźników bezpieczeństwa, zmiany w 2017 r. w stosunku do roku poprzedniego przedstawiają się następująco:

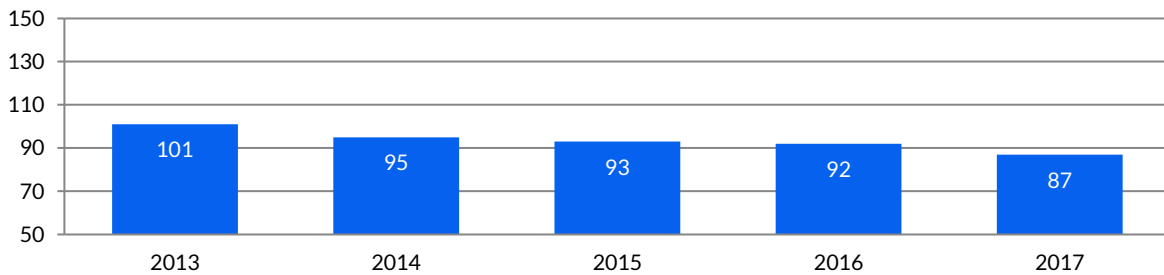
- pasażerowie: **wzrost** o 300% (z 5 do 20 osób);
- pracownicy: **wzrost** o 50% (z 2 do 3 osób);
- użytkownicy przejazdów kolejowych: **spadek** o 35,9% (z 39 do 25 osób);
- osoby nieuprawnione: **spadek** o 21,7% (z 46 do 36 osób);
- inne: **wzrost** w stosunku do 2016 r. (z 0 osób do 3 osób).

Zbiorcze dane w tym obszarze przedstawia poniższa tabela oraz kolejne wykresy uwzględniające wartości bezwzględne oraz wskaźniki odnoszące się do liczby pociągokilometrów.

Tab. 3 Liczba osób ciężko rannych w latach 2013–2017

Rok	Ciężko ranni		Ciężko ranni na mln pociągokilometrów	
2013	101	-45%	0,47	-43%
2014	95	-6%	0,44	-6%
2015	93	-2%	0,41	-7%
2016	92	-1%	0,39	-5%
2017	87	-5%	0,36	-8%

Rys. 3 Liczba osób ciężko rannych w latach 2013–2017



Od 2013 r. utrzymuje się tendencja spadkowa w liczbie osób ciężko rannych na 1 milion pociągokilometrów. Wskaźniki za lata 2013–2017 wynoszą: 0,47 w 2013 r., 0,44 w 2014 r., 0,41 w 2015 r., 0,39 w 2016 r. oraz 0,36 w 2017 r.

W 2017 r. miały miejsce dwa poważne wypadki kolejowe z udziałem pociągów pasażerskich. Pierwszy z nich miał miejsce 7 kwietnia 2017 r. na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii C, zlokalizowanym na szlaku jednotorowym Ozimek – Chrząstowice, w km 56,977, na linii kolejowej nr 144 Tarnowskie Góry - Opole. W wyniku zderzenia pociągu ekspresowego EIP nr 6102, relacji Wrocław Główny – Warszawa Wschodnia, zestawionego z elektrycznego zespołu trakcyjnego serii ED250 oraz pojazdu drogowego składającego się z ciągnika siodłowego oraz lawety niskopodłogowej, na której przewożono inny samochód ciężarowy, trzech pasażerów odniosło poważne obrażenia. Kierujący pojazdem drogowym wjechał na drogę z zakazem poruszania się samochodów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony.

Do drugiego poważnego wypadku doszło 30 sierpnia 2017 r. w stacji Smętowo, w torze stacyjnym nr 2, w km 457,485 linii kolejowej nr 131 Chorzów Batory – Tczew. Na skutek pominięcia sygnału zabraniającego dalszej jazdy przez maszynistę pociągu towarowego relacji Gdynia Port GPA – Wrocław Gądów, doszło do zderzenia z pociągiem przyspieszonym relacji Gdynia Główna – Bielsko-Biała Główna. W wyniku poważnego wypadku ciężko rannych zostało dziesięciu pasażerów.

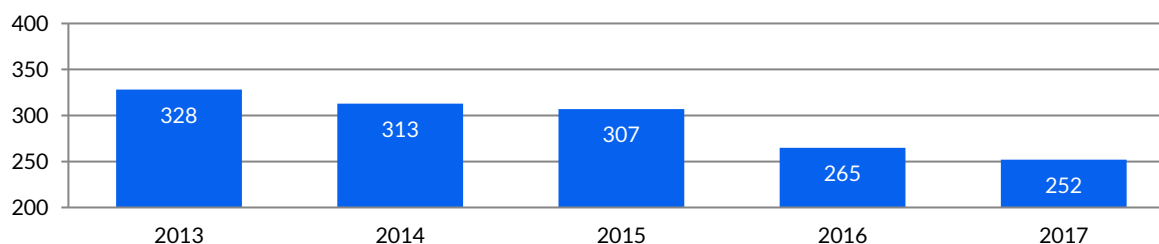
4.1.3. Liczba znaczących wypadków

W 2017 r. liczba znaczących wypadków na polskiej sieci kolejowej **spadła** o 4,9% w porównaniu do roku 2016, tj. z ogólnej liczby 265 do 252 (spadek o 13 zdarzeń). Zmiany te wpisują się w ogólną tendencję spadkową liczby znaczących wypadków. Zbiorcze dane w tym obszarze przedstawia poniższa tabela oraz kolejne wykresy.

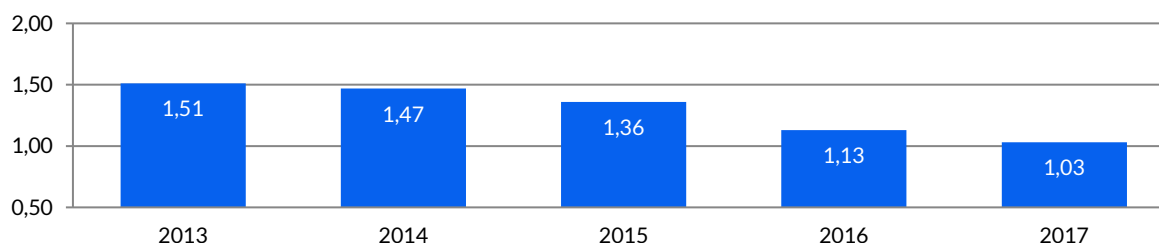
Tab. 4 Liczba znaczących wypadków w latach 2013–2017

Rok	Liczba wypadków		Liczba wypadków na mln pociągokilometrów	
2013	328	-	1,51	-
2014	313	-5%	1,47	-3%
2015	307	-2%	1,36	-8%
2016	265	-14%	1,13	-17%
2017	252	-5%	1,03	-9%

Rys. 4 Liczba znaczących wypadków w latach 2013–2017



Rys. 5 Liczba znaczących wypadków na 1 milion pociągokilometrów w latach 2013–2017



Podobną tendencję można zauważyć w odniesieniu do liczby znaczących wypadków na 1 milion pociągokilometrów, co przedstawia powyższy rysunek. Porównując liczbę znaczących wypadków w przeliczeniu na 1 milion pociągokilometrów w 2016 r. oraz 2017 r. można zauważyć jej **zmniejszenie** o 9%, tj. odpowiednio z 1,13 do 1,03. Ów spadek wiąże się ze zmniejszeniem liczby znaczących wypadków przy jednoczesnym wzroście pracy eksploatacyjnej, wykonanej przez przewoźników.

4.1.4. Liczba zdarzeń poprzedzających wypadki

Jedną z kategorii w ramach wspólnych wskaźników bezpieczeństwa są wskaźniki odnoszące się do zdarzeń poprzedzających wypadki (ang. precursors of accident). Obejmują one następujące rodzaje zdarzeń:

- pęknięcia szyn;
- odkształcenia torów;
- defekty sygnalizacji;
- przypadki minięcia sygnału „Stój” lub innego sygnału ostrzegającego o niebezpieczeństwie (informacje z automatycznych systemów ochrony pociągu, jak i np. przekazywane ustnie), w podziale na przypadki z minięciem i bez minięcia punktu niebezpiecznego;
- pęknięcia kół w pojazdach;
- pęknięcia osi w pojazdach.

W grupie zdarzeń poprzedzających wypadki rejestrowane są zarówno zdarzenia w odniesieniu do których, dzięki właściwemu zadziałaniu wszystkich procedur, nie wystąpiły negatywne konsekwencje (np. minięcie sygnału „Stój”, zatrzymanie pociągu przez dyżurnego ruchu), jak i te skutkujące wypadkami (np. minięcie sygnału „Stój” kończące się kolizją lub wykolejeniem pociągu). Gromadzenie tego rodzaju danych pozwala na monitorowanie trendów w obszarach, w których występują potencjalne zagrożenia oraz podejmowanie działań prewencyjnych, ukierunkowanych na minimalizację możliwości wystąpienia wypadku.

Wskazana powyżej grupa zdarzeń poprzedzających wypadki, które podlegają raportowaniu, wypracowana została na poziomie wspólnotowym. W jej zakres wchodzi zdarzenia charakteryzujące się dużą częstotliwością występowania oraz wysokim prawdopodobieństwem wystąpienia negatywnych konsekwencji w postaci znaczącego wypadku (w przypadku niezadziałania odpowiednich procedur bądź niewykrycia uszkodzenia elementu infrastruktury lub pojazdu, krytycznego z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego).

Poniższa tabela przedstawia liczbę poszczególnych zdarzeń poprzedzających wypadki wraz z uwzględnieniem zmian procentowych.

Tab. 5 Zdarzenia poprzedzające wypadki w latach 2013–2017

Rok	Pęknięcie szyny		Odształcenia torów		Defekty sygnalizacji		Pominięcia sygnału „Stój”		Pęknięcia kół		Pęknięcia osi		Razem	
2013	1145	-	83	-	13	-	34	-	1	-	2	-	1278	-
2014	1293	+13%	77	-7%	10	-23%	64	+88%	1	0%	0	-100%	1445	+13%
2015	1635	+26%	48	-38%	18	+80%	62	-3%	0	-100%	1	-	1764	+22%
2016	1705	+4%	28	-42%	0	-100%	75	+21%	2	-	8	+700%	1818	+3%
2017	1305	-23%	22	-21%	2	-	94	+25%	1	-50%	0	-100%	1424	-22%

Ogólna liczba zdarzeń poprzedzających wypadki w 2017 r. **spadła** o 21,7% w stosunku do 2016 r., tj. z 1818 do 1424 (**spadek** o 394 zdarzenia poprzedzające). We wszystkich latach wskazanych w tabeli największą grupę zdarzeń poprzedzających wypadki stanowią przypadki pęknięcia szyn, które w 2017 r. stanowiły niespełna 92% wszystkich zdarzeń poprzedzających wypadki.

Wzrosła również liczba zdarzeń związanych z minięciem sygnału „Stój”, przy czym liczba wypadków tej kategorii zmalała w 2017 r. w stosunku do roku ubiegłego z 18 do 17 (**spadek** o 6%), natomiast liczba incydentów **wzrosła** z 57 do 77 przypadków (o ponad 35%). Ten stan wiązać należy ze wzmożonym nadzorem nad poprawnością zgłaszania zdarzeń o mniejszych konsekwencjach niż wypadki, prowadzonym przez Prezesa UTK, których liczba była w poprzednich latach niedoszacowana.

W związku z niepokojącym trendem, zauważonym przez Prezesa UTK, związanym z wzrostem liczby zdarzeń wskutek pominięcia sygnału „Stój”, 9 października 2017 r. odbyło się spotkanie Zespołu z przewoźnikami kolejowymi poświęcone omówieniu występowania zdarzeń kat. B04 i C44.

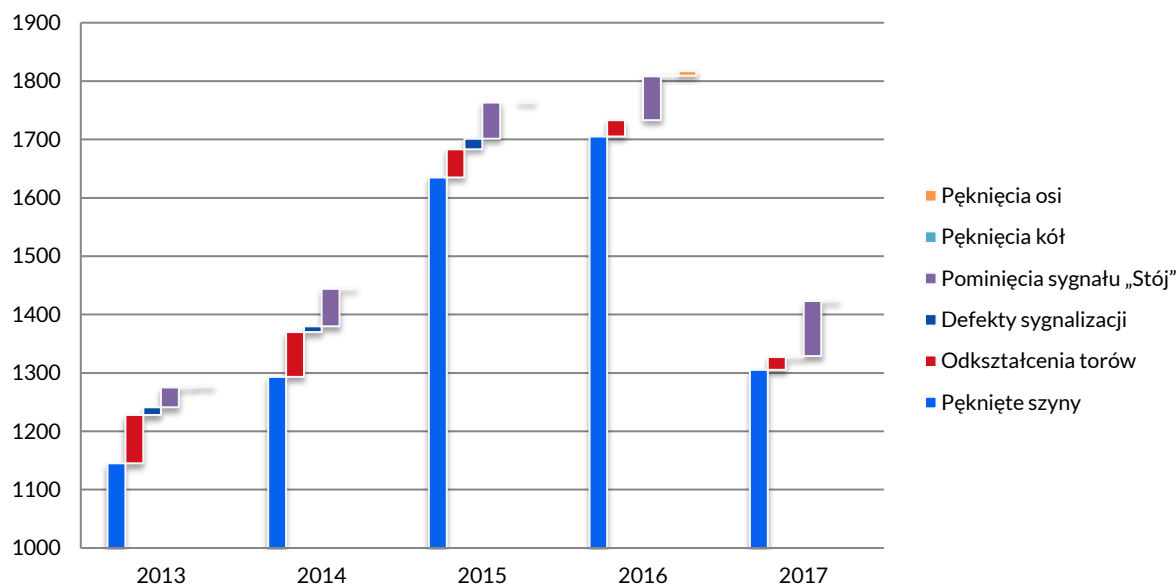
Spotkanie poświęcone było omówieniu występowania takich zdarzeń oraz przedstawienie podejmowanych przez przewoźników działań systemowych i inicjatyw ukierunkowanych na obniżenie poziomu ryzyka związanego z omawianym obszarem. Przedstawiciele spółek obecni na spotkaniu przekazali informacje dotyczące monitorowania zagadnień, celem identyfikowania przyczyn i podejmowania środków zaradczych oraz planowane do wdrożenia (lub wdrożone) rozwiązania systemowe odnośnie zapobiegania tego typu zdarzeniom. Celem spotkania było również wskazanie na wciąż zbyt wysoką liczbę zdarzeń kat. B04 i C44.

Prezes UTK zwrócił uwagę na aspekt psychologiczny i uwarunkowanie zewnętrzne niezwiązane bezpośrednio z wykonywaną pracą, np. problemy prywatne maszynistów. Zdaniem Prezesa UTK warto byłoby przekonać pracowników, aby korzystali ze wsparcia psychologicznego zanim przyczynią się do zdarzenia. Rola psychologa w takich przypadkach jest bardzo pomocna. Ponadto zaprezentowana została popularna w Japonii metoda *Pointing and calling*. Metoda ta polega na ciągłym angażowaniu uwagi pracownika, jego skupienia i ma na celu zmniejszenie ryzyka popełnienia błędu podczas pracy. Polega na wskazaniu gestem indykatora, sygnalizatora, kierunkowskazu itp. oraz wypowiedzeniu na głos jego

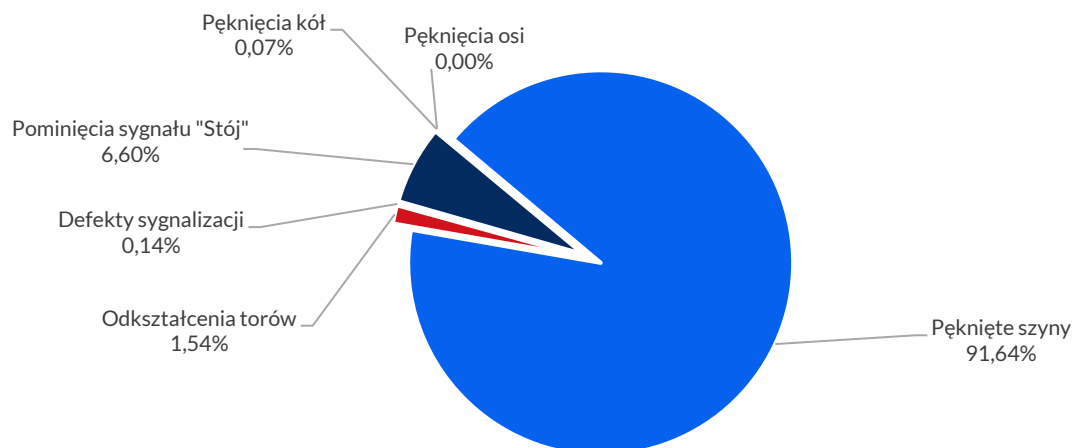
statusu. Wykonywanie gestów i potwierdzanie stanu wskaźnika głosem pomaga w utrzymaniu skupienia i uwagi, co szczególnie wpływa na zmniejszenie ryzyka wystąpienia zdarzenia na skutek rutyny.

Przechodząc do kategorii „pęknięcia kół”, należy wskazać, że w 2017 r., tak jak w roku poprzednim, odnotowano jedno zdarzenie tej kategorii.

Rys. 6 Liczba zdarzeń poprzedzających wypadki w latach 2013–2017



Rys. 7 Udział procentowy poszczególnych zdarzeń poprzedzających wypadki w 2017 r.



4.1.5. Koszty znaczących wypadków

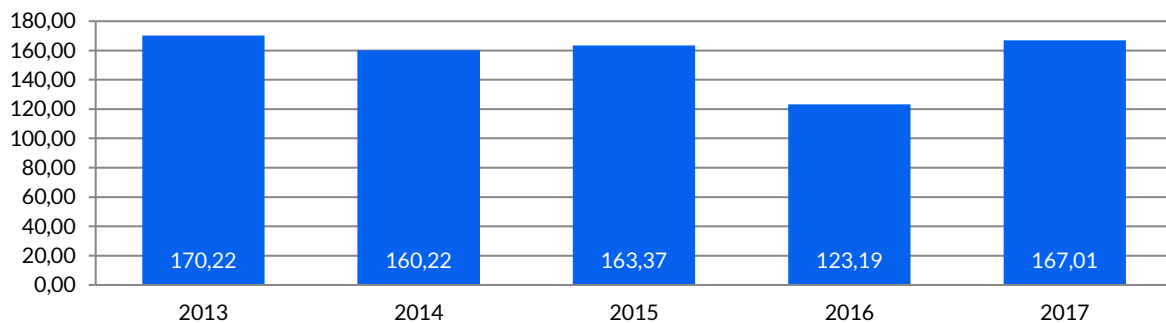
Koszty znaczących wypadków osiągnęły największą wartość w 2011 r., jednakże od tego czasu do 2014 r. można było zauważyć wyraźną tendencję spadkową. Koszty te w 2015 r. wzrosły nieznacznie - o 2% w stosunku do 2014 r., tj. z 160,22 mln € do 163,37 mln € (wzrost o 3,15 mln €), natomiast w 2016 r. zauważalny jest ponowny spadek kosztów znaczących wypadków, tj. z 163,37 mln € do 123,18 mln € (spadek o 40,19 mln €). W związku z wystąpieniem na polskiej sieci kolejowej czterech znaczących

wypadków, wzrostem liczby ofiar śmiertelnych oraz zwiększonymi opóźnieniami, a także zmianą wartości referencyjnych, w 2017 r., koszty znaczących wypadków ponownie wzrosły. Łączne koszty znaczących wypadków w roku sprawozdawczym wyniosły 167,01 mln €, co stanowi wzrost o 36% w stosunku do roku poprzedniego. Dane te przedstawia poniższa tabela.

Tab. 6 Koszty znaczących wypadków w € w latach 2013–2017

Rok	Koszty znaczących wypadków [€]	Zmiana
2013	170 223 520	-10%
2014	160 215 127	-6%
2015	163 372 767	+2%
2016	123 185 869	-24%
2017	167 014 211	+36%

Rys. 8 Koszty znaczących wypadków w mln € w latach 2013–2017



4.2. Wyniki zaleceń w zakresie bezpieczeństwa

Zgodnie z treścią załącznika II do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1158/2010 oraz załącznika II do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1169/2010, przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury kolejowej, funkcjonujący w oparciu o system zarządzania bezpieczeństwem, zobowiązani są do ustanowienia procedur zapewniających, aby zalecenia krajowego organu bezpieczeństwa i krajowego organu dochodzeniowego były oceniane i w stosownych przypadkach wdrażane lub aby zlecano ich wdrożenie (kryterium Q2 wspólnej metody bezpieczeństwa w zakresie oceny zgodności).

Prezes UTK realizując dyspozycję art. 28I ust. 9 ustawy o transporcie kolejowym, prowadzi nadzór nad realizacją zaleceń Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych (dalej: PKBWK) przez zarządców infrastruktury, przewoźników kolejowych lub inne podmioty, których działalność ma wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego i bezpieczeństwo eksploatacji kolei i podlegających regulacji na podstawie przepisów ustawy.

Przedsiębiorcy kolejowi, tj. zarządcy infrastruktury, przewoźnicy kolejowi oraz podmioty odpowiedzialne za utrzymanie, funkcjonujący w oparciu o wydany przez Prezesa UTK certyfikat lub autoryzację bezpieczeństwa, wezwani zostali do złożenia informacji o stanie realizacji zaleceń wydanych przez Przewodniczącego PKBWK w 2017 r.

W ramach nadzoru nad realizacją zaleceń PKBWK przez podmioty rynku kolejowego, Prezes UTK analizie poddał zalecenia zawarte w:

- Raporcie Rocznym za 2016 r.;
- Raporcie Nr PKBWK/01/2017 z badania poważnego wypadku kategorii A18 zaistniałego 26 marca 2016 r. o godzinie 7:37 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii A zlokalizowanym na podg. Dziarnowo, szlak Dziarnowo – Inowrocław Towarowy w torze nr 1, w km 95,669 linii kolejowej 353 Poznań Wschód – Skandawa;
- Raporcie Nr PKBWK/02/2017 z badania poważnego wypadku kategorii A18 zaistniałego 8 listopada 2016 r. o godzinie 6:51 na przejeździe kolejowym kategorii A zlokalizowanym na szlaku Piotrków Trybunalski – Rozprza w torze nr 1 w km 148,388 linii kolejowej nr 1 Warszawa Zachodnia – Katowice;
- Raporcie Nr PKBWK/03/2017 z badania incydentu kolejowego kategorii C52 zaistniałego w dniu 16 maja 2017 r. o godzinie 20:09 na stacji Podstolice, w torze stacyjnym nr 2, w km 262,500 linii kolejowej nr 3 Warszawa Zachodnia – Kunowice;
- Raporcie Nr PKBWK/05/2017 z badania wypadku kolejowego kat. BA13 zaistniałego 2 grudnia 2016 r. o godz. 04:11 na szlaku Myszków – Zawiercie, w torze szlakowym nr 2, w km 263,830 linii kolejowej nr 1 Warszawa Zachodnia – Katowice.

Podmioty których dotyczą zalecenia corocznie przedstawiają Prezesowi UTK informacje o realizacji zaleceń, w terminie do 1 kwietnia każdego roku.

Zgodnie z art. 28l ust. 11 ustawy o transporcie kolejowym Prezes UTK corocznie w terminie do 30 kwietnia przedstawia Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych informację o realizacji zaleceń wydanych przez Komisję w roku poprzednim oraz o podjętych działaniach zmierzających do realizacji tych zaleceń.

Prezes UTK przekazał do realizacji 133 podmiotom zalecenia wydane przez PKBWK w 2017 r., w tym:

- 96 certyfikowanym przewoźnikom kolejowym;
- 11 autoryzowanym zarządcom infrastruktury kolejowej oraz
- 58 podmiotom odpowiedzialnym za utrzymanie wagonów (ECM).

