



URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO

## *Raport*

*z działań prowadzonych przez Urząd Transportu Kolejowego, związanych z przygotowaniem do Turnieju Piłki Nożnej UEFA EURO 2012 wraz z fazą turniejową*

Warszawa, 10 lipca 2012 roku

## **I.1. Czynności kontrolne i czynności monitorująco – sprawdzające realizowane przez UTK w okresie poprzedzającym rozgrywki piłkarskie UEFA EURO 2012.**

### **I.1.1. Realizacja przez Oddziały Terenowe UTK kontroli przewidzianych w „Harmonogramie kontroli planowanych przez UTK przed Turniejem EURO 2012” od dnia 10 kwietnia do dnia 15 maja 2012 r. w zakresie:**

- bezpieczeństwa transportu kolejowego;
- przestrzegania praw pasażera;
- stanu przygotowania podmiotów kontrolowanych do EURO 2012.

Zakres tematyczny przeprowadzanych kontroli obejmował sprawdzenie:

- przygotowania linii kolejowych stanowiących korytarze transportowe w trakcie trwania Turnieju UEFA EURO 2012 pod względem ich stanu bezpieczeństwa techniczno – eksploatacyjnego tj.:
  - a) widoczności sygnałów i wskaźników;
  - b) stanu technicznego skrzyżowań w jednym poziomie torów z drogami publicznymi;
  - c) uprzątnięcia z torowisk elementów nawierzchniowych po remontach;
  - d) wycięcia zbędnej roślinności na terenie kolejowym;
  - e) poprawy estetyki linii kolejowych (uprzątnięcia ewentualnych dzikich wysypisk śmieci na terenie kolejowym itp.);
- wykonania zadań, związanych z przyjęciem przez PKP PLK S.A. procedur i harmonogramów realizacji w zakresie przygotowania do Turnieju UEFA EURO 2012 (na szczeblu Sztabu Regionalnego);
- całokształtu zagadnień związanych z zasadami prowadzenia ruchu kolejowego oraz przyjmowania i wyprawiania pociągów z towarami niebezpiecznymi;
- stanu technicznego dworców i obiektów infrastruktury kolejowej (perony, dojścia do peronów, tunele dla pieszych, ciągi komunikacyjne, mała architektura peronowa itd.);
- realizacji zadań w zakresie zarządzania, administrowania gospodarowania dworcami obejmującymi między innymi zagadnienia:
  - a) zasady udostępniania przewoźnikom kolejowym infrastruktury dworcowej;

- b) zapewnienie bezpieczeństwa osobistego podróżnym;
  - c) informowanie podróżnych;
  - d) dostępność infrastruktury dworcowej dla osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej;
- stanu działań profilaktyczno – zapobiegawczych, polegających między innymi na wdrożeniu procedur oraz szkoleń w zakresie poprawy stopnia przygotowania personelu do zadań obejmujących zagadnienia związane z bezpieczeństwem kolejowym.

Liczbę kontroli, w rozbiciu na podmioty kolejowe obrazuje poniższa tabela:

Lp.	Podmiot Kolejowy	Liczba kontroli zgodnie z <i>Harmonogramem</i>		Liczba kontroli dodatkowych
		zaplanowane	wykonane	
1.	Zarządca infrastruktury kolejowej	30	100%	19
2.	Przewoźnik kolejowy	24	100%	4
3.	Zarządca dworców kolejowych	5	100%	7
Ogółem:		59	100%	30

Łącznie przeprowadzono **89 kontroli** w myśl Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 21 listopada 2003 r. w sprawie trybu wykonywania kontroli przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego (Dz. U. z dnia 11 grudnia 2003 r.). W wyniku czynności kontrolnych ujawniono **263 nieprawidłowości**.

Główne nieprawidłowości stwierdzone podczas przeprowadzonych kontroli:

- a) zarządca infrastruktury kolejowej:
  - ograniczona widoczność sygnałów świetlnych na semaforach;
  - nieczytelne i niewłaściwie ustawione wskaźniki;
  - gałęzie rosnących drzew i roślinność w skrajni taboru;
  - występujące wychłapy w torach;
  - zalegające materiały na międzytorzu;
  - zła słyszalność w łączności dyspozytorskiej;
  - niewłaściwie oznakowanie przejazdów;

b) przewoźnicy kolejowi:

- brak umowy z przewoźnikami drogowymi na realizację przewozu w przypadku konieczności uruchomienia komunikacji zastępczej;
- brak powiadomienia pracowników bezpośrednio uczestniczących w procesie bezpieczeństwa ruchu kolejowego o analizie zagrożeń;
- brak instrukcji awaryjnego holowania pojazdów kolejowych;
- zły stan techniczny wagonów pasażerskich;
- niesprawne urządzenia rozgłoszeniowe;
- brak tablic kierunkowych zewnętrznych i wewnętrznych;

c) zarządcy dworców kolejowych:

- zły stan i wizerunek tablic informacyjnych dla podróżnych na dworcach, przystankach i peronach;
- brak oznakowania torów postojowych i stacji postojowych w tabliczki informujące o zakazie poruszania lub przebywania osób postronnych;
- słaba słyszalność informacji przekazywanych pasażerom;
- zły stan nawierzchni peronów.

Wszystkim podmiotom kolejowym, jako ostateczny termin usunięcia nieprawidłowości **wyznaczono dzień 31 maja 2012 roku.**

### **I.1.2. Weryfikacja stanu poprawy wizerunku kolei i prawidłowości działania informacji dla pasażerów.**

W ramach prowadzonych w dniach **od 29 maja do 04 czerwca 2012 r. czynności inspekcyjnych**, pracownicy Oddziałów Terenowych dokonali weryfikacji stanu realizacji przez podmioty kolejowe zaleceń MTBiGM, dotyczących podjęcia działań w zakresie poprawy wizerunku kolei na liniach, stacjach i przystankach osobowych przez PKP PLK S.A., PKP Intercity S.A. oraz Zarząd PKP S.A. W szczególności skontrolowano węzły kolejowe: Warszawy, Poznania, Wrocławia, Trójmiasta i Krakowa oraz główne ciągi komunikacyjne na UEFA EURO 2012 w zakresie:

1. Przeprowadzenia prac gospodarczo – porządkowych w obrębie szlaków kolejowych, odcinków linii kolejowych, stacji oraz przystanków osobowych, w szczególności sprawdzenie:

- czy w pasie kolejowym istnieją wysypiska śmieci;

- stan budowli kolejowych i wiat, ew. dewastacje (graffiti, powybijane szyby itp.);
  - czy w obrębie torów nie zalegają elementy infrastruktury kolejowej, pozostawione po remoncie;
  - stan czystości tunelów, przejść, schodów, poczekalni, toalet, oświetlenie;
  - czy w ścianach budowli kolejowych istnieją ubytki;
  - stan peronów – nierówności powierzchni, ubytki krawędzi, stan pasów bezpieczeństwa;
  - stan ławek, śmietniczek;
  - zasięg telefonii komórkowej.
2. Działań kosmetycznych, poprawiających stan i wizerunek tablic informacyjnych na dworcach, przystankach osobowych (peronach):
- czy ilość zamontowanych tablic jest wystarczająca dla podróżnych i czy są one prawidłowo usytuowane;
  - czy tablice są czytelne, czyste i nieuszkodzone;
  - aktualność informacji na tablicy informacyjnej.
3. Uzupełnienia oznakowania torów postojowych i stacji postojowych (w szczególności o tabliczki informujące o zakazie poruszania lub przebywania osób postronnych, w celu możliwości egzekwowania tego zakazu):
- stan faktyczny oznakowania;
  - czy istniejące oznakowanie jest pełne i czytelne dla osób postronnych;
  - czy oznakowanie nie jest brudne i uszkodzone;
  - czy na stacjach postojowych wyznaczonych w Warszawie, Krakowie, Poznaniu, Wrocławiu i Trójmieście, w których będzie się znajdować rezerwa wagonowa na UEFA EURO 2012 są odpowiednie oznakowania o zakazie wstępu, oświetlenie i wygrozdzenia, uniemożliwiające tam wstęp osobom postronnym;
  - czy wagony w torach postojowych i stacjach postojowych są zamknięte i posprzątane.
4. Wzmocnienia informacji elektronicznej (w szczególności informacji dźwiękowej), tak, aby informacja przekazywana pasażerom była słyszalna i czytelna:
- stan słyszalności komunikatów dźwiękowych w różnych punktach dworca/stacji;
  - czy czas nadawania komunikatów jest adekwatny do ruchu pociągów;
  - stan przygotowania podmiotu do wygłaszania komunikatów w trakcie UEFA EURO 2012 w języku obcym;