Wiele podmiotów pełniło wówczas jednocześnie kilka funkcji, co oznacza, że spośród wymienionych:

- 66 jest tylko przewoźnikiem kolejowym;
- 28 jest tylko ECM;
- 28 jest zarówno przewoźnikiem kolejowym jak i ECM;
- 8 jest tylko zarządcą infrastruktury;
- 1 podmiot jest zarówno zarządcą infrastruktury jak i ECM;
- 1 podmiot jest zarówno zarządcą infrastruktury jak i przewoźnikiem kolejowym;
- 1 podmiot pełni wszystkie trzy funkcje: zarządcy, przewoźnika oraz ECM¹.

Zgodnie ze stanem na 26 kwietnia 2018 r., zdecydowana większość, bo **aż 124 (93%) podmioty wypełniły formularz** przygotowany przez UTK informując o stanie realizacji konkretnego zalecenia. Podmioty wywiązały się z tego zadania poprzez opis podjętych działań, wymienienie procedur i instrukcji

¹ Stan na dzień przygotowania Raportu z realizacji zaleceń wydanych przez PKBWK w 2017 r. – 26 kwietnia 2018 r.

wykorzystanych do przeprowadzenia analizy systemu zarządzania oraz przekazanie informacji o etapie i procencie realizacji zalecenia.

Tylko 9 podmiotów (7%) nie przekazało informacji na temat stopnia wdrożenia zaleceń powypadkowych lub działaniach zmierzających do ich realizacji. Wśród nich jest 5 podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie oraz 4 przewoźników kolejowych. Prezes UTK w stosunku do podmiotów, które nie przekazały zaleceń w terminie podjął dodatkowe działania nadzorcze.

W stosunku do podmiotów, które nie udzieliły odpowiedzi oraz tych dla których nie przyjęto proponowanego sposobu realizacji zaleceń, zostały wystosowane pisma wzywające do przesłania uzupełnień lub dalszych wyjaśnień. W przypadku braku odpowiedzi na wezwania, Prezes UTK podejmie działania nadzorcze w tym zakresie.

Zalecenia PKBWK stanowią istotny element i inspirację dla działań w obszarze edukacji i monitorowania bezpieczeństwa prowadzonych w Urzędzie Transportu Kolejowego, takich jak: cykliczne spotkania Zespołu ds. bezpieczeństwa, szkolenia dla podmiotów rynku kolejowego w ramach Akademii UTK oraz projektu „Kultura Bezpieczeństwa”.

4.3. Wdrożone środki niezwiązane z zaleceniami w zakresie bezpieczeństwa

Wykaz najistotniejszych środków bezpieczeństwa wprowadzonych przez Urząd Transportu Kolejowego jako krajowy organ ds. bezpieczeństwa, wraz z opisem przyczyn ich wprowadzenia, zawiera poniższa tabela.

Tab.7 Środki bezpieczeństwa wprowadzone dodatkowo, niezwiązane z zaleceniami w zakresie bezpieczeństwa.

Obszar, którego dotyczy środek	Opis przyczyn wprowadzenia środka	Wprowadzony środek bezpieczeństwa
Eksploatacja pojazdów kolejowych	Powtarzające się nieprawidłowości w zakresie utrzymania pojazdów kolejowych oraz powtarzające się przypadki awarii obniżających poziom bezpieczeństwa	Decyzje administracyjne wyłączające pojazdy kolejowe z eksploatacji lub ograniczające ich eksploatację (408), decyzje administracyjne nakazujące usunięcie naruszeń w terminie (8).
Systemy zarządzania bezpieczeństwem i utrzymaniem	Nieprawidłowości w zakresie wdrożenia systemu zarządzania bezpieczeństwem	Decyzje nakazujące usunięcie naruszeń w terminie (15), decyzje dotyczące cofnięcia certyfikatu bezpieczeństwa lub zawieszenia certyfikatu ECM (5).
Utrzymanie infrastruktury kolejowej	Nieprawidłowości w zakresie utrzymania infrastruktury	Decyzje nakazujące usunięcie naruszeń w terminie (77), decyzje administracyjne ograniczające ruch na liniach kolejowych lub bocznicach kolejowych (34),

Obszar, którego dotyczy środek	Opis przyczyn wprowadzenia środka	Wprowadzony środek bezpieczeństwa
		decyzje administracyjne wstrzymujące ruch kolejowy na bocznicach (4).
Kary pieniężne	Naruszenia podlegające karze pieniężnej na podstawie przepisów ustawy o transporcie kolejowym lub ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych.	Decyzje w sprawie nałożenia kary pieniężnej za stwierdzone naruszenia (21).

Krajowe organy ds. bezpieczeństwa lub krajowe organy dochodzeniowe, analizując informacje dotyczące bezpieczeństwa systemów kolejowych mogą uznać, że dana informacja może mieć znaczenie dla innego państwa członkowskiego. Dlatego też, podobnie jak w roku 2017 i latach poprzednich, w Systemie Informacji Bezpieczeństwa prowadzonym przez Agencję Kolejową Unii Europejskiej, krajowe władze bezpieczeństwa publikowały kolejne alerty bezpieczeństwa w sprawie źródeł zagrożeń zidentyfikowanych w ramach poszczególnych systemów kolejowych państw członkowskich.

Działania podejmowane przez Prezesa UTK w obszarze alertów bezpieczeństwa koncentrowały się w 2017 r. (podobnie jak w latach ubiegłych) na niezwłocznym udostępnianiu przetłumaczonych na język polski treści alertów wraz ze wskazywaniem konieczności przeprowadzenia analizy systemowej, czy dany alert bezpieczeństwa może mieć wpływ na działalność prowadzoną przez podmioty rynku kolejowego oraz ocenienie potencjalnego ryzyka związanego z wystąpieniem zdarzenia opisanego w alercie bezpieczeństwa.

W 2017 r. Prezes UTK poinformował krajowe podmioty rynku kolejowego, zarówno za pośrednictwem strony internetowej jak i informacji przesyłanych bezpośrednio do wskazanych osób, o opublikowaniu w Systemie Informacji Bezpieczeństwa kolejnych, następujących alertów bezpieczeństwa:

- dotyczącego zatrzymania 17 marca 2017 r. w stacji Giulianova we Włoszech pociągu w wyniku zadziałania urządzeń detekcji „gorących maźnic” – podczas kontroli pociągu wykryto pęknięcie tarczy koła oraz brak części wieńca;
- belgijskiej krajowej władzy bezpieczeństwa w sprawie wykolejenia 22 maja 2017 r. wagonu, którego przyczyną było pęknięcie koła zestawu kołowego;
- szwedzkiej krajowej władzy bezpieczeństwa w sprawie pęknięcia ramy wagonu typu Sgnss wyprodukowanego przez MEVA w 2008 r. - przyczyną pęknięcia było niewłaściwe wykonanie spawów;
- szwedzkiej krajowej władzy bezpieczeństwa, która poinformowana została przez największego szwedzkiego przewoźnika towarowego Green Cargo o trzech incydentach zaistniałych w warunkach zimowych dotyczących pociągów towarowych z kompozytowymi wstawkami hamulcowymi;
- francuskiej krajowej władzy bezpieczeństwa w sprawie wydanego 13 listopada 2017 r. przez EPSF alertu bezpieczeństwa po zaobserwowaniu i zgłoszeniu przez przewoźnika znacznych pęknięć w wagonach wyposażonych w wózki AFR22;
- zdarzenia z 27 maja 2016 r., w którym w pobliżu miasta Breda (Holandia) w pociągu towarowym przewożącym dwadzieścia dwa wagony z LPG zablokował się hamulec. Przeprowadzone badania wykazały, że z powodu zablokowania hamulca w jednym z wagonów temperatura kół i wstawek hamulcowych osiągnęła wartość na tyle dużą, że wszystkie wstawki hamulcowe w tym wagonie

uległy spaleni, a powierzchnia toczna kół odkształciła się - spowodowało to zagrożenie wykolejeniem;

- zdarzenia z 25 września 2017 r. na terenie kolei Novara Boschetto, gdzie podczas manewrów nastąpiło wykolejenie jednego wagonu w składzie pociągu. Pierwsze ustalenia wskazywały na pęknięcie osi wagonu. Zestaw kołowy, w którym znajdowała się pęknięta oś, został wyprodukowany przez RAFIL w 2012 r. (typ osi DB25, odlew żelaza nr 43072).

W przypadku, gdy w ocenie Prezesa UTK informacje dotyczące bezpieczeństwa systemu kolejowego mogą być istotne dla innych państw członkowskich, są one niezwłocznie zamieszczane w Systemie Informacji Bezpieczeństwa.

5. Certyfikacja i autoryzacja bezpieczeństwa

5.1. Wydawanie certyfikatów i autoryzacji bezpieczeństwa

Zarządca infrastruktury lub przewoźnik kolejowy w celu otrzymania autoryzacji/certyfikatu bezpieczeństwa musi posiadać prawidłowo funkcjonujący system zarządzania bezpieczeństwem. Kontrola takiego systemu lub też jego wybranych elementów gwarantuje kompleksowy nadzór nad przestrzeganiem przez dany podmiot wymogów związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego.

Aby system zarządzania bezpieczeństwem realizował swój podstawowy cel, jakim jest bezpieczeństwo, musi zostać utworzony, wdrożony i właściwie stosowany. Jakiegokolwiek nieprawidłowości w tym zakresie będą skutkować obniżeniem poziomu bezpieczeństwa.

Wymagania dotyczące uzyskania certyfikatów bezpieczeństwa i autoryzacji bezpieczeństwa zostały określone w Rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1158/2010 i Rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1169/2010, wyznaczając w ten sposób wspólne metody i kryteria oceny bezpieczeństwa. Kontrole prowadzone w oparciu o jednolite kryteria pozwalają na uzyskanie porównywalnych wyników, a zestawienie stwierdzonych naruszeń pozwala na ocenę poziomu bezpieczeństwa całego sektora. Warto podkreślić, że celem kontroli nie jest wyłącznie wskazanie naruszeń, ale przede wszystkim osiągnięcie przez podmiot oczekiwanego poziomu bezpieczeństwa.

W 2017 r. wpłynęło 47 nowych wniosków o wydanie certyfikatów bezpieczeństwa: 21 wniosków o wydanie części A oraz 26 wniosków o wydanie części B, z czego w 2017 r. rozpatrzono 13 wniosków o wydanie certyfikatu części A oraz 17 wniosków o wydanie części B. Rozpatrzono również 14 wniosków z lat ubiegłych (7 wniosków o wydanie certyfikatu część A oraz 7 wniosków o wydanie certyfikatu część B). Poniższa tabela przedstawia zestawienie liczby wydanych certyfikatów w latach 2013–2017.

Tab. 8 Zestawienie liczby wydanych certyfikatów bezpieczeństwa część A i B w latach 2013–2017

Lp.	Rodzaj dokumentu	2013	2014	2015	2016	2017	Suma
1.	Certyfikat bezpieczeństwa część A	19	17	55	27	16	134
2.	Certyfikat bezpieczeństwa część B	25	19	53	32	22	151
	Suma	44	36	108	59	38	285

Wśród wydanych w 2017 r. 38 certyfikatów, 14 wydano nowym przewoźnikom kolejowym (6 część A i 8 część B), 12 certyfikatów wydano po rozpatrzeniu wniosków o zmianę (2 części A i 10 części B), zaś 12 zostało wydanych w wyniku przedłużenia terminu ważności poprzednich certyfikatów (8 część A i 4 część B).

Do Prezesa UTK w 2017 r. wpłynęły 2 wnioski o dokonanie zmiany w autoryzacjach bezpieczeństwa.

Tab. 9 Zestawienie liczby wydanych autoryzacji bezpieczeństwa część A i B w latach 2013–2017

Lp.	Rodzaj dokumentu	2013	2014	2015	2016	2017	Suma
1.	Autoryzacja bezpieczeństwa cz. A	1	2	-	-	-	3
2.	Autoryzacja bezpieczeństwa cz. B	-	3	-	-	-	3
3.	Autoryzacja bezpieczeństwa w wersji ujednoczonej	-	2	11	4	2	19
	Suma	1	7	11	4	2	25

Wykazy obowiązujących certyfikatów bezpieczeństwa części A i B oraz autoryzacji bezpieczeństwa dostępne są na stronie internetowej UTK.

5.2. Kontakty z innymi krajowymi organami ds. bezpieczeństwa

W 2017 r. do UTK nie wpłynęły wnioski innych organów ds. bezpieczeństwa o udzielenie informacji dotyczących certyfikatu bezpieczeństwa części A wydanego dla przedsiębiorstwa kolejowego w Polsce.

W 2017 r. certyfikat bezpieczeństwa część B w Polsce uzyskało trzech czeskich przewoźników: LEO EXPRESS a.s., EP Cargo a.s. oraz RegioJet a.s., natomiast Przedsiębiorstwo Usług Kolejowych KOLPREM sp. z o.o. uzyskało certyfikat część B wydany przez czeskie NSA.

5.3. Kwestie proceduralne

W roku 2017 **wydano łącznie 40** certyfikatów i autoryzacji bezpieczeństwa, w tym 16 certyfikatów część A, 22 certyfikaty część B oraz 2 autoryzacje bezpieczeństwa.

Wśród wydanych w 2017 r. 38 certyfikatów, 14 wydano nowym przewoźnikom kolejowym (6 część A i 8 część B), 12 certyfikatów wydano po rozpatrzeniu wniosków o zmianę (2 części A i 10 części B), zaś 12 zostało wydanych w wyniku przedłużenia terminu ważności poprzednich certyfikatów (8 część A i 4 część B).

Do Prezesa UTK w 2017 r. wpłynęły 2 wnioski o dokonanie zmiany w autoryzacjach bezpieczeństwa.

W 2017 r. Prezes UTK przeprowadził 168 kontroli w zakresie nadzoru nad podmiotami funkcjonującymi w oparciu o system zarządzania bezpieczeństwem. W trakcie tych działań stwierdzono łącznie 924 nieprawidłowości. Naruszenia zostały wykazane w ok. 77% działań co oznacza, że podczas 130 kontroli odnotowano wystąpienie przynajmniej jednej nieprawidłowości. Wskaźnik nieprawidłowości za 2017 r. wyniósł 5,5. Porównując wartość wskaźnika z rokiem 2016 można zauważyć spadek o 2,1, co w praktyce oznacza zmniejszenie średniej liczby nieprawidłowości stwierdzanych podczas każdej z kontroli. To zaś wskazuje na poprawę w obszarze funkcjonowania systemów zarządzania bezpieczeństwem u kontrolowanych podmiotów i bezpośrednio wpływa na podniesienie poziomu bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

W wyniku przeprowadzonych kontroli w 2016 r. Prezes UTK przeprowadził 6 postępowań w sprawie cofnięcia certyfikatu bezpieczeństwa w całości, z czego w 4 przypadkach, z uwagi na usunięcie przez podmioty stwierdzonych nieprawidłowości, postępowania administracyjne umorzył, natomiast w 2 wydał decyzje cofające certyfikat bezpieczeństwa przewoźnika kolejowego w całości.

5.4. Informacje zwrotne

Prezes UTK nie opracował osobnego mechanizmu, w ramach którego przedsiębiorstwa kolejowe lub zarządcy infrastruktury mogą wyrazić swoje opinie na temat procedur w zakresie wydawania, przedłużania lub zmiany certyfikatów bezpieczeństwa część A i część B oraz autoryzacji bezpieczeństwa lub składać skargi na działalność Prezesa UTK. Rozwiązania w tym zakresie wynikają bezpośrednio z przepisów obowiązującego prawa krajowego.

Zgodnie z obowiązującym Kodeksem postępowania administracyjnego w zakresie składania skarg i wniosków do organów administracji publicznej przedmiotem skargi może być w szczególności zaniedbanie lub nienależyte wykonywanie zadań przez właściwe organy albo przez ich pracowników, naruszenie praworządności lub interesów skarżących, a także przewlekłe lub biurokratyczne załatwianie spraw. Natomiast przedmiotem wniosku mogą być w szczególności sprawy ulepszenia organizacji, wzmocnienia praworządności, usprawnienia pracy i zapobiegania nadużyciom, ochrony własności, lepszego zaspokajania potrzeb ludzkości.

W 2017 r. do Prezesa UTK nie wpłynęła żadna skarga ani wnioski w trybie opisanym powyżej, które dotyczyłyby postępowań administracyjnych w przedmiocie wydania, zmiany lub przedłużenia certyfikatu bezpieczeństwa część A, część B, bądź autoryzacji bezpieczeństwa.

6. Nadzór

6.1. Strategia nadzoru

6.1.1. Zmiany w strategii nadzoru

Na potrzeby opracowania strategii nadzoru Prezesa UTK na dany rok dokonuje się szczegółowej analizy danych dotyczących funkcjonowania rynku kolejowego oraz stanu bezpieczeństwa w poszczególnych obszarach tematycznych. Porównanie powyższych informacji pozwala przede wszystkim na zobrazowanie zmian zachodzących u podmiotów branży kolejowej w zakresie bezpieczeństwa i przestrzegania obowiązujących przepisów.

W kontekście planowania przyszłych działań nadzorczych jest to wskazówka umożliwiająca m.in. określenie obszarów wymagających zwiększenia lub utrzymania na właściwym poziomie liczby realizowanych przez Prezesa UTK czynności nadzorczych. Uzyskanie miarodajnych wyników, które pozwolą na właściwą i zgodną ze stanem faktycznym interpretację danych dotyczących zakresów tematycznych, możliwe jest natomiast dzięki wyznaczeniu wskaźnika nieprawidłowości.

Do określenia obszarów priorytetowych oraz opracowania strategii działań nadzorczych wykorzystuje się m.in.:

- analizę nieprawidłowości stwierdzanych podczas działań nadzorczych;
- analizę zdarzeń kolejowych;
- analizę czasu pracy maszynistów;
- systematyczne planowanie ilościowe;
- wyniki wykonanych działań nadzorczych;
- analizę dostępności zasobów;
- analizę zgłoszeń/skarg w zakresie bezpieczeństwa;
- analizę długotrwałego stosowania sygnałów zastępczych;
- analizę wydanych decyzji administracyjnych.

Ogólne założenia strategii nadzoru:

- Spełnienie krajowych i wspólnotowych przepisów prawa jest podstawą bezpiecznej eksploatacji i zarządzania bezpieczeństwem przez wszystkie podmioty funkcjonujące na rynku kolejowym.
- Analizy nieprawidłowości oraz zdarzeń kolejowych są jednym z głównych filarów planowania liczby czynności nadzorczych na dany rok. Na podstawie ww. kryteriów, najwyższego wskaźnika nieprawidłowości oraz największego wzrostu wskaźnika nieprawidłowości wyznacza się zakresy priorytetowe.
- Wszystkie prowadzone działania nadzorcze mają na celu podniesienie bezpieczeństwa ruchu kolejowego, co bezpośrednio powinno przekładać się na spadek liczby zdarzeń kolejowych wynikających zarówno z przyczyn tkwiących wewnątrz systemu kolejowego, jak i na styku systemu kolejowego ze stroną trzecią.
- Nadzór prowadzony w sposób proaktywny polega na śledzeniu trendów w nadzorowanych obszarach i wykorzystywaniu uzyskanej w ten sposób wiedzy do planowania kolejności zadań przed osiągnięciem poziomu ich pilności czy też krytyczności.

- Identyfikacja zagrożeń dokonana zostanie na podstawie wyników działań nadzorczych oraz adresowanie środków kontroli ryzyka do poszczególnych grup przedsiębiorstw kolejowych (np. ECM, zarządca infrastruktury, przewoźnik).

Ogólne cele strategii nadzoru na rok 2018:

Na ogólny obraz bezpieczeństwa w transporcie kolejowym składają się dwa czynniki – wypadki mające swoje źródło w systemie kolejowym oraz wypadki powstałe poza tym systemem, jednak mające wpływ na system. Podstawowymi czynnikami wpływającymi na stan bezpieczeństwa ruchu kolejowego są:

- stan techniczny infrastruktury kolejowej;
- stan techniczny taboru kolejowego;
- kompetencje pracowników;
- stan techniczny urządzeń sterowania ruchem kolejowym;
- funkcjonowanie przejazdów kolejowych;
- kultura bezpieczeństwa społeczeństwa.

Obserwacja rynku kolejowego, w szczególności liczby i kategorii identyfikowanych zdarzeń kolejowych, pozwala na zaobserwowanie niepokojącego trendu w obszarze zdarzeń związanych z:

- najechaniem pojazdu kolejowego na pojazd drogowy lub odwrotnie na przejazdach kolejowych;
- najechaniem pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory poza przejściami na stacjach i szlakach;
- niezatrzymaniem się pojazdu kolejowego przed sygnałem „Stój” lub w miejscu, w którym pojazd powinien się zatrzymać.

Na tej podstawie w ramach strategii Urzędu Transportu Kolejowego na lata 2018-2021 w obszarze związanym z bezpieczeństwem sformułowano następujące cele:

a) Minimalizacja ryzyka systemu kolejowego

Duży wpływ na bezpieczeństwo transportu kolejowego mają ryzyka występujące w systemie oraz te pochodzące spoza niego. Ich minimalizacja może przyczynić się do znacznego wzrostu poziomu bezpieczeństwa.

Działania podejmowane w ramach realizacji celu:

- **Program bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych** – przeprowadzone przez Prezesa UTK działania o charakterze nadzorczym i edukacyjnym oraz ścisła współpraca z zarządcami infrastruktury, uczelniami, Policją i Ministerstwem Edukacji Narodowej w celu likwidacji zdarzeń kolizyjnych na przejazdach. Szersze spojrzenie na elementy łańcucha wypadku spoza systemu kolejowego;
- **Nadzór nad pracownikami komisji kolejowych prowadzących postępowania w sprawie wypadków i incydentów kolejowych** poprzez cykliczne szkolenia dla członków komisji i ich docelowa certyfikacja, a nawet wprowadzenie rozwiązań prawnych zmierzających do pełnej niezależności członków komisji od podmiotów uczestniczących w zdarzeniu;
- **Wzmocnienie nadzoru nad pracami pełnomocników SMS i MMS** poprzez prowadzenie cyklicznych szkoleń i warsztatów, a docelowo certyfikacja po zdanym egzaminie państwowym na pełnomocnika SMS;

- **Wprowadzenie jednolitego standardu egzaminowania maszynistów** jednocześnie zwiększającego bezstronność egzaminów oraz budzącego zaufanie wszystkich uczestników rynku kolejowego, w tym maszynistów i kandydatów na maszynistów. Jedną z możliwości jest przejęcie procesu egzaminowania przez Prezesa UTK, zgodnie z założeniami projektu Centrum Monitorowania Maszynistów. Wprowadzenie konieczności weryfikacji umiejętności maszynistów na symulatorach UTK;
- **E-Bezpieczeństwo** – stworzenie centralnego systemu zarządzania bezpieczeństwem kolejowym – aplikacji informatycznej wspomagającej analizy w zakresie bezpieczeństwa kolejowego;
- **Egzekwowanie standardów interoperacyjności** – stosowanie jednolitego podejścia do standardów interoperacyjności w analogicznych stanach faktyczno-prawnych;
- **„Kampania Kolejowe ABC”** – edukacja dzieci i młodzieży w zakresie bezpieczeństwa na obszarze kolejowym poprzez realizację kampanii;
- **Wzmocniony nadzór nad jednostkami uprawnionymi do prowadzenia badań** poprzez prowadzenia działań audytowych w obszarze działalności jednostek;

b) Propagowanie kultury bezpieczeństwa

Realnym problemem rynku transportu kolejowego jest wciąż jednostkowo obserwowana zbyt niska kultura bezpieczeństwa. Przejawia się ona m.in. niewystarczającym identyfikowaniem się podmiotów ze stanem bezpieczeństwa systemu kolejowego. Prezes UTK podejmuje wysiłek zmierzający do bycia integratorem działań dotyczących rozwoju kultury bezpieczeństwa, która stanowi fundament poprawnie funkcjonującego systemu kolejowego.