- sprawność działania tablic elektronicznych;
- poprawność i czytelność wyświetlanych komunikatów na tablicach elektronicznych.

Czynnościami inspekcyjnymi objęto **48** dworców i przystanków osobowych, **7** stacji postojowych i **4** odcinki linii kolejowych. Stwierdzono **76** nieprawidłowości, które polecono usunąć w trybie natychmiastowym.

Informację zbiorczą z przeprowadzonych działań przekazywano na bieżąco do Biura Ministra MTBiGM, z wyszczególnieniem i umiejscowieniem nieprawidłowości.

### **I.1.3. Działania Oddziałów Terenowych dotyczące stanu wykonania zaleceń pokontrolnych z kontroli przeprowadzonych przez Oddziały Terenowe UTK w dniach 10 kwietnia - 15 maja 2012 roku, w zakresie przygotowania zarządców infrastruktury kolejowej, zarządców dworców kolejowych oraz przewoźników kolejowych do Turnieju UEFA EURO 2012.**

Równolegle z weryfikacją stanu poprawy wizerunku kolei i prawidłowości działania informacji dla pasażerów, (zaprezentowano w punkcie 1.2 *Sprawozdania*), Oddziały Terenowe w dniach od 29 maja do 04 czerwca, niejako przy okazji, realizowały czynności monitorujące odnośnie stanu wykonania  **pewnej części**  zaleceń pokontrolnych z kontroli przeprowadzonych w dniach 10 kwietnia - 15 maja 2012 roku.

Między innymi stwierdzono, że do 4 czerwca nie usunięto nieprawidłowości dotyczącej wyłączenia z eksploatacji, na Dworcu Centralnym w Warszawie, pochylni ruchomej z peronu nr 1, kierującej potok na galerię zachodnią. Nieprawidłowość wymaga remontu. W **34** przypadkach stwierdzono usuwanie nieprawidłowości stwierdzonych w dniach 10 kwietnia – 15 maja 2012 roku.

### **I.1.4. Jazdy inspekcyjne**

W dniu 31 maja 2012 roku, Oddziały Terenowe, celem sprawdzenia stanu bezpieczeństwa w przewozach pasażerskich i towarowych na liniach kolejowych wyznaczonych do przemieszczania kibiców Turnieju UEFA EURO 2012 i liniach pobocznych przeprowadziły kontrolę przewoźników kolejowych w myśl Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 21

listopada 2003 r. w sprawie trybu wykonywania kontroli przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. Łącznie przeprowadzono **59 kontroli, kontrolując 17 przewoźników.**

*Ilośćjazd inspekcyjnych związanych z EURO 2012 przedstawia poniższa tabela:*

Podmiot kontrolowany	Liczba przeprowadzonych kontroli							Razem
	T01	T02	T03	T04	T05	T06	T07	
<b>a) przewozy pasażerskie</b>								
Koleje Mazowieckie-KM sp. z o. o.	2	-	-	-	-	-	-	2
PKP Intercity S.A.	3	-	4	4	4	-	4	19
Przewozy Regionalne sp. z o.o.	1	3	3	6	4	-	2	19
Szybka Kolej Miejska sp. z o.o.	1	-	-	-	-	-	-	1
Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o.	2	-	-	-	-	-	-	2
Koleje Śląskie sp. z o.o.	-	-	-	3	-	-	-	3
PKP Szybka kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o.	-	-	-	-	2	-	-	2
Ariva PR sp. z o.o.	-	-	-	-	1	-	-	1
Koleje Dolnośląskie S.A.	-	-	-	-	-	1	-	1
<b>RAZEM</b>	<b>9</b>	<b>3</b>	<b>7</b>	<b>13</b>	<b>11</b>	<b>1</b>	<b>6</b>	<b>50</b>
<b>B) przewozy towarowe</b>								
CTL Logistics sp. o. o.	1	-	-	-	-	-	-	1
Freightliner PL. sp. z o. o.	1	-	-	-	-	-	-	1
PKP CARGO S.A.	-	1	-	-	-	-	-	1
PTK KOLTAR sp. z o.o.	-	-	1	-	-	-	-	1
DB Schenker Rail Polska S.A	-	-	-	1	-	-	1	2
PHU LOKOMOTIV Bronisław Plata	-	-	-	-	1	-	-	1
LOTOS S.A.	-	-	-	-	-	1	-	1
CTL (RAIL) Logistics	-	-	-	-	-	1	-	1
<b>Razem</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>9</b>
<b>Ogółem</b>	<b>11</b>	<b>4</b>	<b>8</b>	<b>14</b>	<b>12</b>	<b>3</b>	<b>7</b>	<b>59</b>

## **I.2. Czynności kontrolne i czynności monitorujące – sprawdzające realizowane przez UTK w trakcie trwania Turnieju UEFA EURO 2012.**

### **I.2.1 Zaplanowane działania przez UTK w czasie trwania Turnieju UEFA EURO 2012**

Liczę pracowników zaangażowanych w czynności kontrolno – monitorujące przedstawia poniższa tabela:

Lp.	Oddział Terenowy (TO)	Liczba powołanych zespołów	Liczba zaangażowanych pracowników
1	TO1 Warszawa	6	19
2	TO2 Lublin	3	6
3	TO3 Kraków	3	6
4	TO4 Katowice	5	11
5	TO5 Gdańsk	4	9
6	TO6 Wrocław	3	6
7	TO7 Poznań	3	7
<b>Ogółem</b>		<b>27</b>	<b>64</b>

### I.2.2 Harmonogram działań monitorująco – kontrolnych

Harmonogram działań w *pierwszej części Turnieju* (6 – 12 czerwca) piłkarskiego EURO 2012 przedstawia poniższa tabela:

Kontrolowane podmioty	Liczba planowanych kontroli							
	TO1	TO2	TO3	TO4	TO5	TO6	TO7	Ogółem
Zarządcy infrastruktury kolejowej	0	5	1	5	10	18	11	<b>50</b>
Przewoźnicy kolejowi	61	14	5	10	41	36	76	<b>243</b>
Zarządca dworców kolejowych	10	9	6	5	25	21	22	<b>98</b>
<b>Ogółem</b>	<b>71</b>	<b>28</b>	<b>12</b>	<b>20</b>	<b>76</b>	<b>75</b>	<b>109</b>	<b>391</b>

### I.2.3. Podsumowanie realizacji działań poprzedzających rozgrywki piłkarskie UEFA EURO 2012

W wyniku przeprowadzonych kontroli (w tym jazd kontrolnych) i czynności monitorująco – sprawdzających na liniach, stacjach, dworcach, przystankach kolejowych, Urząd Transportu Kolejowego pośrednio przyczynił się do poprawy przygotowania transportu kolejowego do Turnieju UEFA EURO 2012. Między innymi podmioty kolejowe:



- a) opracowały procedury postępowania w sytuacjach kryzysowych (m.in. awaryjnych);
- b) poprawiły wizerunek kolei, w zakresie:
  - dworców kolejowych;
  - przystanków osobowych;
  - informacji dla podróżnych na stacjach, dworcach i w pociągach;
- c) poprawiły bezpieczeństwo i komfort podróżowania pociągami pasażerskimi;
- d) Dokonały analizy procedur bezpieczeństwa prowadzenia ruchu kolejowego.

## II. Okres fazy turniejowej

### II.1. Czynności sprawdzająco – monitorujące, realizowane przez Oddziały Terenowe UTK, w trakcie trwania Turnieju UEFA EURO 2012.

W okresie trwania turnieju piłkarskiego UEFA EURO 2012 pracownicy Oddziałów Terenowych przeprowadzili łącznie **946 czynności monitorująco – sprawdzających** (niewyczerpujących znamion kontroli w myśl Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 21 listopada 2003 r. w sprawie trybu wykonywania kontroli przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego). Biorąc pod uwagę, że zdecydowana większość czynności kontrolnych odbywała się w przeddzień, w dniach meczów i dniach następnym – w sumie **20 dni**, to **średnio statystycznie** przeprowadzono ponad **47 czynności kontrolnych w ciągu jednego dnia**.

Ogólnie zidentyfikowano **358** nieprawidłowości, które na bieżąco polecono usunąć odpowiedzialnym podmiotom kolejowym, wydając w tym zakresie **244 zalecenia**, obejmujące wszystkie stwierdzone nieprawidłowości.

*Ilość przeprowadzonych czynności przedstawiają poniższe tabele:*

<b>Ilość przeprowadzonych kontroli</b>			
Zarządca infrastruktury	Przewoźnik	Zarządca dworców kolejowych	<b>Suma</b>
<b>230</b>	<b>578</b>	<b>138</b>	<b>946</b>

<b>Ilość stwierdzonych nieprawidłowości</b>			
Zarządca infrastruktury	Przewoźnik	Zarządca dworców kolejowych	<b>Suma</b>
<b>115</b>	<b>227</b>	<b>16</b>	<b>358</b>

<b>Ilość wydanych zaleceń</b>			
Zarządca infrastruktury	Przewoźnik	Zarządca dworców kolejowych	<b>Suma</b>
<b>93</b>	<b>142</b>	<b>9</b>	<b>244</b>

Najczęściej występujące nieprawidłowości (niektóre nieprawidłowości powtarzają się z kontroli w dniach 10 czerwca – 15 maja, gdyż zakres czynności monitorującego – sprawdzających nie pokrywał się z prowadzonymi kontrolami we wspomnianym okresie):

a) Zarządca infrastruktury:

- przypadki ograniczonej widoczności obrazów na sygnalizatorach (semaforach) przez rosnące krzewy lub drzewa wzdłuż linii kolejowych;
- przypadki prowadzenia ruchu pociągów na sygnały zastępcze „Sz”;
- na szlakach kolejowych nieczytelne, wymagające odświeżenia wskaźniki;
- awarie sygnalizacji świetlnej;

**Na terenie aglomeracji warszawskiej:**

- brak telefonu alarmowego z peronu do punktu medycznego na lotnisku na dworcu Warszawa Lotnisko Chopina;
- niesprawne urządzenia informacji megafonowej na przystankach osobowych Warszawa Al. Jerozolimskie, Warszawa Rakowiec, Warszawa Żwirki i Wigury, Warszawa Służewiec

- niesprawne windy dla osób niepełnosprawnych na przystankach osobowych Warszawa Al. Jerozolimskie, Warszawa Rakowiec, Warszawa Żwirki i Wigury, Warszawa Służewiec;
- brak dogodnego dojścia do kasy biletowej na przystanku osobowym Warszawa Służewiec;
- nieukończone roboty modernizacyjne na wejściu i zejściu z peronu na przystanku osobowym Warszawa Służewiec.

b) przewoźnicy kolejowi

- przypadki niesprawności drzwi wewnętrznych – przejściowych między wagonami;
- braki tablic relacyjnych wewnętrznych i zewnętrznych na składach pociągów;
- przypadki niewłaściwego zabezpieczenia końcowych drzwi w ostatnim wagonie pociągu;
- brudne przedziały i toalety w wyprawianych pociągach;
- braki wody i papieru toaletowego w pociągach w trakcie jazdy;
- niewłaściwie prowadzona dokumentacja pojazdów i personelu;

**Na terenie aglomeracji warszawskiej:**

***Koleje Mazowieckie-KM Sp. z o.o.***

- Brak informacji megafonowej w pociągach kursujących w relacjach Warszawa Wschodnia-Warszawa Lotnisko Chopina oraz Warszawa Lotnisko Chopina-Warszawa Wschodnia.
- Mało czytelne plakatowe rozkłady jazdy pociągów na dworcu Warszawa Lotnisko Chopina.
- Brak zapowiedzi megafonowych o odjeżdżających pociągach na dworcu Warszawa Lotnisko Chopina.
- Brak na dworcu Warszawa Lotnisko Chopina możliwości zakupu biletów kolejowych na podróż poza aglomerację warszawską.
- Mało precyzyjne informacje w kasach biletowych odnośnie możliwości składania skarg do UTK na przystanku osobowym Warszawa Ochota.
- Brak informacji megafonowej o opóźnieniu pociągu relacji Warszawa Wschodnia-Radom – *nieprawidłowość usunięta po interwencji kontrolujących.*

### ***Szybka Kolej Miejska Sp. z o.o.***

- Słaba słyszalność komunikatów megafonowych dotyczących pociągów SKM na dworcu Warszawa Centralna – *nieprawidłowość usunięta po interwencji kontrolujących.*
- Mało czytelne plakatowe rozkłady jazdy pociągów na dworcu Warszawa Lotnisko Chopina.
- Brak zapowiedzi megafonowych o odjeżdżających pociągach na dworcu Warszawa Lotnisko Chopina.

### ***PKP Intercity S.A. Zakład Centralny w Warszawie.***

- Mało precyzyjne informacje w kasach biletowych odnośnie możliwości składania skarg do UTK na dworcu Warszawa Zachodnia.
- Mało precyzyjne informacje w kasach biletowych odnośnie możliwości składania skarg do UTK na dworcu Warszawa Centralna.
- Brudne toalety w wyprawianych pociągach ze stacji postojowej Warszawa Grochów – *nieprawidłowość usunięta po interwencji kontrolujących.*
- Brudne przedziały w wyprawianych pociągach ze stacji postojowej Warszawa Grochów - *nieprawidłowość usunięta po interwencji kontrolujących.*
- Niesprawna radiofonia pociągowa - *nieprawidłowość usunięta po interwencji kontrolujących.*
- Brak w pociągu wewnętrznych tablic informacyjnych - *nieprawidłowość usunięta po interwencji kontrolujących.*

### ***Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o. o. Grodzisk Mazowiecki.***

- Niedogodne usytuowanie przycisku wewnątrz składu EN-97 umożliwiającego niepełnosprawnym na wózku inwalidzkim powiadomienie maszynisty o chęci opuszczenia pociągu.
- Niesprawna radiołączność pociągowa.
- Brak informacji wizualnej wewnątrz składów przystosowanych do wyświetlania takich informacji (*na ekranie jedynie logo WKD, bez informacji dla podróżnych*).
- Brak aktualnych przeglądów gaśnic p. pożarowych. - *nieprawidłowość usunięta po interwencji kontrolujących.*