Działania podejmowane w ramach realizacji celu:

- **Zmiana filozofii kontroli** prowadzonych przez UTK na rzecz podejścia audytowego;
- **Promowanie pomysłów** propagujących kulturę bezpieczeństwa;
- **Wzmacnianie współpracy** z jednostkami naukowymi i instytucjami w działaniach zwiększających bezpieczeństwo na kolei. Dodatkowo promowanie wśród studentów pracy na kolei.

W zakresie propagowania kultury bezpieczeństwa ważnym jest połączenie działań krajowego organu ds. bezpieczeństwa jak i pozostałych instytucji publicznych, jednostek naukowych, mediów branżowych oraz innych podmiotów związanych z sektorem kolejowym, które poprzez realizowanie swojej działalności pozwolą na szerzenie kultury bezpieczeństwa.

W roku 2016 został stworzony projekt Deklaracji kultury bezpieczeństwa, a także miała miejsce pierwsza edycja konkursu, w którym udział mogli brać sygnatariusze wyżej wymienionej Deklaracji. Konkurs zachęca do działań zwiększających bezpieczeństwo nie tylko poprzez kontrole, ale także poprzez nagradzanie dobrych praktyk stosowanych w kolejnictwie. Na przestrzeni dwóch ostatnich lat projekt Deklaracji kultury bezpieczeństwa znacznie się rozrósł i zrzęcił grono przedstawicieli sektora kolejowego, których wspólnym celem jest szerzenie bezpieczeństwa w transporcie kolejowym. Obecnie projekt ten obejmuje 179 sygnatariuszy – przedstawicieli podmiotów rynku kolejowego, uczelni wyższych, instytucji państwowych, fundacji i stowarzyszeń oraz mediów.

6.1.2. Kwestie proceduralne

Realizowane przez Prezesa UTK działania nadzorcze mogą przybierać formę postępowania kontrolnego, postępowania administracyjnego oraz postępowania wyjaśniającego. Postępowania kontrolne do 30 grudnia 2017 r. realizowane były na zasadach określonych w rozporządzeniu Ministra Transportu z dnia 12 marca 2007 r. w sprawie trybu wykonywania kontroli przez Prezesa Urzędu Transportu

Kolejowego (Dz. U. Z 2007 r., Nr 57 poz. 388). W myśl § 14 ust. 1 ww. rozporządzenia, wyniki przeprowadzonej kontroli przedstawia się w protokole kontroli. Protokół taki zawiera m.in. opis stanu faktycznego ustalonego w toku kontroli, w tym opis stwierdzonych nieprawidłowości. Zgodnie z § 16 ust. 2 podmiot sporządza również wystąpienie pokontrolne, które zawiera ocenę kontrolowanej działalności, wynikającą z ustaleń zawartych w protokole kontroli. W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości, w wystąpieniu pokontrolnym wskazuje się przepisy, które zostały naruszone oraz umieszcza się uwagi i wnioski w sprawie ich usunięcia we wskazanym terminie. Do podstawowych zaleceń wydawanych w przedstawionym trybie należą m.in.:

- usunięcie nieprawidłowości stwierdzonych w toku realizacji kontroli oraz wskazanie terminu ich usunięcia;
- dokonanie analizy wskazanych nieprawidłowości w analogicznych dokumentach, pojazdach kolejowych oraz usunięcie tych uchybień;
- podjęcie odpowiednich działań zgodnie z posiadanym systemem zarządzania bezpieczeństwem, które będą miały na celu nadzór nad poziomem ryzyka, związanym z prowadzeniem działalności;
- poinformowanie Prezesa UTK o wykonaniu uwag i wniosków oraz przedstawienie stosowanych dowodów dokumentujących zrealizowane działania/usunięte nieprawidłowości w określonym terminie.

Wskazane zalecenia oraz proces weryfikacji ich wykonania, opierający się na m.in. analizie przekazanych dowodów na realizację właściwych działań, pozwala na szczegółowe określenie stopnia usunięcia stwierdzonych w toku czynności kontrolnych nieprawidłowości oraz ocenę wdrożonych przez kontrolowany podmiot środków zaradczych oraz działań profilaktycznych, mających na celu wyeliminowanie możliwości wystąpienia takich naruszeń w przyszłości.

W przypadku stwierdzenia, że prowadzona przez podmiot działalność jest niezgodna z przepisami prawa i w sposób rażąco narusza wskazane regulacje w zakresie kolejnictwa, Prezes UTK poza wydaniem zaleceń i wniosków pokontrolnych wdraża stosowane postępowania administracyjne. W związku z powyższym, Prezes UTK został umocowany do wydawania decyzji administracyjnych zmierzających do poprawy bezpieczeństwa prowadzenia ruchu kolejowego.

Postępowanie administracyjne wszczynane jest, co do zasady, gdy ustalony w toku postępowania kontrolnego 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.

Zgodnie z art. 14 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, w przypadku stwierdzenia naruszenia przepisów dotyczących obowiązków zarządców, przewoźników kolejowych oraz użytkowników bocznic kolejowych w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego, Prezes UTK wydaje decyzję określającą zakres naruszenia oraz termin usunięcia nieprawidłowości.

Do postępowań przed Prezesem UTK stosuje się przepisy Kodeksu postępowania administracyjnego. W trakcie postępowania podmioty mają prawo do czynnego udziału w każdym etapie postępowania, a także wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań. Prezes UTK może odstąpić od powyższej zasady wyłącznie w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa dla życia lub zdrowia ludzkiego. Ponadto, strona postępowania ma prawo wystąpić do Prezesa UTK o ponowne rozpatrzenie sprawy (w przypadku nałożenia kary wynikającej z ustawy o transporcie kolejowym do złożenia odwołania do sądu). Podmioty, wobec których podejmowane były stosowane postępowania administracyjne korzystały z tego uprawnienia, wskazując na:

- zmianę stanu faktycznego – usunięcie nieprawidłowości;
- wyznaczenie zbyt krótkich terminów usunięcia nieprawidłowości;

- zasadność nałożenia kary pieniężnej.

Decyzje Prezesa UTK podlegają również kontroli sądowej na zasadach ogólnych.

6.1.3. Zasoby ludzkie

Szacunkowe dane, charakteryzujące proces nadzoru w 2017 r. w kontekście zasobów ludzkich przedstawiają się następująco:

- całkowity czas przeprowadzonych inspekcji i audytów wyniósł **138 200 godz.**;
- czas przeprowadzonych inspekcji i audytów przypadających na jednego pracownika wyniósł **1 795 godz.**;
- odsetek czasu spędzonego przez pracowników na przeprowadzaniu inspekcji i audytów wyniósł **89,7%**.

Należy podkreślić, że wartość ta obejmuje jedynie rzeczywisty czas spędzony na prowadzeniu działań nadzorczych natomiast pozostała część stanowią czynności związane z analizą i opracowaniem dokumentacji pokontrolnej.

Zgodnie z załącznikiem 1 do rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie określenia stanowisk urzędniczych, wymaganych kwalifikacji zawodowych, stopni służbowych urzędników służby cywilnej, mnożników do ustalania wynagrodzenia oraz szczegółowych zasad ustalania i wypłacania innych świadczeń przysługujących członkom korpusu służby cywilnej (tekst jedn.: Dz.U. z 2018 r. poz. 807), pracownicy realizujący działania kontrolne zatrudniani są na stanowiskach: starszy inspektor bezpieczeństwa ruchu kolejowego, starszy inspektor nadzoru technicznego i eksploatacji linii kolejowych, starszy inspektor nadzoru technicznego i eksploatacji pojazdów kolejowych, starszy inspektor kontroli wyrobów kolejowych, starszy inspektor bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych koleją, inspektor bezpieczeństwa ruchu kolejowego, inspektor nadzoru technicznego i eksploatacji linii kolejowych, inspektor nadzoru technicznego i eksploatacji pojazdów kolejowych, inspektor kontroli wyrobów kolejowych, inspektor bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych koleją.

Proces nadzoru w zakresie funkcjonowania poszczególnych podmiotów rynku kolejowego realizowany jest przez interdyscyplinarne zespoły kontrolne złożone ze specjalistów w dziedzinach objętych kontrolą. Dobór składu zespołu kontrolnego dokonywany jest z uwzględnieniem charakteru wykonywanej kontroli oraz specjalizacji inspektorów. Gwarantuje to sprawne i rzetelne wykonanie zadania. Na marginesie warto dodać, że kompetencje inspektorów są systematycznie wzbogacane, nie tylko poprzez realizację kontroli w zespołach interdyscyplinarnych, ale również poprzez udział w wielu szkoleniach, w tym m.in. w ramach Akademii UTK.

6.2. Plan nadzoru

Prezes UTK, zgodnie z art. 3 Rozporządzenia Komisji (UE) 1077/2012 z dnia 16 listopada 2012 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do nadzoru sprawowanego przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa po wydaniu certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji bezpieczeństwa (Dz. U. UE L 320 z 17 listopada 2012 r. str. 3 i nast.), sporządza corocznie dokument przedstawiający opis strategii nadzoru oraz plan nadzoru na kolejny rok. Bazą do stworzenia powyższego dokumentu są gromadzone w Urzędzie dane statystyczne dotyczące przede wszystkim realizowanych działań nadzorczych oraz zdarzeń kolejowych. Opracowywane corocznie analizy pozwalają m.in. na stałe monitorowanie poziomu bezpieczeństwa rynku kolejowego, wskazywanie obszarów problemowych,

które wymagają prowadzenia wzmożonych czynności kontrolnych, określenie obszarów priorytetowych dla nadzoru Prezesa UTK oraz adekwatne zaplanowanie działań na kolejny okres. Przygotowanie wskazanych powyżej planów, na podstawie danych gromadzonych w toku prowadzonych czynności kontrolnych, pozwala zarówno na ogólną ocenę stanu bezpieczeństwa transportu kolejowego w przyjętym okresie sprawozdawczym, jak i na wskazywanie pojawiających się trendów i zjawisk, które występują w poszczególnych obszarach jego funkcjonowania. Tak opracowana strategia stanowi odpowiedź na aktualną sytuację na rynku kolejowym, a także umożliwi eliminowanie zagrożeń oraz obszarów problemowych, które mogą zaburzać właściwe funkcjonowanie tego sektora. Wskazane powyżej analizy stanowią więc punkt wyjściowy dla określenia konkretnych obszarów dla prowadzonych przez Prezesa UTK działań nadzorczych.

Ponadto, niezależnie od opracowanego planu nadzoru, w przypadku powzięcia informacji o możliwości wystąpienia zagrożenia Prezes UTK podejmuje szereg działań o charakterze dodatkowym. Realizacja tego rodzaju czynności kontrolnych stanowi reakcję na wpływające do Urzędu zgłoszenia w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego lub opiera się o wyniki prowadzonych na bieżąco analiz danych statystycznych oraz monitorowania rynku kolejowego. Podejmowanie działań doraźnych pozwala więc na stałe eliminowanie sytuacji potencjalnie niebezpiecznych, a co za tym idzie wzrost poziomu bezpieczeństwa całego systemu kolejowego.

Głównym celem prowadzonych przez Prezesa UTK działań nadzorczych jest zapewnienie prawidłowego funkcjonowania rynku kolejowego. Wyniki podejmowanych czynności pozwalają na określenie obszarów newralgicznych, w których wymagane jest podjęcie właściwych działań naprawczych, co z kolei umożliwi stały rozwój i doskonalenie zarówno poszczególnych podmiotów działających w branży kolejowej, jak i systemu jako całości.

Ogólny zakres działań Prezesa UTK zaplanowanych na rok 2017:

1. Nadzór nad wdrożeniem/ funkcjonowaniem Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem;
2. Nadzór nad funkcjonowaniem Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem w procesie recertyfikacji;
3. Nadzór nad wdrożeniem/ funkcjonowaniem Systemu Zarządzania Utrzymaniem;
4. Nadzór nad funkcjonowaniem Systemu Zarządzania Utrzymaniem w procesie recertyfikacji;
5. Nadzór nad stanem technicznym i procesem utrzymania infrastruktury kolejowej;
6. Nadzór nad stanem technicznym, procesem utrzymania i klasyfikacją skrzyżowań linii kolejowych z drogami publicznymi;
7. Nadzór nad stanem technicznym, procesem utrzymania i oznakowaniem pojazdów kolejowych;
8. Nadzór nad rynkiem wyrobów stosowanych w kolejnictwie – składniki interoperacyjności;
9. Nadzór nad bezpieczeństwem eksploatacji bocznic kolejowych;
10. Nadzór nad prowadzeniem ruchu kolejowego, w tym nad bezpieczeństwem prowadzenia prac inwestycyjnych;
11. Nadzór nad kwalifikacjami pracowników związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego;
12. Nadzór nad przestrzeganiem praw pasażerów i jakością usług w transporcie kolejowym;
13. Nadzór nad procesem przewozu koleją towarów niebezpiecznych;
14. Nadzór nad przygotowaniem i realizacją procesu przewozowego;
15. Nadzór nad stanem technicznym infrastruktury kolejowej - działania z wykorzystaniem rejestratora wideo;
16. Nadzór nad stanem technicznym i procesem utrzymania urządzeń sterowania ruchem kolejowym;
17. Nadzór nad postępowaniami prowadzonymi przez komisje kolejowe;
18. Nadzór nad czasem pracy maszynistów biorących udział w zdarzeniach oraz zatrudnionych w kilku podmiotach jednocześnie, w tym nad składaniem i przekazywaniem do Prezesa UTK oświadczeń maszynistów;
19. Nadzór nad spełnieniem zasadniczych wymagań przez koleje linowe;
20. Nadzór nad pracą komisji egzaminacyjnych;

21. Nadzór nad ośrodkami szkolenia wpisanymi na listę podmiotów uprawnionych do szkolenia i egzaminowania osób ubiegających się o licencję i świadectwo maszynisty;
22. Nadzór nad rynkiem wyrobów stosowanych w kolejnictwie dopuszczonych na podstawie świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu;
23. Nadzór nad ciśnieniowymi urządzeniami transportowymi;
24. Nadzór nad zasadnością stosowania sygnałów zastępczych i rozkazów pisemnych;
25. Nadzór nad procesem przygotowania pociągów do jazdy;
26. Nadzór nad stanem technicznym i procesem utrzymania urządzeń detekcji stanów awaryjnych taboru DSAT;
27. Nadzór nad spełnieniem warunków wydania licencji przewoźnikowi kolejowemu;
28. Nadzór nad funkcjonowaniem notyfikowanych jednostek certyfikujących oraz notyfikowanych laboratoriów badawczych;
29. Nadzór nad stanem technicznym i procesem utrzymania sieci trakcyjnej;
30. Nadzór nad funkcjonowaniem ratownictwa technicznego zarządców infrastruktury;
31. Nadzór nad stopniem przygotowania zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych do pracy w warunkach zimowych;
32. Nadzór nad podsystemami strukturalnymi dopuszczonymi do eksploatacji;
33. Nadzór nad przewoźnikami/ zarządcami kolejowymi zwolnionymi z obowiązku posiadania certyfikatów/ autoryzacji w zakresie spełniania warunków wydania świadectwa bezpieczeństwa;
34. Nadzór nad funkcjonowaniem podmiotów uprawnionych do przeprowadzania badań lekarskich i psychologicznych oraz orzekania, w celu sprawdzenia spełnienia wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania licencji oraz świadectwa maszynisty, a także zachowania ich ważności;
35. Nadzór nad bezpieczeństwem w metrze, w tym nad wyrobami stosowanymi w metrze.

Podobnie jak w latach ubiegłych, na podstawie zgromadzonych danych statystycznych oraz przeprowadzonych analiz, wskazano na obszary newralgiczne i szczególnie istotne z punktu widzenia nadzoru Prezesa UTK oraz poziomu bezpieczeństwa sektora kolejowego w Polsce.

Katalog ten wskazano przede wszystkim na podstawie:

- wartości wskaźników nieprawidłowości we właściwych obszarach tematycznych;
- analizy przyczyn zaistniałych zdarzeń kolejowych.

Przygotowane na potrzeby niniejszego dokumentu analizy nie ograniczają się wyłącznie do oceny funkcjonowania rynku kolejowego według kryterium przedmiotowego, lecz poszerzone zostały o wyniki pozwalające scharakteryzować poziom wskaźnika nieprawidłowości w odniesieniu do poszczególnych podmiotów i również na tej podstawie dokonać rozplanowania działań nadzorczych na przyszły rok.

6.3. Wnioski z podjętych działań nadzorczych

Zgodnie z § 9 ust. 1 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 27 grudnia 2017 r. w sprawie trybu wykonywania kontroli przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego (Dz. U. z 2017 r. poz. 2488), wyniki przeprowadzonej kontroli przedstawia się w protokole kontroli. Dodatkowo w celu podsumowania wyników działań kontrolnych sporządza się wystąpienie pokontrolne.

Stosownie do § 11 ust. 2 ww. rozporządzenia, wystąpienie pokontrolne powinno zawierać ocenę kontrolowanej działalności wynikającą z ustaleń zawartych w protokole kontroli. W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości, w wystąpieniu pokontrolnym wskazuje się przepisy, które zostały naruszone oraz umieszcza się uwagi i wnioski w sprawie ich usunięcia we wskazanym terminie. Zalecenia te koncentrują się nie tylko na nakazie usunięcia wskazanych w toku prowadzonych czynności kontrolnych nieprawidłowości, ale także na przeprowadzeniu szczegółowej analizy pod kątem możliwości

wystąpienia podobnych naruszeń w innych obszarach prowadzonej działalności. Realizacja wydanych wniosków i uwag potwierdzana jest poprzez przekazanie Prezesowi UTK właściwych dowodów/dokumentów, które opisują wdrożone działania oraz osiągnięty rezultat. Możliwość żądania od kontrolowanych podmiotów przekazania dowodów na realizację zaleceń umożliwia Prezesowi UTK realny wpływ na poziom bezpieczeństwa transportu kolejowego. Samo wskazanie występowania w działalności podmiotu nieprawidłowości, tj. niezgodności z powszechnie obowiązującymi przepisami prawa, nie jest środkiem wystarczającym. Wydane zalecenia pokontrolne umożliwiają egzekwowanie podjętych środków zaradczych oraz prewencyjnych, które przyczyniają się do wyeliminowania zdiagnozowanego problemu oraz uniknięcia wystąpienia podobnych nieprawidłowości w przyszłości. Jest więc to narzędzie umożliwiające Prezesowi UTK stały monitoring poziomu bezpieczeństwa rynku kolejowego oraz funkcjonowania podmiotów w kontekście wdrażania działań umożliwiających jego stały wzrost.

W ramach sprawowanego nadzoru dokonywana jest nie tylko ocena zgodności prowadzonej działalności z przepisami prawa, lecz w przypadku stwierdzenia jej niezgodności wdrażane są również stosowne postępowania administracyjne o charakterze sankcyjnym. Jednakże – zgodnie z nowym podejściem – przed wdrożeniem postępowania administracyjnego podmiot dysponuje odpowiednim czasem, w którym powinien podjąć działania naprawcze, aby usunąć naruszenia i uniknąć dolegliwości, jaką niewątpliwie jest wydanie decyzji administracyjnej, której niewykonanie jest zagrożone karą pieniężną. Z uwagi na promowanie kultury bezpieczeństwa w transporcie kolejowym celem podejmowanych czynności nadzorczych jest również wskazywanie środków poprawy w zidentyfikowanych obszarach oraz wskazywanie obszarów do doskonalenia. Jednakże zgodnie z zasadą „zero tolerancji dla ignorancji”, w razie rażącego lekceważenia obowiązków, jakie przepisy prawa nakładają na podmioty rynku, prowadzone są postępowania administracyjne.

W związku z powyższym, w części przypadków sam przedsiębiorca, zgodnie z ustaleniami poczynionymi w protokole kontroli, a następnie wnioskami zawartymi w wystąpieniu pokontrolnym podejmuje działania zmierzające do usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości, jak i finalnie nieprawidłowości te usuwa, co przekłada się na bezzasadność wydania decyzji administracyjnej.

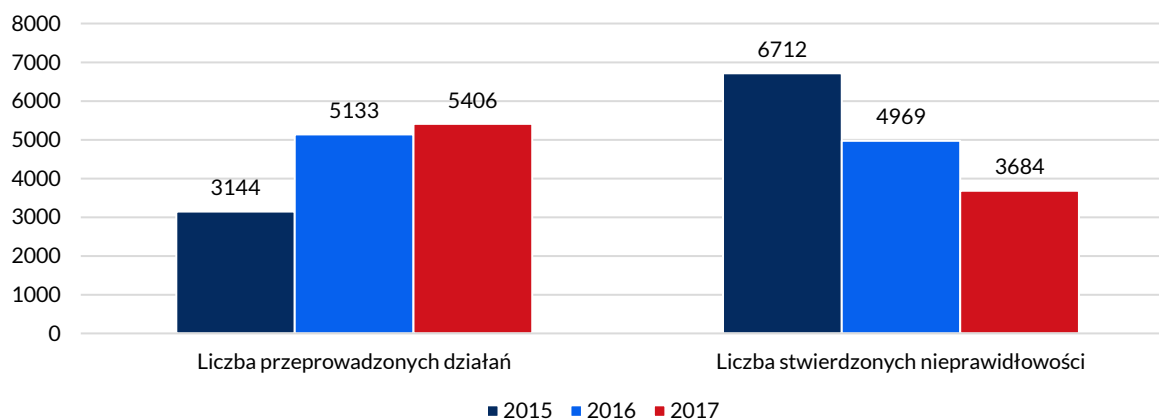
Należy także zauważyć, że już samo wszczęcie postępowania w sprawie stwierdzenia naruszenia przepisów z zakresu kolejnictwa oddziałuje na podmioty, które to na etapie toczącego się postępowania administracyjnego podejmują czynności zmierzające do usunięcia stwierdzonych uchybień, które stanowiły podstawę wszczęcia postępowania.

W 2017 r. Prezes UTK przeprowadził łącznie 5406 działań nadzorczych. Dla porównania w 2016 r. było to 5133 działania, a w 2015 r. – 3144. Dane te wskazują na stały wzrost liczby realizowanych czynności. W roku 2017 liczba prowadzonych przez Prezesa UTK działań nadzorczych wzrosła o ok. 5% w porównaniu z rokiem 2016. Jednak w odniesieniu do roku 2015 wartość ta wzrosła o blisko 72%. Zaprezentowane poniżej dane obrazują stałą intensyfikację działań nadzorczych realizowanych przez Prezesa UTK, których celem jest podnoszenie poziomu bezpieczeństwa kolejowego oraz jakości usług świadczonych w tym sektorze. Wyniki prowadzonych czynności kontrolnych umożliwiają bieżące monitorowanie stanu bezpieczeństwa sektora kolejowego oraz wdrażanie ewentualnych środków profilaktycznych oraz naprawczych.

Warto zwrócić również uwagę, że w 2017 r., w ramach wskazanych wyżej działań nadzorczych, przeprowadzono 1837 działań w terenie, w tym zdecydowaną większość, bo ponad 78% stanowiły kontrole. Pozostałe działania wyniosły odpowiednio: czynności sprawdzające na gruncie – blisko 21% oraz oględziny w toku postępowania administracyjnego – ok. 1%. Należy zaznaczyć, że w toku postępowania kontrolnego weryfikacji poddawana jest zgodność prowadzonej przez podmioty branży kolejowej działalności z obowiązującymi przepisami dot. kolejnictwa. Działania te realizowane są zarówno w kontekście określonych obszarów funkcjonowania tych przedsiębiorstw, jak i całego systemu kolejowego.

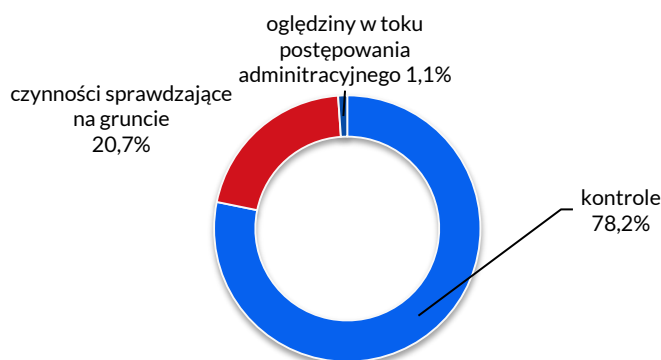
W trakcie realizowanych czynności nadzorczych, w roku sprawozdawczym stwierdzono 3684 nieprawidłowości. W tym kontekście warto zwrócić uwagę, że wartość ta w kolejnych latach ulega zmniejszeniu. Porównując rok 2016 oraz 2017 liczba nieprawidłowości stwierdzanych w toku prowadzonych działań nadzorczych spadła o ok. 26%, natomiast w zestawieniu z rokiem 2015 wartość ta pomniejszyła się o ok. 45 %.

Rys. 9 Ogólne dane statystyczne za lata 2015–2017



Z analizy przedstawionych powyżej danych wynika, że na przełomie kolejnych lat odnotowano stały wzrost liczby prowadzonych działań nadzorczych, przy jednoczesnym zmniejszaniu liczby stwierdzanych nieprawidłowości. Oznacza to, że ogólny wskaźnik nieprawidłowości, tj. średnia liczba nieprawidłowości stwierdzana w trakcie jednego działania nadzorczego, również kształtuje się na coraz niższym poziomie. Można więc stwierdzić, że prowadzony przez Prezesa UTK nadzór nad rynkiem kolejowym pozwolił na ograniczenie pojawiających się naruszeń, które wpływają w sposób bezpośredni lub pośredni na poziom bezpieczeństwa tego sektora. Należy podkreślić, że powyższa zmiana nie jest związana wyłącznie z nakładanymi sankcjami (na skutek stwierdzonych nieprawidłowości), ale również wzrostem świadomości przedsiębiorstw kolejowych oraz wdrażaniem zasad i wartości kultury bezpieczeństwa, promowanej i rozwijanej przez Prezesa UTK.

Rys. 10 Procentowy udział działań nadzorczych realizowanych w terenie w 2017 r.



W 2017 r. w toku prowadzonych czynności w terenie (tj. kontroli, czynności sprawdzających na gruncie oraz ogłędzin w toku postępowania administracyjnego), w ok. 41 % przypadków działania zakończyły się stwierdzeniem nieprawidłowości. Dla porównania w 2016 r. wartość ta wyniosła ponad 50 %.

Warto zaznaczyć, że w wyniku stwierdzonych naruszeń, w 2017 r. Prezes UTK wydał łącznie 713 decyzji administracyjnych, w tym m.in. dotyczące:

- wyłączenia z eksploatacji lub ograniczenia eksploatacji pojazdu kolejowego - 408 decyzji;
- stwierdzenia naruszeń w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego wraz z nakazem ich usunięcia - 77 decyzji;
- wstrzymania lub wprowadzenia ograniczeń ruchu kolejowego - 34 decyzji;
- cofnięcia lub zawieszenia certyfikatu - 5 decyzji;
- nałożenia kary pieniężnej - 21 decyzji.

Ponadto Prezes UTK wydał decyzje w zakresie przedłużenia terminu zakończenia postępowania prowadzonego przez komisję kolejową (155 decyzji) oraz inne, w tym dotyczące zmiany ostatecznej decyzji (13 decyzji).

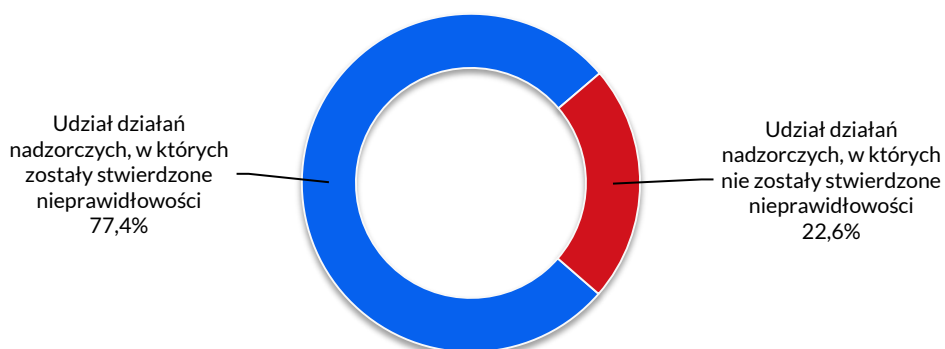
W przypadku postępowań administracyjnych dotyczących nałożenia kar pieniężnych – łączna suma nałożonych kar wyniosła ponad 600 tys. zł.

Nadzór nad podmiotami funkcjonującymi w oparciu o system zarządzania bezpieczeństwem

System zarządzania bezpieczeństwem stanowi spójną i logicznie uporządkowaną całość, w której wszystkie procedury i procesy są ze sobą wzajemnie powiązane i na siebie oddziałują. W związku z tym można go określić jako sumę procesów wspierającą opracowywanie, planowanie, wykonywanie oraz kontrolę działań w ramach normalnej działalności przedsiębiorstwa. Wykorzystując opisane podejście możliwe jest monitorowanie zagrożeń i stałe zarządzanie ryzykiem związanym z działalnością podmiotu, w celu zapobiegania występowaniu negatywnych skutków zdarzeń kolejowych. Prawidłowe wdrożenie wszystkich istotnych elementów SMS umożliwia m.in. identyfikację zagrożeń oraz stałą kontrolę wszystkich rodzajów ryzyka związanego z działalnością danego podmiotu w każdych warunkach. Należy jednak mieć na uwadze, że system zawiera tylko kluczowe, a nie wszystkie działania w zakresie bezpieczeństwa kolei.

W 2017 r. liczba kontroli w zakresie nadzoru nad podmiotami funkcjonującymi w oparciu o system zarządzania bezpieczeństwem wyniosła 168. W toku 130 działań stwierdzono 924 nieprawidłowości, co oznacza, że naruszenia zostały wskazane w przypadku ok. 77 % czynności realizowanych w omawianym obszarze. W przypadku tego zakresu wskaźnik nieprawidłowości za 2017 r. to 5,5, a różnica pomiędzy wskaźnikami nieprawidłowości w 2017 r. a 2016 r. wyniosła -2,1. Z powyższych danych wynika więc, że również w tym obszarze odnotowano zmniejszenie liczby nieprawidłowości.

Rys. 11 Wyniki działań nadzorczych przeprowadzonych w zakresie nadzoru nad podmiotami funkcjonującymi w oparciu o System Zarządzania Bezpieczeństwem w 2017 r.

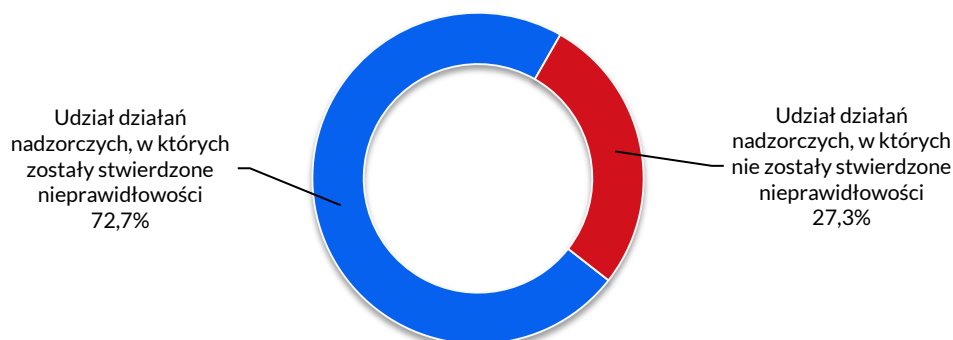


Szczegółowa analiza działań nadzorczych w zakresie nadzoru nad podmiotami funkcjonującymi w oparciu o system zarządzania bezpieczeństwem przedstawiona jest w rozdziale 6.6. niniejszego Raportu.

Nadzór nad podmiotami funkcjonującymi w oparciu o system zarządzania utrzymaniem

System MMS obejmuje zestaw procedur i instrukcji, ukierunkowanych na minimalizację ryzyka związanego z utrzymaniem pojazdu kolejowego (wagonów towarowych), a w efekcie zapewnienie, aby utrzymywane pojazdy były w stanie poruszać się po sieci kolejowej w bezpieczny sposób. Zgodnie z systemem MMS wszystkie pojazdy muszą być utrzymywane wg dokumentacji dotyczącej utrzymania dla danego pojazdu oraz wytycznymi i postanowieniami wynikającymi z obowiązujących przepisów prawa, w tym TSI. ECM zobowiązane są do opracowania i wdrożenia wspomnianego systemu MMS.

Rys. 12 Wyniki działań nadzorczych przeprowadzonych w zakresie nadzoru nad podmiotami funkcjonującymi w oparciu o System Zarządzania Utrzymaniem w 2017 r.



W 2017 r. przeprowadzono 55 działań nadzorczych w zakresie nadzoru nad podmiotami funkcjonującymi w oparciu o system zarządzania utrzymaniem, a w toku 40 działań stwierdzono 289 nieprawidłowości, co oznacza, że naruszenia zostały wskazane w przypadku ok. 73 % realizowanych w omawianym obszarze czynności. Wskaźnik nieprawidłowości w tym obszarze to 5,25. W przypadku kontroli w zakresie MMS różnica we wskaźnikach między 2017 r. i 2016 r. to -0,36. Oznacza to, że na tej płaszczyźnie, w trakcie czynności kontrolnych realizowanych przez Prezesa UTK, stwierdzanych jest coraz mniej nieprawidłowości.

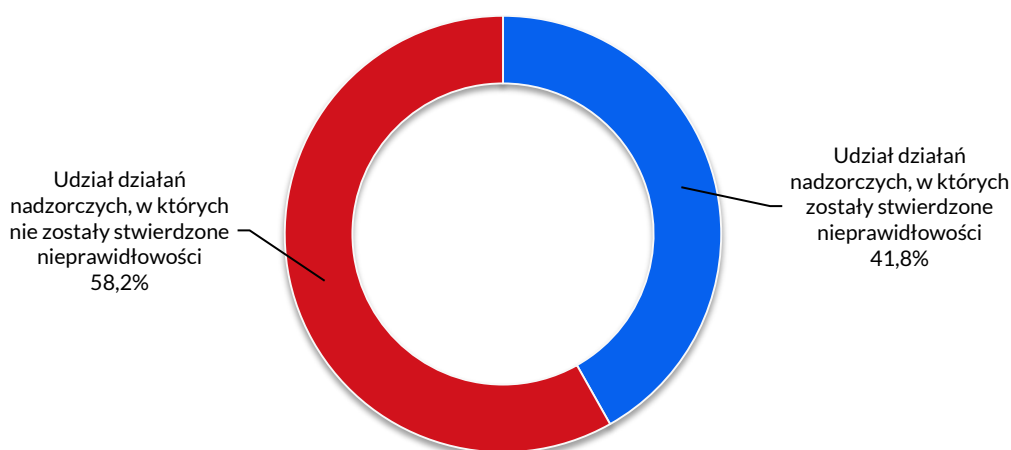
Nadzór nad stanem technicznym i eksploatacją infrastruktury kolejowej

W 2017 r. Prezes UTK przeprowadził 698 działań w zakresie nadzoru nad stanem technicznym i eksploatacją infrastruktury kolejowej. Do katalogu tych czynności należy zaliczyć zakresy bardziej szczegółowe, tj.:

- stan techniczny i proces utrzymania infrastruktury kolejowej;
- stan techniczny, proces utrzymania i klasyfikacja skrzyżowań linii kolejowych z drogami publicznymi;
- prowadzenie ruchu kolejowego;
- bezpieczeństwo eksploatacji bocznic kolejowych;
- funkcjonowanie ratownictwa technicznego zarządców infrastruktury;
- stan techniczny i proces utrzymania urządzeń sterowania ruchem kolejowym;
- stan techniczny i proces utrzymania sieci trakcyjnej.

W 2017 r. w związku z prowadzonymi czynnościami nadzorczymi stwierdzono 1492 nieprawidłowości, co stanowi ok. 40 % wszystkich nieprawidłowości stwierdzonych w analizowanym okresie. Wskaźnik nieprawidłowości ukształtował się natomiast na poziomie 2,14. Dla porównania w 2016 r. wartość ta wyniosła 2,51, co oznacza spadek w obecnym okresie sprawozdawczym o 0,37. Przytoczone wyniki stanowią pewnego rodzaju potwierdzenie efektów realizowanych działań nadzorczych przez Prezesa UTK w obszarze infrastruktury kolejowej. Wskazane naruszenia stwierdzone zostały w przypadku 292 działań, co stanowi ok. 42 % wszystkich zrealizowanych w tym zakresie czynności nadzorczych.

Rys. 13 Wyniki działań nadzorczych przeprowadzonych w zakresie nadzoru nad stanem technicznym i eksploatacją infrastruktury kolejowej w 2017 r.



W 2017 roku Prezes UTK wydał 34 decyzje dotyczące wstrzymania ruchu kolejowego lub wprowadzenia jego ograniczenia.

W wyniku przeprowadzonych działań nadzorczych Prezes UTK wydał również 66 decyzji w sprawie stwierdzenia naruszenia przepisów w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego wraz z określeniem terminu ich usunięcia. Decyzje skierowane były zarówno do zarządców infrastruktury kolejowej, jak i użytkowników bocznic.

Warto również zwrócić uwagę, że w 2017 r. zgłoszenia w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego dotyczyły ponad 22% omawianego powyżej zakresu. Wskazuje to na istotę tego zagadnienia w kontekście

funkcjonowania systemu kolejowego oraz jego wpływ na poziom bezpieczeństwa w transporcie kolejowym.

Nadzór nad stanem technicznym, procesem utrzymania i klasyfikacją skrzyżowań linii kolejowych z drogami publicznymi

Prezes UTK sprawuje systematyczny nadzór nad stanem technicznym, procesem utrzymania i klasyfikacją skrzyżowań linii kolejowych z drogami publicznymi. W toku realizowanych czynności kontrolnych weryfikacji podlega stan techniczny infrastruktury i urządzeń kolejowych, ale także poprawność oznakowania przejazdu oraz stan drogi dojazdowej. W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości w powyższym zakresie, informacje o wynikach przeprowadzonych czynności przekazywane są do właściwego zarządcy drogi, w celu ich usunięcia i wyeliminowania potencjalnego zagrożenia.

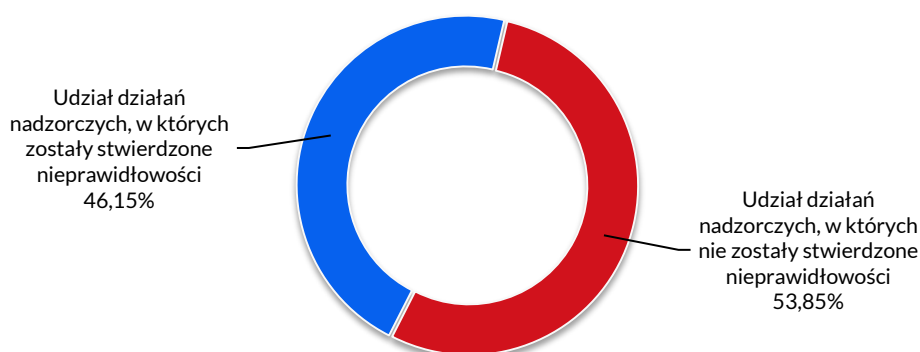
W 2017 r. Prezes UTK przeprowadził w omawianym zakresie 117 działań nadzorczych. W tym miejscu należy jednak zaznaczyć, że w toku jednej czynności kontrolnej weryfikacji może zostać poddanych większa liczba przejazdów kolejowo – drogowych znajdujących się w bliskiej lokalizacji. Ponadto skrzyżowania kolejowo – drogowe poddawane są również właściwym działaniom nadzorczym w toku czynności prowadzonych w obszarach pokrewnych, np. podczas kontroli utrzymania infrastruktury kolejowej.

W okresie sprawozdawczym czynnościom kontrolnym poddano łącznie 357 przejazdów w podziale na kategorie:

- kat. A - skontrolowano 113;
- kat. B - skontrolowano 52;
- kat. C - skontrolowano 48;
- kat. D - skontrolowano 144.

W wyniku podjętych czynności stwierdzono 250 nieprawidłowości. Wskaźnik nieprawidłowości wyniósł więc w tym przypadku 2,14, a różnica między 2017 r. i 2016 r. kształtuje się na poziomie -1,41. Oznacza to, że w analizowanym obszarze liczba stwierdzanych nieprawidłowości uległa zmniejszeniu, co powinno wpłynąć również w sposób pozytywny na poziom bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych.

Rys. 14 Wyniki działań nadzorczych prowadzonych na przejazdach kolejowo-drogowych w 2017 r.



W 2017 r. wydano 66 decyzji stwierdzających naruszenia w zakresie stanu technicznego i eksploatacji infrastruktury kolejowej, a 18 decyzji w całości lub części dotyczyło przejazdów kolejowych. Analogicznie, wśród 34 decyzji wstrzymujących ruch kolejowy lub wprowadzającej jego ograniczenia, 12 było spowodowane w całości lub w części naruszeniami związanymi z przejazdami kolejowymi.

Nadzór nad stanem technicznym, procesem utrzymania i oznakowania pojazdów kolejowych oraz realizacją procesu przewozowego

Stan techniczny, proces utrzymania i oznakowania pojazdów kolejowych oraz realizacja procesu przewozowego jest jednym z zasadniczych obszarów, który oddziałuje na poziom bezpieczeństwa transportu kolejowego, a pojawiające się nieprawidłowości mogą bezpośrednio przekładać się na wystąpienie zagrożenia dla życia, zdrowia czy mienia.

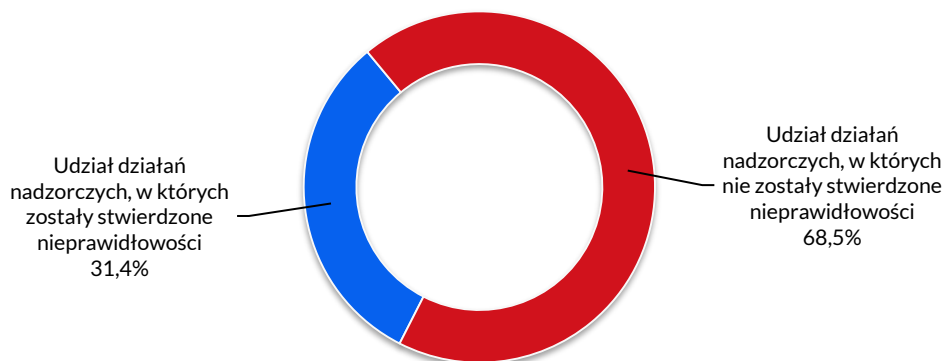
W 2017 Prezes UTK przeprowadził łącznie 687 działań nadzorczych we wskazanym zakresie. W ramach tych czynności weryfikacji poddano również zakresy bardziej szczegółowe, tj.:

- stan techniczny, proces utrzymania i oznakowanie pojazdów;
- przestrzeganie praw pasażerów i jakości usług w transporcie kolejowym;
- przygotowanie i realizację procesu przewozowego.

Warto zaznaczyć, że w trakcie prowadzonych działań weryfikacji poddawany został nie tylko stan techniczny pojazdów kolejowych wykorzystywanych do przewozu pasażerów oraz poprawności przygotowania procesu przewozowego, ale również kwestie dotyczące prowadzonej dokumentacji i kwalifikacji pracowników. Kolejnym z obszarów poddawanych czynnościom kontrolnym było stosowanie i skuteczność procedur dotyczących postępowania podczas realizacji przewozów pociągami, których długość przekracza długość peronu.

W 2017 r. w omawianym obszarze stwierdzono 613 nieprawidłowości, co stanowi ok. 17 % wszystkich naruszeń stwierdzonych w analizowanym okresie. Wskazane nieprawidłowości odnotowane zostały w przypadku ponad 216 spraw, co stanowi ponad 31 % wszystkich zrealizowanych działań w tym zakresie. Wskaźnik nieprawidłowości dla powyższego zakresu wyniósł w 2017 r. 0,89. Porównując z 2016 r., kiedy wartość ta kształtowała się na poziomie 1,04, należy podkreślić zmniejszenie się wskaźnika nieprawidłowości również dla tego obszaru.

Rys. 15 Wyniki działań nadzorczych w zakresie nadzoru nad stanem technicznym i eksploatacją pojazdów kolejowych oraz realizacją procesu przewozowego w 2017 r.



W 2017 roku Prezes UTK wydał 408 decyzji dotyczących wyłączenia pojazdu kolejowego z eksploatacji lub ograniczenia eksploatacji pojazdu. W wyniku przeprowadzonych działań nadzorczych Prezes UTK wydał również 11 decyzji dotyczących naruszenia przepisów w tym obszarze wraz z określeniem terminu ich usunięcia.

Nadzór nad procesem przewozu koleją towarów niebezpiecznych

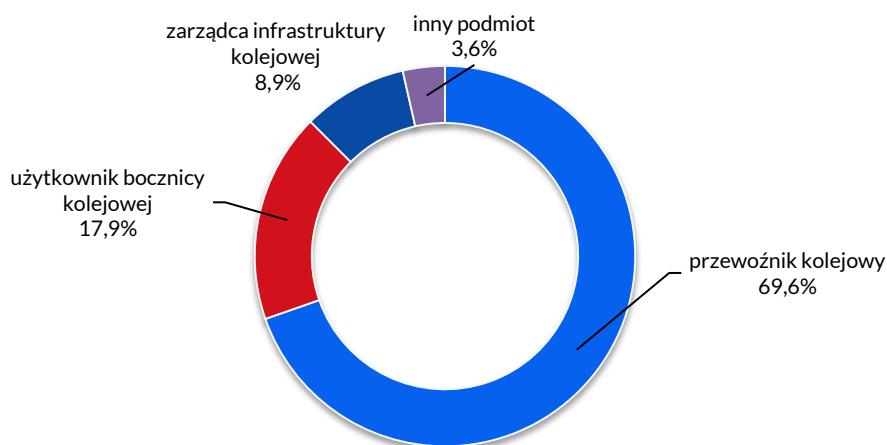
Proces przewozu koleją towarów niebezpiecznych stanowi jeden z priorytetowych obszarów nadzorczych Prezesa UTK. W trakcie działań nadzorczych w tym zakresie weryfikowane są m.in. zgodność

wykonywania przewozu z wymaganiami określonymi w RID² oraz ustawie o transporcie kolejowym, prawidłowość sporządzenia dokumentów przewozowych, dodatkowe wyposażenie lokomotywy, prawidłowość oznakowania, wyposażenie i stan techniczny wykorzystywanych środków transportu, a także przeszkolenie osób wykonujących przewóz towarów niebezpiecznych oraz czynności związanych z tym przewozem.

W 2017 r. Prezes UTK przeprowadził łącznie 60 działań nadzorczych w omawianym obszarze, w tym ponad 90% stanowiły kontrole. Największą liczbę kontroli przeprowadzono wobec przewoźników kolejowych (blisko 70%), użytkowników bocznic kolejowych (17,9%) oraz zarządców infrastruktury kolejowej (8,9%). Dalszą część stanowiły działania zrealizowane wobec innych podmiotów (przedsiębiorstw prowadzących działalność związaną z rozładunkiem i napełnianiem jednostek transportowych).