- Brak komunikatów megafonowych na dworcach/przystankach osobowych Grodzisk Mazowiecki Radońska, Komorów, Podkowa Leśna Główna, Aleje Jerozolimskie.
- Niesprawne windy dla osób niepełnosprawnych (*zdemolowane*) na przystanku osobowym Al. Jerozolimskie.

c) zarządcy dworców kolejowych:

- niedostateczna ilość pomieszczeń przeznaczonych do zdeponowania bagażu na Dworcu w Poznaniu;
- zbyt mała ilość toalet dostępnych na dworcu Kraków Główny (budowa nowego dworca);

**Na terenie aglomeracji warszawskiej:**

- Nieczynne pochylnie ruchome kierujące na galerię zachodnią na dworcu Warszawa Centralna – *nieprawidłowość usunięta po interwencji kontrolujących.*
- Nieczynne schody ruchome na dworcu Warszawa Centralna – *nieprawidłowość usunięta po interwencji kontrolujących.*
- Nieczynna platforma dla osób niepełnosprawnych (*brak dostępu na peron*) na przystanku osobowym Warszawa Ochota.
- Nieczynna toaleta na przystanku osobowym Warszawa Ochota – *nieprawidłowość usunięta po interwencji kontrolujących.*

**II.2. Pomiar wskaźników niezadowolenia/zadowolenia podróżnych**

Na bazie realizowanych czynności sprawdzająco – monitorujących opisanych w punkcie II.1. *Sprawozdania*, uwzględniono:

- ilość skontrolowanych dworców i przystanków osobowych;
- ilość skontrolowanych linii kolejowych i odcinków linii kolejowych, a także wskaźniki „niezadowolenia/zadowolenia podróżnych” w następujących zakresach:
- wskaźnik czystości sanitariatów w kontrolowanych pociągach;
- wskaźnik oceny dostępności i poprawności informacji dla podróżnych na dworcach kolejowych i przystankach osobowych;
- wskaźnik oceny dostępności i poprawności informacji w pociągach pasażerskich;
- wskaźnik zapewnienia zakupu biletu na przejazd;

Poszczególne wskaźniki wyliczono według ściśle określonych zasad i tak:

**Wskaźnik niezadowolenia** wyliczano według wzoru:

$$\text{ilość stwierdzonych nieprawidłowości} / \text{ilości ogółem} \times 100 = \dots \%$$

**Wskaźnik zadowolenia** wyliczano według wzoru:

$$100 \% - \text{wartość wskaźnika niezadowolenia} = \dots \%$$

Informacje UTK były zamieszczane cotygodniowo w *Codziennym Raporcie PKP PLK S.A.* zawierającym zdarzenia kolejowe mogące mieć wpływ na przebieg imprezy EURO 2012.

*Wyniki wskaźników zadowolenia podróżnych, w poszczególnych zakresach przedstawia poniższa tabela:*

Wskaźniki zadowolenia podróżnych	Informacje tygodniowe				Średnia tygodniowa
	06.06 – 10.06.2012 r.	11.06 – 17.06.2012 r.	18.06 – 24.06.2012 r.	25.06 – 02.07.2012 r.	
Wskaźnik czystości sanitariatów w kontrolowanych pociągach	99,54 %	89,04 %	99,31 %	100 %	<b>96,97 %</b>
Wskaźnik oceny informacji dla podróżnych na dworcach kolejowych i przystankach osobowych	64,62 %	69,23 %	84,62 %	100 %	<b>79,62 %</b>
Wskaźnik oceny informacji dla podróżnych w pociągach pasażerskich	92,50 %	89,37 %	90,09 %	91,49 %	<b>90,86 %</b>
Wskaźnik zapewnienia zakupu biletu na przejazd	99,60 %	97,96 %	99,40 %	100 %	<b>99,24 %</b>
	<b>89,07</b>	<b>86,4</b>	<b>93,36</b>	<b>97,87</b>	

Analizując powyższe zestawienie należy stwierdzić, że:

- wskaźniki mają tendencje wzrostową;
- najniższe wartości posiadał wskaźnik oceny dostępności i poprawności informacji dla podróżnych na dworcach kolejowych i przystankach osobowych;
- niemal 100 % osiągał wskaźnik zapewnienia zakupu biletu za przejazd;
- trzy wskaźniki w ostatnim tygodniu osiągnęły wartość 100 %, a jeden ponad 90 %.

### II.3. Kontrola przewoźnika kolejowego i zarządcę infrastruktury kolejowej w formie prowadzonych jazd inspekcyjnych

W ramach kontroli stopnia przygotowania podmiotów kolejowych do Turnieju UEFA EURO 2012, Urząd Transportu Kolejowego od 1 czerwca 2012 rozpoczął cykl kontroli przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury kolejowej w formie przeprowadzania jazd inspekcyjnych. Kontrolowano linie i odcinki kolejowe, na których odbywał się ruch pasażerski związany z przemieszczaniem się kibiców i linii pobocznych.

Łącznie **skontrolowano 236 pociągów**, w tym **190 pociągów pasażerskich** i **46 pociągów towarowych**, stwierdzając **187 nieprawidłowości**.

Zestawienie przeprowadzonych kontroli oraz stwierdzonych nieprawidłowości przez Oddziały Terenowe UTK z podziałem na kontrolowane podmioty w czerwcu 2012 roku przedstawia poniższa tabela:

#### a) Liczba przeprowadzonych kontroli

Podmiot kontrolowany	Liczba przeprowadzonych kontroli							
	TO1	TO2	TO3	TO4	TO5	TO6	TO7	Razem
<b>a) przewozy pasażerskie</b>								
PKP Intercity S.A.	9	9	5	13	25	5	16	<b>82</b>
Przewozy Regionalne sp. z o.o.	9	7	14		4	10	18	<b>62</b>
Szybka Kolej Miejska w Warszawie sp. z o.o.	5	-	-	-	-	-	-	<b>5</b>
Koleje Mazowieckie sp. z o.o.	8	1	-	-	-	-	-	<b>9</b>
Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o.	3	-	-	-	-	-	-	<b>3</b>
PKP Szybka kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o.	-	-	-	-	23	-	-	<b>23</b>
Koleje Wielkopolskie sp. z o.o.	-	-	-	-	-	-	4	<b>4</b>
Arriva RP Sp. z o.o.	-	-	-	-	1	-	-	<b>1</b>
Koleje Dolnośląskie S.A.	-	-	-	-	-	1	-	<b>1</b>
<b>Razem</b>	<b>34</b>	<b>17</b>	<b>19</b>	<b>13</b>	<b>53</b>	<b>16</b>	<b>38</b>	<b>190</b>
<b>b) przewozy towarowe</b>								
Rail Polska sp. z o.o.	1	-	1	1	-	-	-	<b>3</b>
DB Schenker Rail Polska S.A.	1	2	-	-	-	-	-	<b>3</b>
PKP CARGO S.A.	1	4	3	2	3	6	2	<b>21</b>
LOTOS Kolej sp. z o.o.	1	-	1	1	1	1	-	<b>5</b>
CTL LOGISTICS sp. z o.o.	3	-	-	-	1	-	-	<b>4</b>
POLMIEDŹ TRANS sp. z o.o.	-	-	-	-	-	2	-	<b>2</b>
RAIL POLSKA sp. z o.o.	-	-	-	-	-	1	-	<b>1</b>
FREIGHTLINER PL	1	-	-	-	-	2	-	<b>3</b>
TRANSODA Sp. z o.o.	-	-	-	-	-	1	-	<b>1</b>
PNI Warszawa	1	-	-	-	-	-	-	<b>1</b>
Kolej Bałtycka S.A.	-	-	-	-	-	-	1	<b>1</b>
DOLKOM Wrocław	-	-	-	-	-	1	-	<b>1</b>
<b>Razem</b>	<b>9</b>	<b>6</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>14</b>	<b>3</b>	<b>46</b>
<b>Ogółem</b>	<b>43</b>	<b>23</b>	<b>24</b>	<b>17</b>	<b>58</b>	<b>30</b>	<b>41</b>	<b>236</b>

b) Liczba stwierdzonych nieprawidłowości

Podmiot kontrolowany	Liczba stwierdzonych nieprawidłowości							Razem
	T01	T02	T03	T04	T05	T06	T07	
<b>a) przewozy pasażerskie</b>								
PKP Intercity S.A.	1	1	0	7	0	3	0	12
Przewozy Regionalne sp. z o.o.	7	2	3	-	1	0	0	13
Koleje Mazowieckie sp. z o.o.	2	-	-	-	-	-	-	2
Szybka Kolej Miejska w Warszawie sp. z o.o.	1	-	-	-	-	-	-	1
Koleje Wielkopolskie sp. z o.o.	-	-	-	-	-	-	1	1
Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o. o.	4	-	-	-	-	-	-	4
<b>b) przewozy towarowe</b>								
DB Schenker Rail Polska S.A.	4	2	-	-	-	-	-	6
CTL LOGISTICS sp. z o.o.	2	-	-	-	1	-	-	3
PKP CARGO S.A.	-	-	-	1	1	-	-	2
<b>c) zarządca infrastruktury</b>								
PKP PLK S.A.	14	0	18	19	14	44	26	135
<b>d) zarządca dworców</b>								
PKP S.A. Oddział gospodarowania Nieruchomościami we Wrocławiu	1	-	-	-	-	7	-	8
<b>Razem</b>	<b>36</b>	<b>5</b>	<b>21</b>	<b>27</b>	<b>17</b>	<b>54</b>	<b>27</b>	<b>187</b>

#### II.4. Wykonanie przedsięwzięć wynikających z Zarządzenia Nr 56 Prezesa Rady Ministrów z dnia 27 czerwca 2012 r.

Urząd Transportu Kolejowego wykonał czynności wynikające z treści Zarządzenia Nr 56 Prezesa Rady Ministrów z dnia 27 czerwca 2012 r., w sprawie wprowadzenia stopnia alarmowego tj.:

1. Przeprowadzono odprawę służbową ścisłego kierownictwa UTK.
2. Udzielono dodatkowego instruktażu dla kierownictwa średniego szczebla zarządzania w zakresie:
  - a. zwracania uwagi na czujność i sprawność działania służb chroniących obiekty;
  - b. sprawdzania działania instalacji alarmowych oraz przepustowości dróg ewakuacji;
  - c. przeprowadzania wzmożonych kontroli / monitorowania pojazdów oraz osób wchodzących na teren obiektów;
  - d. sprawdzania działania systemu łączności;
  - e. sprawdzania dostępności osób zobowiązanych do pozostawania w gotowości działań związanych z zagrożeniem kryzysowym.



3. Sprawdzono system łączności, z ekspertami UTK, wyznaczonymi do konsultacji z zakresu bezpieczeństwa transportu kolejowego.
4. Kontynuacja kontroli, zgodnie z Harmonogramem kontroli w czasie trwania Turnieju UEFA EURO 2012.
5. Wzmocnienie kadrowe Zespołu do spraw UEFA EURO 2012 UTK.
6. Dokonano przeglądów wszystkich procedur, związanych z wprowadzeniem wyższych stopni alarmowych.

### **III. Podsumowanie**

#### **III.1. Ocena działania podmiotów kolejowych przez Dyrektorów Oddziałów Terenowych UTK na obszarze ich działania.**

##### **Oddział Terenowy UTK w Warszawie**

1. Działania podmiotów kolejowych w trakcie trwania turnieju UEFA EURO 2012 (przewoźnicy kolejowi, zarządcy infrastruktury dworcowej, zarządcy infrastruktury kolejowej) w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego i przestrzegania praw pasażera ocenia się pozytywnie.
2. Nie zanotowano żadnych incydentów mających wpływ na bezpieczeństwu przewozu koleją osób oraz przestrzegania praw pasażera.
3. Podczas prowadzonych czynności kontrolno-monitorujących ujawniano nieprawidłowości i podejmowano u odpowiedzialnych podmiotów natychmiastowe działania w celu ich eliminacji.
4. W pierwszym dniu trwania turnieju po meczu rozegranym w Warszawie na stacji Warszawa Śródmieście zawiodła płynność odprawy podróżnych w wyniku, czego pociągi w kierunku zachodnim odjeżdżały z opóźnieniami sięgającymi 50 minut.
5. Przed następnym meczem w Warszawie przewoźnicy dokonali zmiany rozkładu jazdy pociągów, oddzielając odprawę podróżnych w relacji miejskiej - odjazd ze stacji Warszawa Śródmieście oraz w relacjach podmiejskich - odjazd ze stacji Warszawa Centralna.
6. Pozytywnie należy ocenić działania zarządcy infrastruktury kolejowej, który na czas trwania turnieju UEFA EURO 2012 wyposażył w półsprzegi pociąg ratunkowy i lokomotywy awaryjne.

7. Pozytywnie ocenia się również pracę maszynistów pojazdów trakcyjnych wszystkich przewoźników uczestniczących w przewozie pasażerów w trakcie trwania turnieju UEFA EURO 2012 (wygląd zewnętrzny, prowadzenie dokumentacji, ocena pracy) oraz nadzoru instruktorsko-kontrolerskiego, który w zwiększonej częstotliwości prowadził kontrole obsługujących pojazdy kolejowe.
8. Wnioskujemy o przeniesienie kasy biletowej Kolei Mazowieckich usytuowanej obok toru nr 2 na peron przystanku osobowego Warszawa Służewiec. Aktualnie z powodu prowadzonych prac budowlanych brak jest dogodnego dojścia od kasy biletowej na peron. Podróżni po zakupie biletu przechodzą bezpośrednio przez tor nr 2 na peron, nie korzystając z istniejących kładek.

### **Oddział Terenowy w Lublinie**

Prowadzoną przez kontrolowane podmioty/jednostki rynku kolejowego działalność w postaci realizowanych działań monitorująco – sprawdzających ocenić należy, jako pozytywną, pomimo stwierdzonych nieprawidłowości, które nie rzutowały w sposób znaczący na przedstawioną ocenę.

Powyższe uzasadniają oceny cząstkowe, każdego z tych podmiotów, a mianowicie:

#### Zarządca infrastruktury

- zapewnił zgodność czasów odjazdów/przyjazdów pociągów z /na kontrolowaną stację, wg obowiązującego na ten czas rozkładu jazdy pociągów dla przewozu osób,
- zapewnił odjazdy/przyjazdy pociągów z (na) peronów ustalonych w rozkładzie jazdy pociągów,
- zapewnił zadowalający stan techniczny i estetyczny oraz czystość infrastruktury peronowej, jak również oznakował zarządzane obiekty czytelnymi, umieszczonymi we właściwych miejscach tablicami informacyjnymi (piktogramami).