W tym miejscu należy również wskazać, że jeden podmiot może pełnić funkcję kilku uczestników przewozu towarów niebezpiecznych. Sytuacja ta jest szczególnie widoczna w przypadku użytkowników bocznic kolejowych, gdzie w dużej mierze realizowane są procesy związane z załadunkiem i wyładunkiem towarów niebezpiecznych.

Rys. 16 Rodzaje podmiotów poddanych kontroli w 2017 r. w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych



W przypadku wystąpienia naruszeń w zakresie obowiązków lub warunków wynikających z obowiązujących regulacji prawnych, na kontrolowane podmioty nakładane są kary pieniężne w wysokości od 200 zł do 10 000 zł. Należy zaznaczyć, że ww. sankcje są stosowane po przeprowadzeniu postępowania administracyjnego i mają charakter obligatoryjny. Naruszenia skutkujące nałożeniem kary pieniężnej oraz ich wysokość za dane naruszenie zostały ściśle określone w załączniku do ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych.

Dokonując analizy poszczególnych zakresów należy stwierdzić, że zarówno w 2017 jak i 2016 r. najczęściej wskazywane nieprawidłowości dotyczyły:

- niewłaściwego sporządzenia lub braku dokumentów przewozowych;
- wyposażenia dodatkowego lokomotyw, prowadzących pociągi przewożące towary niebezpieczne lub wykonujących manewry z tymi wagonami;
- stanu technicznego i oznakowania wagonów/kontenerów/innych jednostek transportowych.

²z fr. Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses - Regulamin dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych).

W 2017 r. Prezes UTK wydał 7 decyzji administracyjnych w sprawie nałożenia kar pieniężnych za nieprawidłowości stwierdzone podczas kontroli dotyczących przewozu towarów niebezpiecznych. Łączna wysokość kar pieniężnych wyniosła 27 600 zł, z czego zdecydowaną większość stanowiły kary nałożone na użytkowników bocznic kolejowych. W porównaniu do roku ubiegłego jest to kwota wyższa o 14 000 zł.

Mając jednak na uwadze fakt, że działania podejmowane przez Prezesa UTK ukierunkowane są na wzrost poziomu bezpieczeństwa transportu kolejowego oraz wzrost jakości usług świadczonych przez podmioty z branży kolejowej, należy wskazać, że wszystkie odnotowywane nieprawidłowości, również te niewskazane w przytoczonym wyżej katalogu, zostają szczegółowo opisane w protokołach kontroli. Na tej podstawie podmiot zostaje zobowiązany do usunięcia stwierdzonych naruszeń, a w dalszym procesie monitorowania następuje weryfikacja ich usunięcia i wdrożenia adekwatnych działań naprawczych.

Analizując zaprezentowane powyżej dane, należy zwrócić szczególną uwagę na stałą intensyfikację działań nadzorczych prowadzonych przez Prezesa UTK oraz wynikające z tego procesu wymierne skutki, tj. rosnącą liczbę działań nadzorczych przy jednoczesnym zmniejszaniu liczby stwierdzanych nieprawidłowości, co prowadzi do zmniejszenia wskaźnika nieprawidłowości. Patrząc na przedstawione dane pod kątem zakresu przedmiotowego prowadzonych czynności, warto również podkreślić fakt obniżenia tej wartości w większości z określonych obszarów tematycznych. Osiągnięcie takiego wyniku w zasadniczych obszarach tj. m.in. wdrożenia/funkcjonowania systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz utrzymaniem, prowadzenia ruchu kolejowego, stanu technicznego i procesu utrzymania urządzeń sterowania ruchem kolejowym, procesu utrzymania i klasyfikacja skrzyżowań linii kolejowych z drogami publicznymi, wpływa na ogólny poziom bezpieczeństwa w transporcie kolejowym. Ponadto należy zaznaczyć, że zakresy, w których wskaźnik ten odnotował wzrost zostały wskazane jako priorytety nadzoru Prezesa UTK na 2018 r., co wiąże się z prowadzeniem wzmożonych działań oraz stałym monitorowaniem wyników prowadzonych czynności kontrolnych.

6.4. Współpraca z organami innych państw członkowskich

Prezes UTK prowadzi szereg działań mających na celu poprawę bezpieczeństwa transportu kolejowego. Jednym z narzędzi temu służących są zawierane porozumienia międzynarodowe, których wykaz prezentuje poniższa tabela.

Tab. 10 Wykaz porozumień UTK na rzecz bezpieczeństwa

INSTYTUCJA	TYTUŁ	DATA
Państwowa Inspekcja Kolejowa przy Ministerstwie Transportu i Łączności Republiki Litewskiej (NSA LT)	Porozumienie dotyczące koordynacji metod działań nadzorczych	21.07.2015 r.
Prezes Krajowego Urzędu Transportu (NSA HU) - Węgry	Porozumienie dotyczące koordynacji metod działań nadzorczych	05.12.2016 r.
Dyrektor Władzy Kolei Republiki Czeskiej (NSA CZ)	Porozumienie dotyczące koordynacji metod działań nadzorczych	23.11.2017 r.

Na mocy porozumień prowadzona jest m.in. wymiana informacji pomiędzy krajowymi organami ds. bezpieczeństwa na temat działalności danych przewoźników kolejowych, planach i strategiach działania organów nadzoru, a także w zakresie wyników działań nadzorczych prowadzonych wobec tych przedsiębiorców, którzy posiadają certyfikat część A wydany w jednym kraju, a część B w drugim. Dzięki wspólnemu nadzorowi możliwe jest podniesienie poziomu bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Podpisane porozumienia dają również możliwość prowadzenia wspólnych działań nadzorczych.

Porozumienie w sprawie prowadzenia wspólnego nadzoru nad podmiotami rynku kolejowego operującymi w Polsce i w Czechach, podpisali 23 listopada 2017 r. w Pradze Dyrektor Władzy Kolei Republiki Czeskiej (Dražní Úřad) Jiří Kolář oraz w imieniu Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego – Wiceprezes UTK Kamil Wilde.

Dražní Úřad jest czeskim odpowiednikiem Urzędu Transportu Kolejowego, którego misją jest utrzymanie i zwiększenie bezpieczeństwa pracy kolei. Dražní Úřad jako centralna instytucja administracji publicznej ds. transportu kolejowego przeprowadza działania kontrolne i nadzorcze, w tym nadzór państwowy na kolei, nad prawem budowlanym, a także w zakresie podejmowanych czynności przewozowych.

Głównym celem podpisania porozumienia pomiędzy krajowymi organami ds. bezpieczeństwa Polski i Czech jest ustalanie zasad komunikacji i współpracy pomiędzy stronami w związku z zapewnieniem działań nadzorczych w sposób kompletny i skoordynowany. Organy podpisujące porozumienie zobowiązują się do dostarczania informacji o przedsiębiorstwach kolejowych, które posiadają certyfikat część A wydany w swoim kraju oraz certyfikat bezpieczeństwa część B wydany w kraju, z którym zostało ono podpisane. Zakres informacji podlegający wymianie pomiędzy organami to także m.in. liczba stwierdzonych niezgodności, poziom bezpieczeństwa poszczególnych przedsiębiorstw kolejowych czy działania nadzorcze wobec podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie (ECM).

Wymiana informacji pomiędzy organami odbywa się w cyklu rocznym. Z NSA Litwy współpraca trwa już od 2015 r., a z NSA Węgier od 2016 r.

6.5. Wymiana informacji z podmiotami działającymi na rynku kolejowym

Opis procesu nadzoru prowadzonego przez Prezesa UTK wraz ze szczegółową charakterystyką poszczególnych elementów składających się na postępowanie nadzorcze, został zamieszczony na stronie internetowej Urzędu oraz w Biuletynie Informacji Publicznej. W tym miejscu każdy z zainteresowanych może zapoznać się z prawami i obowiązkami dotyczącymi prowadzonych czynności kontrolnych. Ponadto na oficjalnej stronie Urzędu przedsiębiorcy mogą zapoznać się z bieżącymi informacjami, interpretacją przepisów prawa oraz stanowiskami Prezesa UTK.

Dodatkowo prowadzone są również szkolenia w ramach projektu Akademia UTK, w trakcie których uczestnicy zapoznawani są m.in. z obowiązującymi przepisami prawa. W 2017 r. przeprowadzono w ramach Akademii UTK 14 szkoleń, w których łącznie uczestniczyło 1046 pracowników podmiotów działających na rynku kolejowym. Główne tematy zrealizowane w ramach tego bloku to:

- proces szkolenia na symulatorze pojazdu kolejowego;
- szkolenie z nowelizacji ustawy o transporcie kolejowym i określonych w niej nowych kompetencjach Prezesa UTK;
- szkolenie dla audytorów w przedsiębiorstwach kolejowych (SMS, MMS, ISO);
- warsztaty dla członków komisji badających zdarzenia kolejowe;
- funkcjonowanie obiektów infrastruktury usługowej;
- IV pakiet kolejowy - nowe rozwiązania;

- funkcjonowanie kolei wąskotorowych;
- przepisy dotyczące maszynistów (SOLM);
- funkcjonowanie bocznic i obiektów infrastruktury usługowej - wymagania prawne;
- podsumowanie i doświadczenia z nadzoru Prezesa UTK nad komisjami kolejowymi;
- utrzymanie pojazdów kolejowych po zmianach rozporządzenia w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych;
- szkolenie w zakresie prowadzenia postępowań przez komisje kolejowe oraz proaktywnego badania wydarzeń kolejowych w ramach SMS;
- szkolenie dla audytorów MMS, SMS, ISO;
- normalizacja dla kolejnictwa.

Prezes UTK uruchomił wiele kanałów komunikacji umożliwiających kontakt przedsiębiorcy z organem, w tym m.in. kontakt za pośrednictwem poczty e-mail, formularza zgłoszeń w zakresie bezpieczeństwa w ruchu kolejowym, który jest dostępny na stronie internetowej Urzędu, infolinii bezpieczeństwa czy platformy ePUAP. Dodatkowo dwa razy w miesiącu organizowane są tzw. dni otwarte, podczas których przedstawiciele poszczególnych grup przedsiębiorców kolejowych mogą porozmawiać z pracownikami urzędu, wyjaśnić wątpliwości, zgłosić czy też rozwiązać dany problem.. W ich trakcie pracownicy Departamentu Nadzoru oraz Oddziałów Terenowych są gotowi odpowiedzieć na wszelkie pytania związane z rynkiem kolejowym lub działalnością Urzędu. W ubiegłym roku poruszane zagadnienia dotyczyły m.in. wymagań, jakie powinien spełniać ośrodek szkolenia i egzaminowania, funkcjonowania bocznic kolejowych w świetle nowelizacji ustawy o transporcie kolejowym, funkcjonowania operatorów obiektu infrastruktury usługowej, spraw związanych z czasem pracy maszynistów, procesu uzyskiwania licencji maszynisty, interpretacji przepisów prawa, nieprawidłowości wykazanych podczas kontroli czy zasad nadzoru nad pracą komisji kolejowych. Istotnymi kwestiami poruszonymi na spotkaniach były również zagadnienia dotyczące np. systemów zarządzania bezpieczeństwem w przedsiębiorstwach kolejowych, czy zasady wprowadzania wyrobów kolejowych na rynek czy utrzymanie pojazdów kolejowych.

W celu usprawnienia organizacji i przebiegu spotkań, na stronie internetowej Urzędu zamieszczony jest specjalny formularz, dzięki któremu każdy zainteresowany może zarezerwować właściwy termin spotkania.

Ponadto, w odniesieniu do procesu kontrolnego, inspektorzy prowadzący działania kontrolne pozostają, w toku prowadzonych działań, w stałym kontakcie z podmiotem kontrolowanym. Dzięki możliwości kontaktu przedsiębiorcy uzupełniają informacje i dokumenty niezbędne w trakcie prowadzonych czynności oraz kierują do kontrolujących pytania związane z procesem kontrolnym, Ponadto, w uzasadnionych przypadkach stosuje się praktykę tzw. omówienia protokołu kontroli w trakcie którego kontrolujący wskazuje na poczynione ustalenia natomiast kontrolowany może przekazać informacje uzupełniające, a także właściwe dowody potwierdzające wykonanie obowiązków wynikających z przepisów prawa.

Współpraca z PKBWK

Nadzór nad bezpieczeństwem transportu kolejowego stanowi priorytet w działalności Prezesa UTK. Aby zwiększyć jego jakość i uzyskać możliwie najszerszy dostęp do dokumentacji związanej z postępowaniami prowadzonymi przez komisje kolejowe, 3 czerwca 2016 r. podpisano porozumienie pomiędzy Prezesem UTK a Przewodniczącym PKBWK.

Zawarte porozumienie ma na celu wspólne działanie stron na rzecz rozwoju i zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa w transporcie kolejowym. Odbywa się to m.in. poprzez prowadzenie działań w oparciu o wspólne zasady oraz wymianę informacji i dobrych praktyk dotyczących nadzoru nad postępowaniami prowadzonymi przez komisje kolejowe.

W oparciu o zapisy porozumienia UTK oraz PKBWK uzyskały wzajemny dostęp do baz danych dotyczących zdarzeń kolejowych, mogą wymieniać informacje o narzędziach nadzorczych, ich efektywności, a także doświadczenia w nadzorowaniu postępowań prowadzonych przez komisje kolejowe. Ponadto na podstawie porozumienia strony zapewniają sobie wzajemny dostęp do informacji o prowadzonych szkoleniach.

Zapisy porozumienia regulują również przyjęty i zaakceptowany model nadzoru, którego zasady zawarto bezpośrednio w dokumencie. Zgodnie z założeniami w zakresie sprawowanego nadzoru nad postępowaniami prowadzonymi przez komisje kolejowe, po wyczerpaniu narzędzi nadzoru, którymi dysponuje w tym zakresie Prezes UTK, w przypadku nieusunięcia stwierdzonych nieprawidłowości lub braku rozstrzygnięcia ze strony komisji kolejowej, możliwe jest m.in. wystąpienie z wnioskiem do PKBWK o przeprowadzenie postępowania w sprawie danego zdarzenia (w przypadku znaczących skutków lub wpływu na bezpieczeństwo systemu kolejowego). Taki tryb postępowania wynika wprost z art. 28e ust. 3 pkt 4 ustawy o transporcie kolejowym, który wskazuje na możliwość podjęcia przez Przewodniczącego PKBWK decyzji o przejęciu postępowania, biorąc pod uwagę m.in. wniosek Prezesa UTK. Narzędzie to zostało kilkakrotnie wykorzystane w ramach prowadzonej pomiędzy Prezesem UTK a Przewodniczącym PKBWK współpracy.

Ponadto w ramach współpracy z PKBWK, w myśl art. 28k ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK został uprawniony do przedkładania opinii w sprawie postępowań oraz wnoszenia uwag do projektów raportów sporządzanych po ich zakończeniu.

Współpraca z Głównym Inspektorem Pracy

Wśród działań podejmowanych przez Prezesa UTK znajduje się również nadzór nad czasem pracy maszynistów i składanych przez nich oświadczeń. W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości w powyższym zakresie Prezes UTK kieruje, w oparciu o zawarte porozumienie, wnioski do Głównego Inspektora Pracy. Tego typu sytuacje mają miejsce wyłącznie w wypadku stwierdzenia naruszeń, które pozostają we właściwości Głównego Inspektora Pracy, tj. polegających np. na niezachowaniu co najmniej 11 godzinnego nieprzerwanego odpoczynku w ciągu doby.

Mając na względzie bezpieczeństwo transportu kolejowego, Prezes UTK występuje do Głównego Inspektora Pracy z prośbą o podjęcie działań prewencyjnych i kontrolnych związanych z nadzorem nad czasem pracy maszynistów i podjęcie wspólnych działań dla poprawy bezpieczeństwa w transporcie kolejowym. W 2017 r. Prezes UTK przekazał do Głównego Inspektora Pracy 17 zawiadomień o stwierdzonych w tym zakresie nieprawidłowościach.

Współpraca z Głównym Inspektorem Nadzoru Budowlanego

W ramach porozumienia zawartego pomiędzy Prezesem UTK a Głównym Inspektorem Nadzoru Budowlanego dokonywana jest wymiana informacji i tzw. dobrych praktyk w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem transportu kolejowego, wspierania inicjatyw dotyczących poprawy bezpieczeństwa przy eksploatacji i utrzymaniu infrastruktury kolejowej, wymiany doświadczeń w zakresie prowadzenia nadzoru nad utrzymaniem obiektów budowlanych oraz informacji o wynikach kontroli. Porozumienie przewiduje również wzajemne informowanie się o organizowanych konferencjach, seminariach, warsztatach i szkoleniach z zakresu związanego z bezpieczeństwem w transporcie kolejowym oraz wymianę materiałów szkoleniowych.

Prezes UTK w wyniku działań organów nadzoru budowlanego wydał wobec zarządcy infrastruktury kolejowej jedną decyzję administracyjną wprowadzającą ograniczenia ruchu kolejowego. Decyzja była następstwem otrzymanych od właściwych inspektorów nadzoru budowlanego informacji o stwierdzonych nieprawidłowościach i dotyczyła wprowadzenia ograniczeń ruchu kolejowego.

Właściwi inspektorzy nadzoru budowlanego informowali o nieodpowiednim stanie technicznym wiaduktu drogowego, który mógł zagrażać bezpieczeństwu ruchu kolejowego oraz bezpieczeństwu przewozu osób i rzeczy w obrębie usytuowanego nad ulicą Tadeusza Kościuszki, ciągiem pieszo - rowerowym, al. Gen. Leopolda Okulickiego, linią kolejową nr 4 - CMK i linią kolejową nr 1 Warszawa Zachodnia - Katowice oraz ulicą Towarową w Zawierciu.

Współpraca z Transportowym Dozorem Technicznym

W ramach porozumienia zawartego pomiędzy Prezesem Urzędu Transportu Kolejowego a Dyrektorem Transportowego Dozoru Technicznego dokonywana jest wymiana informacji i tzw. dobrych praktyk w zakresie nadzoru nad podmiotami odpowiedzialnymi za utrzymanie pojazdów kolejowych. Prezes UTK oraz Dyrektor TDT współpracują także w obszarach takich jak: przewóz towarów niebezpiecznych, spawalnictwo w transporcie kolejowym, nadzór nad urządzeniami technicznymi zainstalowanymi na obszarze kolejowym, w pojazdach kolejowych, na bocznicach kolejowych oraz kolejach linowych. Porozumienie przewiduje również organizowanie wspólnych konferencji, seminariów oraz szkoleń związanych z bezpieczeństwem w transporcie kolejowym.

6.6. Nadzór nad SMS, w tym badanie przyczyn zdarzeń kolejowych zgodnie z dyrektywą (EU) 798/2016

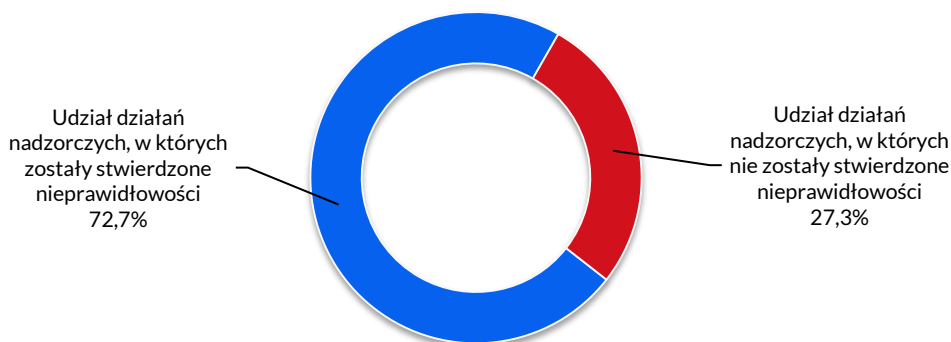
System zarządzania bezpieczeństwem (SMS) w rozumieniu ustawy o transporcie kolejowym oznacza organizację i działanie przyjęte przez zarządcę i przewoźnika kolejowego dla zapewnienia bezpieczeństwa. Główne elementy tego systemu zostały określone w Rozporządzeniu KE 1158/2010 w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem. System zarządzania bezpieczeństwem stanowi spójną i logicznie uporządkowaną całość, w której wszystkie procedury i procesy są ze sobą wzajemnie powiązane i na siebie oddziałują. W związku z tym można go określić jako sumę procesów wspierającą opracowywanie, planowanie, wykonywanie oraz kontrolę działań w ramach normalnej działalności przedsiębiorstwa. Wykorzystując opisane podejście możliwe jest monitorowanie zagrożeń i stałe zarządzanie ryzykiem związanym z działalnością podmiotu, w celu zapobiegania występowaniu negatywnych w skutkach zdarzeń kolejowych. Prawidłowe wdrożenie wszystkich istotnych elementów SMS umożliwia m.in. identyfikację zagrożeń oraz stałą kontrolę wszystkich rodzajów ryzyka związanego z działalnością danego podmiotu w każdych warunkach. Należy jednak mieć na uwadze, że system zawiera tylko kluczowe, a nie wszystkie działania w zakresie bezpieczeństwa kolei.

Należy podkreślić, że w Polsce nie podjęto decyzji o transpozycji Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei do przepisów prawa krajowego, dlatego też nie można odnieść się do nadzoru, zgodnie z art. 9 ust. ww. Dyrektywy.

W 2017 r. przeprowadzono 168 kontroli w zakresie nadzoru nad podmiotami funkcjonującymi w oparciu o system zarządzania bezpieczeństwem. Podczas 130 działań stwierdzono 924 nieprawidłowości, co oznacza, że naruszenia zostały wskazane w przypadku ok. 77% kontroli. W 2017 r. wskaźnik nieprawidłowości wyniósł 5,5, co oznacza, że w porównaniu do 2016 r. spadł o 2,1.

Widać, że również w tym obszarze odnotowano zmniejszenie liczby nieprawidłowości.

Rys. 17 Wyniki działań nadzorczych przeprowadzonych w zakresie nadzoru nad podmiotami funkcjonującymi w oparciu o system zarządzania bezpieczeństwem w 2017 r.



Główne nieprawidłowości stwierdzone w wyniku kontroli **zarządców infrastruktury**:

kryterium A - Środki kontroli ryzyka dla wszystkich czynników ryzyka związanych z działalnością zarządcy infrastruktury:

- niewłaściwie przeprowadzony proces identyfikacji zagrożeń i oceny ryzyka operacyjnego;
- nieokreślanie środków kontroli ryzyka;
- brak monitorowania środków kontroli ryzyka;
- niewłaściwe zarządzanie ryzykiem wspólnym;
- nieprawidłowości w dokumentacji oraz w zapoznaniu pracowników z oceną ryzyka zawodowego.

kryterium B - Kontrola ryzyka związanego ze świadczonymi usługami utrzymania i dostarczaniem materiałami:

- brak wystarczającego nadzoru nad procesem gromadzenia danych o uszkodzeniach i awariach dotyczących eksploatowanej infrastruktury kolejowej;
- brak właściwego nadzoru nad zachowywaniem wymaganych odstępów czasowych pomiędzy przeglądami technicznymi elementów infrastruktury kolejowej.

kryterium C - Kontrola ryzyka związanego z zaangażowaniem wykonawców i kontrolą dostawców:

- niewłaściwy nadzór nad procesem oceny dostawców.

kryterium D - Ryzyko wynikające z działań innych stron poza systemem kolejowym:

- niewłaściwie przeprowadzony proces identyfikacji zagrożeń i oceny ryzyka wynikającego z działań stron trzecich.

kryterium E - Dokumentacja systemu zarządzania bezpieczeństwem:

- brak aktualizacji i wprowadzania zmian w dokumentacji wynikających ze zmian w procesach oraz aktach prawnych.

kryterium G - Zapewnienie kontroli przez kierownictwo na różnych poziomach:

- brak regularnego monitorowania poprawności wykonywania powierzonych zadań.

kryterium I - Zapewnienie ciągłego doskonalenia:

- brak realizacji ustaleń audytu wewnętrznego i kontroli wewnętrznych dla celów doskonalenia SMS;
- nieokreślanie działań korygujących i zapobiegawczych w odniesieniu do zidentyfikowanych nieprawidłowości w funkcjonowaniu systemu;
- brak realizacji zaleceń wynikających z wystąpień pokontrolnych z kontroli realizowanych przez Prezesa UTK.

kryterium K - Ilościowe i jakościowe cele organizacji w zakresie utrzymania i poprawy bezpieczeństwa oraz plany i procedury służące osiągnięciu tych celów:

- brak regularnego monitorowania stosowania i skuteczności wszystkich procesów i procedur systemu zarządzania bezpieczeństwem służących osiągnięciu założonych celów.

kryterium L - Procedury służące spełnieniu istniejących, nowych i zmienionych norm technicznych i operacyjnych lub innych warunków normatywnych:

- brak pełnej identyfikacji wymagań w zakresie bezpieczeństwa właściwych dla danego rodzaju działalności;
- niedostosowanie przepisów wewnętrznych do rzeczywistych uwarunkowań organizacyjnych.

kryterium M - Procedury i metody przeprowadzania oceny ryzyka i wdrażania środków kontroli ryzyka w sytuacjach, kiedy zmiana warunków prowadzenia działalności lub wprowadzenie nowego materiału powoduje nowe ryzyko dla infrastruktury lub prowadzonej działalności:

- wprowadzanie zmian bez zapewnienia zgodności z trybem określonym w procedurach.

kryterium N - Zapewnienie programu szkolenia pracowników i systemów zapewniających utrzymanie kompetencji pracowników i prawidłowe wykonanie zadań:

- brak właściwego nadzoru nad kwalifikacjami pracowników (szkolenia, egzaminy, badania lekarskie);
- brak właściwego nadzoru nad dokumentacją odnoszącą się do kwalifikacji pracowników.

kryterium P - Procedury i formaty dokumentowania informacji w zakresie bezpieczeństwa oraz ustanowienie procedury kontroli konfiguracji ważnych informacji w zakresie bezpieczeństwa:

- brak spójności zapisów w dokumentacji;
- brak wpisów w dokumentacji.

kryterium Q - procedury zapewniające, aby wypadki, incydenty, zdarzenia potencjalnie wypadkowe oraz inne niebezpieczne zdarzenia były zgłaszane, badane i analizowane oraz aby podejmowano niezbędne środki zapobiegawcze:

- brak realizacji środków zaradczych określonych w protokołach ustaleń końcowych;
- nieokreślanie adekwatnych wniosków w protokołach ustaleń końcowych;
- brak nadzoru nad skutecznym realizowaniem środków zapobiegających sytuacjom potencjalnie niebezpiecznym.

kryterium U - Bezpieczeństwo eksploatacyjne infrastruktury:

- eksploatawanie infrastruktury będącej w niewłaściwym stanie technicznym;
- niewykonywanie badań i oględzin infrastruktury kolejowej;
- brak usuwania usterek określonych podczas badań diagnostycznych;

- niewykonywanie obchodów z wymaganą częstotliwością;
- nieprawidłowe oznakowanie;
- nieprawidłowo prowadzona dokumentacja związana z utrzymaniem;
- niesporządzanie wymaganej dokumentacji związanej z utrzymaniem;
- niespełnienie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów w odległości mniejszej od 15 m;
- niewłaściwa współpraca zarządcy infrastruktury kolejowej z zarządcą drogi w sprawie oznakowania i osygnalizowania przejazdów kolejowo-drogowych.

kryterium V - Świadczenie usług utrzymania oraz dostarczanie materiałów:

- brak nadzoru nad poprawnością wykonywania usług realizowanych w ramach procesu inwestycyjnego zleconych wykonawcom i podwykonawcom;
- brak nadzoru nad dokumentacją wynikającą z procesu inwestycyjnego robót remontowych.

kryterium W – Utrzymanie i eksploatacja systemu sterowania ruchem kolejowym:

- brak sprawowania właściwego nadzoru nad utrzymaniem urządzeń sterowania ruchem kolejowym;
- nieprawidłowe odstępy czasowe konserwacji;
- niewykonanie zaleceń z badań diagnostycznych urządzeń SRK.

Do głównych nieprawidłowości, w poszczególnych grupach kryteriów, stwierdzonych u **przewoźników kolejowych** należą:

kryterium A - Środki kontroli ryzyka dla wszystkich czynników ryzyka związanych z działalnością przedsiębiorstwa kolejowego:

- nieprawidłowa realizacja procesu oceny ryzyka operacyjnego, np. bez uwzględnienia zagrożeń wynikających z prowadzonej działalności lub wykonanej pracy eksploatacyjnej;
- nieokreślanie adekwatnych środków kontroli ryzyka;
- brak monitorowania skuteczności określonych środków kontroli ryzyka;
- brak współpracy z innymi podmiotami w zakresie ryzyka wspólnego.

kryterium B - Kontrola ryzyka związanego ze świadczonymi usługami utrzymania i dostarczaniem materiałami:

- brak zapewnienia zgodności procesu utrzymania z wymogami wynikającymi z dokumentacji systemu utrzymania (dalej: DSU);
- brak zapewnienia zgodności dokumentacji związanej z procesem utrzymania pojazdów kolejowych z wymaganiami określonymi w DSU;
- niezgodne z wymaganiami oznakowanie pojazdów kolejowych;
- eksploatacja pojazdów kolejowych niespełniających wymagań w zakresie bezpieczeństwa;
- brak rejestracji i analizy awarii pojazdów.

kryterium C - Kontrola ryzyka związanego z zaangażowaniem wykonawców i kontrolą dostawców:

- nieprzeprowadzanie oceny wszystkich dostawców usług związanych z bezpieczeństwem;
- nieprawidłowe prowadzenie dokumentacji dotyczącej współpracy z dostawcami usług związanych z bezpieczeństwem.

kryterium E - Dokumentacja systemu zarządzania bezpieczeństwem:

- niezgodność dokumentacji SMS ze stanem faktycznym i z obowiązującymi przepisami;
- nieprawidłowe opisanie w procedurach zadań o zasadniczym znaczeniu dla bezpieczeństwa;
- nieprawidłowo określony zakres działań w odniesieniu do licencjonowanej działalności świadczenia usług trakcyjnych.

kryterium F - Podział obowiązków:

- niewłaściwe definiowanie obowiązków związanych z bezpieczeństwem;
- nieodpowiedni podział zadań w zakresie bezpieczeństwa;
- niezapewnienie wymaganych środków do wykonywania zadań.

kryterium G - Zapewnienie kontroli przez kierownictwo na różnych poziomach:

- brak monitorowania wykonania zadań realizowanych w obszarach prowadzonej działalności;
- niestosowanie procedur rozliczania osób wykonujących działania w zakresie systemu zarządzania bezpieczeństwem.

kryterium I - Zapewnienie ciągłego doskonalenia:

- brak realizacji ustaleń audytu wewnętrznego i kontroli wewnętrznych dla celów doskonalenia SMS;
- nieokreślanie działań korygujących i zapobiegawczych w odniesieniu do zidentyfikowanych nieprawidłowości w funkcjonowaniu systemu;
- brak realizacji zaleceń wynikających z wystąpień pokontrolnych z kontroli realizowanych przez Prezesa UTK.

kryterium J - Polityka bezpieczeństwa zatwierdzona przez dyrektora zarządzającego organizacji i przekazana wszystkim pracownikom:

- nierealizowanie celów związanych z bezpieczeństwem ujętych w polityce bezpieczeństwa.

kryterium K - Ilościowe i jakościowe cele organizacji w zakresie utrzymania i poprawy bezpieczeństwa oraz plany i procedury służące osiągnięciu tych celów:

- brak regularnego monitorowania stosowania i skuteczności wszystkich procesów i procedur systemu zarządzania bezpieczeństwem służących osiągnięciu założonych celów.

kryterium L - Procedury służące spełnieniu istniejących, nowych i zmienionych norm technicznych i operacyjnych lub innych warunków normatywnych:

- brak identyfikacji wymagań w zakresie bezpieczeństwa właściwych dla danego rodzaju działalności;
- niedostosowanie przepisów wewnętrznych do rzeczywistych uwarunkowań organizacyjnych.

kryterium M - Procedury i metody przeprowadzania oceny ryzyka i wdrażania środków kontroli ryzyka w sytuacjach, kiedy zmiana warunków prowadzenia działalności lub wprowadzenie nowego materiału powoduje nowe ryzyko dla infrastruktury lub prowadzonej działalności:

- nieprzeprowadzenie procesu zarządzania zmianą;
- brak nadzoru nad zmianami wprowadzanymi do dokumentacji SMS;
- brak analizy istotności wprowadzanej zmiany.

kryterium N - Zapewnienie programu szkolenia pracowników i systemów zapewniających utrzymanie kompetencji pracowników i prawidłowe wykonanie zadań:

- brak właściwego nadzoru nad kwalifikacjami pracowników (szkolenia, egzaminy, badania lekarskie);
- brak właściwego nadzoru nad dokumentacją odnoszącą się do kwalifikacji pracowników;
- brak właściwego nadzoru nad przekazywaniem Prezesowi UTK pisemnych oświadczeń maszynistów o świadczeniu pracy lub usług na rzecz innego podmiotu.

kryterium P - Procedury i formaty dokumentowania informacji w zakresie bezpieczeństwa oraz ustanowienie procedury kontroli konfiguracji ważnych informacji w zakresie bezpieczeństwa:

- brak aktualności, spójności i kompletności informacji w zakresie bezpieczeństwa w dokumentacji systemu zarządzania bezpieczeństwem.

kryterium Q - procedury zapewniające, aby wypadki, incydenty, zdarzenia potencjalnie wypadkowe oraz inne niebezpieczne zdarzenia były zgłaszane, badane i analizowane oraz aby podejmowano niezbędne środki zapobiegawcze:

- brak realizacji środków zaradczych określonych w protokołach ustaleń końcowych;
- nieokreślanie adekwatnych wniosków w protokołach ustaleń końcowych;
- brak nadzoru nad skutecznym realizowaniem środków zapobiegających sytuacjom potencjalnie niebezpiecznym;
- nieterminowe prowadzenie postępowań komisji kolejowych;
- nieprawidłowe określanie przez komisję kolejową kategorii zdarzeń kolejowych;
- nieprzeprowadzenie badań zaistniałych zdarzeń potencjalnie niebezpiecznych.

kryterium R - Zapewnienie planów działania oraz procedur alarmowych i informacji w sytuacjach kryzysowych, uzgodnionych z właściwymi organami publicznymi:

- niepodejmowanie działań na rzecz testowania procedur kryzysowych;
- braki w dokumentacji określającej rodzaje sytuacji kryzysowych;
- brak wewnętrznych uregulowań dotyczących wyznaczania upoważnionych osób do prac w komisjach kolejowych w sytuacji zaistnienia dwóch lub więcej zdarzeń kolejowych w tym samym dniu.

kryterium S - Przepisy dotyczące okresowych audytów wewnętrznych systemu zarządzania bezpieczeństwem:

- brak zapoznania kierownictwa podmiotu z wynikami audytów wewnętrznych;
- przeprowadzanie audytów niezgodnie z procedurami;
- nieskuteczność przeprowadzanych audytów wewnętrznych;
- brak zapewnienia bezstronności audytów wewnętrznych.

7. Implementacja głównych projektów unijnych

7.1. Implementowane główne projekty UE

7.1.1. IV pakiet kolejowy

Mając na uwadze istotność zmian jakie zostaną wprowadzone wraz z wejściem w życie IV pakietu kolejowego, Prezes UTK dostrzegł konieczność przeszkolenia podmiotów działających na rynku kolejowym w tym zakresie. Dlatego też, w ramach działającej Akademii UTK, 11 maja 2017 r. zorganizowano warsztaty, w trakcie których omówiono kwestie związane z preautoryzacją podsystemów strukturalnych, dopuszczeniami do eksploatacji pojazdów kolejowych, wydawaniem jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa oraz funkcjonowaniem platformy One-Stop-Shop (OSS).

Należy podkreślić, że w Polsce w roku sprawozdawczym nie podjęto decyzji o transpozycji Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei do przepisów prawa krajowego.

7.1.2. Monitorowanie CSM

Źródłem informacji o stosowaniu CSM w zakresie oceny i wyceny ryzyka, są roczne raporty w sprawie bezpieczeństwa, przekazywane Prezesowi UTK przez autoryzowanych zarządców infrastruktury kolejowej oraz certyfikowanych przewoźników kolejowych.

W zakresie dotyczącym stosowania Rozporządzenia KE nr 402/2013 Prezes UTK sugerował w swoich wytycznych przekazanie następujących informacji:

- krótkiego opisu najważniejszych zmian uznanych przez podmiot za nie mające wpływu na bezpieczeństwo;
- opisu głównych zmian uznanych za nieznaczące;
- opisu głównych zmian uznanych za znaczące, w tym również informacji o przeprowadzonym procesie zarządzania ryzykiem, dotyczących udziału podwykonawców w procesie itp.;
- opisu przeprowadzonych przez podmioty audytów skuteczności procesu zarządzania ryzykiem.

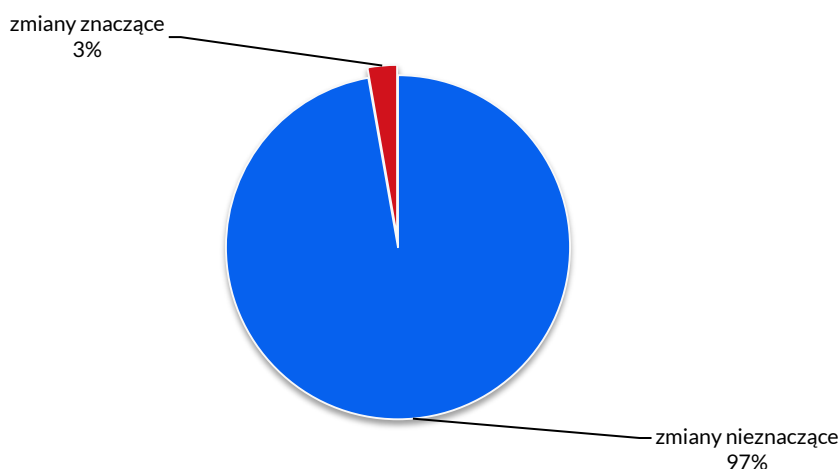
W tym kontekście należy wskazać, że podmioty dostosowały się do powyższych wytycznych i przekazały wymagane informacje, które stanowiły jedną z podstaw do opracowania wniosków. Z przekazanych danych wynika, że najczęściej analizowane były zmiany, które wiązały się z modyfikacją dokumentacji systemu zarządzania bezpieczeństwem, np. w wyniku zmian:

- przepisów prawnych;
- instrukcji wewnętrznych;
- zmian organizacyjnych w przedsiębiorstwie.

Należy mieć na uwadze, że w zależności od interpretacji przepisów przez konkretne przedsiębiorstwo kolejowe, te same zmiany zaliczane są do różnych kategorii. Największa rozbieżność ma miejsce przy ocenie znaczenia zmiany polegającej na wprowadzeniu do eksploatacji nowego typu pojazdu kolejowego oraz zmian w DSU. Różnice polegają na rozumieniu pojęcia „nowego typu pojazdu”. Dla niektórych przedsiębiorstw oznacza to pojazd, który do tej pory nie był przez nie eksploatowany, natomiast przez innych rozumiane jest to jako wprowadzenie do eksploatacji zupełnie nowego typu pojazdu, który do tej pory nie był użytkowany przez przewoźników w ramach systemu kolejowego.

Ponadto wprowadzone zmiany w zakresie lub resursach cykli przeglądowo-naprawczych zostały różnie ocenione. Działania w tym obszarze mogą przyczynić się do pogarszania stanu technicznego pojazdów oraz są potencjalnym źródłem zagrożeń dla systemu kolejowego. Dlatego też Prezes UTK obejmie wzmożonym nadzorem proces zarządzania zmianą, aby był on odpowiedni i rzetelny. Kontrole prawidłowości tego procesu obejmują zarówno zgodność procesu zarządzania zmianą zgodnie z przyjętym systemem zarządzania bezpieczeństwem, jak też z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu 402/2013. Zakresem kontroli zostanie objęta dokumentacja z oceny znaczenia zmiany, dokumentacja przeglądowa i naprawcza pojazdów, dla których wydłużono cykl oraz ocena stanu technicznego tych pojazdów. Prezes UTK skieruje list do podmiotów zamawiających pojazdy kolejowe, a także producentów tych pojazdów, w którym przypomni o obowiązujących regulacjach prawnych oraz dobrych praktykach.

Rys. 18 Udział procentowy poszczególnych rodzajów zmian wśród wszystkich wprowadzonych zmian.

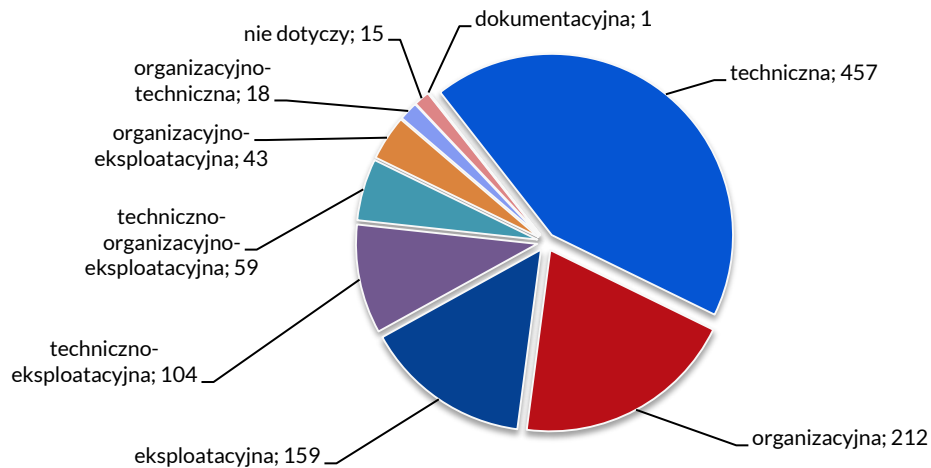


Według danych przekazanych w Raportach przez przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury zmiany ocenione jako znaczące dotyczyły:

- zmian w DSU;
- inwestycji budowlanych na liniach zarządzanych przez PKP PLK S.A.;
- zakupu nowych pojazdów/ modernizacja pojazdów;
- rozszerzenie działalności (zmiany organizacyjne).

Analizując charakter zmian nieznaczących można stwierdzić, że najwięcej było zmian technicznych (493), w drugiej kolejności organizacyjnych (237). Liczbowy podział zmian ze względu na charakter zmiany obrazuje poniższy wykres.

Rys. 19 Liczba zmian nieznaczących w podziale na charakter zmiany



Spośród wszystkich wprowadzonych zmian technicznych, 292 zmiany dotyczyły przejazdów kolejowych (w tym likwidacja przejazdów, przebudowa, budowa nowych przejść, oraz wnioski o odstępstwo od przepisów).

Z analizy zmian nieznaczących wynika, że:

- 336 zmiany dotyczyły przejazdów kolejowych (likwidacja, budowa nowych, zmiana kategorii, odstępstwa od przepisów, poprawa trójkątów widoczności);
- 215 zmian dotyczyło dokumentacji systemu zarządzania bezpieczeństwem/utrzymaniem (księgi/procedur);
- 164 zmiany dotyczyły zmian/aktualizacji DSU pojazdów kolejowych;
- 100 zmian dotyczyło instrukcjach wewnętrznych (zmiany w instrukcjach, wprowadzanie nowych instrukcji);
- 145 zmian dotyczyło prac budowlanych na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP PLK S.A.;
- 40 zmian dotyczyło wprowadzenia do eksploatacji nowych typów pojazdów kolejowych.

Pozostałe zmiany wskazane przez przedsiębiorstwa obejmowały m.in.: modernizacje/zmiany na pojazdach, inwestycje budowane, obejmowanie bocznic certyfikatami bezpieczeństwa, obejmowanie certyfikatem ECM nowych wagonów.

Najczęściej określonym środkiem bezpieczeństwa było zapoznanie pracowników ze zmianą/omówienie zmiany (363). W 58 przypadkach przeprowadzono ocenę ryzyka technicznego i operacyjnego. Dla 80 zmian w ogóle nie określono środków bezpieczeństwa.

Wyniki powyższej analizy wskazują, że z ogólnej liczby ocenionych zmian, zmiany znaczące stanowią niecałe 3,5%, natomiast blisko połowa z ogólnej liczby zmian (47%) zidentyfikowana i oceniona została przez zarządcę infrastruktury PKP PLK S.A. Przewoźnicy kolejowi, pozostali zarządcy infrastruktury oraz podmioty odpowiedzialne za utrzymanie dokonali 565 zmian, a większość tych zmian dotyczy aktualizacji dokumentacji systemu zarządzania, DSU bądź instrukcji wewnętrznych. 45 zmian dotyczyło wprowadzenia do eksploatacji nowego typu pojazdu kolejowego. Z analizy wynika, że przeważająca liczba zmian ocenianych przez przewoźników kolejowych i podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie (ECM) dotyczy zmian w dokumentacji, a nie zmian procesów objętych systemami zarządzania bezpieczeństwem bądź utrzymaniem. Tendencja do oceniania zmian jako nieznaczące oraz ocena zmian w dokumentach zamiast w procesach może prowadzić do braku bądź niepełnej identyfikacji zagrożeń związanych z wprowadzanymi zmianami.

Do dobrych praktyk należy zaliczyć prowadzenie całego procesu oceny i wyceny ryzyka, nawet jeśli zmiana została oceniona jako nieznaczająca, lecz istnieją przesłanki wskazujące na potencjalne nowe zagrożenia lub zmodyfikowane ryzyka istniejących zagrożeń (szczególnie przy stosowaniu kryterium „skutki awarii”).

Aby podnieść świadomość podmiotów rynku kolejowego, w zakresie przeprowadzania procesu oceny znaczenia zmiany oraz korzyści z jego rzetelnego wykonania, w tym z wykorzystania oceny ryzyka na etapie oceny znaczenia zmiany, przewiduje się:

- przeprowadzenie w ramach Akademii UTK szkolenia z zastosowania wspólnej metody oceny bezpieczeństwa;
- prowadzenie szkolenia/warsztatów związane CSM-RA;
- poszerzenie wiedzy przedsiębiorstw podczas wykonywania działań nadzorczych;
- zwrócenie (podczas działań nadzorczych) szczególnej uwagi na wykonywane oceny znaczenia zmiany;
- popularyzowanie tematyki związanej z CSM-RA podczas warsztatów, konferencji i innych spotkań branżowych oraz poprzez publikację opracowań związanych z tą tematyką.

7.2. Wynik wcześniejszych inicjatyw na rzecz poprawy bezpieczeństwa

7.2.1. Dyrektywa 2012/34/UE

Komisja Europejska 6 lipca 2016 r. wydała decyzję wykonawczą w sprawie strategicznego znaczenia infrastruktury kolejowej zgodnie z art. 2 ust. 4 dyrektywy 2012/34/UE w sprawie utworzenia jednolitego obszaru kolejowego. W decyzji określono zarządców i infrastrukturę, którą można uznać za lokalną infrastrukturę kolejową, niemającą strategicznego znaczenia dla funkcjonowania rynku kolejowego: Jastrzębska Spółka Kolejowa sp. z o.o., Infra SILESIA S.A., „Kopalnia Piasku Kotlarnia - Linie Kolejowe” sp. z o.o., UBB Polska, CTL Maczki - Bór, Pomorska Kolej Metropolitalna S.A., „PMT Linie Kolejowe” sp. z o.o. i Dolnośląska Służba Dróg i Kolei (dalej: DSDiK) na linii nr 326. Zarządcy ci mogą być zwolnieni z obowiązku udostępniania infrastruktury zgodnie z zasadami rozdziału 6 ustawy o transporcie kolejowym oraz z opracowywania planów biznesowych zawierających programy inwestycyjne i finansowe.