#### Zarządca dworca

- udostępnił przewoźnikom kolejowym infrastrukturę dworcową (powierzchnie ogólnodostępne oraz powierzchnie do umieszczenia minimalnego zakresu informacji dotyczących praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym),
- zapewnił wyposażenie dworca w niezbędną do obsługi podróżnych infrastrukturę dworcową: kasy biletowe, urządzenia nagłaśniające do wygłaszania komunikatów, poczekalnię oraz miejsca siedzące dla podróżnych w holu dworcowym, ogólnodostępne

pomieszczenia sanitarne, w tym przystosowane dla osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej,

- dostosował wejścia do obiektu dworcowego oraz w jego przestrzeń do korzystania przez osoby niepełnosprawne,
- wypełnił obowiązek informacyjny wobec pasażerów poprzez umieszczenie ogłoszenia o przysługujących im prawach i obowiązkach wynikających z zapisów Rozporządzenia (WE) Nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 roku dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym.

#### Przewoźnicy kolejowi

- wypełnili obowiązek informowania pasażerów o ich prawach i obowiązkach wynikających z rozporządzenia WE/1371/2007, w tym organizowania pomocy osobom niepełnosprawnym,
- podali rozkład jazdy dla przewozu osób do publicznej wiadomości w formie ogłoszeń w miejscach powszechnie dostępnych w budynku dworca,
- zorganizowali przy wykorzystaniu infrastruktury dworcowej wygłaszanie zapowiedzi megafonowych o odjazdach/przyjazdach pociągów oraz wyświetlanie informacji w tym zakresie na tablicach typu „pragotron”,
- zapewnili (w czasie realizowanych czynności kontrolnych) podróżnym obsługę w zakresie dokonania zakupu biletu oraz uzyskania informacji o podróży,
- oznaczyli w rozkładzie jazdy pociągów kontrolowane pociągi w zakresie ich przystosowania do przewozu osób niepełnosprawnych i do przewozu rowerów oraz dostosowali odpowiednio składy tych pociągów do wykonania takiego przewozu,
- zestawiali składy kontrolowanych pociągów: TLK, RE i IR - PKP Intercity S.A. zgodnie z „Planem zestawienia, obiegu i obsługi składów pociągów pasażerskich krajowych ExIntercity, Tanich Linii Kolejowych - Dodatek B”, a „Przewozy Regionalne” Sp. z o.o. zgodnie z „Planem zestawienia i obsługi pociągów interRegio i Regioekspres”,
- zapewnili dodatkowe wagony w składach uruchamianych pociągów w celu przewiezienia ewentualnie zwiększonej liczby podróżnych,
- użyli środków transportowych odpowiednich do przewozu osób, przy zapewnieniu, między innymi: oznakowania pociągów, na poziomie zadowalającym czystości zewnętrznej składów pociągów, korytarzy, przedziałów i sanitariatów, wyposażenia

sanitariatów w wodę i niezbędne środki higieny, sprawnego działania oświetlenia oraz wyposażenia wagonów w gaśnice,

- uregulowali na czas trwania turnieju UEFA EURO 2012 kwestie właściwego nadzoru i ochrony taboru (składów pociągów) odstawionego na punkty postojowe na konkretnych stacjach,
- świadczyli w wybranych pociągach IC S.A. (TLK) usługę „przesyłki konduktorskie”.

## **Oddział Terenowy w Krakowie**

### Zarządcy infrastruktury

- PKP PLK Zakład Linii Kolejowych w Krakowie – współpraca w trakcie trwania turnieju UEFA EURO 2012 układała się pozytywnie. Większość zgłaszanych (niejednokrotnie telefonicznie) nieprawidłowości usuwana była natychmiastowo, szczególnie w przypadkach zagrożenie bezpieczeństwa ruchu (np. niewidoczna sygnalizacja czy wskaźniki).
- PKP PLK Zakład Linii Kolejowych w Rzeszowie – jak wyżej.

### Przewoźnicy

- PKP Intercity S.A. – stwierdzane nieprawidłowości szczególnie dotyczące bezpieczeństwa ruchu kolejowego usuwane były natychmiast. Pozostałe realizowane były na bieżąco w miarę możliwości.
- Przewozy Regionalne Sp. z o.o. Małopolski Zakład Przewozów Regionalnych – współpraca w trakcie trwania turnieju układała się bez większych zastrzeżeń. Należy zwrócić jednak uwagę na jakościowo słaby tabor, który należy doprowadzić do wyższych standardów. W tym miejscu należy jednak podkreślić, iż Małopolski Zakład Przewozów Regionalnych swoimi działaniami próbował ten stan polepszyć, czego przykładem było odmalowywanie przedziałów WC w posiadanym przez siebie taborze.

### Zarządca dworców kolejowych

- PKP S.A. Rejon Dworców Kolejowych w Krakowie – należy zaznaczyć, iż zarządca do ostatniego dnia przed rozpoczęciem turnieju starał się doprowadzić swoje obiekty dworcowe do jak najlepszego stanu, zarówno pod względem estetyki jak i czystości.

Należy podkreślić, że wszystkie powyżej wymienione jednostki organizacyjne wykazały się dużym zaangażowaniem i w miarę swoich możliwości usuwały wszystkie nieprawidłowości. Współpracę należy ocenić, jako dobrą.

### **Oddział Terenowy w Katowicach**

Ogólna ocena – pozytywna. Transport kolejowy w zakresie objętym kontrolami Oddziału Terenowego w Katowicach we właściwy sposób spełnił swoje zadania. Główne czynności kontrolne podjęte zostały przed okresem rozgrywek (w m-cu kwietniu i następnie powtórzone bezpośrednio przed rozgrywkami). Wszyscy przewoźnicy dokonali wzmocnień składów, przypadki drastycznych przepełnień miały charakter incydentalny. Brak żadnych zastrzeżeń w skontrolowanym zakresie w stosunku do realizacji komunikacji dodatkowej dedykowanej dla kibiców UEFA EURO 2012.

#### Przewoźnicy

w przypadku pociągów przelotowych wskazane było przewidzenie w rozkładzie jazdy dłuższego (kilkunastominutowego) postoju w stacji zlokalizowanej w mieście-gospodarzu celem dokonania czyszczenia pobieżnego.

#### Zarządcy dworców kolejowych

prace budowlane, stanowiące dużą uciążliwość dla użytkowników transportu kolejowego, powinny być wstrzymane na dworcach kolejowych na dzień meczu. Hałas, wibracje oraz zapylenie na dworcu we Wrocławiu uznać należy za niepożądany skutek niepodjęcia decyzji o jednodniowych wstrzymaniach prac budowlanych.

### **Oddział Terenowy w Gdańsku**

1. Zapowiedzi megafonowe w języku angielskim, wsparcie informacji stacjonarnej osobami ze znajomością języków obcych.
2. Zatrudnienie osób kierujących lokowaniem podróżnych, przy każdych drzwiach pociągu dowożącego kibiców na stadion i z powrotem, jeden pracownik na każdym EZT, podwójna obsada pociągowa (nie było konieczności zmiany kabiny sterowniczej).
3. Na przystanku Gdańsk Stadion w dni meczowe uruchomienie dodatkowego punktu rewizji technicznej.
4. Wyposażenie EZT w półsprzęgi i zabezpieczenie spalinowej lokomotywy rezerwowej.