Zarządzana przez DSDiK linia nr 311, która prowadzi do granicy z Republiką Czeską oraz linia nr 250 zarządzana przez PKP SKM w Trójmieście sp. z o.o. zostały uznane za regionalną infrastrukturę kolejową, którą można uznać za niemającą strategicznego znaczenia i którą można wyłączyć ze stosowania art. 8 ust. 3 dyrektywy 2012/34/UE. W związku z tym zarządcy na tych liniach mogą być zwolnieni z obowiązku opracowania planu biznesowego zawierającego programy inwestycyjne i finansowe.

Komisja zdecydowała, że infrastruktury zarządzanej przez Cargotor sp. z o.o. i „Euroterminal Sławków” sp. z o.o. nie można uznać za niemającą strategicznego znaczenia dla funkcjonowania rynku kolejowego, w związku z czym zarządców tych nie dotyczą powyższe zwolnienia.

8. Zmiany otoczenia prawnego

8.1. Dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei

Zgodnie z przepisami ustawy o transporcie kolejowym, znowelizowanej ustawą z dnia 16 listopada 2016 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. 2016 r. poz.1923), zarządcy infrastruktury do 9 grudnia 2017 r. byli zobowiązani do przygotowania statutu sieci kolejowej. W dokumencie tym zarządca wskazuje zarządzane przez siebie linie kolejowe, bocznicę kolejową oraz inne drogi kolejowe, a także określa, które z nich stanowią infrastrukturę udostępnianą, a które prywatną. Brak statutu sieci jest równoznaczny z nadaniem zarządzanej infrastrukturze statusu infrastruktury nieczynnej, co wynika z art. 5 ust. 2b ustawy o transporcie kolejowym.

10 maja 2017 r. weszło w życie rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 19 kwietnia 2017 r. w sprawie czynności wykonywanych przez Prezesa UTK, za które pobierane są opłaty, oraz wysokości tych opłat i trybu ich pobierania (Dz. U. z 2017 r., poz. 901). Zostały wprowadzone obniżone stawki za: wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji dla pojazdów kolejowych zgodnych z typem już dopuszczonym do eksploatacji (uprzednio: od 4 000 zł do 3 000 euro; obecnie: 300 zł); nadanie europejskiego numeru pojazdu kolejowego – EVN (uprzednio 200 zł; obecnie: 100 zł); zmianę danych w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych – NVR (uprzednio: 200 zł; obecnie: 50 zł) oraz podwyższone stawki za rozpatrywanie spraw dotyczących wydania decyzji stwierdzającej czy niezbędne jest uzyskanie nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji dla podsystemu strukturalnego po modernizacji (uprzednio od 2 000 do 32 000 zł, obecnie od 3 000 zł do równowartości w złotych 30 000 euro).

Zmiany dotyczą wszystkich wniosków składanych od 1 stycznia 2018 r. Zmiana wprowadzona została z inicjatywy Prezesa UTK po analizie wysokości stawek administracyjnych pobieranych za analogiczne czynności w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej.

13 maja 2017 r. weszła w życie zmiana przepisów rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 21 kwietnia 2017 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei (Dz.U. z 2017 r. poz. 934). Rozporządzenie odpowiada treścią poprzednio obowiązującemu aktowi wykonawczemu, a jego wprowadzenie było konsekwencją zmiany ustawy o transporcie kolejowym.

Tab. 11 Zmiany w przepisach prawa – wynikające z regulacji UE

Zmiany w Dyrektywie w sprawie bezpieczeństwa kolei	Transponowano (T/N)	Odniesienie prawne	Data wejścia w życie
Dyrektywa 2008/57/WE	T	1. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 21 kwietnia 2017 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei (Dz. U. z 2017 r. poz. 934). 2. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 28 lipca 2017 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2017 r. poz. 1525).	13.05.2017 r. 25.08.2018 r.
Dyrektywa 2008/110/WE	T	Brak aktów prawnych wydanych w 2017 r. albo które weszły w życie w 2017 r. Dyrektywa 2008/110/WE została transponowana ustawą z dnia 16 września 2011 r. o zmianie ustawy	28.01.2012 r.

Zmiany w Dyrektywie w sprawie bezpieczeństwa kolei	Transponowano (T/N)	Odniesienie prawne	Data wejścia w życie
		o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 230, poz. 1372), która weszła w życie z dniem 28 stycznia 2012 r.	
Dyrektywa Komisji 2009/149/WE	T	Brak aktów prawnych wydanych w 2017 r. albo które weszły w życie w 2017 r. Dyrektywa Komisji 2009/149/WE została transponowana rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 21 lipca 2015 r. w sprawie wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI) (Dz. U. z 2015 r., poz.1061), które weszło w życie z dniem 30 lipca 2015 r.	30.07.2015 r.

Tab. 12 Zmiany w przepisach prawa – regulacje krajowe

Prawodawstwo i uregulowania	Odniesienie prawne	Data wejścia w życie	Opis zmiany	Powody zmiany
Dotyczące krajowego organu ds. bezpieczeństwa	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 28 lipca 2017 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2017 r. poz. 1525)	25.08. 2017 r.	Zmiana wyłączyła z obowiązku stosowania § 13 i § 17 zmienianego rozporządzenia ³ Równoległe w projekcie wprowadzono zmiany w § 17 dla zapewnienia spójności z nowym zakresem stosowania tego przepisu. Z tego względu w ust. 2 w § 17 z katalogu podmiotów uprawnionych do wnioskowania o zatwierdzenie DSU wykreślone zostały podmioty odpowiedzialne za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) oraz dysponenci.	Konieczność zmiany dotychczasowego rozporządzenia wynikała z zarzutów formalnych postawionych przez Komisję Europejską (uchybiecie nr 2016/2059) w zakresie nieprawidłowej transpozycji do krajowego porządku prawnego przepisów prawa unijnego, w szczególności dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych oraz zmieniającej dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym, oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz certyfikację w zakresie bezpieczeństwa (Dz. Urz. UE L 164 z 30.04.2004 r., str. 44, z późn. zm.) oraz dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 191 z 18.07.2008 r., str. 1, z późn. zm.). Komisja Europejska argumentowała m.in., że dopuszczenie pojazdu kolejowego do eksploatacji nie może być uzależnione od zatwierdzenia dokumentacji systemu utrzymania (DSU). Zakres kontroli ze strony krajowego organu ds. bezpieczeństwa w ramach procedury dopuszczania do eksploatacji jest bowiem wyraźnie określony

³ Przepisy te określają zawartość dokumentacji systemu utrzymania (DSU) – § 13 i wprowadzają obowiązek jej zatwierdzenia przez Prezesa UTK – § 17 dla pojazdów kolejowe podlegających obowiązkowi wpisu do krajowego rejestru pojazdów kolejowych (NVR).

Prawodawstwo i uregulowania	Odniesienie prawne	Data wejścia w życie	Opis zmiany	Powody zmiany
				w przepisach dyrektywy 2008/57/WE i ogranicza się wyłącznie do kwestii wymienionych w art. 22 ust. 2, art. 23 ust. 4, art. 24 ust. 2 i art. 25 ust. 2 tej dyrektywy, w zależności od trybu dopuszczenia. W przepisach tych brak jest jakiegokolwiek wzmianki o zatwierdzaniu przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa dokumentacji dotyczącej utrzymania.
	Rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie trybu wykonywania kontroli przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 27 grudnia 2017 r. (Dz.U. z 2017 r. poz. 2488)	30.12.2017 r.	Wprowadzenie nowego rozporządzenia.	Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Transportu z dnia 12 marca 2007 r. w sprawie trybu wykonywania kontroli przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego (Dz. U. poz. 388 oraz z 2010 r. poz. 114), które zgodnie z art. 18 ustawy z dnia 16 listopada 2016 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1923) traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.
Dotyczące przedsiębiorstw kolejowych /zarządców infrastruktury /podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie	Rozporządzenie Ministra Rozwoju i Finansów z dnia 25 maja 2017 r. w sprawie ubezpieczenia przewoźnika kolejowego (Dz. U. z 2017 r. poz. 1033)	30.05.2017 r.	Określenie terminu powstania obowiązku ubezpieczenia przewoźnika kolejowego oraz minimalnej sumy gwarancyjnej.	Wykonanie delegacji ustawowej z art. 46 ust. 12 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 2117, z późn. zm.)

8.2. Odstępstwa od systemu certyfikacji ECM

W 2017 r. nie uległy zmianie dotychczas obowiązujące w Polsce zasady dotyczące odstępstw w zakresie obowiązków związanych z określeniem podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie i jego certyfikacją.

Art. 14a ust. 8 dyrektywy bezpieczeństwa przewiduje, że państwa członkowskie mogą w określonych przypadkach podjąć inną decyzję o sposobie wykonania obowiązków związanych z określeniem podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie i jego certyfikacją, aniżeli jest to przewidziane w obowiązujących przepisach europejskich. Odstępstwa tego rodzaju powinny być wdrażane przy rejestrowaniu pojazdów kolejowych oraz w procesie wydawania certyfikatów i autoryzacji bezpieczeństwa.

W Polsce powyższa kwestia została uregulowana w przepisach na poziomie krajowym, tj. w art. 23j ust. 7 ustawy o transporcie kolejowym. Zgodnie z zapisami tego artykułu, zadania podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego w przypadku pojazdów kolejowych:

- zarejestrowanych w państwie innym niż państwo członkowskie Unii Europejskiej i utrzymywanych zgodnie z przepisami obowiązującymi w tym państwie;
- eksploatowanych na liniach kolejowych, na których szerokość torów różni się od szerokości torów głównej sieci kolejowej w Rzeczypospolitej Polskiej i w przypadku, których spełnienie warunków określonych w ust. 2 zapewnia się w drodze umów międzynarodowych z państwami innymi niż państwo członkowskie Unii Europejskiej;

- wpisanych do rejestru zabytków lub do inwentarza muzealiów oraz pojazdów kolejowych wojskowych i pojazdów kolejowych specjalnych, których przejazd wymaga uzyskania zezwolenia Prezesa UTK;

realizuje przewoźnik kolejowy przemieszczający te pojazdy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

W związku z powyższym Prezes UTK nie wydaje odstępstw we wspomnianym zakresie, gdyż odstępstwa te mają zastosowanie do wymienionych kategorii pojazdów z mocy samej ustawy i nie wymagają uzyskania dodatkowych zezwoleń.

9. Kultura 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, akceptowanie 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 związku z tym pracownikom powinny być zapewnione odpowiednie warunki pracy, narzędzia, szkolenia i procedury.

Dotychczas Deklarację podpisało 179 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 podpisanej Deklaracji w sprawie rozwoju kultury bezpieczeństwa w transporcie kolejowym. 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 w dalszym ciągu kontynuowany i stale rozwijany. Poprzez doskonalenie formuły konkursu Prezes UTK oddziałuje na coraz szersze grono uczestników sektora kolejowego, a także poza nim. W 2017 r. odbyła się II edycja konkursu, w której Sygnatariusze mogli zgłaszać swoje prace w 5 kategoriach:

- rozwiązanie techniczne;
- rozwiązanie systemowe;
- czynnik ludzki – edukacja;
- pasażer z niepełnosprawnością;
- praca dyplomowa.

Nagrody i wyróżnienia w konkursie zostały przyznane przez specjalnie powołaną w tym celu kapitułę, którą tworzą Prezes UTK, Sekretarz oraz pracownicy naukowcy uczelni wyższych. Podmioty, których zgłoszenia zwyciężą w Konkursie otrzymają nagrody – statuetki kultury bezpieczeństwa oraz możliwość posługiwania się złotym logotypem kultury bezpieczeństwa przez rok od dnia ogłoszenia wyników konkursu. Kapituła może przyznać również wyróżnienia w Konkursie za szczególne osiągnięcia w dziedzinie poprawy bezpieczeństwa transportu kolejowego oraz integracji osób z niepełnosprawnością.

5 grudnia 2017 r. odbył się finał II edycji Konkursu, w którym wręczono nagrody przedsiębiorstwom kolejowym wprowadzającym rozwiązania zwiększające bezpieczeństwo na kolei. Kapituła nagrodziła cztery przedsiębiorstwa kolejowe oraz uczelnię wyższą i jej absolwenta. Wyróżnienie otrzymał

maszynista, dzięki któremu zminimalizowano skutki wypadku kolejowego oraz sześć przedsiębiorstw wykazujących dbałość o poziom kultury bezpieczeństwa.

Nagrodę w kategorii „Czynnik ludzki – edukacja” otrzymała Pol-Miedź Trans sp. z o.o. za działania na rzecz rozwoju szkolnictwa w obszarze transportu kolejowego. Spółka wspiera szkolnictwo zawodowe dla pracowników sektora transportu kolejowego poprzez patronat, wsparcie techniczne oraz finansowe.

W kategorii „Pasażer z niepełnosprawnością” nagrodę otrzymała „Łódzka Kolej Aglomeracyjna” sp. z o.o. za wzorcowe świadczenie usług osobom z niepełnosprawnością. We wszystkich kasach biletowych, własnych i agencyjnych, spółka zamontowała pętle indukcyjne ułatwiające komunikację osobom słabosłyszącym z odpowiednio wyposażonymi aparatami słuchowymi. W kasach i w pociągach dostępna jest usługa Wideo tłumacza języka migowego.

W kategorii „Praca dyplomowa” nagrodzony został Wydział Maszyn Roboczych i Transportu Politechniki Poznańskiej oraz autor zwycięskiej pracy Pan Marcin Łachajczyk za pracę dyplomową „Zarządzanie ryzykiem zagrożeń na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii C zlokalizowanych w Poznaniu”. W pracy przedstawiono proces zarządzania ryzykiem zagrożeń metodą RC-Risk na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii C zlokalizowanych w Poznaniu. Zastosowane w pracy proaktywne podejście do kwestii bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych jest jednym z filarów kultury bezpieczeństwa w transporcie kolejowym.

Spółka Track Tec S.A. została nagrodzona w kategorii „Rozwiązanie systemowe” za pociąg zabudowy rozjazdów. Rozwiązanie to służy do przewozu zmontowanych bloków rozjazdów kolejowych bezpośrednio z hali montażu na plac budowy i ich ułożenie w torze wprost z wagonów. Pozwala to na zachowanie geometrii rozjazdu od momentu produkcji do jego finalnej zabudowy oraz na zwiększenie odpowiedzialności producenta za jakość zabudowanych rozjazdów.

W kategorii „Rozwiązanie techniczne” nagrodę otrzymała Infra SILESIA S.A. za wdrożenie modelu wykonywania inwentaryzacji urbanistycznej na terenie kolejowym z uwzględnieniem infrastruktury technicznej podziemnej i naziemnej. Podczas prowadzenia prac budowlanych na sieci kolejowej ograniczone zostają np. uszkodzenia kabli czy instalacji.

Kancelaria DW Legal Duda Wasilewska Adwokaci sp. p. otrzymała wyróżnienie za prowadzenie bloga „Kolej na prawo”. Bloga prowadzą adwokaci zajmujący się na co dzień prawem kolejowym, co gwarantuje dobór tematyki mający praktyczne znaczenie dla pracowników kolei.

PKP Cargo S.A. zostało wyróżnione za propagowanie Programu Wsparcia Powypadkowego, zapewniającego kompleksowe wsparcie psychologiczne pracowników związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego. Program umożliwia rozmowę z doświadczonym psychologiem, pomoc w problemach zawodowych oraz życia codziennego, a także uczestnictwo w szkoleniach obejmujących tematykę radzenia sobie w sytuacjach stresowych.

Fundacja Grupy PKP otrzymała wyróżnienie za edukację dzieci i młodzieży w zakresie bezpieczeństwa na obszarze kolejowym. Podczas spotkań, wycieczek na obiekty kolejowe oraz przejazdów pociągami blisko 3,5 tys. uczniów mogło w praktyce poznać zasady bezpiecznego zachowania.

PKP Energetyka S.A. została wyróżniona za wprowadzenie nowych standardów i organizacji pracy w zakresie zarządzania i utrzymania taboru kolejowego z wykorzystaniem filozofii Kaizen. Zastosowanie Kaizen ma na celu ciągłe doskonalenie i usprawnianie wszystkich obszarów w procesie zarządzania i utrzymania pojazdów kolejowych, poprzez eliminowanie i zapobieganie problemom oraz powstawanie innowacyjnych rozwiązań.

PKP PLK S.A. otrzymała wyróżnienie za wdrożenie Systemu Wspomagania Dróżnika Przejazdowego. System powstał, aby ułatwić i usprawnić pracę dróżników, przyczynić się do lepszej organizacji, a tym samym do bezpieczniejszych warunków wykonywania czynności związanych z ruchem pociągów.

Kolejne wyróżnienie przypadło spółce Przedsiębiorstwo Usług Kolejowych KOLPREM sp.z o.o. za opracowanie i wdrożenie „długiej płozy”. Dzięki przedłużonemu ramieniu uzyskujemy zmniejszenie ryzyka uszkodzenia ciała, jakie występuje przy stosowaniu klasycznej płozy hamulcowej. Rozwiązanie spowodowało wzrost poczucia bezpieczeństwa wśród pracowników.

Przedsiębiorstwo Wdrożeniowo-Produkcyjne „NEEL” sp. z o.o. zostało wyróżnione za opracowanie i doskonalenie Urządzeń Ochrony Zwierząt, ograniczających kolizje pociągów ze zwierzętami. Autorska metoda chroniąca pociągi i zwierzęta jest jednym z najbardziej innowacyjnych rozwiązań na świecie, o czym świadczy rosnące zainteresowanie zagranicznych zarządców infrastruktury.

Wyróżnienie otrzymał również maszynista Pan Janusz Wyżlic, który zminimalizował skutki wypadku pociągu PolRegio, jadącego z prędkością 100 km/h na trasie z Bydgoszczy do Olsztyna.

Każde z indywidualnie opracowanych i podjętych działań, które rozwijane są w ramach projektu „Kultura bezpieczeństwa w transporcie kolejowym”, przekłada się na zmniejszenie prawdopodobieństwa wystąpienia wypadku lub złagodzenie jego skutków. A przecież negatywne skutki zdarzeń - choćby w niewielkim stopniu - odczuwa każdy uczestnik systemu kolejowego. Projekt uwidacznia również różnorodność obszarów, na których można podejmować działania przyczyniające się do rozwoju idei kultury bezpieczeństwa oraz wpływające w sposób pozytywny na bezpieczeństwo transportu kolejowego.

Spis rysunków

Rys. 1	Realizacja wspólnych celów w zakresie bezpieczeństwa (2013-2017).....	7
Rys. 2	Łączna liczba ofiar śmiertelnych w latach 2013–2017	24
Rys. 3	Liczba osób ciężko rannych w latach 2013–2017	26
Rys. 4	Liczba znaczących wypadków w latach 2013–2017	27
Rys. 5	Liczba znaczących wypadków na 1 milion pociągokilometrów w latach 2013–2017	27
Rys. 6	Liczba zdarzeń poprzedzających wypadki w latach 2013–2017	29
Rys. 7	Udział procentowy poszczególnych zdarzeń poprzedzających wypadki w 2017 r.....	29
Rys. 8	Koszty znaczących wypadków w mln € w latach 2013–2017.....	30
Rys. 9	Ogólne dane statystyczne za lata 2015–2017	46
Rys. 10	Procentowy udział działań nadzorczych realizowanych w terenie w 2017 r.....	46
Rys. 11	Wyniki działań nadzorczych przeprowadzonych w zakresie nadzoru nad podmiotami funkcjonującymi w oparciu o System Zarządzania Bezpieczeństwem w 2017 r.	48
Rys. 12	Wyniki działań nadzorczych przeprowadzonych w zakresie nadzoru nad podmiotami funkcjonującymi w oparciu o System Zarządzania Utrzymania w 2017 r.	48
Rys. 13	Wyniki działań nadzorczych przeprowadzonych w zakresie nadzoru nad stanem technicznym i eksploatacją infrastruktury kolejowej w 2017 r.	49
Rys. 14	Wyniki działań nadzorczych prowadzonych na przejazdach kolejowo-drogowych w 2017 r.	50
Rys. 15	Wyniki działań nadzorczych w zakresie nadzoru nad stanem technicznym i eksploatacją pojazdów kolejowych oraz realizacją procesu przewozowego w 2017 r.	51
Rys. 16	Rodzaje podmiotów poddanych kontroli w 2017 r. w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych.....	52
Rys. 17	Wyniki działań nadzorczych przeprowadzonych w zakresie nadzoru nad podmiotami funkcjonującymi w oparciu o system zarządzania bezpieczeństwem w 2017 r.	58
Rys. 18	Udział procentowy poszczególnych rodzajów zmian wśród wszystkich wprowadzonych zmian.	64
Rys. 19	Liczba zmian nieznaczących w podziale na charakter zmiany	65

Spis tabel

Tab. 1	Osiągnięte wartości CST dla Polski w 2017 r.....	6
Tab. 2	Łączna liczba ofiar śmiertelnych w latach 2013–2017	23
Tab. 3	Liczba osób ciężko rannych w latach 2013–2017	25
Tab. 4	Liczba znaczących wypadków w latach 2013–2017	26
Tab. 5	Zdarzenia poprzedzające wypadki w latach 2013–2017	28
Tab. 6	Koszty znaczących wypadków w € w latach 2013–2017	30
Tab. 7	Środki bezpieczeństwa niewprowadzone w wyniku zaleceń w zakresie bezpieczeństwa.....	32
Tab. 8	Zestawienie liczby wydanych certyfikatów bezpieczeństwa część A i B w latach 2013–2017.....	35
Tab. 9	Zestawienie liczby wydanych autoryzacji bezpieczeństwa część A i B w latach 2013–2017.	36
Tab. 10	Wykaz porozumień UTK na rzecz bezpieczeństwa	53
Tab. 11	Zmiany w przepisach prawa – wynikające z regulacji UE	67
Tab. 12	Zmiany w przepisach prawa – regulacje krajowe	68

Załącznik 1: Wspólne wskaźniki bezpieczeństwa

Tabela 1. Wspólne wskaźniki bezpieczeństwa (CSI)

Kod	Opis danych	Format danych	Wartość
1.1. Łączna liczba znaczących wypadków i podział na następujące typy wypadków			
N00	Całkowita liczba znaczących wypadków, w tym:	Wartość liczbowa	252
N011	Liczba kolizji pociągu z pojazdem kolejowym	Wartość liczbowa	3
N012	Liczba kolizji pociągu z obiektami wewnątrz skrajni	Wartość liczbowa	7
N02	Liczba wykolejeń pociągów	Wartość liczbowa	12
N03	Całkowita liczba znaczących wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym wypadków z udziałem pieszych na przejazdach kolejowo-drogowych	Wartość liczbowa	57
N031	Liczba znaczących wypadków na pasywnych przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach dla pieszych (kat. D i E)	Wartość liczbowa	31
N032	Liczba znaczących wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych sterowanych ręcznie - kat. A i F	Wartość liczbowa	3
N033	Liczba znaczących wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach dla pieszych wyposażonych w automatyczne systemy ostrzegania użytkowników (np. światła) - kat. C i E	Wartość liczbowa	8
N034	Liczba znaczących wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach dla pieszych wyposażonych w automatyczne systemy ochrony użytkowników (np. roгатki) - kat. A, B i E	Wartość liczbowa	22
N035	Liczba znaczących wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych, w których zabezpieczona jest część kolejowa (np. roгатki nad torem kolejowym)	Wartość liczbowa	16
N04	Liczba znaczących wypadków z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw oraz prób samobójczych	Wartość liczbowa	172
N05	Liczba pożarów taboru kolejowego	Wartość liczbowa	0
N06	Liczba innych znaczących wypadków	Wartość liczbowa	1
1.2.1a. Łączna liczba osób ciężko rannych, według rodzaju wypadku, w podziale na następujące kategorie			
TS00	Ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	Wartość liczbowa	87
TS01	W kolizjach pociągów, w tym w kolizjach z obiektami wewnątrz skrajni	Wartość liczbowa	13
TS011	W kolizjach pociągu z pojazdem szynowym	Wartość liczbowa	12
TS012	W kolizjach pociągu z obiektami wewnątrz skrajni	Wartość liczbowa	1

Kod	Opis danych	Format danych	Wartość
TS02	W wykolejeniach pociągów	Wartość liczbowa	0
TS03	W wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowo-drogowych	Wartość liczbowa	29
TS04	Liczba znaczących wypadków z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw	Wartość liczbowa	45
TS05	W pożarach taboru kolejowego	Wartość liczbowa	0
TS06	W innych znaczących wypadkach	Wartość liczbowa	0
1.2.1b. Łączna liczba poważnie rannych pasażerów, według rodzaju wypadku			
PS00	Ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	Wartość liczbowa	20
PS011	W kolizjach pociągu z pojazdem szynowym	Wartość liczbowa	11
PS012	W kolizjach pociągu z obiektami wewnątrz skrajni	Wartość liczbowa	0
PS02	W wykolejeniach pociągów	Wartość liczbowa	0
PS03	W wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowo-drogowych	Wartość liczbowa	3
PS04	Liczba znaczących wypadków z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw	Wartość liczbowa	6
PS05	W pożarach taboru kolejowego	Wartość liczbowa	0
PS06	W innych znaczących wypadkach	Wartość liczbowa	0
1.2.1c. Łączna liczba poważnie rannych pracowników, w tym pracowników wykonawców, według rodzaju wypadku			
SS00	Ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	Wartość liczbowa	3
SS011	W kolizjach pociągu z pojazdem szynowym	Wartość liczbowa	1
SS012	W kolizjach pociągu z obiektami wewnątrz skrajni	Wartość liczbowa	0
SS02	W wykolejeniach pociągów	Wartość liczbowa	0
SS03	W wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowo-drogowych	Wartość liczbowa	0
SS04	Liczba znaczących wypadków z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw	Wartość liczbowa	2
SS05	W pożarach taboru kolejowego	Wartość liczbowa	0
SS06	W innych znaczących wypadkach	Wartość liczbowa	0

1.2.1d. Łączna liczba poważnie rannych użytkowników przejazdów kolejowych, według rodzaju wypadku			
LS00	Ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	Wartość liczbowa	25
LS011	W kolizjach pociągu z pojazdem szynowym	Wartość liczbowa	0
LS012	W kolizjach pociągu z obiektami wewnątrz skrajni	Wartość liczbowa	0
LS02	W wykolejeniach pociągów	Wartość liczbowa	0
LS03	W wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowo-drogowych	Wartość liczbowa	25
LS04	Liczba znaczących wypadków z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw	Wartość liczbowa	0
LS05	W pożarach taboru kolejowego	Wartość liczbowa	0
LS06	W innych znaczących wypadkach	Wartość liczbowa	0
1.2.1e. Łączna liczba poważnie rannych nieupoważnionych osób na terenie kolei, według rodzaju wypadku			
US00	Ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	Wartość liczbowa	36
US011	W kolizjach pociągu z pojazdem szynowym	Wartość liczbowa	0
US012	W kolizjach pociągu z obiektami wewnątrz skrajni	Wartość liczbowa	0
US02	W wykolejeniach pociągów	Wartość liczbowa	0
US03	W wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowo-drogowych	Wartość liczbowa	0
US04	Liczba znaczących wypadków z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw	Wartość liczbowa	36
US05	W pożarach taboru kolejowego	Wartość liczbowa	0
US06	W innych znaczących wypadkach	Wartość liczbowa	0
1.2.1g. Inne osoby na peronie ciężko ranne			
OSP00	Ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	Wartość liczbowa	1
OSP011	W kolizjach pociągu z pojazdem szynowym	Wartość liczbowa	0
OSP012	W kolizjach pociągu z obiektami wewnątrz skrajni	Wartość liczbowa	0
OSP02	W wykolejeniach pociągów	Wartość liczbowa	0
OSP03	W wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowo-drogowych	Wartość liczbowa	1

OSP04	Liczba znaczących wypadków z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw	Wartość liczbowa	0
OSP05	W pożarach taboru kolejowego	Wartość liczbowa	0
OSP06	W innych znaczących wypadkach	Wartość liczbowa	0
1.2.1h. Inne osoby nie na peronie ciężko ranne			
OSE00	Ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	Wartość liczbowa	2
OSE011	W kolizjach pociągu z pojazdem szynowym	Wartość liczbowa	0
OSE012	W kolizjach pociągu z obiektami wewnątrz skrajni	Wartość liczbowa	1
OSE02	W wykolejeniach pociągów	Wartość liczbowa	0
OSE03	W wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowo-drogowych	Wartość liczbowa	0
OSE04	Liczba znaczących wypadków z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw	Wartość liczbowa	1
OSE05	W pożarach taboru kolejowego	Wartość liczbowa	0
OSE06	W innych znaczących wypadkach	Wartość liczbowa	0
1.2.2a. Łączna liczba osób zabitych, według rodzaju wypadku, w podziale na następujące kategorie			
TK00	Ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	Wartość liczbowa	171
TK011	W kolizjach pociągu z pojazdem szynowym	Wartość liczbowa	0
TK012	W kolizjach pociągu z obiektami wewnątrz skrajni	Wartość liczbowa	0
TK02	W wykolejeniach pociągów	Wartość liczbowa	0
TK03	W wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowo-drogowych	Wartość liczbowa	42
TK04	Liczba znaczących wypadków z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw	Wartość liczbowa	129
TK05	W pożarach taboru kolejowego	Wartość liczbowa	0
TK06	W innych znaczących wypadkach	Wartość liczbowa	0
1.2.2b. Łączna liczba zabitych pasażerów, według rodzaju wypadku			
PK00	Ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	Wartość liczbowa	1
PK011	W kolizjach pociągu z pojazdem szynowym	Wartość liczbowa	0
PK012	W kolizjach pociągu z obiektami wewnątrz skrajni	Wartość liczbowa	0

PK02	W wykolejeniach pociągów	Wartość liczbowa	0
PK03	W wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowo-drogowych	Wartość liczbowa	0
PK04	Liczba znaczących wypadków z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw	Wartość liczbowa	1
PK05	W pożarach taboru kolejowego	Wartość liczbowa	0
PK06	W innych znaczących wypadkach	Wartość liczbowa	0
1.2.2c. Łączna liczba zabitych pracowników, w tym pracowników wykonawców, według rodzaju wypadku			
SK00	Ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	Wartość liczbowa	1
SK011	W kolizjach pociągu z pojazdem szynowym	Wartość liczbowa	0
SK012	W kolizjach pociągu z obiektami wewnątrz skrajni	Wartość liczbowa	0
SK02	W wykolejeniach pociągów	Wartość liczbowa	0
SK03	W wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowo-drogowych	Wartość liczbowa	0
SK04	Liczba znaczących wypadków z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw	Wartość liczbowa	1
SK05	W pożarach taboru kolejowego	Wartość liczbowa	0
SK06	W innych znaczących wypadkach	Wartość liczbowa	0
1.2.2d. Łączna liczba zabitych użytkowników przejazdów kolejowych, według rodzaju wypadku			
LK00	Ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	Wartość liczbowa	42
LK011	W kolizjach pociągu z pojazdem szynowym	Wartość liczbowa	0
LK012	W kolizjach pociągu z obiektami wewnątrz skrajni	Wartość liczbowa	0
LK02	W wykolejeniach pociągów	Wartość liczbowa	0
LK03	W wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowo-drogowych	Wartość liczbowa	42
LK04	Liczba znaczących wypadków z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw	Wartość liczbowa	0
LK05	W pożarach taboru kolejowego	Wartość liczbowa	0
LK06	W innych znaczących wypadkach	Wartość liczbowa	0

1.2.2e. Łączna liczba zabitych nieupoważnionych osób na terenie kolei, według rodzaju wypadku

UK00	Ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	Wartość liczbowa	127
UK011	W kolizjach pociągu z pojazdem szynowym	Wartość liczbowa	0
UK012	W kolizjach pociągu z obiektami wewnątrz skrajni	Wartość liczbowa	0
UK02	W wykolejeniach pociągów	Wartość liczbowa	0
UK03	W wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowo-drogowych	Wartość liczbowa	0
UK04	Liczba znaczących wypadków z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw	Wartość liczbowa	127
UK05	W pożarach taboru kolejowego	Wartość liczbowa	0
UK06	W innych znaczących wypadkach	Wartość liczbowa	0

1.2.2g. Inne osoby na peronie zabite

OKP00	Ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	Wartość liczbowa	0
OKP011	W kolizjach pociągu z pojazdem szynowym	Wartość liczbowa	0
OKP012	W kolizjach pociągu z obiektami wewnątrz skrajni	Wartość liczbowa	0
OKP02	W wykolejeniach pociągów	Wartość liczbowa	0
OKP03	W wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowo-drogowych	Wartość liczbowa	0
OKP04	Liczba znaczących wypadków z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw	Wartość liczbowa	0
OKP05	W pożarach taboru kolejowego	Wartość liczbowa	0
OKP06	W innych znaczących wypadkach	Wartość liczbowa	0

1.2.2h. Inne osoby nie na peronie zabite

OKE00	Ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	Wartość liczbowa	0
OKE011	W kolizjach pociągu z pojazdem szynowym	Wartość liczbowa	0
OKE012	W kolizjach pociągu z obiektami wewnątrz skrajni	Wartość liczbowa	0
OKE02	W wykolejeniach pociągów	Wartość liczbowa	0
OKE03	W wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowo-drogowych	Wartość liczbowa	0

OKE04	Liczba znaczących wypadków z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw	Wartość liczbowa	0
OKE05	W pożarach taboru kolejowego	Wartość liczbowa	0
OKE06	W innych znaczących wypadkach	Wartość liczbowa	0
2. Wskaźniki odnoszące się do przewozu towarów niebezpiecznych			
N18	Całkowita liczba wypadków z udziałem co najmniej jednego pojazdu kolejowego przewożącego towary niebezpieczne	Wartość liczbowa	2
N19	Wypadki z udziałem co najmniej jednego pojazdu kolejowego przewożącego towary niebezpieczne, w których NIE zostały uwolnione towary niebezpieczne	Wartość liczbowa	1
N20	Wypadki z udziałem co najmniej jednego pojazdu kolejowego przewożącego towary niebezpieczne, w których doszło do uwolnienia towarów niebezpiecznych	Wartość liczbowa	1
3. Wskaźniki odnoszące się do samobójstw			
N07	Samobójstwa	Wartość liczbowa	112
N08	Próby samobójcze	Wartość liczbowa	12
4. Wskaźniki odnoszące się do zdarzeń poprzedzających wypadki			
I00	Ogółem liczba zdarzeń poprzedzających wypadki	Wartość liczbowa	1 424
I01	Złamana (pęknięta) szyna	Wartość liczbowa	1 305
I02	Odkształcenie lub inne przesunięcie torów linii kolejowych, tj. torów szlakowych i torów głównych zasadniczych na stacjach kolejowych	Wartość liczbowa	22
I03	Defekty sygnalizacji	Wartość liczbowa	2
I041	Minienie sygnału informującego o niebezpieczeństwie przy przejeździe przez punkt niebezpieczny	Wartość liczbowa	49
I042	Minienie sygnału informującego o niebezpieczeństwie bez przejeździe przez punkt niebezpieczny	Wartość liczbowa	45
I05	Pęknięcia kół w eksploatowanych pojazdach kolejowych	Wartość liczbowa	1
I06	Pęknięcia osi w eksploatowanych pojazdach kolejowych	Wartość liczbowa	0
5. Wskaźniki do wyliczenia skutków ekonomicznych wypadków			
C10	Skutki ekonomiczne TYLKO znaczących wypadków	Wartość liczbowa (€)	167 014 211,70
C01	Skutki ekonomiczne wypadków śmiertelnych	Wartość liczbowa (€)	128 284 200,00
C02	Skutki ekonomiczne poważnych obrażeń	Wartość liczbowa (€)	8 900 100,00

C13	Koszty szkód materialnych w taborze kolejowym lub w infrastrukturze (znaczące wypadki)	Wartość liczbowa (€)	9 880 132,48
C17	Koszty szkód w środowisku (znaczące wypadki)	Wartość liczbowa (€)	23 734,18
C14	Koszty opóźnień spowodowanych znaczącymi wypadkami	Wartość liczbowa (€)	19 949 779,22
C15	Minuty opóźnień pociągów osobowych (znaczące wypadki)	Wartość liczbowa (minuty)	115 183
C16	Minuty opóźnień pociągów towarowych (znaczące wypadki)	Wartość liczbowa (minuty)	135 042

6. Wskaźniki odnoszące się do bezpieczeństwa technicznego infrastruktury i jego wdrażania

6.1. Systemy ochrony pociągów

TP01	Odsetek torów z systemem kontroli pociągów (TPS) o działaniu ostrzegawczym	Wartość liczbowa (%) (67% = 0.67)	0%
TP02	Odsetek torów z systemem kontroli pociągów (TPS) o działaniu ostrzegawczym i automatycznego zatrzymania	Wartość liczbowa (%) (67% = 0.67)	0%
TP03	Odsetek torów z systemem kontroli pociągów (TPS) o działaniu ostrzegawczym i automatycznego zatrzymania ze stałym nadzorem prędkości	Wartość liczbowa (%) (67% = 0.67)	0%
T01	Odsetek torów z systemem automatycznej kontroli pociągów (ATP)	Wartość liczbowa (%) (67% = 0.67)	1,08%
TT01	Odsetek pociągokilometrów przejechanych z systemem kontroli pociągów (TPS) o działaniu ostrzegawczym	Wartość liczbowa (%) (67% = 0.67)	0%
TT02	Odsetek pociągokilometrów przejechanych z systemem kontroli pociągów (TPS) o działaniu ostrzegawczym i automatycznego zatrzymania	Wartość liczbowa (%) (67% = 0.67)	0%
TT03	Odsetek pociągokilometrów przejechanych z systemem kontroli pociągów (TPS) o działaniu ostrzegawczym i automatycznego zatrzymania ze stałym nadzorem prędkości	Wartość liczbowa (%) (67% = 0.67)	0%
T02	Odsetek pociągokilometrów z wykorzystaniem funkcjonujących systemów ATP	Wartość liczbowa (%) (67% = 0.67)	0%

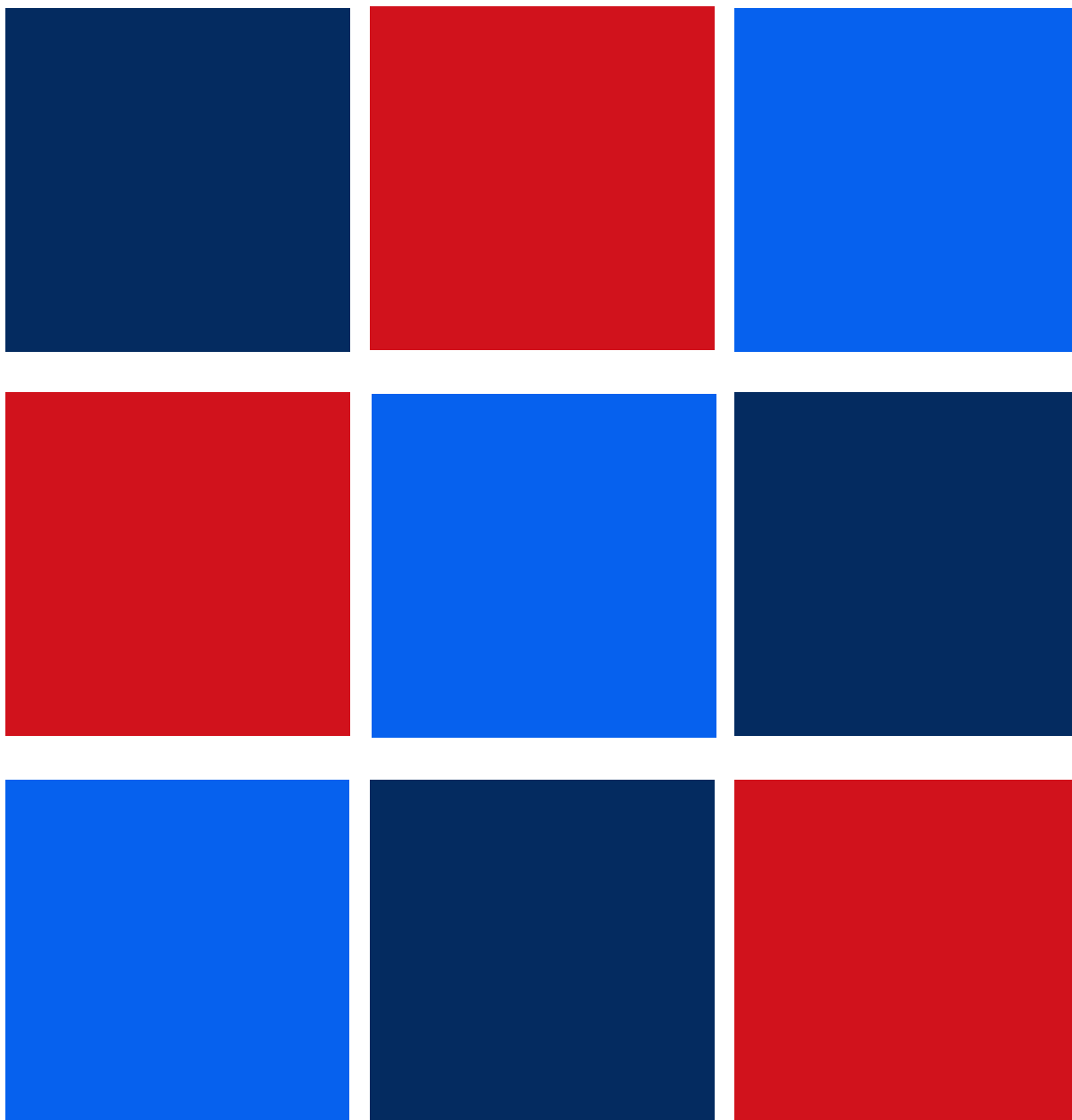
6.2. Przejazdy kolejowe

T03	Łączna liczba przejazdów kolejowo-drogowych i przejść dla pieszych (z czynnymi i pasywnymi systemami zabezpieczeń)	Wartość liczbowa	12 833
T06	Łączna liczba przejazdów kolejowo-drogowych i przejść dla pieszych wyposażonych w:	Wartość liczbowa	5 392
T07	automatyczne systemy ostrzegania użytkowników (np. światła) - kat. C i E	Wartość liczbowa	1 106
T081	automatyczne systemy ochrony użytkowników (np. rogatki) - kat. A, B i E	Wartość liczbowa	566
T10	automatyczne systemy ochrony i ostrzegania użytkowników oraz z zabezpieczoną częścią kolejową (np. rogatki nad torem kolejowym)	Wartość liczbowa	1 069
T15	sterowanie ręczne (kat. A i F)	Wartość liczbowa	2 651
T14	Łączna liczba przejazdów kolejowo-drogowych i przejść dla pieszych z pasywnymi systemami zabezpieczeń (kat. D i E)	Wartość liczbowa	7 441

RT. Dane referencyjne dotyczące ruchu i infrastruktury			
R01	Łączna liczba pociągokilometrów	Wartość liczbowa (mln pociągo-km)	243,624
R05	Liczba pociągokilometrów dla pociągów pasażerskich	Wartość liczbowa (mln pociągo-km)	80,086
R06	Liczba pociągokilometrów dla pociągów towarowych	Wartość liczbowa (mln pociągo-km)	3,332
R04	Liczba pociągokilometrów dla innych pociągów	Wartość liczbowa (mln pociągo-km)	20 201,819
R02	Liczba pasażerokilometrów	Wartość liczbowa (mln pasażero-km)	160,206
R07	Liczba tonokilometrów dla ładunków	Wartość liczbowa (mln tono-km)	54 688,777
R08	Liczba kilometrów linii	Wartość liczbowa (km)	19 233,128
R03	Liczba kilometrów torów	Wartość liczbowa (km)	37 191,191
9. Dane referencyjne dla wskaźników ekonomicznych			
R09	Średni odsetek pasażerów podróżujących w celach służbowych rocznie	Wartość liczbowa (%)	75%
R10	Średni odsetek pasażerów podróżujących w celach innych niż służbowe rocznie	Wartość liczbowa (%)	25%
R11	Krajowa wartość zapobieżenia ofierze śmiertelnej	Wartość liczbowa (€)	-
R12	Krajowa wartość zapobieżenia poważnemu obrażeniu	Wartość liczbowa (€)	-
R13	Krajowa wartość czasu na pasażera pociągu podróżującego w celach służbowych (na godzinę)	Wartość liczbowa (€)	-
R14	Krajowa wartość czasu na pasażera pociągu podróżującego w celach innych niż służbowe (na godzinę)	Wartość liczbowa (€)	-
R15	Krajowa wartość czasu dla tony ładunku (na godzinę)	Wartość liczbowa (€)	-
R16	Wartość domyślna zapobieżenia ofierze śmiertelnej	Wartość liczbowa (€)	750 200,00
R17	Wartość domyślna zapobieżenia poważnemu obrażeniu	Wartość liczbowa (€)	102 300,00
R18	Domyślna wartość czasu na pasażera pociągu podróżującego w celach służbowych (na godzinę)	Wartość liczbowa (€)	23,60
R19	Domyślna wartość czasu na pasażera pociągu podróżującego w celach innych niż służbowe (na godzinę)	Wartość liczbowa (€)	9,44
R20	Domyślna wartość czasu dla tony ładunku (na godzinę)	Wartość liczbowa (€)	2,15

Tabela 2. Obliczenia skutków ekonomicznych wypadków

Nazwa parametru	Jednostka	Wartość
Przewozy pasażerskie		
Wartość czasu dla pasażerów podróżujących w celach służbowych	€/h	24
Średni odsetek pasażerów podróżujących w celach służbowych	%	75%
Wartość czasu dla pasażerów podróżujących w celach innych niż służbowe	€/h	8
Średni odsetek pasażerów podróżujących w celach innych niż służbowe	%	25%
Wartość czasu dla wszystkich pasażerów VT(p)	€/h	19,7
Współczynnik 1 (K1)		2,5
Liczba pasażerokilometrów	mln pas-km	19 073,665
Liczba pasażerskich pociągokilometrów	mln poc-km	156,05
Koszt 1 minuty opóźnienia pociągu pasażerskiego C(mp)	€	100
Opóźnienia pociągów pasażerskich	minut	76 762
Przewozy towarowe		
Krajowa wartość czasu dla tony towaru (na godzinę)	€/h	1,43
Liczba tonokilometrów	mln tono-km	50 493,852
Liczba towarowych pociągokilometrów	mln poc-km	73,351
Wartość czasu dla pociągów towarowych VT(f)	€/h	986,020
Współczynnik 2 (K2)		2,15
Koszt 1 minuty opóźnienia pociągu towarowego C(mf)	€	35,33
Opóźnienia pociągów towarowych	minut	132 287



15 LAT  URZĄD
TRANSPORTU
KOLEJOWEGO