5. Zapewnienie w pociągach jadących na stadion i z powrotem serwisu sprzątającego przez cały czas przewozów.
6. Wolontariusze i informatorzy mobilni na terenie dworca i na peronach.
7. Zapewnienie rezerwy wagonowej przygotowanej, jako pociąg dodatkowy.
8. Szybki przepływ informacji między poszczególnymi podmiotami i szybka reakcja na zmiany.
9. Otwarcie maksymalnej ilości okienek kasowych na dworcach i przystankach kolejowych.
10. Otwarcie informacji stacjonarnych np. Sopot.
11. Przeszkolenie pracowników z zakresu profesjonalnej obsługi klienta oraz autoryzacji na nowo uruchomioną linię nr 249.
12. Duża dostępność materiałów informacyjnych i reklamowych (ulotki) o rozkładzie jazdy, ofertach, drogach dojścia – również w językach obcych.

#### Zarządca infrastruktury

1. Natychmiastowa reakcja na uwagi i zalecenia związane z jazdami inspekcyjnymi.
2. Dostosowanie peronów będących w trakcie prac remontowych do bezpiecznego użytkowania przez podróżnych.
3. Zabezpieczenie na stacjach Tczew, Gdańsk Główny, Gdańsk Zaspa Towar. lokomotyw osłonowych.
4. Zapewnienie całodobowego dyżuru monterów usrk i nawierzchni.
5. Zwiększenie obsady na nastawni dysponującej Gdańsk Główny.
6. Zabezpieczenie pociągów sieciowych, drezyn awaryjnych do natychmiastowego działania.
7. Zwiększenie serwisu sprzątającego na peronach.
8. Odnowienie tablic informacyjnych na peronach i uzupełnienie informacji w językach obcych.

#### Zarządca dworca

1. Zapewnienie całodobowego serwisu sprzątającego.
2. Odnowienie tablic informacyjnych i piktogramów.
3. Zwiększenie obsady firm ochronnych.

### **Oddział Terenowy we Wrocławiu**

#### Zarządca infrastruktury

Przygotowanie i działalność zarządcy infrastruktury w trakcie trwania UEFA EURO 2012 ocienia się, jako dobrą. Na skontrolowanych trasach zarządca zapewnił odpowiedni poziom bezpieczeństwa kibicom podróżującym na mecze i do stref kibica na trasach m. in. dojazdowych do Wrocławia oraz na trasie Wrocław Główny – Wrocław Stadion, gdzie kursowały specjalne pociągi w związku z rozgrywanymi meczami. Zarządca prawidłowo zadbał również o bezpieczeństwo podróżnych i kibiców na peronach w miejscach spodziewanego nasilenie się ruchu pasażerskiego wynikającego z odbywającej się imprezy sportowej. Starannie zabezpieczono w szczególności miejsca wsiadania i wysiadania kibiców piłkarskich pod stadionem piłkarskim we Wrocławiu (stacja Wrocław Stadion), jak również perony na Dworcu Głównym we Wrocławiu. Ruch specjalnych pociągów z kibicami relacji Wrocław Główny – Wrocław Stadion prowadzony z zachowaniem szczególnych zasad bezpieczeństwa oraz pod nadzorem inspektorów UTK TO6 i innych służb mundurowych.

#### Przewoźnicy kolejowi

Przygotowanie i działalność przewoźników kolejowych w trakcie trwania UEFA EURO 2012 ocienia się, jako dobrą. Przewoźnicy byli należycie przygotowani do imprezy piłkarskiej. Ruch specjalnych pociągów z kibicami kursujących w relacji Wrocław Główny – Wrocław Stadion prowadzony prawidłowo. Tabor przeznaczony do prowadzenia ruchu pociągów na stadion miejski we Wrocławiu na poziomie wystarczającym. Niektóre pociągi specjalne składały się z 3 jednostek elektrycznych EZT. Wszyscy kibice zainteresowani dojazdem lub powrotem ze stadionu zmieścili się do podstawionych pociągów. Nie stwierdzono przypadku rezygnacji z podróży z powodu braku miejsca w pociągu. Obsługa podróżnych, szczególnie obcokrajowców, na bardzo dobrym poziomie. Wszyscy obcojęzyczni kibice otrzymywali wszelką niezbędną asystę od drużyn konduktorskich w pociągach. Dobra współpraca drużyn konduktorskich z wolontariuszami asystującymi na UEFA EURO 2012. W dni, kiedy nie rozgrywano meczów stwierdzono nasilenie się ruchu podróżnych w pociągach w relacjach między miastami będącymi gospodarzami UEFA EURO 2012. Jednak liczba miejsc w pociągach była wystarczająca. W przypadku kilku pociągów stwierdzono frekwencję podróżnych nieznacznie przekraczającą 100%. Praca kas biletowych na skontrolowanych dworcach bez zastrzeżeń. Na uwagę zasługuje jedynie długi czas oczekiwania na stacji Wrocław Główny na zakup biletu sięgający maksymalnie do 20 minut w porze nasilenia się ruchu

podróżnych (poniedziałek-piątek, od godziny 14: 00 do 17: 00) oraz w momencie powrotu kibiców z meczu i ze stref kibica.

### Zarządca dworców kolejowych

Przygotowanie i działalność zarządcy dworców kolejowych w trakcie trwania UEFA EURO 2012 ocenia się, jako dobrą. W szczególności przygotowanie dworca na stacji Wrocław Główny ocenia się pozytywnie. Dworzec przystosowany był do przyjęcia i obsługi dużej ilości podróżnych. W holu dworca i w tunelach informacje dostępne w kilku językach. Na dworcu znajdowali się również cały czas wolontariusze UEFA EURO 2012. Ilość toalet dostępna do obsługi podróżnych wystarczająca. Poczekalnia ogólnodostępna i czynna całodobowo. Punkty gastronomiczne dla podróżnych dostępne i czynne całodobowo. Obiekt dworcowy w pełni przystosowany do obsługi podróżnych niepełnosprawnych oraz podróżnych o ograniczonej sprawności ruchowej. Wejście na dworzec w poziomie chodnika. Na perony można się dostać windami. Bezpieczeństwo podróżnych przebywających na terenie obiektu dworcowego zapewnione prawidłowo.

### **Oddział Terenowy w Poznaniu**

1. Przygotowanie zarządców infrastruktury kolejowej, przewoźników kolejowych i zarządców dworców kolejowych do przeprowadzenia turnieju UEFA EURO 2012 na terenie działania Oddziału Terenowego w Poznaniu było dobre.
2. W czasie trwania turnieju UEFA EURO 2012 w miesiącu czerwcu 2012 roku stwierdzono właściwą współpracę pomiędzy kontrolowanymi podmiotami odpowiedzialnymi za pasażerów korzystających z transportu kolejowego.
3. Przygotowana ilość pociągów, kas biletowych, punktów informacyjnych oraz wolontariuszy była odpowiadająca liczbie i potrzebom pasażerów, a nawet większa od faktycznego zapotrzebowania pasażerów i kibiców UEFA EURO 2012.

### **III.1. Ocena końcowa**

1. Urząd Transportu Kolejowego w okresie poprzedzającym turniej piłkarski UEFA EURO 2012 i w trakcie trwania turnieju przeprowadził łącznie **148 kontroli**, i **1448 czynności monitorująco – sprawdzających**, ujawniając łącznie **1684 nieprawidłowości**. Świadczy to o zaangażowaniu pracowników, głównie Oddziałów Terenowych UTK.



2. Przeprowadzone kontrole i czynności sprawdzająco – monitorujące, a zwłaszcza budowane na ich podstawie wskaźniki zadowolenia podróżnych wykazały, że podmioty kolejowe w trakcie trwania turnieju EURO 2012 podnosiły standard świadczonych usług.
  3. Kwestia rozwożenia kibiców piłkarskich po meczu, w pierwszej fazie turnieju stała na niezadowalającym poziomie. Zwiększenie sił porządkowych i rozlokowanie SOK lub agentów ochrony przy każdym wagonie pozwoliło na wyeliminowanie kwestii zrywania hamulców a co za tym idzie opóźnień odjazdów pociągów.
  4. Pracownicy UTK w kontaktach z pracownikami kontrolowanych podmiotów czy kierownikami kontrolowanych jednostek nie napotykali trudności. Wskazywane nieprawidłowości były usuwane w terminach możliwie szybkich z należytą starannością.  
W podobnym duchu przebiegała współpraca z miejscowymi Zespołami zarządzania Kryzysowego.
  5. Przewoźnicy trafnie oceniali frekwencję pasażerów w pociągach realizujących przewozy na liniach dedykowanych do przejazdów kibiców. Nie stwierdzono przypadków „przepełnienia”. W określonych sytuacjach w sposób sprawny zwiększano składy poszczególnych pociągów.
  6. Opracowane z inicjatywy UTK, przez PKP PLK S.A. procedury działania w wypadku zagrożeń mogących wystąpić w obszarze linii średnicowej w Warszawie, procedury innych podmiotów kolejowych, alarmowe systemy łączności, systemy współpracy z innymi służbami oraz przyjęte rozwiązania systemowe na czas UEFA EURO 2012 mogą być wykorzystane w przyszłości przy zabezpieczaniu innych imprez podobnego typu.
-

## Załącznik nr 1.



### **I. Chronologia działań organizacyjnych w UTK w okresie poprzedzającym EURO 2012.**

W dniu 12 maja 2010 r., Zarządzeniem nr 33 Prezesa Rady Ministrów powołano „Komitet do spraw Bezpieczeństwa Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej EURO 2012”. W wyniku podjętych przez Komitet uchwał utworzono dwa *Zespoły Robocze*, którym przewodniczyli Podsekretarze Stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Panowie Andrzej Massel i Maciej Jankowski. Celem pracy Zespołów było wieloaspektowe przygotowanie resortu MTBiGM i podległych mu jednostek do sprawnego i bezpiecznego przeprowadzenia Turnieju Piłkarskiego UEFA EURO 2012.

Na podstawie decyzji ww. Komitetu powołano „Zespół do spraw Analiz Ryzyka związanych z EURO 2012”, w którego pracę włączono pracowników Urzędu Transportu Kolejowego.

**I.1.** W dniu 29 grudnia 2011 r., pod przewodnictwem Departamentu Bezpieczeństwa Kolejowego UTK zorganizowano spotkanie z przedstawicielami podmiotów rynku kolejowego, na którym wypracowano i uzgodniono wspólne stanowisko resortu podległego Ministrowi Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w zakresie „Oceny ryzyka”, które przekazano 31 grudnia 2011 r. do Ministerstwa Spraw Wewnętrznych.

**I.2.** W dniu 31 stycznia 2012 roku kwestie związane z pracami studyjnymi w Urzędzie Transportu Kolejowego, związanymi z przygotowaniem do Turnieju UEFA EURO 2012, powierzono Wiceprezesowi UTK ds. Techniki i Bezpieczeństwa Ruchu Panu Krzysztofowi Banaszkowi, w ramach „wykonywania zadań obronnych i zarządzania kryzysowego” – Upoważnienie Prezesa UTK nr 16/2012.

**I.3.** W dniu 14 lutego 2012 r. z inicjatywy UTK została zorganizowana, z udziałem podmiotów kolejowych, konferencja „Bezpieczeństwo w Transporcie Kolejowym”, w wyniku której opracowano wytyczne i procedury dla Zarządcy Infrastruktury PKP PLK S.A. i Przewoźników Kolejowych w przypadku działań kryzysowych, zidentyfikowano zagrożenia i słabe punkty transportu kolejowego oraz opracowano informację

o przygotowaniu Urzędu Transportu Kolejowego do zabezpieczenia Turnieju UEFA EURO 2012.

**I.4.** W dniu 7 marca 2012 r. na podstawie Zarządzenia Nr 3 Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego powołano „Zespół do spraw opracowania zakresu tematycznego i harmonogramu kontroli Urzędu Transportu Kolejowego w odniesieniu do przygotowania sektora kolejowego w okresie trwania Turnieju UEFA EURO 2012 w Polsce”, pod kierownictwem Dyrektora Departamentu Nadzoru.

**I.5.** W dniach 5 – 7 marca 2012 r. i 8 – 9 maja 2012 r. Urząd Transportu Kolejowego brał udział w ćwiczeniach zgrywających zarządzanie kryzysowe „LIBERO” i „LIBERO II”.

**I.6.** W dniach 22 – 23 marca 2012 r. odbyła się odprawa z Dyrektorami Oddziałów Terenowych UTK w Katowicach, gdzie omówiono zagrożenia mogące wystąpić w ruchu kolejowym w trakcie Turnieju EURO 2012, oraz zakres planowanych działań i konieczność zapewnienia współpracy z szeregiem wskazanych instytucji.

**I.7.** W dniu 30 marca 2012 r. przekazano do MTBiGM opracowany „Harmonogram kontroli planowanych przez UTK przed Turniejem EURO 2012”, ( okres 10 kwietnia – 15 maja) wraz z zakresem tematycznym przeprowadzanych kontroli.

**I.8.** W dniu 13 kwietnia 2012 r. przekazano do MTBiGM „Plan Operacyjny Urzędu Transportu Kolejowego związany z organizacją Turnieju UEFA EURO 2012” - opracowany w oparciu o analogiczny plan operacyjny resortu.

**I.9.** W dniu 17 kwietnia 2012 r. odbyło się spotkanie z Dyrektorami Oddziałów Terenowych UTK w Warszawie, podczas którego omówiono tematykę planu kontroli przed turniejem piłkarskim EURO 2012.

**I.10.** W dniu 27 kwietnia 2012 r. przekazano do MTBiGM „ Harmonogram działań monitorująco – sprawdzających planowanych do realizacji przez Oddziały Terenowe UTK, w trakcie Turnieju EURO 2012”.

**I.11.** 14 Maja 2012 r. opracowano *Informację podsumowującą przygotowania Urzędu Transportu Kolejowego do Turnieju EURO 2012*, na podstawie, której zameldowano Ministrowi Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej gotowość Urzędu do działania w czasie turnieju.

Niewątpliwym sukcesem było doprowadzenie do opracowania, przez PKP PLK S.A., specjalnych procedur działania w przypadku zagrożeń mogących wystąpić w obszarze linii średnicowej: „*Analiza zagrożeń procesu przewozowego na linii średnicowej Warszawa Zachodnia – Warszawa Centralna – Warszawa Wschodnia Osobowa*”.

**I.12.** W dniu 24 maja 2012 r. odbyła się wideo konferencja z udziałem Dyrektorów Oddziałów Terenowych UTK gdzie omówiono zakres czynności sprawdzających stopień wykonania zaleceń Biura Ministra (MTBiGM) wg. pisma nr BM/E – 0781-41/12 z dnia 26 kwietnia br., w zakresie poprawy wizerunku kolei na liniach, stacjach i przystankach.

**I.13.** W dniu 4 czerwca 2012 r. powstał „*Zespół Koordynacyjny ds. EURO 2012*”, monitorujący czynności kontrolne Urzędu i sprawozdający w formie *Informacji tygodniowej przesyłanej do PKP PLK S.A. (do wiadomości: euro2012@transport.gov.pl) w zakresie prowadzonych czynności kontrolno-sprawdzających*”.

**I.14.** W dniu 4 czerwca 2012 r. wyznaczono „*Zespół Ekspercki ds. EURO 2012* ” celem wsparcia Zespołu Monitorowania Zagrożeń przy MTBiGM.